



Liebe Leserin, lieber Leser,

bei 60% aller Wege, die in der Stadt zurückgelegt werden, werden Güter transportiert (dieser erstaunliche Anteil inkludiert sowohl Lastwagen als auch den Transport simpler Einkäufe). Durch die Verlagerung von Gütertransporten unter 500 Kilo auf das Fahrrad kann Fahrradlogistik die Lebensqualität in Städten wesentlich heben.

Fahrradlogistik betrifft gewerbsmäßige Transporte wie Lieferservices, Müllabfuhr oder Kleingewerbe. Meistens werden dafür 2-, 3- oder 4-rädrige Lastenfahräder oder Fahrradanhänger verwendet. Aber Fahrradlogistik betrifft auch Privattransporte – dabei werden normale Fahrräder, gut ausgerüstet mit Fahrradtaschen, Körben, Anhänger usw. zum Transport von Einkäufen oder anderem Gepäck verwendet.

Im EU-projekt [CycleLogistics](#), werden all diese Möglichkeiten in ganz Europa bekannt gemacht. Da es ein sehr hohes Verlagerungspotenzial gibt, ist das beileibe kein Nischenmarkt. 42% aller motorisierten Wege in Städten könnten aufs Fahrrad verlagert werden. Eine genaue Beschreibung des Verlagerungspotenzials finden sie [hier](#).

Die kommende [ECOMM2013](#), hat als eins von mehreren Themen “MM approach for freight and deliveries”. **Letzter Abgabetermin für papers ist der 10. Dezember.**

Back to the future



Source: [Stichting Oud Obdam-Hensbroek](#)

Bereits 1881 nutzte die Britische Post die ersten Lastenfahräder. Einige Jahrzehnte später wurde dieser Fahrradtyp für die Lieferung von Brot, Fleisch, Milch und Ähnlichem eingesetzt. In den späten 20-er Jahren erschien der ‘Long John’ auf den Dänischen Straßen. Bei diesem Fahrrad befand sich die Ladefläche zwischen Steuer und Vorderrad, in Holland als ‘bakfiets’ bekannt. (mehr zur Geschichte der Lastenfahräder auf der [CycleLogistics website](#)).

In den letzten 20 Jahren wurde das Lastenfahrad vielerorts wiederentdeckt. Die vielen neuen Modelle können bis zu 500 Kilo transportieren, und variieren im Preis von 800 bis 6000 Euro (hier ein [Überblick](#) über 67 cargo bikes, die [Freight bike inventory list](#) von CycleLogistics und [velotransport](#)).

Lieferservice per Fahrrad: es wächst in vielen Ländern



Source: [CycleLogistics photo database](#)

Lastenfahräder sind besonders beliebt in den [Niederlanden](#) und [Dänemark](#), dort werden sie sogar [von Samenbanken verwendet](#). Aber Lastenfahräder werden auch in anderen Ländern immer beliebter, dazu einige Beispiele:

