

Bremen's approach to sustainable urban logistics



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 861833

Michael Glotz-Richter and Karsten Hülsemann (Free Hanseatic City of Bremen)

Webinar series on ULaADS lighthouse cities in the spotlight, 15 March 2023

The setting





BREMEN
MOIN ZUKUNFT!



Key industries: food



Key industries: automotive



photo: www.automotive-nordwest.de

Key industries: aerospace



Harbour city and logistics hub



graph: wfb Bremen

Harbour city and logistics hub



The liveable city



Bremen - urban logistics

570,000 inhabitants

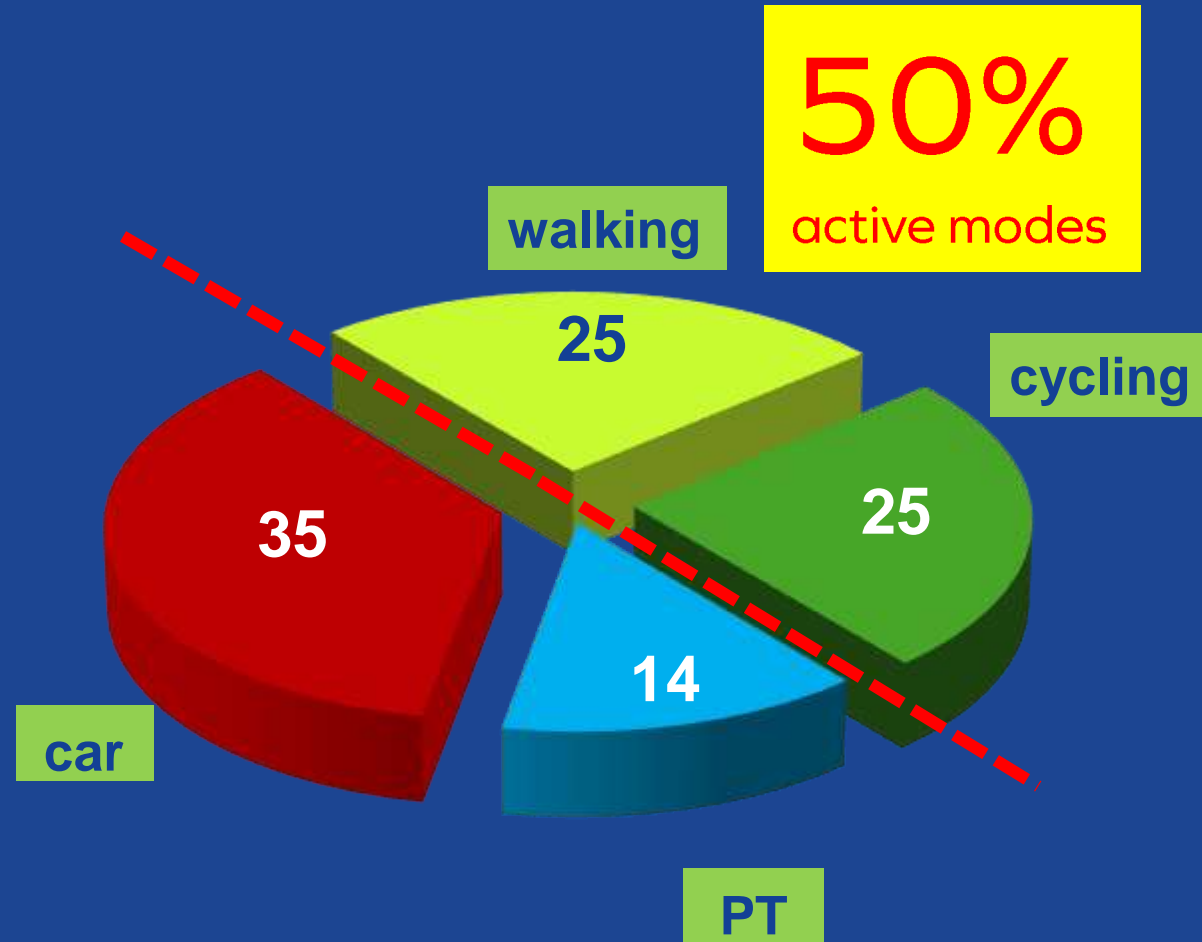


The cycling city

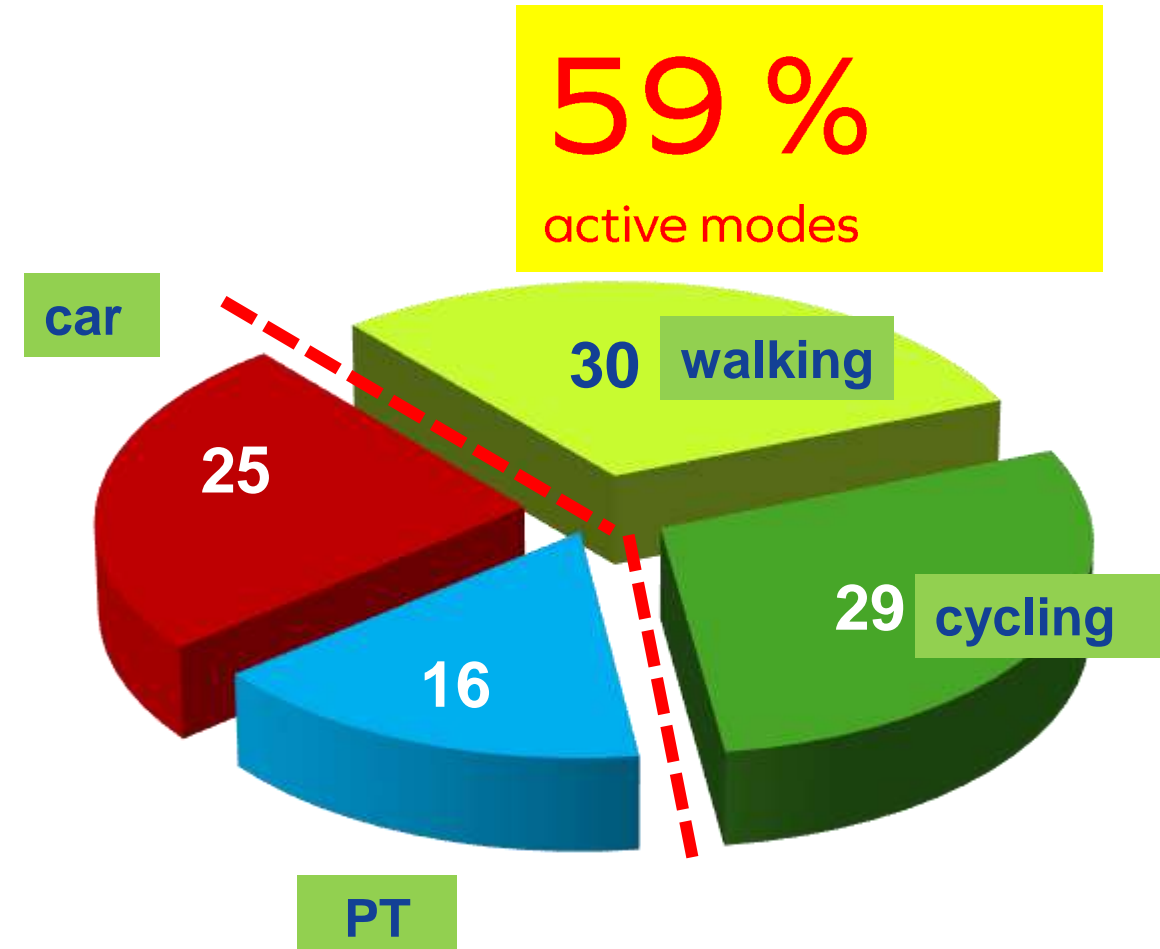


Every fourth trip by bike

Modal split: the active city



Bremen - urban logistics
all trips of Bremen citizens; source: SrV 2018



all trips of Bremen citizens (central area); source: SrV 2013



**The plans:
SUMP, SULP, ...**

First SUMP passed in 2014 („VEP 2025“)



Bremen - urban logistics



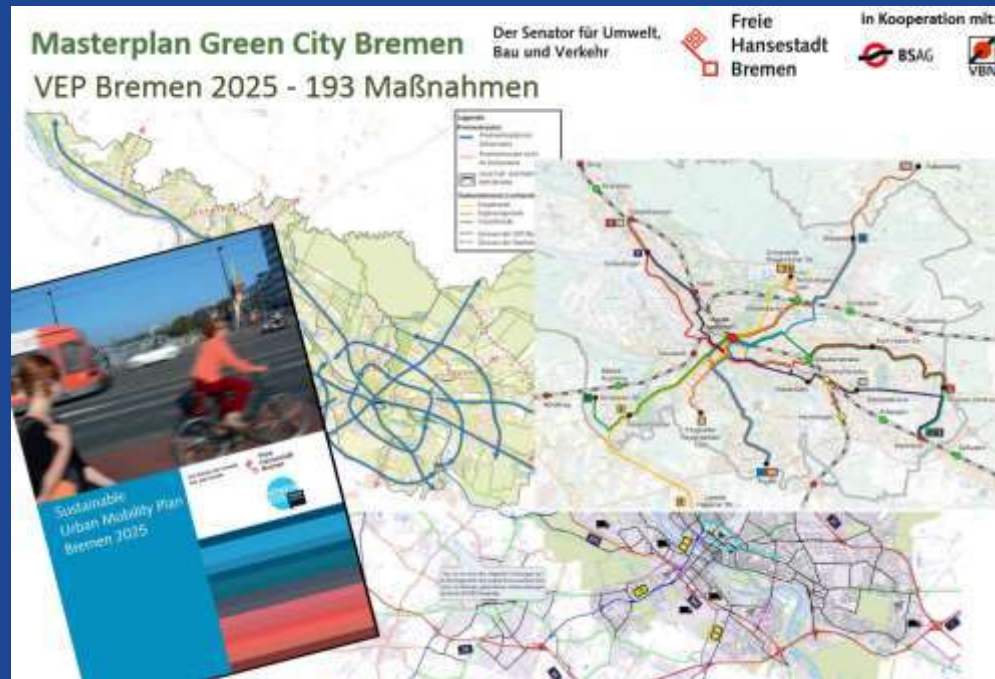
EU
Commissioner
for Transport
Violeta Bulc

