

Clever, smart, sauber: Das Velo als Geschäftsfahrzeug

Mit Transportvelos können Lasten von bis zu 100 Kilogramm ökologisch und zu 100 Prozent CO₂-frei transportiert werden. Dank Zusatzantrieb, leichter Bauweise und geringsten Betriebskosten werden die Räder auch für den Einsatz in Gewerbe und Industrie interessant.



Bei der Firma **Optimo Service AG** aus Winterthur spielen Velos in der Infrastruktur zur Postfeinverteilung seit vielen Jahren eine grosse Rolle.

Heute fährt es sich mit den leichtläufigen und mit modernen Komponenten ausgestatteten Transportvelos bedeutend leichter als noch vor wenigen Jahren. Wer mit einem Transportfahrrad unterwegs ist, setzt ein Signal für eine zeitgemässe und ökologische Form der Fortbewegung.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Man strahlt Innovation aus, bleibt fit und gesund, hat immer Parkplätze zur Verfügung und ist schlicht ein Sympathieträger. «Mit dem Lastenvelo hat man keine Versicherungskosten (bis auf die Velovignette), keine Leasinggebühren, keinen angerechneten Privatan-

teil seitens des Steueramtes bei Privatfahrten, keine Fixkosten im Allgemeinen», erläutert Sjoerd van Rooijen von DoubleDutch, einer Firma mit Sitz in Frauenfeld, die sich auf Transportvelos spezialisiert hat, die positiven Seiten der Transportvelos.

Ein Nachteil ist unsere Topografie. Manchem Radler geht schon vorzeitig die Puste aus, wenn es mit dem Citybike in die Hügel geht. Wie wird dieser Radler mit einem Transportvelo klar kommen, wenn dazu auch noch eine Ladung von 100 Kilogramm zu bewegen ist? Das Rezept gegen

vorzeitige Ermüdung nennt sich Tretkraftunterstützung. Van Rooijen, der mit seiner Firma die Marke Bakfiets importiert: «Mit einem so genannten Pedelec lassen sich die schweren Räder sehr leicht und schweissfrei bewegen». Pedelec steht für «Pedal Electric Cycle». Extra Schub bedeute zudem auch extra Sicherheit – gerade beim Anfahren an der Ampel in der Stadt. Ausprobieren ist aber immer noch besser als jede Theorie. Auf dem Areal von DoubleDutch im Areal Walzmühle in Frauenfeld kann man die Velos sogar Indoor auf über 400 Quadratmetern Probe fahren.

Das Bakfiets ist ein typisches einspuriges Transportvelo mit zwei Rädern. Es lässt sich wie ein «normales» Velo fahren und ist schmäler und wendiger als ein zweispuriges Fahrzeug. Zweispurige (dreirädrige) Fahrzeuge benötigen in der Regel eine kurze Umgewöhnungsphase. Dass kein Gleichgewicht gehalten werden muss, kann zu Beginn zu Irritationen führen. Die Standsicherheit scheint vor allem während dem Beladen bei zweispurigen Transportvelos höher zu sein, da ein Umkippen nahezu ausgeschlossen ist. Bei einspurigen Fahrzeugen behilft man sich mit einem guten Ständer. Beim Bakfiets oder beim Bullit ist dies der Fall.

Das Bullit ist ein Transportvelo aus Dänemark und so etwas wie der moderne Nachfahre des legendären, schwarzen Long-John-Transportvelos, das zwar immer noch angeboten wird, aber im Vergleich zu einem Bullit optisch abfällt. Probe fahren kann man Bullit-Transportvelos etwa bei Velo Zürich. Das Geschäft von Thomas

Ernst führt die wohl grösste Auswahl von Spezialvelos der Schweiz. Darunter sind viele Transportvelos, die – als Besonderheit – auch gemietet werden können. Ernst glaubt an die Zukunft der Transportvelos: «Dank dem hohen Benzinpreis, dem erhöhten Umweltbewusstsein und den ärgerlichen Staus haben gerade die Transporträder eine grössere Bedeutung erhalten». Ernst weiss, wovon er spricht, denn er fährt selbst Pakete und Briefe mit einem dafür geeigneten Transportvelo zur Poststelle.



Hier pedalt der Chef persönlich: **Thomas Ernst** von «Velo Zürich» auf dem Weg zur Post.

Die Initiative für einen umweltfreundlichen Beitrag im Betrieb muss aber nicht immer vom Chef kommen, wie das folgende Beispiel zeigt. Ein Post-Mitarbeiter der Optimo Service AG aus Winterthur entdeckte im Internet, wie Transportvelos in Holland im Einsatz stehen. So ein Velo wäre genau das richtige, dachte der Mitarbeiter. «Da wir als innovatives Dienstleistungsunternehmen im-

mer offen sind für gute Ideen unserer Mitarbeitenden, war die Beschaffung eigentlich nur noch eine Formsache», sagt Markus Griesser, der bei dieser Firma für das Marketing verantwortlich ist. Griesser merkt an, dass man als Arbeitgeber solche Velos seinen Mitarbeitenden aber nicht einfach verordnen könne. «Sie müssen motiviert sein und ein wenig den Plausch daran haben, mit diesen Velos unterwegs zu sein».

Und offen müssen sie auch sein, denn man wird bestimmt da und dort auf das noch ungewohnte Transportgefährt angesprochen. Lastenvelos seien keine

Wundermittel, sagt Griesser. Und man benötigt Muskelkraft: «Längere Strecken sind eher mühsam zu bewältigen, da sie doch einiges mehr an Kraftaufwand erfordern. Wir haben deshalb im Fuhrpark unserer Postdienste auch Elektro-Fahrzeuge sowie ein erdgasgetriebenes Auto im Einsatz». Griesser ist es wichtig, dass bei der Arbeit an die Umwelt gedacht wird. Natürlich stehe bei einem gewinnorientierten Unternehmen die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund, «aber mit guten Ideen lassen sich Ökonomie und Ökologie verbinden – nicht nur bei Velos».

Ob Transportvelo mit oder ohne Elektromotor-Unterstützung, ob ein-, oder zweispurig. Folgender Tipp von van Rooijen gilt für alle Modelle: «Mit der passenden Werbung auf dem Velo lassen sich viele Mitmenschen positiv und nachhaltig beeindruckten. Verwenden Sie als «Aushängeschild» vor dem Verkaufsladen ein Velo mit Kistenwerbung».



Das einspurige, wendige Transportvelo **Bakfiets** in der Longbox-Version. Preis: 3390 Franken.

Bruno Angeli