- In **Deutschland** testen Fahrradkurier das Potenzial elektrischer Lastenfahräder in sieben Städten ([Ich ersetze ein Auto](#)). Der [Nationale Radverkehrsplan 2020](#) anerkennt das Potenzial für die sogenannte “Letzte Meile”.
- Der **erste Fahrradkurierdienst in Rumänien** startete im April 2012. Tribul (der Stamm) liefert in der ganzen Stadt Bukarest von Tür zu Tür.
- Im Mai 2012, startete die belgische Stadt Gent (**Belgium**) das erste [cargo-bike-sharing](#) in Europa. Vier Lastenräder sind jetzt Teil des Cambio car-sharing services. Die Flämische Regierung bewirbt [Fahradkurierdienste](#) aufgrund von Resultaten einer [Studie der Universität Antwerpen](#) Außerdem gibt es in Brüssel noch die Velo Fixer, die Räder zu Hause reparieren – siehe [dieses interessante Video](#)).
- In der **Schweiz** lieferte bereits 1997 ein [Hauszustelldienst](#) Einkäufe per Fahrrad an die Haustür. Der Erfolg (21% der Kunden wechselten vom Auto zum Fahrrad) hat in der Schweiz g zur Einrichtung von 12 weiteren solchen Diensten geführt.
- Die **Französische** Firma la Petite Reine stellt jährlich 1 million Pakete mit ihren elektrischen tricycles ([Cargocycles](#), FR) in vier großen Französischen Städten zu, auch in Paris.
- In **Österreich** werden Fahrräder verwendet für die [Hauszustellung von Medikamenten](#), von [Fensterputzern](#) und von [Eisverkäufern](#). Die Stadt Graz [subventioniert den Ankauf mit bis zu € 1.000](#) für Firmen und Institutionen. In Graz sind Lastenfahräder in das [Fahradverleihserie](#) integriert.
- In **Großbritannien** werden cargo bikes für die unterschiedlichsten Transporte verwendet: Beamer, Bürozubehör, Japanische Backzutaten, Pakete (z.B. [Yellow Jersey Delivery in Coventry](#)), Blumen oder sogar Antikörper, detaillierter Bericht [hier](#)). Im



Source: [CycleLogistics photo database](#)



Source: www.eltis.org

Flughafen Heathrow und in London gibt es sogar Fahrradambulanzen!

Vorteile und mögliche Nachteile



Source: [CycleLogistics photo database](#)

Hier finden Sie die wichtigsten Vorteile des Lastenfahrrads (nach dieser [großangelegten Studie](#) von Transport for London, 2009)

- **Niedrigere Kosten** im Einkauf und Betrieb (Steuern, Versicherung, Treibstoff) und keine Parkkosten. GobaX, eine Deutscher Lastenfahrradproduzent, berechnete dass ein **Pizzadienst 6.300 Euro pro Jahr einsparen könnte** CycleLogistics zeigt **weitere ökonomische Vorteile auf**.
- **Geschwindigkeit trotz Stau:** Fahrräder werden viel weniger durch Stau gestört und sind daher schneller und zuverlässiger. Als Beweis: **ein cargo bike ride im Zentrum von London**).
- **Erlaubt in autofreien Zonen:** enge Gassen und Straßen, in denen nur Fahrräder fahren dürfen? Kein Problem für Lastenfahrräder! Z.B bedient in Cambridge **Outspoken Delivery** 200 lokale Firmen. Die Firma hat vor kurzem einen **Preis für die Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks der Stadt gewonnen**.
- **Umweltverträglicher:** Die Universität Westminster errechnete ein CO2-Reduktionspotenzial von 62% **für das Zentrum von London**. Die **Hajtás Pajtás Fahrradkurier** in Budapest (H) befreien die überlastetes Innenstadt von 100 Autos, und sparen dabei geschätzte 150 Tonnen CO2 pro Jahr ein.
- **Grünes image:** für viele wichtig, z.B., für die Britische **AV2Hire** und **Gnewt Cargo**).
- **Soziale Inklusion:** ein Führerschein wird für das Fahrradfahren nicht benötigt! In Bukarest kann deshalb eine **Papiermüll-Sammel-Service** sozial benachteiligte Personen einstellen, als ein erster Schritt zur Eingliederung in den Arbeitsmarkt.
- **Höhere Lebensqualität:** kein Lärm, mehr Platz für Menschen.



Source: [CycleLogistics photo database](#)

Warum ist das Lastenfahrrad dann noch immer so selten? [Transport for London](#) sieht das größte Problem in einer falschen Einschätzung.