Bremen
Senator for Transport
Joachim Lohse

➔ Winner of
European
SUMP Award
2015

2018 Masterplan Green City Bremen

- building on 2014 SUMP
- featuring some elements of SULP



Güterverkehrszentrum Bremen

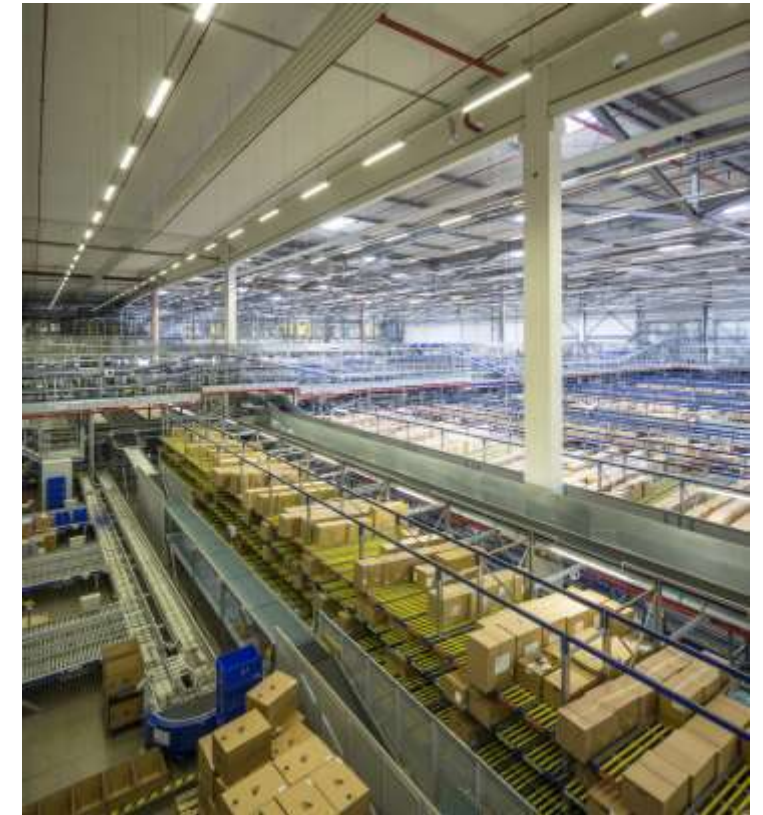
GVZ / freight village

- established mid-80 's
- first of its kind in Germany
- as of 2020, largest of its kind in Europe
- 4,720,000 sqm
- ~ 160 enterprises
- ~ 8,700 employees



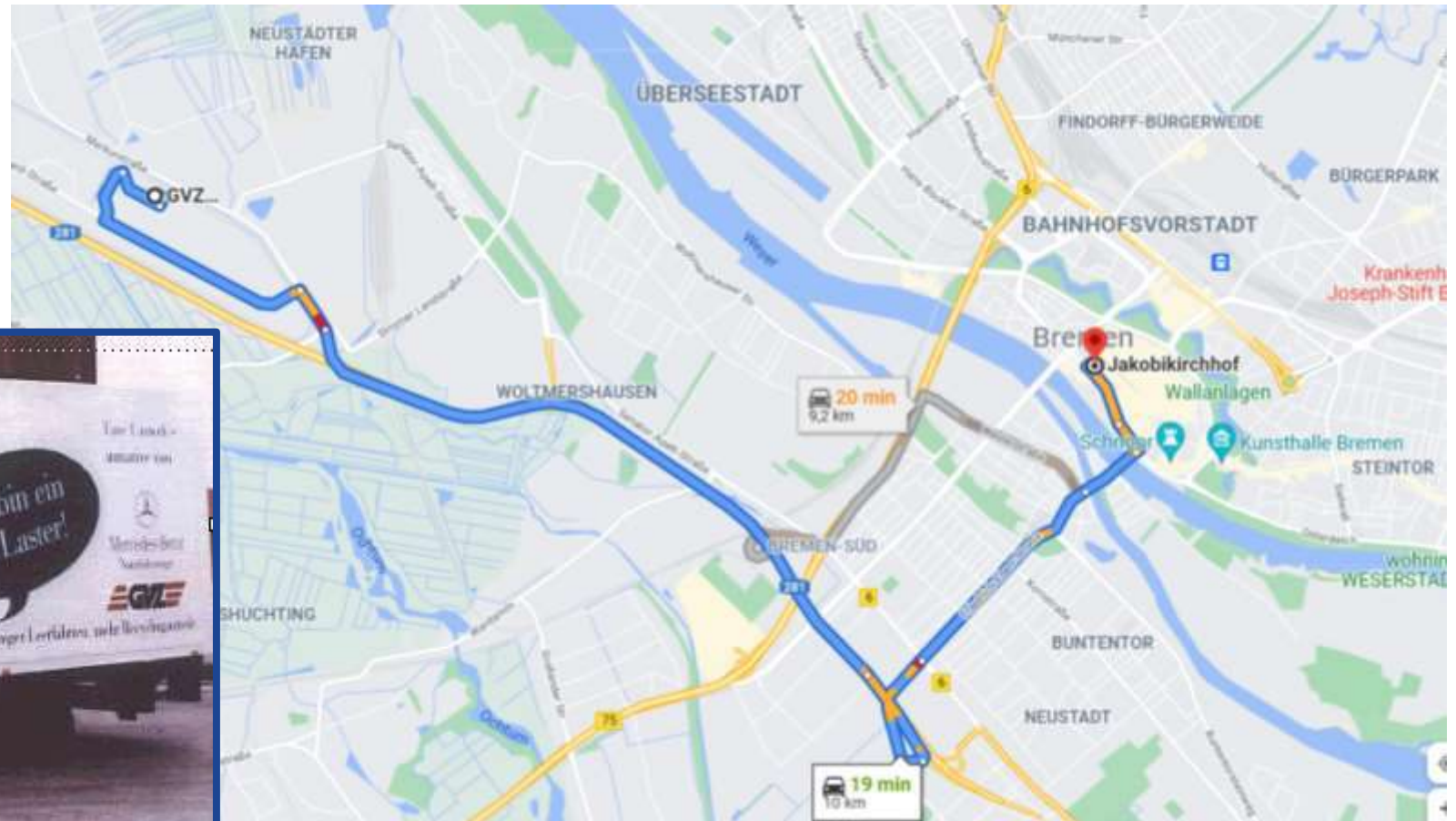
Güterverkehrszentrum Bremen GVZ / freight village

- trimodal hub
- intermodal road-rail-terminal
- feeder services (harbour)
- sea-shipping and inland navigation
- largest high rack warehouse in Europe



City logistics

- GVZ to city using cleaner 7.5 ton truck
- Consolidation center



„Green City Logistics“ 2010



Umweltladepunkt (eco loading zone): Advantageous to some users, an annoyance to others



The background is a solid blue color. Overlaid on this are several thick, dark blue geometric shapes. On the left, there is a complex shape resembling a stylized 'E' or a stepped profile. In the center, there is a tall, narrow rectangular frame. To the right of the center, there is a smaller, L-shaped frame. These shapes are arranged in a way that suggests a city skyline or architectural elements.

Urban logistics: The challenges

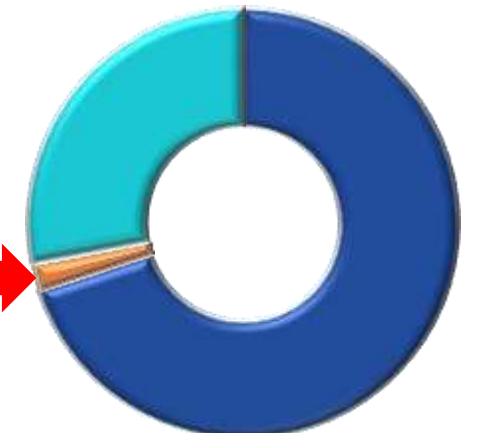
Freight transport: the last mile is key

- “Freight transport receives less attention from policy makers than it deserves. ... Policy ambition has been relatively low compared to passenger transport”
- “Even in the most optimistic scenario, projections see freight transport demand more than double over the next three decades”

CO₂ Emissions



Freight Volume*



Urban delivery trips account for around 20% of all freight emissions – the same as maritime shipping.

But shipping covers 70% of all freight activity, urban deliveries only 3%.

* (in tons x kilometers)

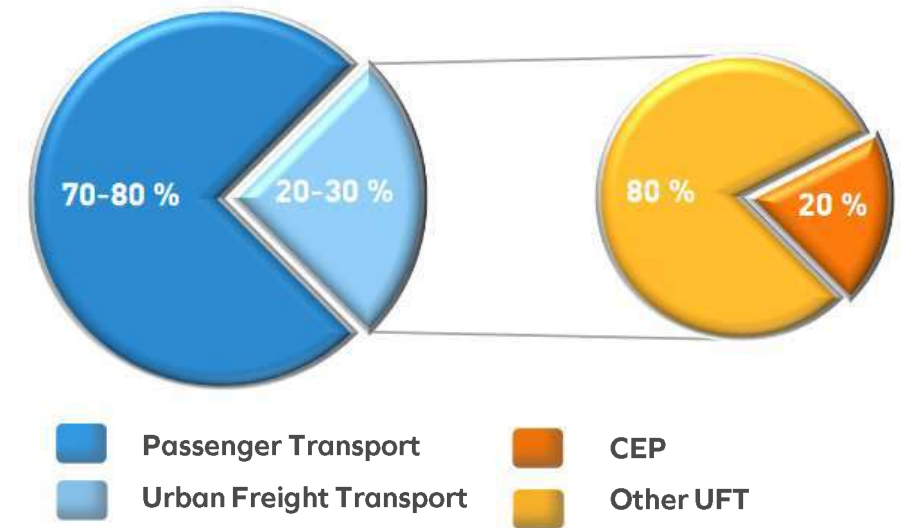
ITF Transport Outlook 2021, Chapter 5. Freight Transport

(<https://www.oecd-ilibrary.org/sites/Oc13b23d-en/index.html?itemId=/content/component/Oc13b23d-en>)

CEP services booming



Abbildung 4: Prognostizierte Entwicklung des KEP-Sendungsvolumens bis 2026 (in Mio. Sendungen)
(Quellen: KEP-Studie 2021; KE-CONSULT Marktanalyse und Prognose)



➔ high visibility of CEP vehicles in cities despite rather small share of UFT

Urban space: multi-functional still?



Bremen - urban logistics







103



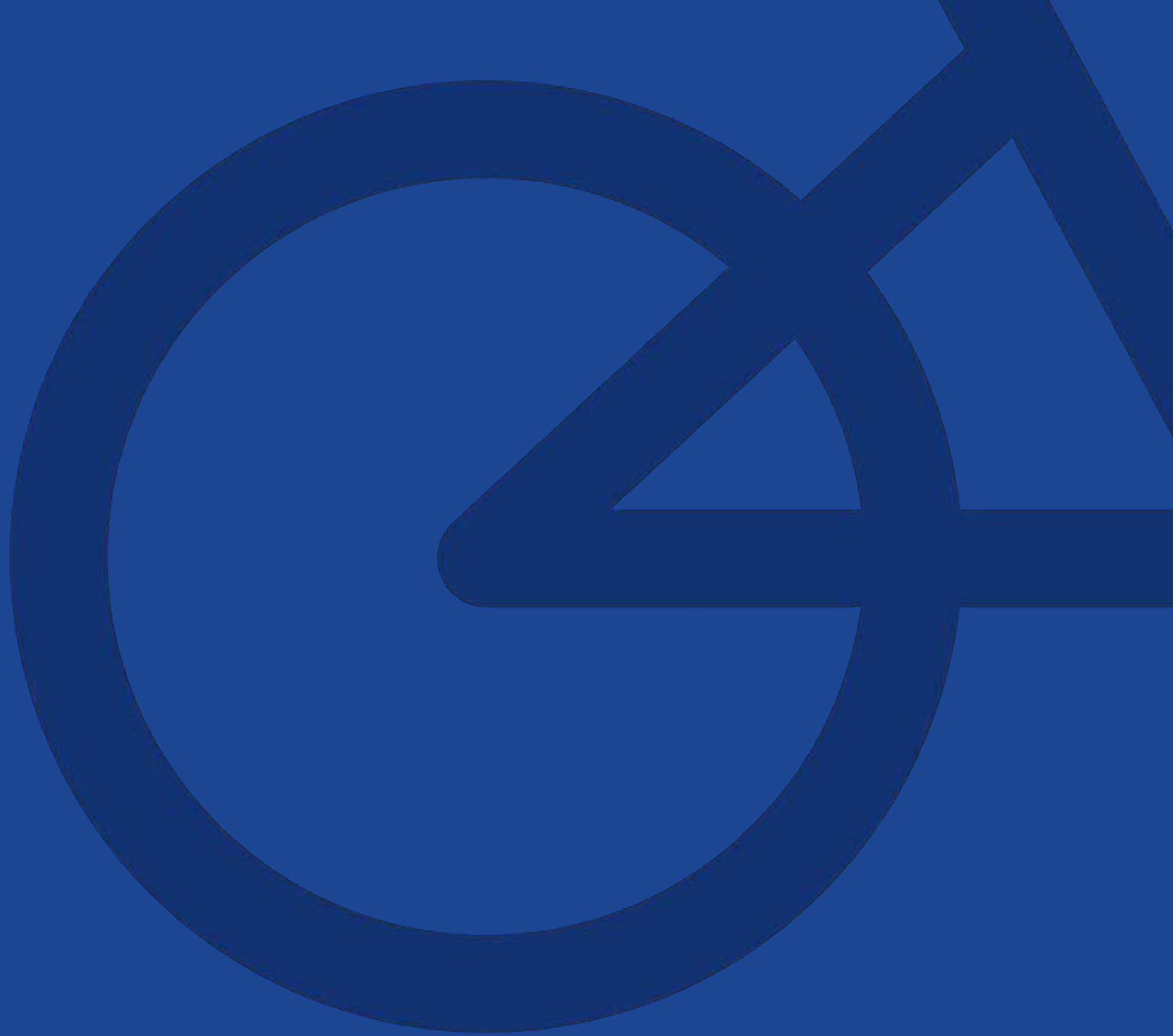
Loading zones: the delivery service's dream



... meets reality!



SUMP Update



Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

VEP-Teilfortschreibung

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau

Freie
Hansestadt
Bremen

in Kooperation mit:
BSAG 

1.5 – Lieferverkehr Altstadt / Innenstadtlogistik

AI 1.5

Lieferverkehr Altstadt / Innenstadtlogistik



Ergänzende und neu gestaltete **Lade- und Lieferzonen** sollen die Anlieferung konsolidieren und vereinfachen sowie die Beeinträchtigungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende insbesondere in den bestehenden und zu erweiternden Bereichen der Fußgängerzonen wie auch die Behinderungen für den fließenden Kfz-Verkehr deutlich reduzieren. **Mikrodepots** werden mittelfristig dazu dienen, die Zustellverkehre auf der letzten Meile mit E-Lastenrädern stadtvträglicher abwickeln zu können.

Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

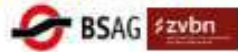
VEP-Teilfortschreibung

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Freie
Hansestadt
Bremen

in Kooperation mit:



Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Nr.	Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs
-----	-----------------------------------



Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau Freie Hansestadt
Bremen

Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

VEP-Teilfortschreibung

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



in Kooperation mit:
 BSAG zvbv

Sonderparkstände

Nr.	Sonderparkstände
<p align="center">Beschreibung</p> <p>Stellplätze für Menschen mit Behinderung, Ladezonen/Mikrohubs für Paketdienste mit Kleintransportern oder Lastenrädern, sowie öffentlich zugängliche Elektroladesäulen.</p>	

„Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.“ StVO §12 (2)



New solutions?



Beschilderungs-Entwürfe der Bundesanstalt für Straßenwesen (2007)

Searching for solutions

Research projects, funded under BMDV's (German Federal Ministry for Digital and Transport) program for urban logistics:

- „**SmartStadtLogisBre**“ feasibility study of regulatory framework and potentials for **smart loading zones** in Bremen (2021-2022)
- „**StaLaOpt**“ study and concept development of exemplary **solutions for archetypal urban neighbourhoods** – inner city, mixed zones, postwar development areas (2022-2023)

Ladezone Vor dem Steintor 39/Ecke Schmidtstraße



ULaDS Solutions and Schemes



Dual MobiHub



CargoHitching



**Containerised urban last-mile
delivery**



**Sharing economy platforms for
on-demand city logistics**



**City-wide platform for integrated
management of urban logistics**

Thank you.
Questions?
Comments?



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 861833

Bremen Study Visit – Technical Seminar TRIAL 1 “Micro-hubs: where and how? From Urban-BRE to ULaADS and further”

Presenter:

Dr. Thomas Nobel (tbnlr-gmbh)

Dr. Kristian Schopka (RYTLE)



Why ULaaDS?

Logistic processes City Bremen



Freight Village (GVZ) Bremen

(Source: GVZe Bremen)



Project: "Urban-BRE"

Urban-BRE

Die Senatorin für Wirtschaft,
Arbeit und Europa

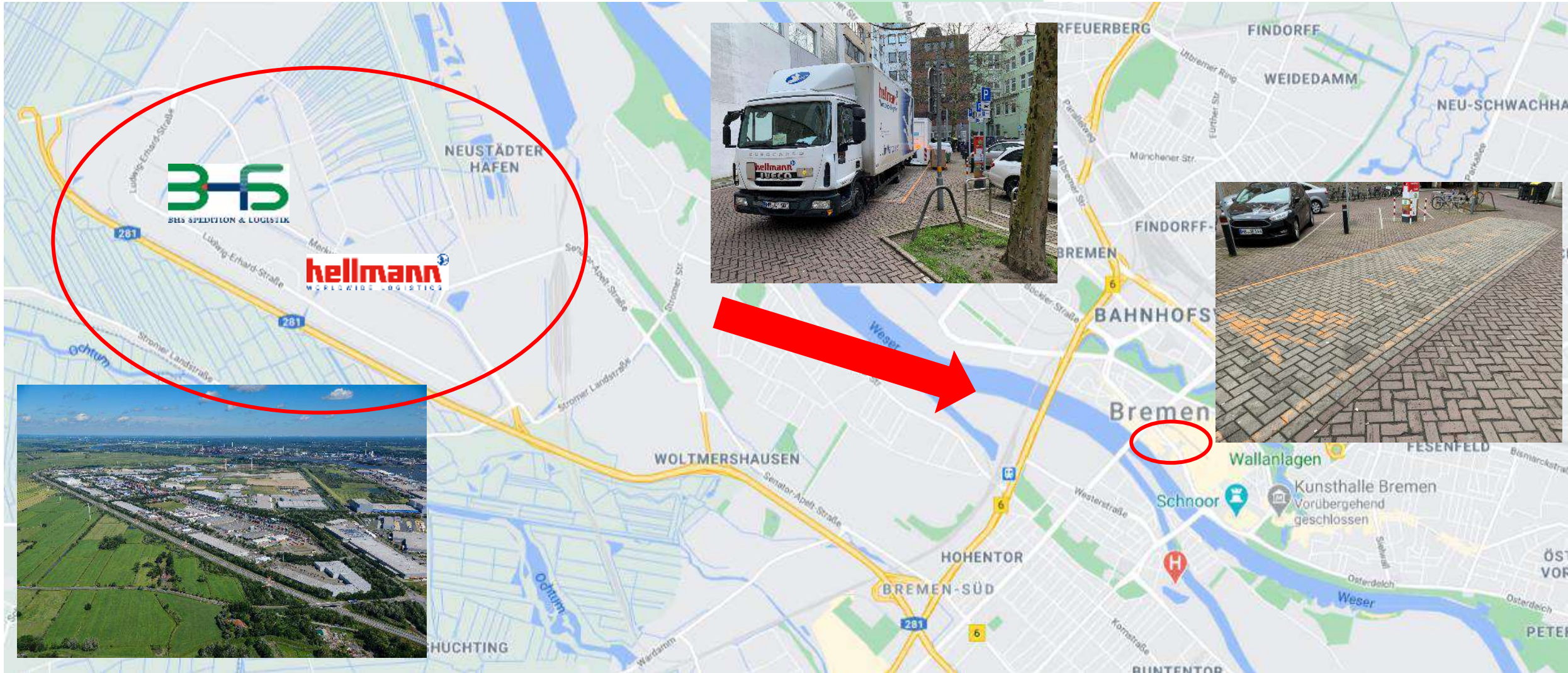


Freie
Hansestadt
Bremen



<https://urban-bre.de>

Running project "Urban-BRE" (2/2019-12/2021) ULaDS - GVZ Bremen - ULP



Loading zone in the city center: ULP Jacobikirchhof (Martini Str. 57)



“Umweltladepunkt” - special zone



“Umweltladepunkt” - micro hub





Hi, can I unload?

DIE WIRTSCHAFT ENTDECKT DAS LASTENRAD
Business discovers the cargo bike

“Umweltladepunkt” - handling



Equipment: Pallet MovR + Box MovR



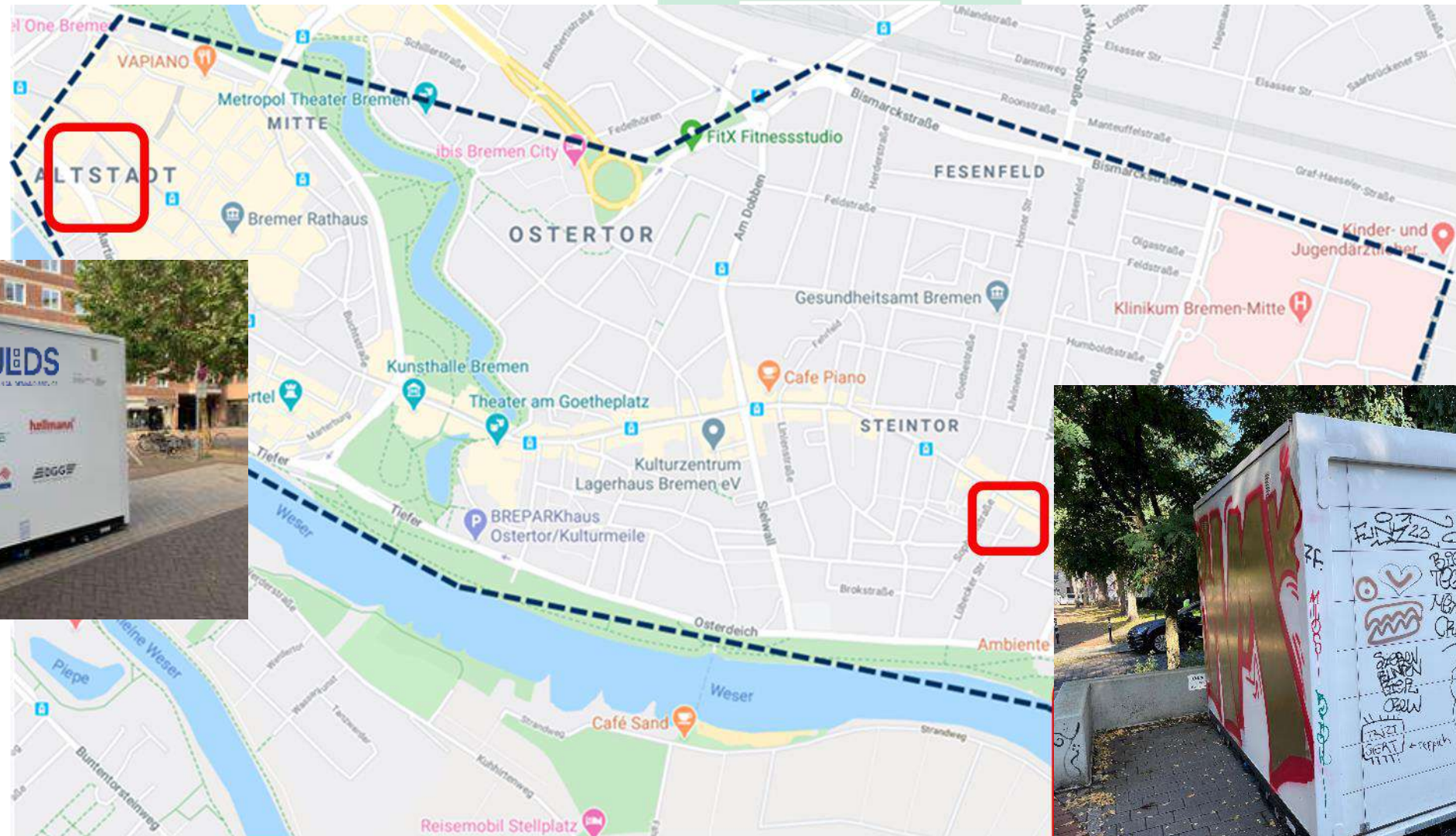
Delivery Inner-city of Bremen (1)



Delivery Inner-city of Bremen (2)



Locations for micro-hubs



2. Micro-hub location “Lübecker Straße” (7/2021)



2. Micro-hub location “grand opening” (7/2021)



Kühlschrank per Fahrrad

Bilanz zu Logistikkideen für Bremens Innenstadt – verschiedene Akteure arbeiten beim Experiment zusammen

VON LISA BOEKHOFF

Bremen. Lübecker Straße 37. Zum Westertag ist es von hier nicht weit. Gleich um die Ecke das pralle Leben im Bremer Viertel. Doch der Parkplatz vor Ort ist recht gewöhnlich – eine unspektakuläre Kulfisse. Bisher zumindest. Seit Karzean steht im äußersten Winkel ein Container herum. Anwohner haben sich schon gefragt, was es damit auf sich hat. Obwohl der Container recht unscheinbar aussieht, verbirgt sich in seinem Innern nicht weniger als ein Experiment zur Innenstadtlogistik der Zukunft in Bremen.

Worum es hier geht? Speditionslieferungen sollen aufs Lastenrad gebracht werden. Das Bremer Projekt läuft seit 2019. Der Standort im Viertel ist neben einem in der Innenstadt der zweite dieser Art. „Das ist sehr erfolgreich und hat sich gut eingespielt“, rühmt Marcel Thielbar, der Geschäftsführer der Bremer Radkurier, für das Experiment heute Bilanz. Die Alternative zum Lastwagen komme bei den Kunden gut an. „Die freuen sich natürlich, wenn ein Rad in die schmale Seitenstraße fährt statt ein 7,5-Tonner.“

Bis zum Sommer konnten über den ersten Standort insgesamt etwa 1300 Sendungen geliefert werden mit rund 120 Tonnen Gewicht. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Debatte über autoarme Zentren bekommt das Projekt zunehmend Relevanz. Allerdings zeigt sich, dass es derzeit immer noch an einigen Partnern fehlt, die sich die Projektverantwortlichen vor zwei Jahren bereits erhoffen. Die Förderung läuft Ende des Jahres zunächst aus.

Drehkreuz im Miniaturformat

Der Container ist eine Art Drehkreuz für Speditionsgüter im Miniaturformat. Dean von hier aus übernehmen die Bremer Radkurier die berühmte letzte Meile für die Unternehmen Hellmann Worldwide Logistics und die BHS Spedition und Logistik GmbH – mit einem Lastenrad mit E-Antrieb. Gewöhnlich müssen die Touren Lastwagen übernehmen. Die Lieferung per Rad soll eine umweltfreundliche Alternative sein und den Verkehr entlasten.

Kai Hasenpusch von Hellmann Worldwide Logistics spricht jedoch von Vorbehalten in der Branche: „Es ist Skepsis da.“ Akzeptanz für das E-Lastenrad-Projekt sei wichtig, um wirklich etwas zu bewegen. Er wünscht sich weitere Partner. Geht es nach den beteiligten Akteuren, soll es weitere Container in der Hansestadt geben.

Hellmann ist von Anfang an dabei. Schon vor mehr als zehn Jahren habe das Unternehmen Anläufe unternommen, um Logistik in Bremen ökologisch sinnvoller zu organisieren: Gütertransporte sollten gebündelt werden und so weniger Lkw von Güterverkehrszentrum (GVZ) in die Stadt fahren. „Das ist damals gescheitert wegen wirtschaftlicher Interessen“, erinnert sich Hasenpusch. Auch mit der Bepack, die heute den Platz für den



Thomas Nobel



Kira Piening



Constantin Schulz von den Bremer Radkurieren an seinem neuen Arbeitsplatz im Viertel: Vom Container aus werden die Speditionsgüter per Lastenrad an die Kunden vor Ort geliefert.

FOTOS: CHRISTINA KUHALPT

Container stellt, habe man mal das Gespräch gesucht.

Nun der dritte Versuch. Der soll klappen. Und mit BHS Spedition und Logistik hat sich seit Projektbeginn ein weiteres Unternehmen dem Vorhaben angeschlossen. Im GVZ werden die von BHS und Hellmann auszuliefernden Waren gesammelt und gemeinsam in die Container gebracht. Kira Piening von BHS findet es wichtig, Lieferungen auf die Räder zu schaffen, selbst wenn das derzeit noch übersehbar ist: Von täglich 500 Sendungen bei BHS landen fünf bis zehn auf dem Rad.

Piening hofft, dass der Anteil steigt. Das Gebiet zum Auftakt sei zunächst ergüttrissen gewesen. „Wir haben mit der Postleitzahl 28195 angefangen.“ Jetzt liefert BHS auch im Viertel auf drei Rädern aus. Die Resonanz sei sehr positiv – gerade bei den Privatkunden. „Die sind alle restlos begeistert“, sagt die Managerin. Das Modell wolle man weiter verfolgen, um die Innenstadt und Wohngebiete zu entlasten. „Wir versprechen uns davon schon einiges.“ Außerdem wisse man nicht, ergänzt Piening, ob vielleicht irgendwann doch Fahverbote für Lkw im Zentrum kämen.

Darauf weist auch Thomas Nobel von der Dachorganisation der deutschen Güterverkehrszentren (DGZ) hin. Die Branche müsse hier Antworten haben. „Wir müssen als Logistikbranche zeigen, dass wir Innovationen anschieben.“

180 Kilo kann das Lastenrad des Bremer Unternehmens Ryte transportieren und 1,80

Meter Höhe – auf einer Europalette. So können auch größere Lieferungen an Restaurants oder den Einzelhandel übernommen werden. Kommoden oder Kühlschränke für Privatpersonen lassen sich so bis an die Haustür transportieren. Das Rad sei ein Hingucker, bemerkt Constantin Schulz, der für die Bremer Radkurier arbeitet. „Damit kriegt man eigentlich fast jeden Blick.“ Schon seit ein paar Tagen fährt er im Viertel Lieferungen mit dem E-Lastenrad aus.

Die DGZ begleitet das Projekt wissenschaftlich. Das erste Mikrodreier zeigt dabei im Schnitt werden 70 Kilo pro Lieferung bewegt. Nobel erinnert sich an die Zweifel im Vorfeld: „Als wir das Projekt gestartet haben, haben alle gesagt: Was wollt ihr mit Paletten und Fahrrädern? Das ist doch wie zu schwer! Das schaffen die gar nicht!“

Experimente zur Innenstadtlogistik

Das Projekt wird vom Bremer Wirtschaftsressort mit einer Summe von 230.000 Euro gefördert. Teile davon kommen von der EU. Die Unterstützung läuft noch dieses Jahr. Gespräche über eine weitere Förderung beginnen nun, erklärt Hans-Georg Tschupke vom Wirtschaftsressort. Wichtig sei beim Projekt die Frage, wie die Geschäftsmodelle der Partner zusammenfinden. „Am Ende geht es nicht nur um Dekarbonisierung, sondern auch um wirtschaftliche Arbeitsplätze.“ Die Nachfrage nach klimaneutraler Lieferung steige künftig. „Auf einen solch wachsenden Markt muss man sich vorbereiten.“ Die GVZ

Wichtig seien jetzt weitere Partner, damit das Projekt namens „Urban-BRE“ sich nach der Anschubfinanzierung durch Bremen alleine rechnen könne. Nobel hält es für sinnvoll, dass neben den Speditoren auch Paketdienste einsteigen. „Um die Auslastung zu erhöhen. Und um deutlich zu machen: Es geht beides.“

Für Hellmann ist das Projekt laut Hasenpusch aktuell in etwa kostenneutral. Doch das liegt an der Förderung. Der Manager geht davon aus, dass es sogar kostengünstiger werden könnte, wenn genug Unternehmen einsteigen, wenn gleich 40 oder 50 der Räder im Einsatz sind und Lkw nicht mehr nötig. „Deswegen brauchen wir Nachahmer.“ Im Sinne der Nachhaltigkeit müsse hier der Wettbewerbsgedanke in den Hintergrund treten.

Entwicklungsgesellschaft Bremen koordiniert das Projekt.

Bremen engagiert sich zudem bei einem EU-Projekt zu urbaner Logistik. Daran wirken 25 internationale Partner mit, koordiniert wird es vom Mobilitätsressort von Manke Schaefer (Grüne). Das Fahrrad spiele auf der letzten Meile eine große Rolle, sagt der Referent für nachhaltige Mobilität im Ressort Michael Glotz-Richter. Das werde in der EU wahrgenommen. „Ich glaube, dass es wichtig ist, dass wir hier nicht mit den Gedanken allein stehen.“ Die Bremer Ansätze seien eingebettet in lokale, nationale und europäische Politik. LB

Wirtschaft im Aufschwung

Bundesbank ist optimistisch

Frankfurt/Main. Die deutsche Wirtschaft hat nach Einschätzung der Bundesbank im Frühjahr das Corona-Tief hinter sich gelassen. „Die Wirtschaftsleistung in Deutschland nahm im zweiten Quartal 2021 wohl wieder kräftig zu“, heißt es im Monatsbericht Juli der Notenbank, der am Montag veröffentlicht wurde. „Sie dürfte den im Winterquartal vor allem aufgrund der zeitweilig wieder verschärferten Pandemie-Schutzmaßnahmen erlittenen herben Rückschlag in etwa wettgemacht haben.“ Erste Daten zur Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Zeitraum April bis einschließlich Juni veröffentlicht das Statistische Bundesamt Ende kommender Woche.

Im vergangenen Jahr hatte die Corona-Pandemie die deutsche Wirtschaft in die tiefste Rezession seit der globalen Finanzkrise 2009 gerissen. Die Wirtschaftsleistung brach 2020 real um 4,8 Prozent ein. Zu Jahresbeginn 2021 bremsen neue Einschränkungen im Zuge der Bekämpfung des Coronavirus unter anderem Gastgewerbe und Teile des Handels aus, das BIP schrumpfte im ersten Quartal zum Vorquartal um 1,6 Prozent.

Getragen werde die aktuelle Erholung zu einem großen Teil vom Dienstleistungssektor, analysierte die Bundesbank. Die Einschränkungen etwa in Handel und Gastgewerbe wurden ab Mai schrittweise wieder gelockert. Die Industrie dagegen klagt über Lieferengpässe und Materialknappheit. Dennoch bleiben die Volkswirte zuversichtlich: „Sofern es mit Blick auf die Pandemie zu keinen nennenswerten Rückschlägen kommt und die Lieferengpässe in der Industrie zumindest schrittweise nachlassen, dürfte das gesamtwirtschaftliche Expansionstempo im Sommerquartal noch stärker ausfallen, und das reale Bruttoinlandsprodukt könnte schon im dritten Vierteljahr sein Vorkrisenniveau wieder erreichen.“ DPA

GASTGEWERBE

Umsatz wächst, liegt aber noch unter dem Vorjahr

Wiesbaden. Die Umsätze im Gastgewerbe erholen sich nur langsam von den Corona-Einschränkungen im Frühjahr. Zwar verbuchten Gastwirte und Hoteliers im Mai sowohl preisbereinigt (plus 13,7 Prozent) als auch nominal (plus 14,2 Prozent) mehr Erlöse als im April dieses Jahres, wie das Statistische Bundesamt mitteilte. Im Vergleich zum Mai 2020 jedoch lagen die Umsätze nach Berechnungen der Wiesbadener Behörde preisbereinigt (real) um 1,7 Prozent niedriger. Auf Jahresbasis hinkt die Branche insgesamt noch deutlich hinterher: Von Januar bis einschließlich Mai 2021 lagen die Umsätze real um 46,6 Prozent unter dem Niveau der ersten fünf Monate 2020, nominal beträgt das Minus 44,8 Prozent. DPA

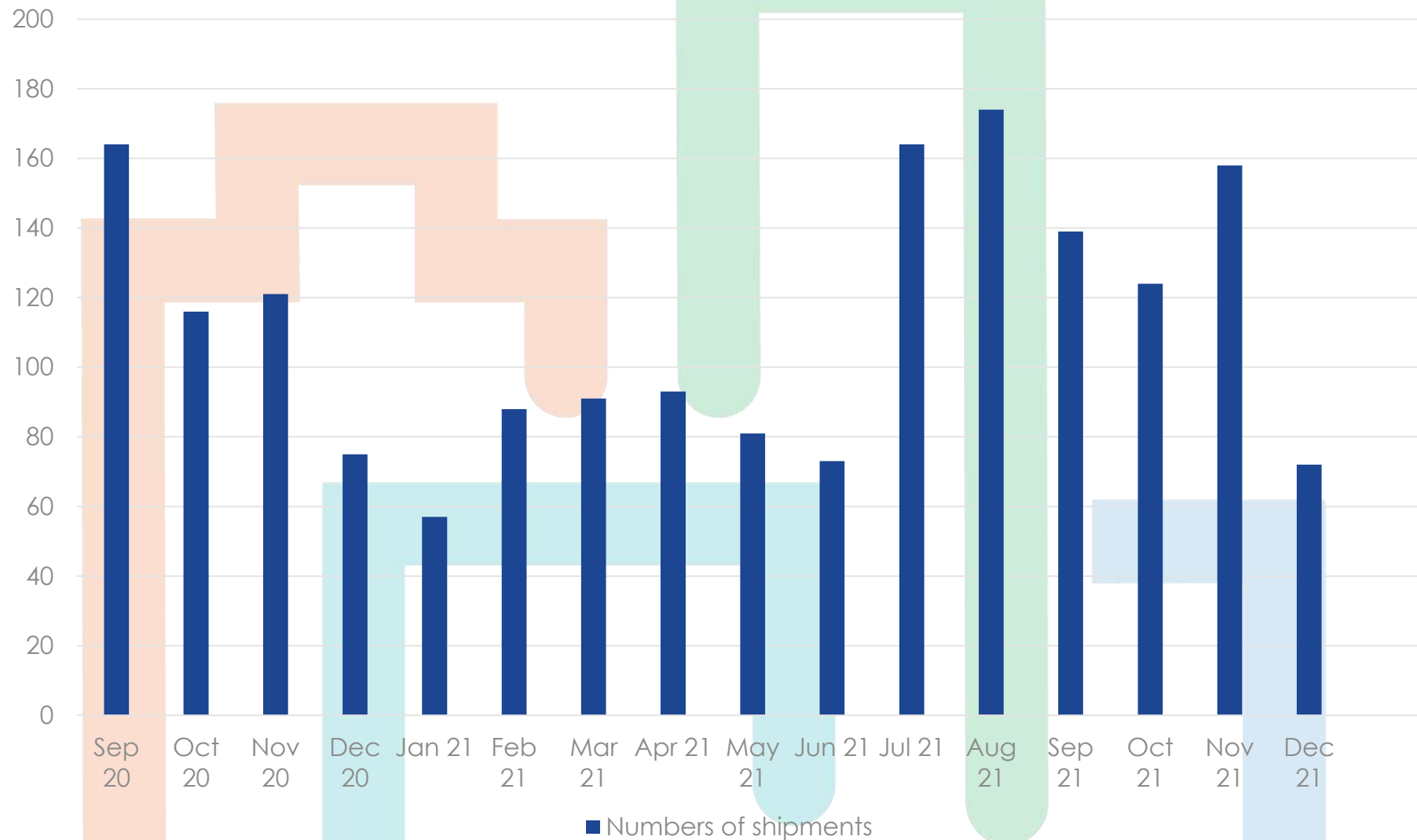
STRATEGIEWECHSEL BEI VW

Passat-Produktion in den USA wird eingestellt

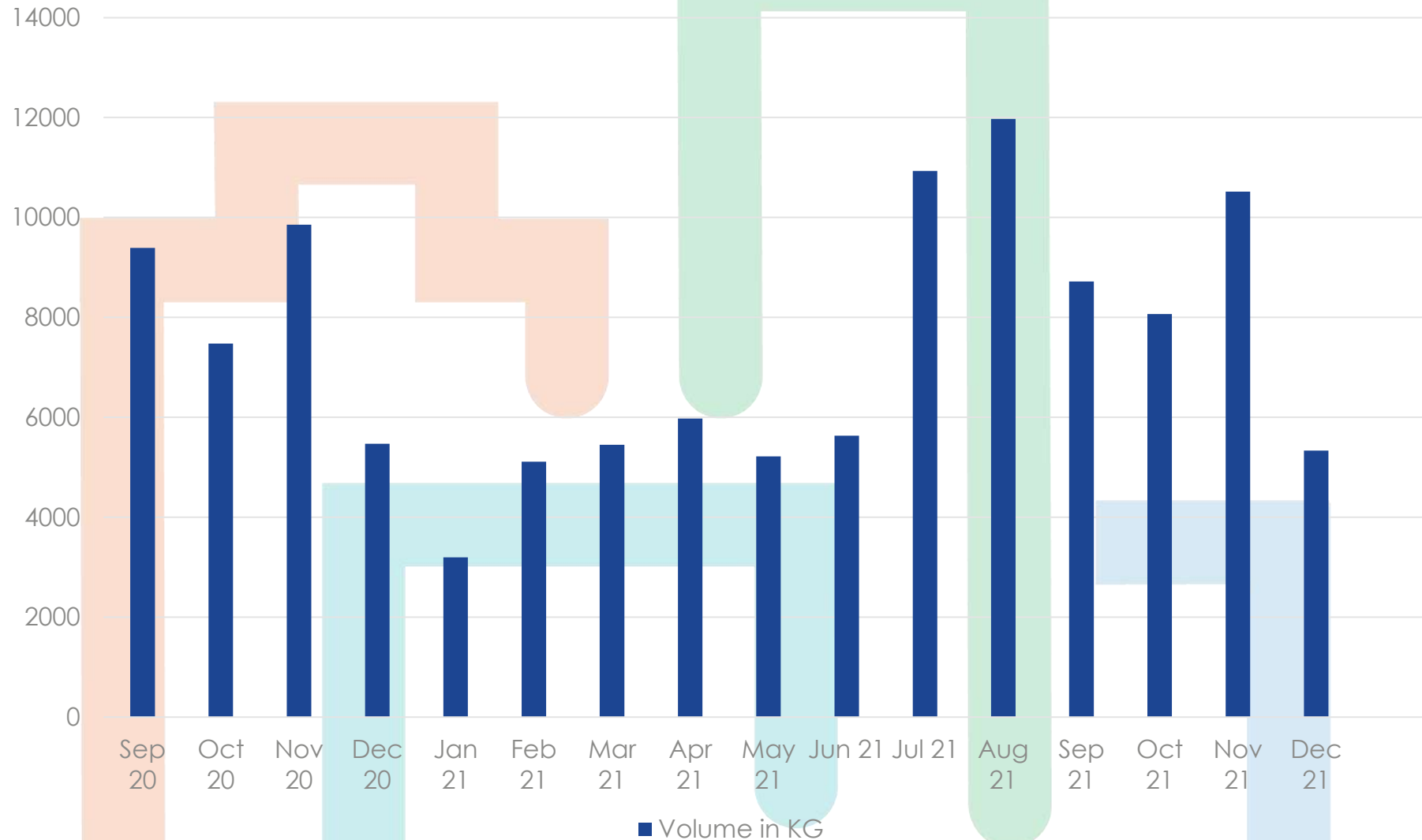
Herndon. Volkswagen will die Produktion seines Mittelklassemodells Passat in den USA einstellen. Nach dem Modelljahr 2022 sollen im Werk Chattanooga

„Refrigerator by bike“

Focus ULaaDS period (2020-21): Shipments



Focus ULaaDS period (2020-2021): Volume in KG



Urban-BRE and ULaaDS: Basic-Effects Cargo Bikes Sep. 2019 - Dez. 2021 (real)

2.629	167.719,000	544	4,8	63,796
Total number of shipments	Total weight in KG	Days in operation	Average number of shipments per day	Average weight in KG per shipment



From Umweltladepunkt (ULP – first depot) by cargo bikes since Nov. 2020 HELLMANN + BHS and since July 2021 second depot „Lübecker Straße“

“Umweltladepunkt” – 2. micro hub (5/2022)



ULaaDS: Basic-Effects Cargo Bikes 2022 (real Jan.-Dec.)

Summary no. Of Shipments ALL	Total volume in kg ALL	Max. operating days ALL	Average number of shipments per day ALL	Average weight on kg per shipment ALL
92	5.432,000	15	6,1	59,043
112	8.155,000	20	5,6	72,813
193	14.040,000	23	8,4	72,746
April 110	7.425,000	19	5,8	67,500
May 952	11.872,000	21	45,3	12,471
1.050	10.864,000	21	50,0	10,347
1.042	11.032,000	21	49,6	10,587
1.114	10.522,000	23	48,4	9,445
1.193	14.132,000	22	54,2	11,846
1.036	10.487,000	18	57,6	10,123
1.240	12.760,000	22	56,4	10,290
1.047	8.855,000	21	49,9	8,457
9.181	125.576,000	246	37,3	13,678

Advantages of the system

- Noise reduction (lowering of noise emissions)
- Quality improvement in the shopping and pedestrian zones of Bremen city center / district “Viertel”)
- Traffic situation (e.g. avoidance of precarious loading and unloading situations like "parking in the second street line" or on footpaths)
- Accident risk (reduction for pedestrians and cyclists)
- **Image benefits for logistics in Bremen**
- Logistic efficiency gains/benefits (compared to conventional vehicles):
Parking directly in front of the delivery address, no searching for a parking space etc.

„next steps“

- Goal: sustainability of the system approach
- Option for further Micro-Hub locations in Bremen
- Expansion to include further logistics partners (general cargo)
- Combination of freight forwarding goods and CEP packages



Dr. Thomas Nobel (tbnlr-gmbh)

nobel@tbnlr.de



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 861833

Bremen Technical Webinar TRIAL 2: Setting up a platform for shared cargo bike rental in neighborhoods

Bonnie Fenton, ADFC Bremen



A different aspect of logistics

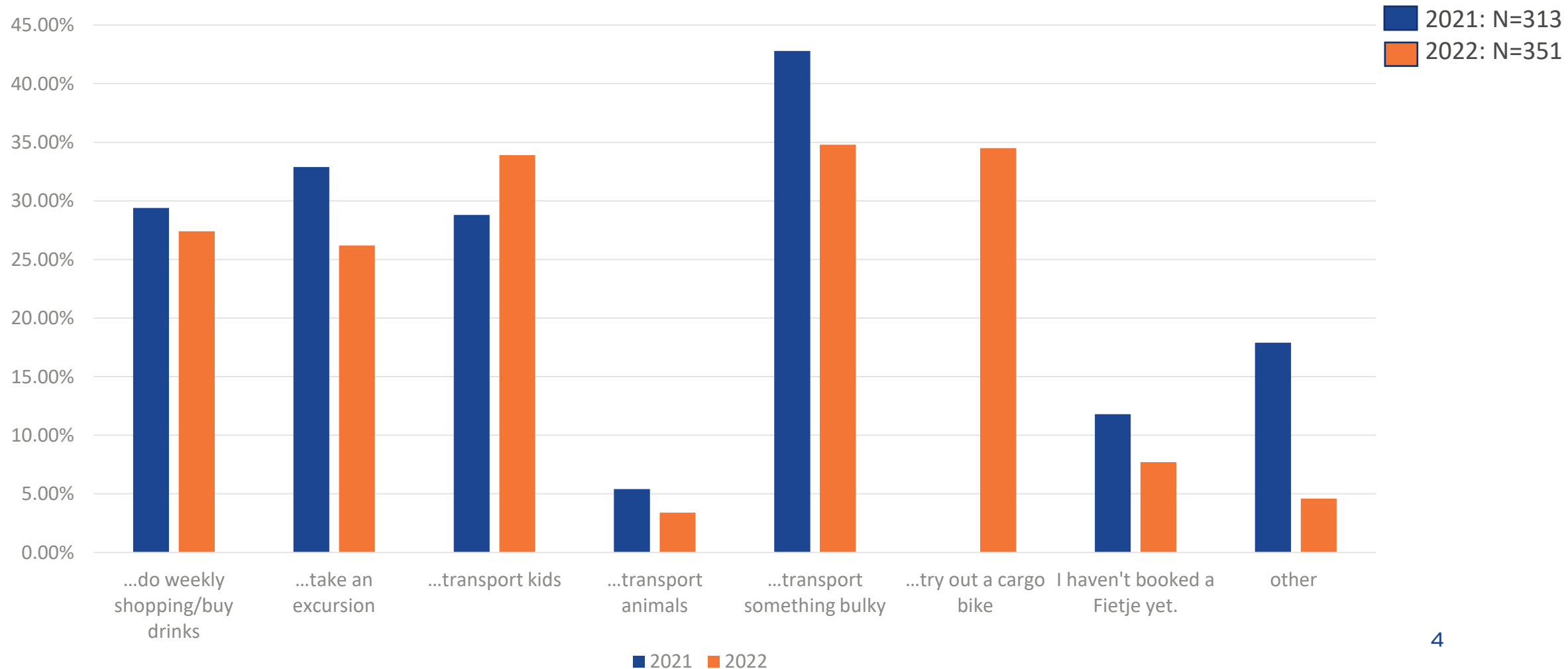


Filling a mobility gap



Survey: I used Fietje to...

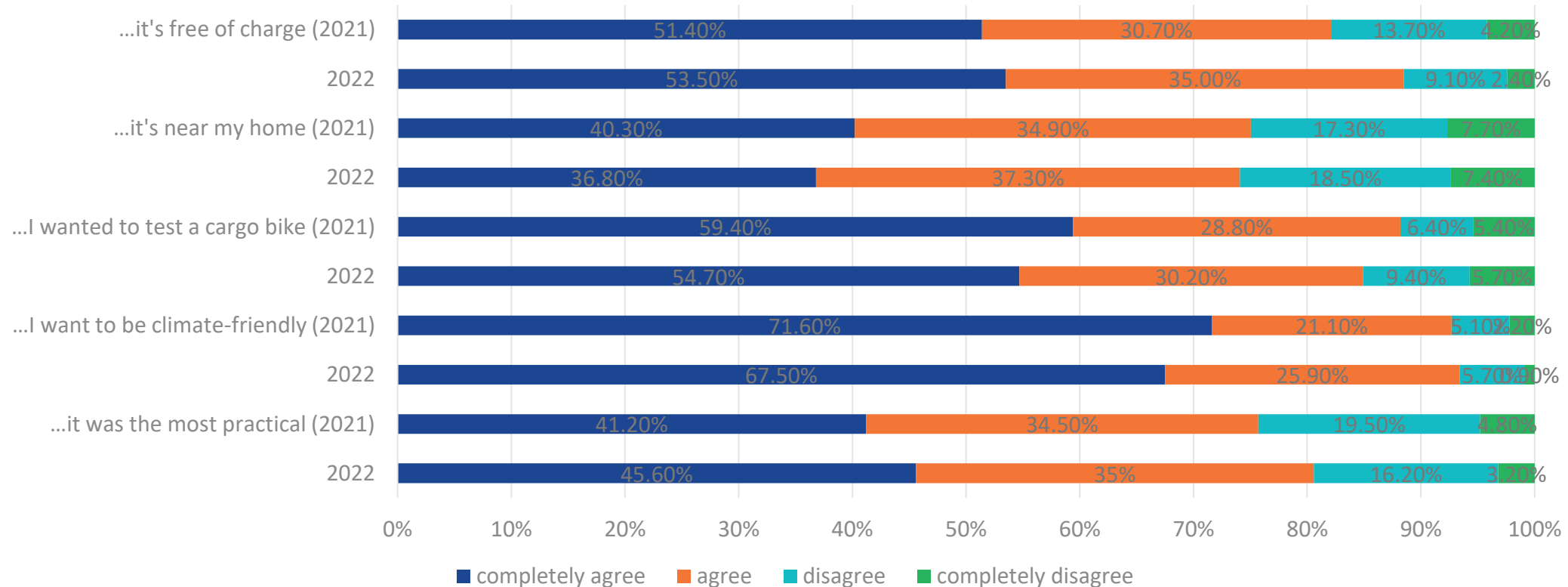
uses of Fietje cargo bikes



Survey: I used Fietje because...

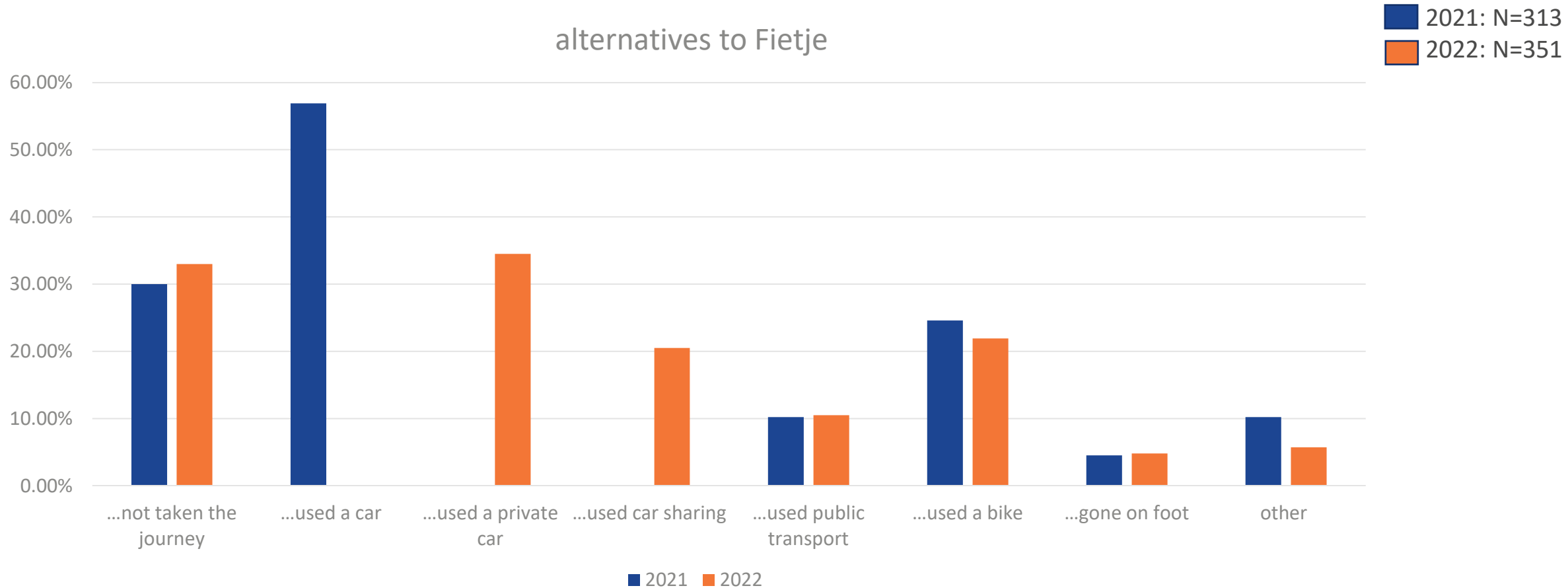
2021: N=313
2022: N=351

reasons to use Fietje cargo bikes



Survey: Without Fietje, I would have...

alternatives to Fietje



Putting cargo bikes in the public eye



Making cargo bikes available for all

Ausleihen



Bevor du Fietje ausleihen kannst, musst du dich zunächst einmal **registrieren**. Danach kannst du dich **anmelden** und ein Fietje in deiner Nähe für ein bis drei Tage **buchen**. Wenn du Fietje nur für einen Tag buchst, musst du ihn am selben Tag zurückbringen.



Wenn du Fietje an der Station abholst, bring deinen Personalausweis und deine ausgedruckte Buchungsbestätigung mit Codewort mit. Sonst kannst du Fietje nicht ausleihen. Du hast an dem Tag doch keine Zeit? Dann storniere unbedingt deine Buchung, damit andere Personen Fietje nutzen können!



Und schon geht's los! Du bist generell als Fahrer verantwortlich für die Sicherheit und eventuelle Schäden. Fahre vorsichtig und kontrolliere Fietje vor Fahrtantritt auf Mängel. Beachte bitte auch die **Nutzungsbedingungen**.



Bring Fietje, wie mit der Station vereinbart, persönlich zurück. Beachte dabei unbedingt die Öffnungszeiten der Ausleihstation.



Online booking

27. Mrz	28. Mrz	29. Mrz	30. Mrz	31. Mrz	1. Apr	2. Apr
3. Apr	4. Apr	5. Apr	6. Apr	7. Apr	8. Apr	9. Apr
10. Apr	11. Apr	12. Apr	13. Apr	14. Apr	15. Apr	16. Apr
17. Apr	18. Apr	19. Apr	20. Apr	21. Apr	22. Apr	23. Apr
24. Apr	25. Apr	26. Apr	27. Apr	28. Apr	29. Apr	30. Apr
1. Mai	2. Mai	3. Mai	4. Mai	5. Mai	6. Mai	7. Mai
8. Mai	9. Mai	10. Mai	11. Mai	12. Mai	13. Mai	14. Mai

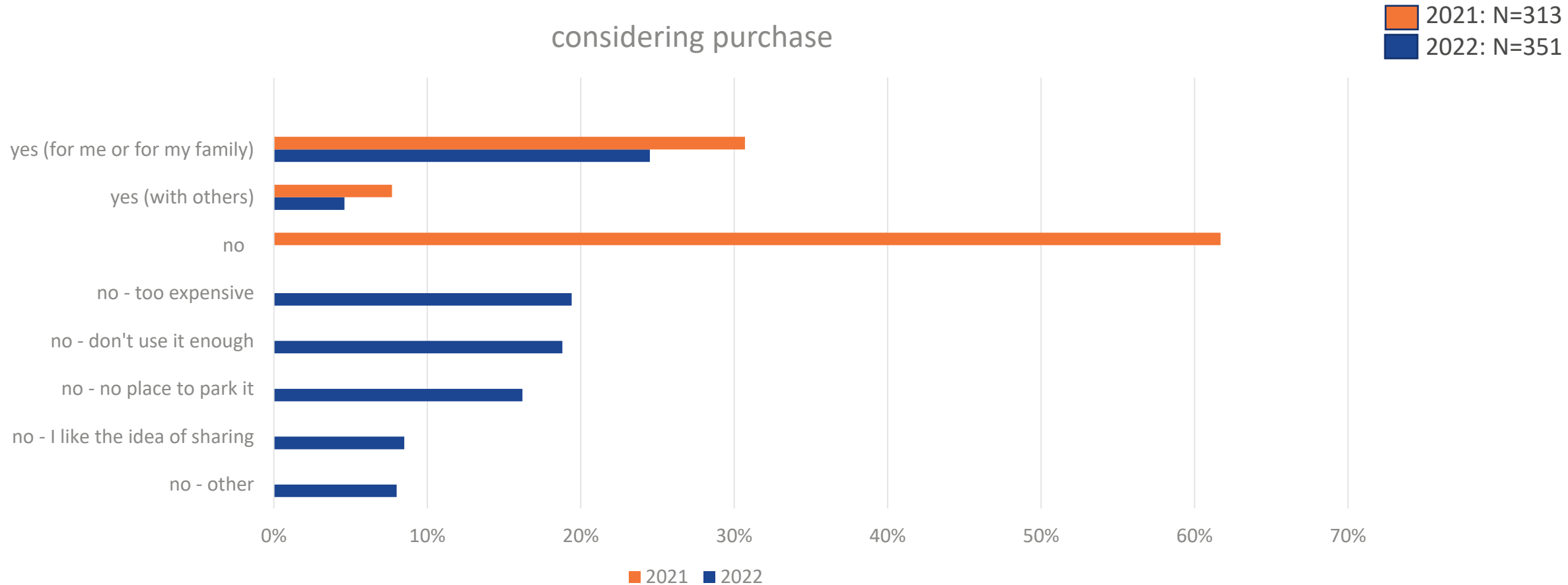
Du kannst an diesem Tag buchen.

Angemeldet als **bonnie**

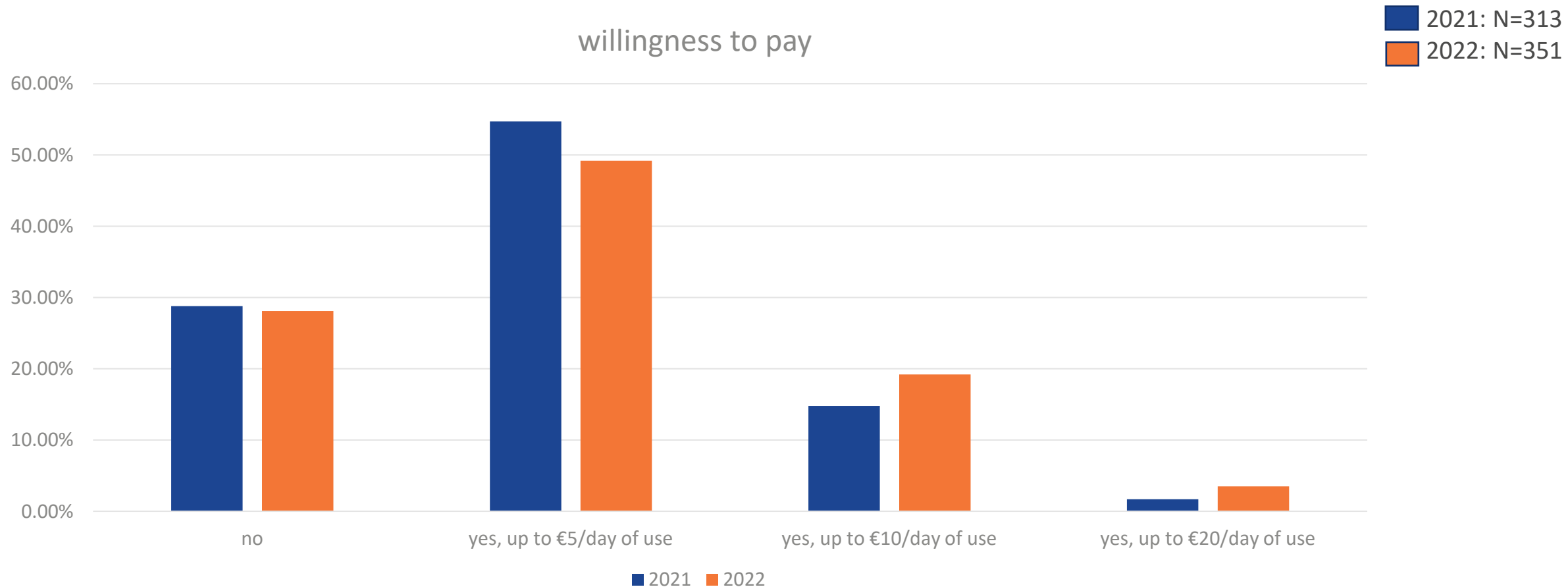
Abhol- und Rückgabedatum: **12. Mai**

Jetzt buchen

Survey: I'm considering buying my own cargo bike



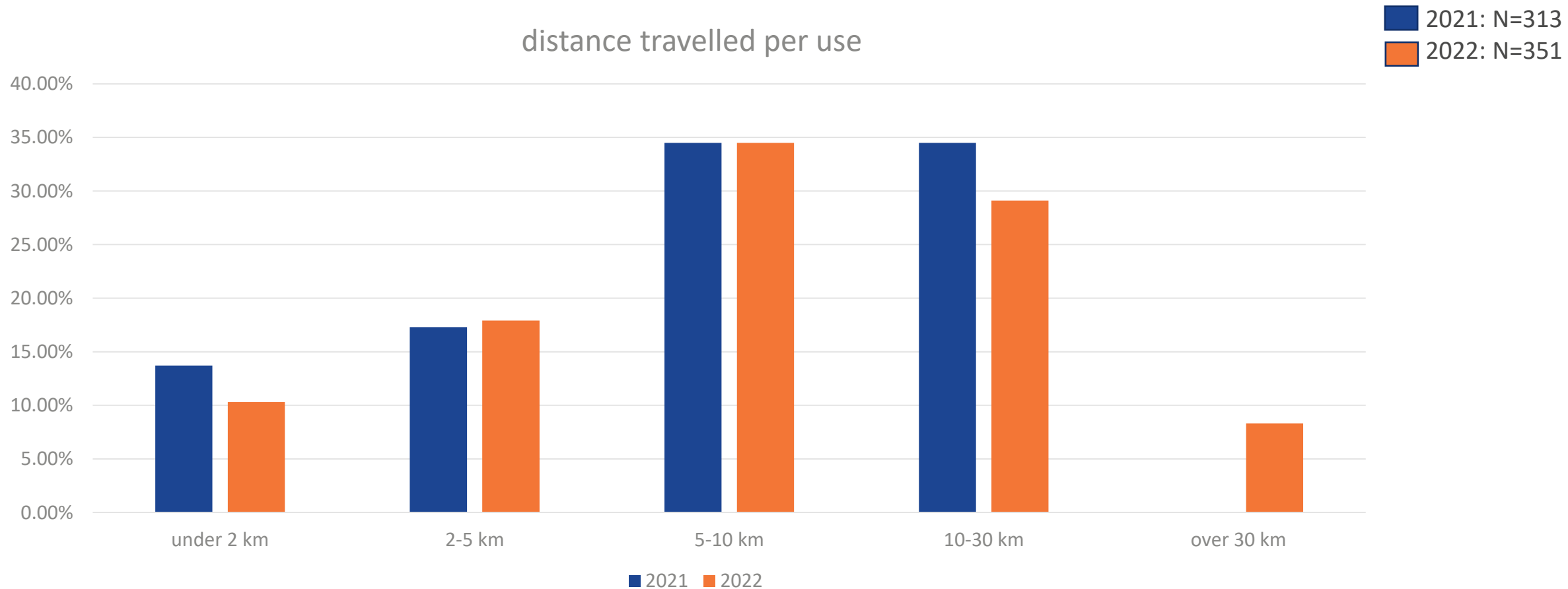
Survey: I would use Fietje even if I had to pay for it



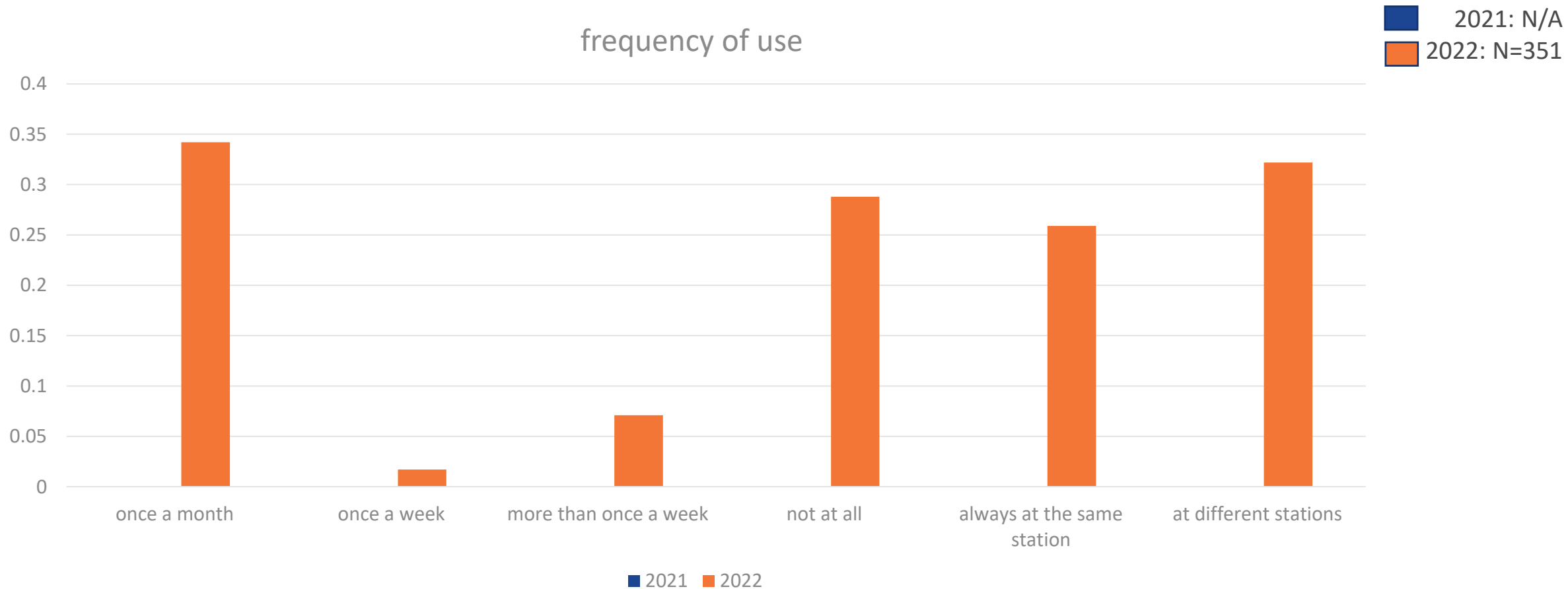
Making bikes available close to home



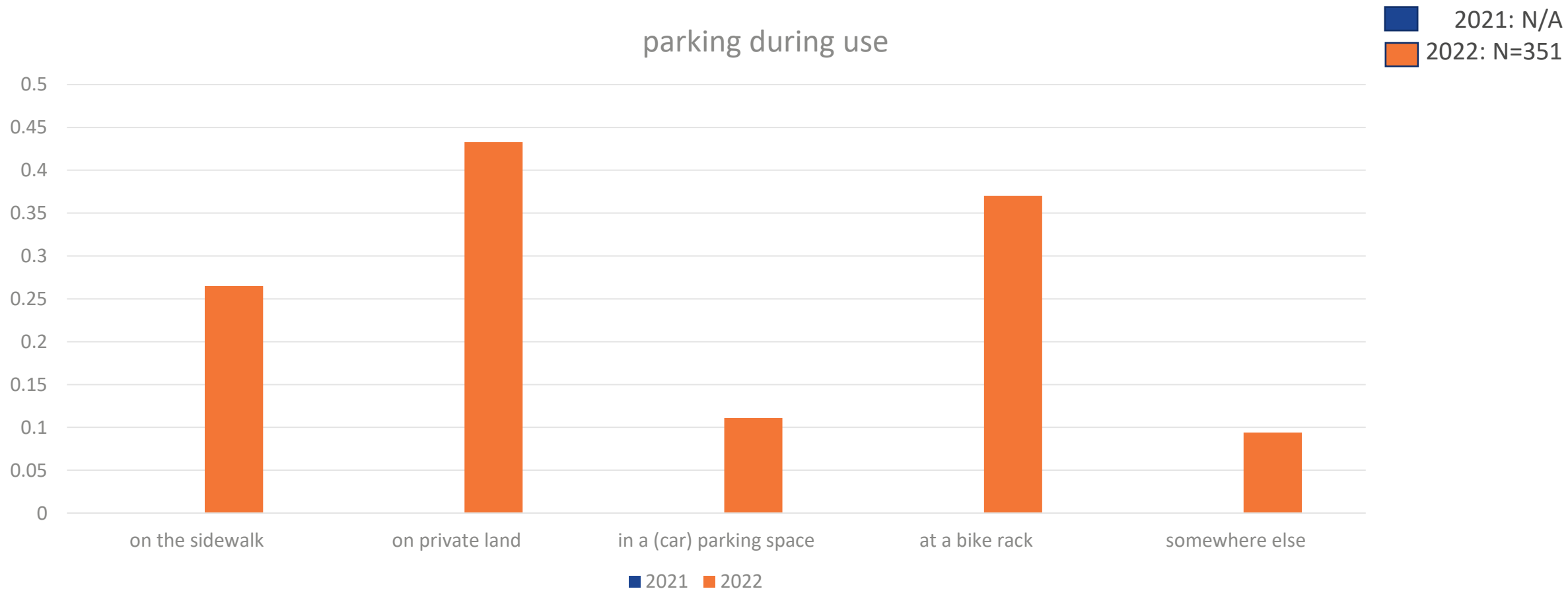
Survey: How far did you travel?



Survey: How often do you book Fietje on average?



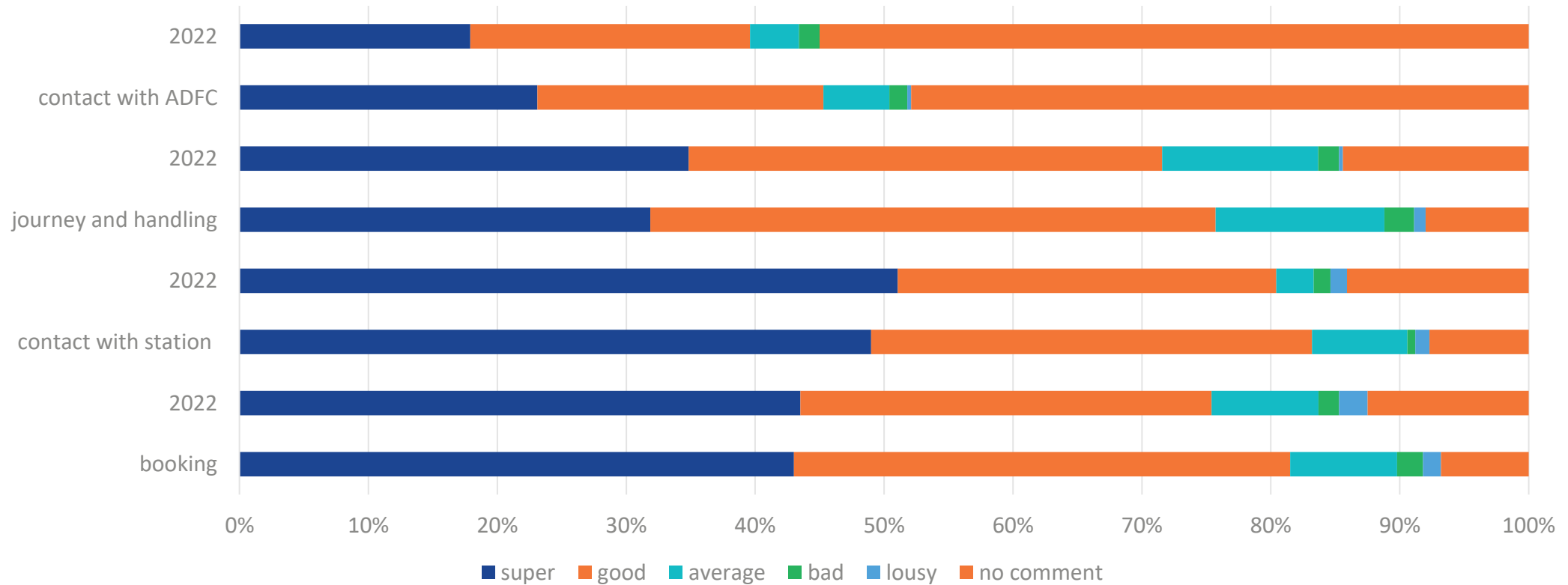
Survey: Where do you park the Fietje when you use it?



Survey: How was your journey with Fietje?

2021: N=313
2022: N=351

satisfaction



Filling a gap

- A different aspect of logistics
- Filling a mobility gap (too big for a bike, not quite worth a car trip)
- Further reduce the need for car use (and ownership)
- Putting cargo bikes in the public eye
- Making cargo bikes available for use (without the need to purchase)
 - Social equity (for those without space or who can't afford to buy one)
 - Urban space (no need for individual ownership)
- Making cargo bikes available close to home
- Benefit to residents of Bremen

Next steps

- Integrate/establish synergies with Bremen's planned 24/7 system
- Increase neighbourhoods covered
- Address challenges (unreported damages to bikes, system abuse)



Bonnie Fenton, ADFC Bremen
bonnie.fenton@adfc-bremen.de



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 861833