

Wulf-Holger Arndt
Tobias Klein
(Hrsg.)

Lieferkonzepte in Quartieren – die letzte Meile nachhaltig gestalten

Lösungen mit Lastenrädern, Cargo Cruisern und Mikro-Hubs

Impressum

Herausgeber:

Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt
Tobias Klein

Redaktion:

Patrick Diekelmann

DTP:

Maria Föcker
Christina Bloedorn

Gestaltungskonzept Umschlag:

3pc GmbH Neue Kommunikation

Zitierweise:

Wulf-Holger Arndt, Tobias Klein: Lieferkonzepte in Quartieren – die letzte Meile nachhaltig gestalten. Lösungen mit Lastenrädern, Cargo Cruisern und Mikro-Hubs, Berlin 2018 (Difu-Impulse, Band 3/2018)

Bildnachweise (Umschlag):

1. von oben: © Busso Grabow (Difu)
- 2., 3., 4. von oben: © Wolf-Christian Strauss (Difu)

ISBN 978-3-88118-615-5

ISSN 1863-7728

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH 2018
Zimmerstraße 13–15, D-10969 Berlin
+49 30 39001-0, difu@difu.de, www.difu.de

Berlin, März 2018

Inhalt

Aktuelle Entwicklungen und Konzepte im urbanen Lieferverkehr	5
Wulf-Holger Arndt	
Wirtschafts- und Standortfaktor Radverkehr	10
Tilman Bracher unter Mitwirkung von Martina Hertel und Tobias Klein	
Alternativen für den privaten und wirtschaftlichen Lastentransport. Die (Wieder-)Entdeckung der Transporträder	15
Tobias Klein	
TINK – Transporträder für alle!	27
Friederike Wagner und Marco Walter	
Erfolgreicher Einsatz von Lastenrädern im europäischen Ausland	43
Karl Reiter und Susanne Wrighton	
Weichenstellungen für eine nachhaltige KEP-Logistik in Innenstädten	57
Lars Purkarthofer	
Mikro-Hubs als Lösungsbeitrag für die nachhaltige Belieferung auf der letzten Meile. Erfahrungen aus Hamburg	69
Philipp Henrich und Gönke Tetens	
Mikro-Depots in innenstadtnahen Wohnquartieren. Erste Ergebnisse und Diskussionen im Rahmen des Forschungsprojekts „City2Share“	77
Uta Bauer, Kirstin Lindloff, Thomas Stein	
Neue Güterverkehrskonzepte für die Stadt – das Beispiel Basel	83
Tim Holthaus, Bert Leerkamp, Paul Wittenbrink	
Autorinnen und Autoren	95

Tobias Klein

Alternativen für den privaten und wirtschaftlichen Lasten-transport

Die (Wieder-)Entdeckung der Transporträder

Lastenrad von DHL



Foto: Martina Hertel

Einführung

Seit einigen Jahren fallen im Stadtbild deutscher Städte immer öfter Lastenräder ins Auge. Der Trend kommt aus den Niederlanden und aus Dänemark, wo sie schon seit längerer Zeit erfolgreich für den Transport, insbesondere im Rahmen der Familienmobilität, eingesetzt werden. So besitzen in Kopenhagen 25 % der Haushalte mit zwei und mehr Kindern ein Lastenrad.

Das Lastenrad ist bei weitem kein neues Phänomen, vielmehr wurde es wiederentdeckt. So war der Einsatz von Lastenrädern bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts auch in Deutschland eine weit verbreitete Form des Lieferverkehrs. Durch den Siegeszug des Automobils wurden Lastenräder an den Rand gedrängt, fast vergessen und überlebten nur in Nischen wie dem Betriebsverkehr oder auch bei der Briefzustellung von Postdienstleistern.

Dabei besitzen moderne Lastenräder ein enormes Potenzial zur Substitution von Kfz-Verkehr und können damit Luftschadstoff- und Lärmemissionen sowie den Flächenverbrauch reduzieren. Zudem bieten sie sowohl privaten wie auch gewerblichen Nutzenden Möglichkeiten, ganz auf den eigenen Pkw zu verzichten oder den Fuhrpark zu reduzieren und damit Kosten einzusparen. Laut dem EU-Projekt CycleLogistics könnten 51 % aller motorisierten Transporte in europäischen Städten auf Fahrräder, Radanhänger

oder Lastenräder verlagert werden, da sie eine Streckenlänge von unter sieben Kilometern und ein Gewicht von weniger als 200 kg haben (Reiter/Wrighton 2016).

Unterschiedliche Arten von Lastenräder

Laut Riehle (2012) können Lastenräder in drei verschiedene Gruppen eingeteilt werden:

Bäckerfahrräder haben eine größere Ladefläche vor dem Lenker und manchmal eine zusätzliche hinter dem Sitz. Sie besitzen stets nur zwei Räder, ähneln herkömmlichen Fahrrädern und können in den meisten Fällen nur Lasten bis 75 kg transportieren.

Tieflader besitzen eine vordere Ladefläche, die möglichst tief liegt und damit die Stabilität des Rades erhöht. Sie gibt es mit zwei oder drei Rädern, es können Lasten bis 180 kg (zweirädrig) bzw. bis 500 kg (dreirädrig) transportiert werden.

Backpacker haben eine tief liegende Ladefläche hinter dem Sitz. In dieser Variante gibt es zweirädrige (bis zu 200 kg Transportgewicht), dreirädrige (bis zu 250 kg) und vierrädrige (bis zu 400 kg) Ausführungen.

Der Markt entwickelt sich aktuell sehr dynamisch, und ständig kommen neue Modelle und Hersteller dazu. Einen umfassenden Überblick gibt es auf der Seite www.nutzrad.de. Da es sich bei den meisten Rädern nach wie vor um Nischenprodukte handelt und es oftmals nur geringe Stückzahlen gibt, sind die Preise noch recht hoch. Die meist kleinen Herstellerfirmen haben zudem kaum Möglichkeiten, große Aufträge kurzfristig zu bedienen.

Lastenräder als Ersatz für den privaten Pkw

Zwei Drittel der verlagerbaren Fahrten im Logistikbereich finden im Rahmen privater Tätigkeiten statt. So wurden während der CycleLogistics-Studie 6.000 Einkäufe an Super- und Baumärkten untersucht.

80 % der Einkäufe hätten mit dem Rad, 14 % mit einem zusätzlichen Radanhänger oder Lastenrad bewältigt werden können. Nur für die restlichen 6 % wäre ein Pkw nötig gewesen (Reiter/Wrighton 2016). Neben der Nutzung als Transportrad für den privaten Einkauf eignen sich Lastenräder auch als Alternative für den Kindertransport. Je nach Modell können mit einem Rad bis zu vier Kinder transportiert werden.

Lastenrad-Sharing

Für viele Menschen ist der private Erwerb von Lastenrädern zu teuer oder rechnet sich nicht, wenn das Lastenrad lediglich für den Wochenendeinkauf genutzt wird. Zudem haben Transporträder höhere Anforderungen an einen Abstellplatz als ein herkömmliches Rad. Daher gibt es in immer mehr Städten „freie Lastenräder“, die allen Bürgerinnen und Bürgern kostenlos zur Verfügung stehen und tageweise buchbar sind. Mittlerweile gibt es im deutschsprachigen Raum etwa 70 Initiativen, die knapp 130 freie Lastenräder zur Verfügung stellen. Auf der Wiki-Seite www.dein-lastenrad.de gibt es eine Übersicht über alle Initiativen sowie Informationen und Tipps zur Planung und Betrieb eines freien Lastenrades.



Foto: Tobias Klein

Transportrad für alle! – Das NRVP-Modellprojekt TINK

Im NRVP-Projekt Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen (TINK) wird in den Städten Konstanz und Norderstedt der flächenhafte Einsatz von Transporträdern in einem öffentlichen Leihradsystem getestet. Zentrale Idee ist es, Lastenräder der breiten Bevölkerung zugänglich zu machen und Anreize zu geben, das eigene Auto auch für Transporte öfter stehen zu lassen und im Idealfall sogar zu ersetzen. Die Initiative möchte die Nutzung von Transporträdern auch Personen ermöglichen, die ein Lastenrad lediglich ab und zu für den Wocheneinkauf benötigen. Bereits nach den ersten Monaten des Projekts zeichnete sich ab, dass der Start in beiden Städten glückte und insbesondere in Konstanz die Zahl der Nutzenden und die Zahl der Ausleihen weit über den Erwartungen lagen.

Einsatz von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr

Laut dem WIV-RAD-Schlussbericht, in dem für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der Einsatz von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr untersucht wurde, kann man den Fahrrad-Wirtschaftsverkehr in sechs Marktsegmente unterteilen:

- Postdienstleistungen,
- Kurierdienstleistungen,
- Paketdienstleistungen,
- Lieferservice,
- Werksverkehr und
- Personenwirtschaftsverkehr.

Dabei bilden die drei ersten Segmente den Bereich der KEP- (Kurier, Express und Paketdienste) und Postdienste ab. Mobile Verkaufsstände, Personentransport und private Mobilität wurden nicht betrachtet. Die Studie kommt je nach angenommenem Szenario zu dem Ergebnis, dass zwischen 8 % und 23 % aller Fahrten im Wirtschaftsverkehr auf Lastenräder verlagert

werden könnten. Das konservative Szenario S1 (8 % Verlagerung) geht davon aus, dass bei Fahrten bis 5 km Länge, Tagesweiten von 10 km und einem maximalen Gewicht von 50 kg ein Umstieg erfolgt. Das progressivere Szenario S2 (13 % Verlagerung) nimmt eine höhere Bereitschaft für einen Umstieg seitens der Nutzenden an und setzt eine Verbesserung des Lastenradangebotes voraus. Szenario S3 (23 % Verlagerung) geht auch von Änderungen bei der Fahrzeugflottenzusammensetzung und Einsatzplanung aus und ist eher als langfristiges Ziel für das Jahr 2030 zu sehen (Gruber/Rudolph 2016).

Lastenradeinsatz im Bereich der KEP- und Postdienste

Durch den zunehmenden Online-Handel steigt auch der Lieferverkehr signifikant an und belastet insbesondere die verdichteten Innenstädte durch Emissionen, erhöhtes Verkehrsaufkommen und steigenden Parkdruck. Laut dem Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) wuchs das KEP-Sendungsvolumen seit dem Jahre 2000 um 74 % (BIEK 2016). Der Trend ist ungebrochen, und es wird davon ausgegangen, dass bereits im Jahre 2025 15 % des gesamten Einzelhandelsumsatzes online erwirtschaftet wird, 2014 waren es noch 8,5 %. Dabei ist in den letzten Jahren insbesondere der Anteil der intensiv Online-Kaufenden (mind. zehn Transaktionen innerhalb der letzten zwölf Monate) stark angestiegen (Stepper 2016). Auch die Reduzierung der Lagerflächen im Einzelhandel und die Zunahme von „Just-in-time“-Lieferungen erhöhen den Lieferverkehr in den Innenstädten.

Lastenrad der dänischen Post in Odense



Foto: Tobias Klein

Um dem drohenden Verkehrskollaps entgegenzuwirken und für mögliche Einfahrtsbeschränkungen in der Zukunft gewappnet zu sein, experimentieren mittlerweile viele Unternehmen mit alternativen Zustellmethoden für die Innenstädte. So testet seit 2012 das Logistikunternehmen UPS zusammen mit der Freien und Hansestadt Hamburg die Belieferung der Innenstadt durch Lastenräder und Sackkarren. Das sehr erfolgreiche Projekt wurde im Jahre 2015 erweitert, und UPS hat mittlerweile ähnliche Systeme in anderen Städten wie München, Offenbach, Oldenburg oder Herne installiert. Auch andere KEP-Unternehmen haben nun das Lastenrad entdeckt: So ist

GLS unter anderem in Konstanz, Darmstadt und Bochum, DHL unter anderem in Berlin, Frankfurt und Stuttgart und DPD in Nürnberg mit Lastenrädern in der Innenstadt unterwegs. In den Städten Stuttgart und Nürnberg testen sogar mehrere Unternehmen gemeinsam mit den Städten nachhaltige Lieferkonzepte.

Aus Sicht der KEP-Unternehmen ist der Einsatz von Lastenrädern nur in dicht bebauten Stadtbereichen wirtschaftlich sinnvoll. Um die Nachteile der Lastenräder (geringe Reichweite und Transportkapazität) auszugleichen, ist die Errichtung von Mikrodepots in den Innenstädten zwingend notwendig. An diesen können die Transporträder neu beladen werden, die unmittelbar umliegenden Adressen können auch mit Sackkarren beliefert werden. Schwierig ist die Suche nach geeigneten Flächen für Mikrodepots. Parkhäuser, Tiefgaragen und Flächen der kommunalen Wohnungsgesellschaften sind mögliche Optionen, denkbar ist auch die Sondernutzung des öffentlichen Raums auf Verkehrsflächen (BIEK 2015).

Hamburg: Nachhaltiges Lieferkonzept für die Innenstadt

Die Initiative für das Pilotprojekt kam aus dem Hamburger Handel, der infolge des zunehmenden Lieferverkehrs einen Attraktivitätsverlust der Innenstadt befürchtete. Im Jahre 2012 wurde begonnen, die Belieferung der Innenstadt auf Lastenräder und Sackkarren umzustellen. Aus ursprünglich einem Containerstandort sind 2015 vier geworden und der Zustellbereich wurde ausgeweitet. Mittlerweile sind in der Hamburger Innenstadt elf Lastenräder des Typs Cargo Cruiser und diverse Sackkarren unterwegs.

Die Wechselbrücken, die zuvor in der Niederlassung beladen wurden, werden morgens an die einzelnen Standorte transportiert. Dort erfolgen die Beladung der Lastenräder und Sackkarren sowie die Feinverteilung per Rad und zu Fuß in den umliegenden Straßen. Am Abend werden die Container wieder zurück in die Niederlassung gebracht. Rund um den zentralen Innenstadtbereich erfolgt die Zustellung mit Hilfe von Elektrofahrzeugen.

Die Stadt erhofft sich durch die Erprobung von alternativen Zustellmethoden u.a. eine Reduzierung der Emissionen in der Innenstadt, weniger Fahrzeugbewegungen und Parkdruck sowie geringere Belastungen von Anwohnern und Handel. Laut Kirsten Pfaue, Radverkehrskordinatorin der Freien und Hansestadt Hamburg, werden durch das Projekt täglich etwa 800 km Fahrstrecke ersetzt, die ursprünglich von herkömmlichen 7,5-Tonnern durchgeführt wurden. Zudem entfallen 500 Haltestopps pro Tag. Auf das Jahr gerechnet werden etwa 120 Tonnen CO₂ eingespart. Das lohnt sich auch für das Unternehmen – etwa sieben bis zehn Fahrzeuge können mittlerweile eingespart werden. Neben den reinen Fahrzeugkosten fallen auch die Unterhaltskosten für Treibstoff und Versicherung weg, die für KEP-Fahrzeuge nicht zu vernachlässigen sind. Für das Projekt hat UPS 2016 den HanseGlobe für nachhaltige Logistik gewonnen.

Seit dem Jahr 2011 ist zudem in der Hamburger Innenstadt für die Deutsche Post AG der einzige Briefkastenleerer mit Lastenrad unterwegs.

Bereits lange vor den Global Playern wurden in der Fahrradkurierbranche Lastenräder eingesetzt. Das aus Tübingen stammende Unternehmen Velo-Carrier setzt für seine Transporte Cargo-E-Bikes der Firma Radkutsche ein und ist mittlerweile in acht deutschen Städten aktiv. In Berlin bedient Velogista mit einem ähnlichen Konzept die Hauptstadt.



Foto: Martina Hertel

Auch Unternehmen, die bisher nicht im klassischen KEP-Bereich tätig waren, experimentieren mit alternativen Zustellmethoden. In Berlin und München bietet Amazon die Lieferung per Lastenrad in einer Stunde an, in Hamburg und Berlin können Kunden von IKEA ihren Einkauf per Lastenrad nach Hause bringen (lassen).

DHL testet in den Niederlanden in 33 Städten die Zustellung mit Lastenrädern (Reiter/Wrighton 2016). Für den deutschen Markt beschränkt sich die Deutsche Post DHL Group im Fahrradbereich vornehmlich auf die Zustellung von Briefen. Dazu hat sie 25.000 Fahrzeuge im Einsatz, darunter 6.900 E-Bikes und 2.700 E-Trikes. Laut einem Positionspapier des Unternehmens eignen sich Lastenräder für die Paketzustellung nur bedingt. Demnach sind acht Lastenräder notwendig, um ein herkömmliches Fahrzeug zu ersetzen, dies sei nur in Einzelfällen realisierbar, z.B. aus städtebaulichen Gründen. Standorte für Mikrodepots sind zum Teil sehr schwer zu finden und müssen neben einer zentralen Lage auch über eine geeignete Zufahrt für wechselbrückentaugliche Lkw verfügen. DHL setzt daher nur unter bestimmten Bedingungen auf Lastenräder mit Mikrodepots, als Alternative sieht das Unternehmen eher E-Fahrzeuge wie den StreetScooter. Dennoch fordert DHL in seinem Positionspapier, Rad- und Gehwege auf Lastenfahrräder auszuweichen, und sieht hier politischen Handlungsbedarf (Deutsche Post DHL Group 2016).

Lastenradeinsatz im Bereich Lieferservice

Für die Essenzustellung nutzen diverse Lieferservices Fahrräder, vor allem im innerstädtischen Bereich. Dabei handelt es sich aber in den meisten Fällen nicht um Lastenräder. Die Onlinebestellplattformen Foodora und Deliveroo setzen für die Essenzustellungen nahezu ausschließlich auf Fahrradkuriere.

Das Kiezkaufhaus in Wiesbaden

Das Kiezkaufhaus ist ein lokaler Bringservice, der lokale Fachgeschäfte vernetzt und die Angebote online verfügbar macht. Die Kunden können online Produkte bestellen, lokale Händler stellen diese dann zusammen und Fahrradkuriere liefern sie per Lastenrad gegen eine Liefergebühr noch am gleichen Tag (bei Bestellung bis 14 Uhr) aus. Laut Kiezkaufhaus handelt es sich

bei den online vertretenen Geschäften um inhabergeführte Fachgeschäfte mit gutem Service, die in Wiesbaden ihre Steuern bezahlen und die die Stadt prägen. Zusätzlich agieren sie, sofern möglich, regional und biologisch. Das Kiezkaufhaus gewann 2016 den Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie „Service“.

Der Velo-Hauslieferdienst in der Schweiz

In der Schweiz gibt es in 21 Städten und Gemeinden die Möglichkeit, nach dem Einkauf die Waren abzugeben und mit dem Velo-Hauslieferdienst gegen eine Liefergebühr nach Hause bringen zu lassen. Dadurch kann die Kundschaft nach dem Einkauf noch weitere Aktivitäten wie Kinobesuche oder Bummeln durchführen, ohne dabei schwere Lasten tragen zu müssen. Durch den Service können Wegeketten verlängert werden, der Lieferdienst fungiert als Kofferraumersatz. 21 % der Kundschaft gaben in einer Befragung an, durch das Angebot mit dem Fahrrad und nicht mit dem Auto zum Einkauf zu fahren. Das Projekt gibt es seit 1997 und wurde seitdem kontinuierlich ausgebaut. Die Lieferung erfolgt meist über Personen, die an sozialen Programmen teilnehmen. Mittlerweile werden Synergien genutzt und z.B. Post Express-Lieferungen oder Essensbestellungen mit ausgeliefert (Wälti 2013).

Lastenradeinsatz im Bereich Werksverkehr

Im Bereich des Werksverkehrs wurden Transporträder in den letzten Jahren kontinuierlich eingesetzt, insbesondere von Unternehmen mit großen Werksflächen.

Lastenradeinsatz im Bereich Personenwirtschaftsverkehr

Im Bereich des Personenwirtschaftsverkehrs besitzen Lastenräder ebenfalls Einsatzmöglichkeiten, vor allem wenn die Anzahl der zu transportierenden Arbeitsgeräte überschaubar ist. Dies trifft zum Beispiel für Reinigungsfirmen, Pflegedienste, Malerbetriebe, Fotografen und Schornsteinfeger zu. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Lastenräder sind günstiger in der Anschaffung und im Unterhalt, sie sind in der Rush-Hour schneller und verlässlicher, Mitarbeitende benötigen keinen Führerschein, und – vor allem in verdichteten Innenstädten wichtig – sie können näher beim Kunden parken. Auch für kommunale Betriebe bieten sich Einsatzmöglichkeiten. So sind in Kopenhagen über 40 Lastenräder im Bereich der Straßenreinigung unterwegs (Reiter/Wrighton 2016), auch die Hansestadt Hamburg erprobt im Pilotversuch TRASHH aktuell den Einsatz von Lastenrädern in der Stadtreinigung. Selbst der Automobilclub ADAC testet den Einsatz von Pedelecs mit Anhängern im Bereich der Pannenhilfe. Seit Frühjahr 2016 sind in Stuttgart und Berlin jeweils zwei Pedelecs unterwegs, der ADAC erhofft sich dadurch einen Zeitvorteil.



Foto: Tobias Klein

Lastenradeinsatz im Bereich Personentransport

In westlichen Ländern werden sogenannte Fahrradrikschas, meist mit Elektrounterstützung, vornehmlich im Tourismusbereich für Stadtrundfahrten und für besondere Anlässe wie Hochzeiten genutzt. Die ursprünglich von zu Fuß Gehenden gezogenen Rikschas stammen ursprünglich aus Japan. In Indien und Teilen Südostasiens sind Fahrradrikschas heute noch als normale Taxis im Einsatz.

Ein ganz besonderes Projekt kommt von der Initiative Cykling Uden Alter (Radeln ohne Alter) aus Dänemark. Dort bieten Ehrenamtliche unter dem Motto „Das Recht auf Wind im Haar“ bewegungseingeschränkten Senioren gemeinsame Ausflüge mit Fahrradrikschas an. In Dänemark sind bereits über 600 Seniorenrikschas in 70 Kommunen im Einsatz. Das Konzept hat weltweit Nachahmer gefunden, mittlerweile gibt es Standorte in 300 Städten in 30 Ländern. Auch in Deutschland stehen in über zehn Städten Seniorenrikschas zur Verfügung.

Lastenräder als mobile Verkaufs- und Informationsstände

Bundesweit werden Lastenräder auch als Verkaufsstand für Eis oder Kaffeespezialitäten genutzt. Verbände wie der ADFC oder der VCD nutzen Lastenräder als Informationsstand auf Messen und Veranstaltungen, auch der Stadt Mannheim half im Rahmen des Fahrrad-Jubiläums 2017 bei Aktionen ein Lastenfahrrad. Die Stadt Ferrara in Oberitalien besitzt sogar radbasierte Touristeninformationen, hier sind Mitarbeitende mit auffälligen Lastenrädern im Stadtzentrum unterwegs. Dabei ist bei den mobilen Verkaufs- und Informationsständen die eigentliche Raumüberwindung nicht primäre Funktion des Lastenrades, vielmehr garantiert das außergewöhnliche Erscheinungsbild Aufmerksamkeit bei möglicher Kundschaft. Ein nicht zu vernachlässigender Aspekt ist zudem die Möglichkeit, mit Lastenrädern in Bereiche zu gelangen, die für herkömmliche Kfz gesperrt oder nur schwer zugänglich sind, wie Plätze, Fußgängerzonen oder Parks.

coffee-bike auf dem
Tempelhofer Feld in
Berlin



Foto: Tobias Klein

Herausforderungen und Chancen für Kommunen

Die Nutzung von Lastenrädern im privaten wie im gewerblichen Bereich hat in deutschen Städten ein enormes Potenzial. Bei der richtigen Umsetzung kann dadurch relativ einfach eine Entlastung erreicht werden, vor allem in den Innenstädten. In Kopenhagen sind mittlerweile über 25.000 Lastenräder unterwegs (Reiter/Wrighton 2016). Lediglich eine fahrradfreundliche Umgebung ist aber noch kein Garant für die Nutzung von Lastenrädern. Das Wissen auf Seiten der Akteure ist noch sehr gering und verhindert eine umfassende Nutzung im städtischen Wirtschaftsverkehr (Riehle 2012). Hier ist aber in letzter Zeit ein Veränderungsprozess zu beobachten.

Kommunen können mit gutem Beispiel vorangehen und Lastenräder im eigenen Fuhrpark einsetzen. Diese eignen sich auch z.B. für Kampagnen und Informationsstände, auch im Tourismusbereich. In der englischen Stadt Cambridge gibt es für Waren das Gütesiegel „Zugestellt mit dem Rad“, zudem hat die Stadt bei Ausschreibungen und Beschaffungsvorgaben den Einsatz von Lastenrädern als Vergabekriterium aufgenommen, wenn es hinsichtlich Gewicht und Volumen Sinn macht (Reiter/Wrighton 2016).



Foto: Tobias Klein

Beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur sollte im Hinblick auf die Zunahme von Transporträdern auf ausreichende Breiten und Kurvenradien geachtet werden, dies ist aber auch wegen des allgemein wachsenden Radverkehrsaufkommens und der vermehrten Anzahl von Pedelecs nötig. Die Freigabe von Fußgängerzonen für Lastenräder erscheint in vielen Fällen sinnvoll, dies fordert auch der Handelsverband Deutschland (HDE) mit Verweis auf eine Studie des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK). Darin wird festgestellt, dass Lastenräder im Vergleich zu motorisierten Zustellfahrzeugen die Kundschaft weniger behindern, Schaufenster nicht verdecken und zur Wahrung eines attraktiven Stadtbilds beitragen (BIEK 2015). Durch die Einrichtung und konsequente Überwachung von Umweltzonen und Ladebereichen sowie eine Reduzierung der Lieferzeiten für den motorisierten Verkehr in den Innenstädten kann Druck auf Unternehmen ausgeübt werden, die Zusammensetzung ihres Fuhrparks zu überdenken. So hat in Basel die Einführung von Zufahrtsbeschränkungen für die Innenstadt zu einem Anstieg der Fahrradkurieraufträge um 20 % geführt (AGFS 2015).

In allen Fällen ist aber eine gute Zusammenarbeit von Kommunen und Unternehmen zwingend notwendig. Über Runde Tische sowie Arbeits- und Steuerungskreise kann eine Vernetzung zwischen den einzelnen Akteuren erfolgen, in Pilotprojekten können verschiedene Szenarien getestet und Skeptiker überzeugt werden. Auch die Planung von Mikrodepots und Konsolidierungszentren sollte immer im intensiven Austausch mit der Praxis erfolgen, da Logistikunternehmen nach ganz speziellen Mustern arbeiten und auch die Anlieferung von Wechselbrücken im verdichteten Innenstadtbereich nicht überall möglich ist.

Da die Vorteile von Lastenrädern in vielen Teilen der Bevölkerung noch nicht ausreichend bekannt sind, sind Informationskampagnen im privaten wie im gewerblichen Bereich nötig. Die Bereitstellung von Testrädern kann hier sehr hilfreich sein.

Auch in finanzieller Sicht besitzen Kommunen die Möglichkeit, die Nutzung von Transporträdern zu fördern. In der österreichischen Stadt Graz gab es von 2011–2017 beim Kauf von kommerziell genutzten Lastenrädern eine Förderung von 1.000 Euro, die Prämie wurde über 80 Mal abgerufen (Reiter/Wrighton 2016). In Deutschland gab es im Jahr 2016 die erste Kauf-

prämie in München. In der Landeshauptstadt werden nun Unternehmen, Freiberufler und Vereine mit 1.000 Euro beim Kauf eines Lastenpedelecs gefördert. Wer nachweist, dass für den Kauf ein Kraftfahrzeug stillgelegt wurde, erhält noch einmal 1.000 Euro zusätzlich. Seit Januar 2017 werden auch private Lastenpedelecs gefördert. Viele Städte haben mittlerweile nachgezogen, eine Übersicht findet sich hier unter <http://www.cargobike.jetzt/kaufpraemien/>. Baden-Württemberg ist das erste Bundesland in Deutschland, das den Kauf von Lastenrädern finanziell fördert. Eine gute Übersicht mit Tipps für Kommunen zur Förderung von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr findet sich auf den Seiten des VCD-Projekts „Lasten auf die Räder“.

Checkliste: Erfolgreiche Förderung von Lastenfahrrädern durch Kommunen

- ✓ Nutzung von Lastenrädern im kommunalen Fuhrpark
- ✓ Einsatz von Lastenrädern in Vergabekriterien aufnehmen
- ✓ Infrastruktur: auf ausreichende Breiten und Kurvenradien achten
- ✓ Freigabe von Fußgängerzonen für Lastenräder prüfen
- ✓ Einrichtung von Umweltzonen und Ladebereichen
- ✓ Konsequente Überwachung von Einfahrtbeschränkungen und Falschparkenden
- ✓ Einrichtung von Runden Tischen und Arbeitskreisen mit allen betroffenen Akteuren
- ✓ Pilotprojekte in enger Zusammenarbeit mit den Unternehmen planen
- ✓ Errichtung von Mikrodepots ggfs. auf kommunalen Flächen ermöglichen
- ✓ Informationskampagnen und Bereitstellung von Testrädern
- ✓ Finanzielle Anreize für den Erwerb eines Lastenrades

Zusammenfassung und Ausblick

Die Nutzung von Lastenrädern in Deutschland steckt noch in den Kinderschuhen. Dabei wurden sie bereits vor dem Beginn der Massenmotorisierung flächendeckend erfolgreich eingesetzt. Das Transporträder auch heute wieder, sowohl im privaten wie auch gewerblichen Bereich, ein großes Potenzial besitzen, beweisen diverse Studien und Pilotprojekte. Kommunen besitzen eine Vielzahl von Möglichkeiten, den Einsatz von Lastenrädern zu fördern. Dabei ist es wichtig, eng mit allen beteiligten Akteuren zusammenzuarbeiten. In der Zukunft könnten dann vor allem die Innenstädte von einer Reduzierung der Emissionen und des Verkehrsaufkommens profitieren.

Literatur

- AGFS (2015): Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.: Nahmobil 05/2015 – Lastentransporte mit dem Fahrrad, http://www.agfs-nrw.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/nahmobil_05_Web.pdf (Abruf am 6.02.2018).
- BIEK (2015): Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (Hrsg.), Ralf Bogdanski (Autor): Nachhaltige Stadtlogistik durch Kurier-Express-Paketdienste, http://biek.de/tl_files/biek/downloads/papiere/BIEK_Nachhaltigkeitsstudie_Innenstadtlogistik.pdf (Abruf am 6.02.2018).
- BIEK (2016): Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V.: KEP-Studie 2016 – Analyse des Marktes in Deutschland, http://www.biek.de/tl_files/biek/downloads/papiere/BIEK_KEP-Studie_2016.pdf (Abruf am 06.02.2018).
- Behrensen, Arne (2016): „Yes we can“ des Radverkehrs, in: fairkehr 3/2016: 32-34.
- Deutsche Post DHL Group (2016): Innovative und Nachhaltige Zustellung auf der letzten Meile, Positionspapier, Bonn.
- Gruber, Johannes, und Christian Rudolph (2016): Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr (WIV-RAD) (Schlussbericht), http://www.dlr.de/vf/en/Portaldaten/12/Resources/dokumente/projekte/wiv_rad/wiv-rad-schlussbericht.pdf (Abruf am 6.02.2018).
- Reidl, Andrea (2016): Neue Anreize für ein Erfolgsmodell?, in: velobiz.de Magazin 05/16: 52-55.
- Reiter, Karl, und Susanne Wrighton (2016): Transportfahrräder verändern das Gesicht der Stadt, in: Österreichische Gemeinde-Zeitung 6/2016: 14 f.
- Riehle, Ernst-Benedikt (2012): Das Lastenrad als Transportmittel für städtischen Wirtschaftsverkehr. Eine Untersuchung europäischer Beispiele zur Abschätzung von Rahmenbedingungen und Potenzialen für deutsche Städte, <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=ID20NVAM> (Abruf am 6.02.2018).
- Stepper, Martina (2016): Innenstadt und stationärer Einzelhandel – ein unzertrennliches Paar? Was ändert sich durch den Online-Handel?, in: Raumforschung und Raumordnung 74: 151-163.
- Wälti, Martin (2013): Heimlieferservice auf zwei Rädern in Burgdorf und Zürich, in: Forschungsforum Mobilität für alle 2013: Cyclelogistics – der innovative Trend im urbanen Warentransport: 13 f., <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=E12IOXK6> (Abruf am 6.02.2018).