- Viele Firmen machen sich sorgen über die **Sicherheit** und Diebstahl, sowohl der Ware als auch des Fahrrads. Die Studie zeigte, dass dies kaum vorkam. Erst bei einem hohen Lastenfahrradanteil kann dies tatsächlich zum Problem werden – so werden in den Niederlanden **preparierte Lastenfahrräder** als Köder für Diebe eingesetzt.
- Die **geringe Reichweite und geringe Nutzlast** wird auch als Nachteil gesehen. Allerdings können die neuesten Modelle bis zu 500 kg transportieren! Und gerade in den Innenstädten ist die sogenannte "Letzte Meile" ein Problem. Die Lasten sind da meist wesentlich geringer als 500 kg und werden trotzdem mit überdimensionierten Lastwägen transportiert. Im FP7 EU-Projekt **STRAIGHTSOL**, werden dazu sieben innovative Lösungen demonstriert. TNT Belgien wird bald die Innenstadt Brüssels beliefern unter Einsatz eines mobilen depots in Kombination mit Lastenfahrrädern (**Video**). TNT kooperiert auch mit der tricycle Logistik Firma **Ecopostale** (Französisches Video), Beschreibung [hier](#)). Die Stadt Berlin hat eine modulare Verpackungsstation namens BentoBox als Verteilerzentrum installiert. Das System wurde im Rahmen des **CityLog Projekts** getestet und wird jetzt durch ein Fahrradkurierservice genutzt. (**Case Study auf Eltis** und in **Lyon**).
- **Fahrer-Überlastung** und **Witterungsabhängigkeit** sind weitere Faktoren, die gegen das Lastenfahrrad sprechen könnten. Speziell die Umstellung des Personals von Autofahren auf Fahrradfahren ist oft schwierig, besonders für kleinere Firmen.
- Dann gibt es noch spezielle lokale Rahmenbedingungen die den Einsatz des Lastenfahrrads behindern können. In Belgien dürfen z.B. 3- oder 4-rädrige Fahrräder Busspuren und Fußgängerzonen nicht nutzen, oder auch nicht gegen Einbahnen fahren. Manche Städte sind sehr hügelig oder haben Kopfsteinpflaster. Aber sogar Edinburgh hat mittlerweile seinen **Lastenfahrraddienst**.

Fahrradlogistik ist aber auch für Private interessant – da das Auto die dominante Verkehrsart beim Einkauf ist (**ARGUS 2009**, S. 9). Dabei könnten **drei Viertel der Einkäufe** leicht mit dem Fahrrad erledigt werden.

CycleLogistics: die Lösung



CycleLogistics hat als Ziel, das Lastenfahrrad als Alternative zu Lastwägen und Autos zu etablieren – und somit auch den Energieverbrauch zu reduzieren. Zwölf Länder arbeiten dabei zusammen und haben als Zielgruppe Firmen, lokale und städtische Verwaltungen und Einzelpersonen:



Source: CycleLogistics photo database

- **Shop-by-bike Kampagnen:** Die Flämische Kampagne *Met belgerinkel naar de winkel (klingelnd einkaufen)* war sehr erfolgreich: 80.000 Personen gingen **per Fahrrad einkaufen**, (Niederländisch) und 50% blieben auch nach der Kampagne dabei. In Cyclelogistics werden 15 Kampagnen in 8 Ländern geplant. **Zwei davon**, (in Wien und Graz) wurden bereits im Sommer 2012 durchgeführt. Den **evaluation report** kann man von der Website runterladen. Supermärkte können bei solchen Kampagnen eine wichtige Rolle spielen. In Belgien hat die Supermarktkette Delhaize (mit 800 Märkten in ganz Belgien), Fahrradparkplätze installiert und bietet **praktische Fahrradtaschen stark verbilligt an**. Es wurde ein generelles **Muster für eine Kampagne entwickelt**, dies wird dann jeweils lokal für jedes Land angepasst.
- **Cargo bike sharing services**, im Projekt auch als **Living laboratories** bezeichnet, ermöglichen es Firmen und Institutionen Lastenfahrräder auszuprobieren und die Vorteile direkt zu erfahren. Dies passiert in **9 Städten** und diese unterscheiden sich jeweils nach dem level (beginner, climber, master). Die Stadt Graz hat ihr **living laboratory** bereits gestartet. 7 verschiedene Lastenfahrräder werden interessierten Firmen und Institutionen zum Testen zur Verfügung gestellt. In **Brüssel** wurde mit 3 Lastenfahrrädern gestartet – eine Ausweitung ist geplant.
- **Konsumententest:** weil Lastenfahrräder einiges Kosten und ungewohnt zu fahren sind, hat die Danish Cyclist Federation einen Konsumententest durchgeführt, und zwar für Fahrräder, Anhänger, Fahrradtaschen und Fahrradkörbe. Die Resultate finden Sie **hier**.

