

# Ein bisschen Kopenhagen in Winterthur

**TRANSPORT** Velo statt Auto. Gegen diese Devise ist seit gestern in Winterthur höchstens noch das Wetterargument einzuwenden. Acht elektrische Lastenvelos stehen nun zur Leihe bereit.

Mit einem Lachen im Gesicht stellte Stadträtin Barbara Günthard (FDP) vor dem Quartierladen im Inneren Lind gestern die erste Winterthurer Lastenveloflotte vor. Acht solche Fahrräder mit einer Transportkiste zwischen Lenker und Vorderrad kann man ab sofort an verschiedenen Standorten in der Stadt ausleihen (siehe Karte). Und auch in Zürich stehen seit gestern 22 Cargo-Bikes zur Leihe bereit.

Das Sharing elektrischer Lastenvelos ist ein Projekt der Mobilitätsakademie des TCS und des Förderfonds Engagement Migros. Bern war 2015 die erste Stadt, die diesen Veloverleih angeboten hat, seither sind zehn weitere Standorte hinzugekommen. Bis Ende Jahr will Carvelo2go die aktuell 90 Lastenvelos schweizweit auf 120 aufstocken.

Dahinter steckt die Idee, dass man einmal mehr das Auto zu Hause stehen lässt und stattdessen die Getränke für sein Gartenfest mit dem Lastenvelo transportiert. Um ein Velo zu mieten, muss man sich auf [www.carvelo2go.ch](http://www.carvelo2go.ch) registrieren und auf der Webseite ein Velo reservieren, ab Juli geht das auch via App. Die Buchungsgebühr beträgt 5 Franken, und jede Stunde kostet 2 Franken, ausser in der Nacht zwischen 22 und 8 Uhr. Holt man das Velo beim sogenannten Host ab, braucht man bloss noch seinen Ausweis vorzuweisen und kann losfahren.

Die Hosts sind für die Lastenvelos verantwortlich, sie übergeben den Schlüssel an die Kunden und laden das E-Bike auf. Im Gegenzug können sie das Velo während 25 Stunden pro Monat für ihren eigenen Betrieb brauchen. Für Service und Wartung kommt Carvelo2go auf. In Winterthur steht

ein solches Lastenvelo beim Verein Läbesraum. «Das Velo passt zu uns», sagt Stabsmitarbeiterin Katrin Cometta, die auch für die GLP im Gemeinderat sitzt. «Für uns ist es attraktiv, gratis ein solches Velo nutzen zu können.» Ein anderer Host ist die Double Dutch GmbH, die selbst seit über zehn Jahren Lastenvelos herstellt und verkauft. Sjoerd van Rooijen stellt ein eigenes Velo vom holländischen Hersteller Urban Arrows zur Verfügung – das grösste in der Winterthurer Flotte. Mit dem Velo kann man selbst einen Rollstuhl transportieren. Eine Seitenwand lässt sich abklappen und dient so als Rampe.

## Teilen als nachhaltige Lösung

Auch Sarah Schneebeli von der Kita Loki stellt ihr Velo zur Verfügung. In ihrem dänischen Modell sitzen Kinder besonders bequem. Die restlichen sechs Lastenvelos (siehe Testbericht) kommen aus Deutschland und haben je 6500 Franken gekostet. Zwei davon hat Stadtwerk Winterthur bezahlt.

Für Barbara Günthard, die Tochter eines Velohändlers, sind Lastenvelos eine «Antwort auf viele Herausforderungen», wie sie bei der Präsentation sagte. «Sie helfen uns, neben der vielen Arbeit fit zu bleiben, sie verpestern die Luft nicht und machen keinen Lärm.» Auch sei Velos zu teilen nachhaltiger, als sie zu besitzen.

Mit den Mieteinnahmen kann Carvelo2go Service und Unterhalt der Velos decken. Finanzielle Unterstützung erhält das Projekt noch für die Plattform und die App. Nebst TCS und Migros bezahlt auch das Bundesamt für Energie einen Beitrag. Ziel ist laut Mobilitätsakademie, dass der Verleih in zwei Jahren selbsttragend ist. *Deborah Stoffel*

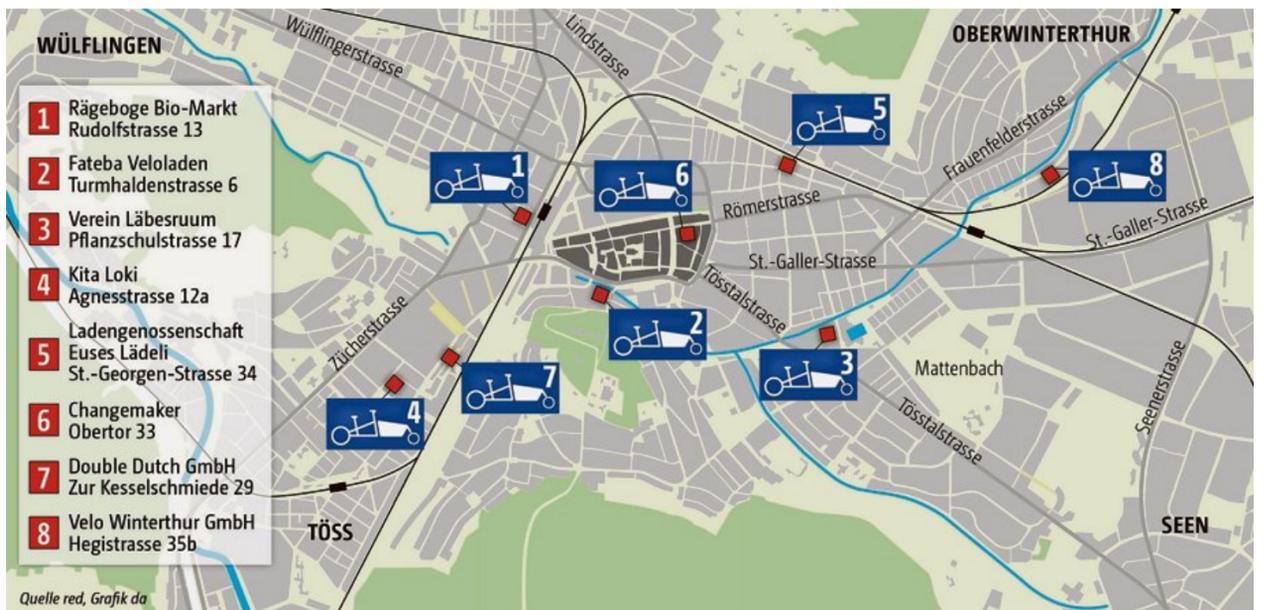
## WIE LÄUFTS ANDERSWO?

Auch in Bern, Basel, St. Gallen und Vevey können an mehreren Standorten E-Cargo-Bikes gemietet werden. «Insgesamt haben sich in diesen Städten über 3500 Personen auf der Plattform Carvelo2go angemeldet», sagt die Kommunikationsverantwortliche Sybille Suter. Die durchschnittliche Auslastung der Velos liege bei 20 bis 30 Prozent. Der Startschuss fiel 2015 in Bern. «Dort fragten zuerst alle, was ein

Cargovelo überhaupt ist», sagt Suter. «Mittlerweile läuft es super.» In Basel habe man schon bei der Einführung vor gut einem Jahr grossen Erfolg gehabt. In St. Gallen habe es hingegen etwas länger gedauert, bis das Angebot genutzt wurde. Zwischen stiegen aber auch dort die Nutzerzahlen. Für Winterthur und Zürich ist Suter optimistisch: «Da gibt es viele Velobegeisterte, die bereits auf uns warten.» *maf*



**Schlüsselübergabe an die Hosts.** Eine von ihnen ist Katrin Cometta-Müller vom Läbesraum, die nach der Lancierung ihre Kinder nach Hause fährt. *jfb*



## «Ein Cargovelo fährt sich besser als ein Anhänger»

**VERGLEICH** Seit Jahrzehnten werden Veloanhänger für Lastentransporte benützt. Nun sind die Cargovelos auf dem Vormarsch. Velokurier Beat Wipf arbeitet mit beiden Systemen und zieht einen Vergleich.



**Winterthur nach wie vor Anhänger ein, wenn das Cargovelo besser abschneidet?**

Der Anhänger ist noch funktionstüchtig und das Velo dazu auch. Sollte er einen gravierenden Defekt haben, würden wir ihn wohl durch ein Cargovelo ersetzen. Heute setzen alle Schweizer Velokurierre auf dieses System.

**Hat das Cargovelo überhaupt keine Nachteile?**

Nicht wirklich, aber am Anfang fühlt sich das Fahren aufgrund des ungewohnten Lenkverhaltens komisch an. Wer aber sonst auch regelmässig mit dem Velo unterwegs ist, hat den Dreh nach

ein bis zwei Fahrten raus. Auch das Anhalten ist Gewohnheitssache: Viele Cargovelos haben nur zwei Räder und kippen schnell, wenn man schwer geladen hat. Das ist beim Anhänger natürlich einfacher.

**Mittlerweile leisten sich auch immer mehr Privatpersonen ein Cargovelo. Wie erklären Sie sich diesen Trend?**

Das ist ein urbanes Phänomen. Viele Städter verzichten aufs Auto, wollen aber trotzdem selber Lasten transportieren. Ein Anhänger wäre zwar günstiger, das Gewicht belastet aber auch den Rahmen des Zugvelos und Verschleisssteile wie Felgen, Bremsklötze und Ritzel. Wer sein schönes Stadtvelo schonen will und es sich leisten kann, kauft deshalb ein Cargovelo. *maf*

## Der Antrieb macht es leichter

**TESTBERICHT** Sechs der acht verfügbaren elektrischen Cargovelos sind vom selben Modell. Der «Landbote» hat den Lastesel getestet.

Velofahren verlernt man nicht, heisst es im Volksmund. Wer allerdings zum allerersten Mal ein Lastenvelo in Bewegung setzt, wird für einen Moment am Wahrheitsgehalt dieses Sprichwortes zweifeln. Eine leichte Unsicherheit beim Anfahren, ein ungewohntes Fahrverhalten beim Lenken und ein erstes Scheitern in einer engen Kurve: Abstehen ist angesagt. Nach zwei, drei Runden um den Block wächst jedoch das Vertrauen in die eigenen Fahrkünste und der konzentrierte Gesichtsausdruck wandelt sich zu einem Strahlen.

Die Unsicherheit am Anfang ist vor allem dem knapp zwei Meter langen Radstand des getesteten

Modells Packster nuvinci des deutschen Herstellers Riese und Müller geschuldet: Zwischen Lenker und gelenktem Rad befindet sich die 60 Zentimeter lange Ladefläche.

### Eurokisten oder zwei Kinder

Das Packster ist bestimmt kein Billigprodukt. Bei Schweizer Velohändlern kostet es je nach Ausstattung mindestens 5000 Franken, macht aber auch einen soliden und komfortablen Eindruck. Mit einem Drehschalter an der rechten Lenkerhälfte wird die stufenlose Nabenschaltung reguliert, die elektrische Tretunterstützung lässt sich an der linken Lenkerhälfte zuschalten und hat vier Stufen von «Eco» bis zu «Turbo». Bei 25 Stundenkilometern riegelt der Elektroantrieb ab. Für welche Distanz die Batterie noch reicht, ist auf der Anzeige in der Lenkermitte ersichtlich, zusam-

men mit Informationen wie Geschwindigkeit oder zurückgelegte Strecke. Die maximale Zuladung beträgt laut Hersteller 200 Kilogramm – inklusive des eigenen Körpergewichts. Auf die Ladefläche passen stapelbare Eurokisten, das Packster ist aber auch mit einem Sitzkissen und Gurten für zwei Kleinkinder ausgerüstet.

Mit Gepäck wird die Handhabung nochmals schwieriger. Da das Packster einspurig ist, muss das Gewicht im Stand und beim Manövrieren gehalten werden. Wer nun die Tretunterstützung vollständig abschaltet, merkt, dass sie nicht nur für mehr Vortrieb, sondern auch für mehr Stabilität sorgt: Ohne Elektroantrieb fühlt sich das Anfahren für Ungeübte sehr kippelig an. Auch wer auf einem Hügel wohnt, wird dankbar sein. Und wer wieder ins Tal saust, freut sich über die gut zupackenden Scheibenbremsen. *maf*