Lastenfahrräder: wie kann die Politik helfen?



Source: CycleLogistics photo database

Der Transport per Fahrrad kann von der Politik ganz wesentlich gefördert werden: z.B. durch das Schließen der Innenstadt für den motorisierten Verkehr, aber der Zulassung des Fahrrad(lasten)verkehrs, oder durch die Entwicklung einer Fahrradlogistik. In CycleLogistics hat die **European Cyclists' Federation** ein Szenario für Städte im Jahr 2050 entwickelt, und auch aufgezeigt, **was Städte bereits heute in diesem Bereich machen**. Auch die nationale Ebene kann eine führende Rolle spielen. 52 Verkehrsminister trafen sich im Mai diesen Jahres in Leipzig und **'Rethinking the Last Mile'** war eines der Leitthemen am diesjährigen International Transport Forum.

Cycle Logistics Federation



Copyright: Outspoken Delivery

Im Rahmen von CycleLogistic, haben sich knapp 60 Fahrradlogistik-Unternehmen zur **European Cycle Logistics Federation** zusammengeschlossen. Mittlerweile sind 120 Europäische Firmen auf der **Cycle Logistics Federation website** registriert. Gemeinsam werden sie sich für den Gütertransport per Fahrrad einsetzen, bis hinauf zum Europäischen Parlament. Sie verweist auch auf gute Beispiele, verteilt Know-how und bildet Interessensverbände. Ein gemeinsames Marketing und Informationsquellen sind geplant.

Passend zur Jahreszeit...



Source: CycleLogistics photo database

- Letzte Weihnachten hat **Carry Me Bikes** in London, ein soziales Unternehmen das Familien, Firmen etc. hilft, ihre Transporte per Fahrrad abzuwickeln und Lastenfahrräder zu testen, das Secret Cycling Santa Service angeboten. Genau. Ein Weihnachtsmann am Fahrrad brachte den Kindern die Geschenke.
- Und in Rumänien gibt es noch mehr "Santas on bikes". In einer **jährlich wiederkehrenden Fahrrad-Event** bringen 300 "Santas on bikes" den Kindern Süßigkeiten.
- Last but not least, gibt es im **BAMBINI Weihnachtsfahrrad-Buch**, eine Geschichte, wie der Weihnachtsmann die Geschenke brachte, obwohl Rudolf krank war

Mehr davon?

Die neuesten Nachrichten gibt es auf der **CycleLogistic website**. Und wenn Sie immer noch nicht überzeugt sind, schauen sie sich **dieses Video** an.

Veranstaltungen

- **FIETSVAK 2013 (große Fahrradmesse)**
20-22 Januar 2013 – Amsterdam, Niederlande
<http://www.fietsvak.nl/Pages/English.aspx>
- **ECOMM 2013 - die jährliche Europäische Konferenz für Mobilitätsmanagement**
29-31 May in Gävle, Schweden
Info zum Call for papers hier – Deadline für die Abgabe 10 Dezember
Konferenz Website: <http://ecomm2013.eu/>
Erreichbarkeit: Gävle ist sehr gut erreichbar – nur eine Stunde per Zug vom Flughafen Stockholm!
- **VELO-CITY (mit vielen Events zur Fahrradlogistik)**
11-14 Dezember 2013 – Wien, Österreich
<http://www.velo-city2013.com/>



Weitere Veranstaltungen finden Sie im **EPOMM Kalender**.



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer



Lebensministerium.at



ECOMM 2013



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive