

# LASTEN

# AUF DIE RÄDER

## Fusl

### Déjà-vu

Cargobikes boomen nun auch hierzulande – wieder. Für viele ist das gute alte Lastenrad eine Neuentdeckung. Geschichtlich gesehen ist es eine teilweise Wiederentdeckung – sind die tragfähigen Räder doch seit über hundert Jahren durchgehend zehntausendfach bei der Postzustellung und innerbetrieblich auf Werksgeländen täglich im Gebrauch.

Schon Ende der 1890er Jahre kamen erste Kastendreiräder bei der Post zum Einsatz. Der innerstädtische Warentransport der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde zu einem großen Teil per Pedale bewerkstelligt. Aktuell schauen sich die Großen im Zustellgewerbe (DHL, dpd, GLS, Hermes, UPS) das Potenzial, Lasten auf Fahrräder umzuladen, aus ökonomischer Sicht in Praxistests genau an. Stellenweise haben sie auch schon umgestellt: Z. B. liefert UPS in der Münchener Umweltzone zu 90 Prozent per Rad und Sackkarre aus.

---

**Ein kleiner Blick auf  
das große Potential von  
Lastenrädern**

## Gewerbliche Nutzung heute und morgen

Im KEP-Segment – Kurier-, Express- und Paketdienste – spielen Cargobikes eine wachsende Rolle, wegen der innerstädtischen Schnelligkeit, der geringeren Kosten, der erweiterten autofreien Zonen und nicht zuletzt wegen des Firmen-Images.

Zur vollen Wirkung in diesem Bereich müssen Kommunen und Gesetzgebung Anreize und Gebote schaffen, die verhindern, dass alle Paketdienste einzeln



Foto: Cargobike Magazin

und teils mehrmals am Tag in ein und dieselbe Straße brettern und dort in zweiter Reihe parken. Nicht mit roter Farbe die Ladezonen markieren – das Stichwort heißt gemeinsame Mikrodepots. In diesen wird die Ware aus Lkw/Bahnwaggons auf neutrale Transporträder umgeladen, sogenanntes White Label, also von konkurrierenden Diensten zusammen betrieben (ähnlich dem Projekt KOMODO in Berlin). Wenn in Kombination die für Gießen (und Marburg und Wetzlar) geforderte RegioTram auch Güterwaggons bis ins Stadtzentrum zu Mikrodepots fährt, sind wir einen großen Schritt weiter.

Kleine, nur auf Cargobikes basierende Lieferdienste, wie sie sich z. B. aus der Fahrradkurierszene entwickelt und im Radlogistik Verband Deutschland organisiert haben, sind auch für mittelhessische Ortsgrößen wirtschaftlich. Arbeitsfelder gibt es genug: große Kliniken und Labore, Verwaltungen, Hotels, Essen auf Rädern, Gemüse-Abos, Pizzahäuser ...

Individuelle Lösungen für Handwerk, ambulante Dienstleistungen und fliegenden Handel sind mannigfaltig. Als kletternder Baumpfleger lade ich zwei 90-Liter-Wannen mit Seilen und Werkzeug auf ein einspuriges unmotorisiertes Lastenrad – und damit bin ich nicht allein in der Branche. Um die Vorstellungskraft zu beflügeln, noch ein paar lose Beispiele: mobile Essensstände, Schornsteinreinigung, Gebäudeservice, Gartenpflege, Schreinerei, Elektrik, Klempnerei, häusliche Pflege, Innenstadttaxi, Krankentransporte, aufsuchende Sozialarbeit, Pannenhilfe des ADFC, Stadtreinigung, Forstämter ... sie alle sind schon mit Transporträdern unterwegs. Wo ein Wille ist, findet sich ein Rad.

Gewerbevereine und Einzelhandel mit Furcht vor schwindenden Umsätzen durch konkurrierende Onlinegeschäfte und vermeintlich wegen autofreier Zonen (letzteres ist ein Fehlglaube, denn radelnde Kundschaft gibt mehr Geld in Innenstädten aus) schauen bitte nach Wiesbaden: Über die gemeinsame Plattform Kiezkaufhaus kann mensch online aus 35 lokalen Geschäften kaufen und sich die Ware per Rad über Kiezkurier nach Hause bringen lassen (siehe [wiesbaden.kiezkaufhaus.de](http://wiesbaden.kiezkaufhaus.de)).

## Private Nutzung

Das Cargobike ist schwer angesagt. Für manche ist es ein weiteres Kultobjekt und Statussymbol – das SUV unter den Fahrrädern. Ein Beitrag zur Schonung des Planeten ist das eher nicht.

Andere bringen per Rad Kinder zum Hort, den Einkauf nach Hause oder retten das Jahr hindurch nachts tonnenweise Lebensmittel aus den Tonnen der Supermärkte. Privat macht ein eigenes Lastenrad Sinn, wenn täglich mehr zu bewegen ist, als in große Fahrradtaschen auf einem stabilen Gepäckträger eines gewöhnlichen Alltagsrades reinpasst. Bitte nicht die Kapazität robuster gewöhnlicher Räder unterschätzen. Das Größte, was ich mit einem Tourenrad transportiert habe, waren z.B. Matratzen oder große Musikboxen: gemächlich schieben ist auch mal entspannt. Doch erleichtern Cargobikes häufige und große Transporte erheblich.

Die Fülle der Anwendungen ist groß – entsprechend der immer noch wachsenden Anzahl verschiedener Modelle. Die Mitnahme von Kindern ist schon als Säugling möglich: einfach die Babyschale per Adapter befestigen. Für Kleinkinder können Sitze mit Kopfstütze, für stabil sitzende Kinder schmale Bänke mit Dreipunktgurten gewählt werden. Je nach Radmodell und Größe des Kindes können ein bis acht Kids mitfahren. An Regentagen schützt ein leicht montierbares Verdeck. Eine Dauerkabine hingegen hemmt einiges an Wahrnehmung und Kommunikation, die, wenn die Kinder vorn mitfahren, einfacher und lebhafter ist, als mit Nachwuchs im Kinderfahrradanhängen. Die Frage nach der Sicherheit bei der Mitnahme von Kindern im Cargobike ist Teil der neuen DIN-Norm 79010 von Anfang 2020. Sind die Kids im Hort, reicht das Ladevolumen auch kleinerer Lastenräder für den Wocheneinkauf auf dem Heimweg. Für weite Ausflüge und Radreisen mit kleinen Kindern sind Lastenräder ideal.



Foto: Radkutsche GmbH,  
Nehren

Weitere Verwendungen sind beispielsweise Besorgungen aus dem Baustoffhandel, Transporte zum Wertstoffhof, zum entfernten Garten, die Obsternte in der Streuobstwiese, die Honigernte, Freunde vom Bahnhof abholen oder mit dem Hund auf dem Rad flugs durch den Autoverkehr zur Spaziermeile ins Grüne.

Sehr dankbar bin ich für die tolle Möglichkeit, mit geheingeschränkten Menschen in Rikschas oder mittels Lastenrädern, die den Rollstuhl mit aufnehmen, radfahren zu können (siehe [radel-nohnealter.de](http://radel-nohnealter.de) und [dasallrad.org/radeln-fuer-alle/](http://dasallrad.org/radeln-fuer-alle/)).

## Positive Seiten im Vergleich zu Autos oder Transportern

(Nicht alles trifft für private und gewerbliche Nutzung gleichermaßen zu.)

- ich bin körperlich aktiver
- habe besonderen Fahrspaß
- komme gleichmäßiger durch den Verkehr und innerorts oft schneller ans Ziel
- darf mit Lastenrädern auf Radwegen und in freigegebene Einbahnstraßen fahren
- bin je nach Modell nicht an die Radwegbenutzungspflicht gebunden
- finde eher einen Parkplatz nahe am Ziel

- benötige weniger Abstellplatz zu Hause/in der Firma
- schone Ressourcen und trage zur Entzerrung vom Traffic Jam bei
- erzeuge keinen oder kaum Lärm
- verursache durch Produktion, Gebrauch und letztlich Verschrottung weniger Schadstoffe
- spare eine Menge Geld
- kann ohne Führerschein und Versicherung fahren
- habe mehr Rundumblick im Verkehr für sicheres Fahren
- erkenne Freund\*innen schneller und kann einfacher zum Schwatz anhalten
- kann oft schönere Wege / Routen benutzen
- werde positiv auf das Rad angesprochen
- und bekomme Anerkennung für den Verzicht aufs Auto/den Transporter

## Herausforderungen

- Anschaffungskosten als hohe Hürde für manches Budget
- Drängelgitter und Pollerabstände, die auf Normalräder geeicht sind
- stellenweise zu schmale Radspuren
- eingeschränkte Mitnahme im ÖPNV durch restriktive Beförderungsbedingungen oder zu kleine Fahrradabteile
- schlecht geparkte Autos
- Die sichere und wettergeschützte Unterbringung der wertvollen Räder zu Hause – mit einer Mietwohnung im ersten Stock und einem verwinkelten Fahrradkeller: Garagen für Autos, aber kein Radschuppen vorhanden!
- Mit zunehmender Beliebtheit und Verbreitung – also auch einem wachsenden Gebrauchtmärkte – wird wohl die Diebstahlquote bei Cargobikes steigen.
- In den meisten Kommunen fehlen Radabstellanlagen für größere Lastenräder.

## Die Chance der Wahl

Hier auf die in den letzten Jahren stark gestiegene Vielfalt der Modelle und Bauformen einzugehen, würde den Rahmen sprengen. Wichtig ist, klar zu haben: Wofür brauche ich das Rad in der Regel, wie schwer und groß ist die Ladung, wie weit oder schwierig sind die Wege, wie viel Abstellplatz steht bereit, was wiegt das leere Rad, passt es in den Aufzug, kann ich es unbeladen die Bahnhofstreppen zwischen den Gleisen tragen, weil es zwar in den Zug, aber wegen der Länge nicht in den Aufzug passt, und nicht zuletzt: Was darf es kosten? Ein E-Cargobike kostet locker 1500 € mehr als die gleiche unmotorisierte Variante. Unter den muskulär gut fahrbaren, nicht allzu schweren modernen robusten Modellen sind Ladekapazitäten von 180 kg (inkl. fahrender Person) ab 2500 bis 3000 € drin. Für manche gewerbliche Anwendung stehen E-Schwerlast-Varianten mit deutlich höheren Zuladungsgrenzen und Volumina auf z.B. Europalettenbasis (120 X 80 cm) bereit. Ein hohes Gesamtsystemgewicht spricht insbesondere im Hügelland und bei verführerischer E-Unterstützung für leistungsstarke Scheibenbremsen.





Foto: Cargobike Magazin

Grob lassen sich Lastenräder in zweirädrig (einspurig), drei- und vierrädrig (mehrspurig) einteilen. Verbreitet ist die Annahme, einspurige seien beladen schwieriger zu manövrieren als Dreiräder. Dem ist nicht so: Dreiräder mit starren Achsen tendieren bei schwungvoller Kurvenfahrt zum Kippen mit der Fliehkraft. Nicht so bei kostspieligeren Dreirädern mit Neigetechnik. Einspurer haben stabile Zweibeinständer für das sichere Be- und Entladen bzw. Ein- und Aussteigen der Kinder. Dreiräder brauchen eine zuverlässige starke Feststellbremse zum Parken.

Allgemein fahren sich Cargobikes anders als z. B. ein Tourenrad: durch langen Radstand, versetzte Lenkung, kleine Reifen, Trägheit der Masse (mehrere Spuren). Probefahren und Gespräche mit Alltagsnutzer\*innen helfen sehr weiter. Nach anfänglicher Skepsis und kurzer Irritation haben nahezu alle oft binnen kürzester Zeit großen Spaß – eben gerade an den anderen Fahreigenschaften und natürlich am Dinge-bewegen.

Noch ist das Angebot im mittelhessischen Fahrradhandel sehr überschaubar, aber mit steigender Tendenz. Die Modelle von ALLrad (Gießen) und Freie Lasten (Marburg) können ausgiebig getestet werden.

## E oder muskulär

Die Vorstellung, ein Lastenrad mache nur elektrisch unterstützt Sinn, teile ich so nicht. Selbst habe ich seit 30 Jahren Kniebeschwerden. Seit drei Jahren fahre ich täglich privat und beruflich Lastenräder im Gießener Land. Zugegeben, meist auf Kurzstrecken, aber immer mit Steigungen und meist mit Ladung. E-Unterstützung habe ich nach langen Arbeitstagen auf

hügeligen Strecken von über 15 km vermisst. Aber es darf ja auch mal anstrengend sein. Ein Cargobike mit E wird durch Motor und Akku schnell 10 bis 15 kg schwerer. Das macht sich besonders bei den leichteren Modellen bemerkbar, wenn die Elektrik ausfällt. Wenn sich dann noch bauartbedingt der Motor nicht auskoppeln lässt, steht eine besondere Trainingseinheit bevor.

Die Elektrifizierung bedeutet einen deutlich höheren ökologischen und sozialen Preis als ohne – andererseits sind E-Cargobikes viel effizienter als E-Autos. Seien wir uns der Verantwortung bewusst – Stichworte: Lithium, Seltene Erden, Bergbau, Vertreibung, Trinkwasserverschmutzung, Elektronikschrottexport usw. Die Liste der Missetaten der globalen Ausbeutungskette ist lang. Das Recycling von Pedelecakkus ist noch nicht geklärt – weder technisch, noch organisatorisch.

Manche Modelle sind leer schon so schwer (z.B. Cargo M von Vowag, leer 195 kg, Zuladung 355kg), dass sie beladen unmöglich über Beinkraft bewegt werden können. Solche Fahrzeuge haben die Pedale lediglich, um die Vorteile des gesetzlichen Rahmens für Pedelecs nutzen zu können (fahren auf Radwegen, keine Führerschein- und Versicherungspflicht). Für solche Transportmaschinen trifft CargoBIKE für meine Begriffe nicht mehr zu.

## Pfleg-Nutzung

Für alle, die beruflich oder privat nur manchmal oder selten etwas innerhalb der Cargobikekapazität zu transportieren haben, machen kommunale Leihangebote oder gemeinschaftliche Quartiers-/Nachbarschafts-/Hausgemeinschaftslastenräder Sinn. Kommerzielle Mietlastenräder wie DonKee in Köln oder vereinzelt bei NextBike sind bundesweit noch sehr rar. Hingegen wächst seit 2013 eine Graswurzelbewegung mit Initiativen in mittlerweile über 100 Orten, die Lastenräder auf Spendenbasis verleihen und sich im Forum Freie Lastenräder vernetzen (siehe [dein-lastenrad.de](http://dein-lastenrad.de)).

Mit ALLrad, dem Allmende-Lastenrad-Projekt in Gießen sind wir Teil des Netzwerks. Wir praktizieren Gemeingut, laden dazu ein, die ALLräder, Fahrradhänger und Handwagen zu nutzen und etwas zum Ganzen beizutragen – sei es praktisch oder mit einer Spende. Derzeit stehen sechs Lastenräder, zwei große Hänger, vier Handwagen (der größte mit 1,25 t Zuladung) und sieben Inklusionsräder an acht Stationen bereit, davon zwei außerhalb Gießens.

Neben der Begeisterung für das Teilen und Cargobikes ist uns das »Radeln für ALLE« – mit und ohne Handicap – eine Herzensangelegenheit. Weitere Handlungsschwerpunkte sind die Einmischung in die Verkehrswendediskussion vor Ort und Fahrradkurse für Erwachsene. Mehr dazu unter [dasallrad.org](http://dasallrad.org) im Internet. Das Nachbarprojekt aus Marburg mit 18 Rädern und Hängern heißt Freie Lasten ([freie-lasten.org](http://freie-lasten.org)).

## An die Kommunen

Hier passen vielsagend die Handlungsempfehlungen aus der »Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr« (Mai 2016) des Instituts für Verkehrsforschung des deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt. Dort heißt es u.a.:

**»Fahrradwirtschaftsverkehr in Pläne und Programme einbetten, Infrastruktur für die Nutzung von Lastenrädern ertüchtigen, lokale Lastenrad-Netzwerke bilden, Lastenräder im kommunalen Betrieb nutzen und bei der Vergabe von Transportaufträgen bedenken, Lastenrad-Verleihprogramme initiieren.«**

Da Lastenräder Verkehr, Umwelt und öffentlichen Raum entlasten, gehören sie in die öffentliche Daseinsvorsorge. Buseck macht es vor: Mit Teilfinanzierung durch ein Förderprogramm hat die Gemeinde die ersten drei Lastenräder angeschafft und verleiht diese nun kostenfrei. Die Ausgabe an Nutzer\*innen wickeln drei engagierte Mitglieder der Busecker Verkehrswende-Initiative in drei Ortsteilen ab. Einfach mal machen.

Gießen bietet über ein Landesprogramm das zweite Jahr in Folge für mehrere Wochen Cargo-bikes zum Testen an – ein Anfang.

Der Stadt Gießen möchten wir von ALLrad nahelegen, die im Haushalt 2020 zur Lastenradförderung eingestellten 50.000 € nicht als Kaufanreize an Privatpersonen auszus zahlen, die es sich locker komplett selbst leisten könnten, aber gerne noch 1000 € mitnehmen. Wenn in private Hände, dann an Bedürftige! Einen Großteil der Summe sollte die Stadt verwenden, um kommunale Lastenräder anzuschaffen, zu unterhalten und in eigenen Einrichtungen, wie z.B. dem Nordstadtzentrum der Allgemeinheit zur Nutzung bereitzustellen. Was ist aus dem Stadtverordnetenbeschluss vom 24.02.2017 zur Prüfung der »Schaffung eines Fahrradverleihsystems« geworden? Eines der Prüfkriterien hieß Lastentransport.

Wie ein kommunales Miet-Lastenradangebot betrieben werden kann, zeigen z.B. Konstanz und Norderstedt mit TINK, der Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen – Beratung für Stadtverwaltungen inklusive.

Mit der letzten StVO-Novelle ist ein offizielles Lastenradpiktogramm eingeführt worden. Dieses kann nun von Gemeinden genutzt werden, um spezielle Abstellanlagen zu kennzeichnen – auf einem Pkw-Parkplatz passen bis zu vier Lastenräder – oder verkehrsberuhigte Einkaufsmeilen für Lieferungen per Rad freizugeben.

Was die oft gefährlichen Engpässe auf Radspuren angeht, können sich engagierte kommunale Planer\*innen und Fahrradbeauftragte auf den nationalen Radverkehrsplan 2020 stützen: »Bei der Planung der Radverkehrsnetze müssen die jeweiligen Bedürfnisse der unterschiedlichen



Nutzungsgruppen berücksichtigt werden, etwa die (...) von Personen, die mit mehrspurigen (Lasten-)Fahrrädern oder Anhängern unterwegs sind.«

Die zunehmende Nutzung von Lastenrädern ist ein starker Grund für das Nachbessern von Radspuren in der Breite. Aber bitte durch eine Umverteilung vorhandener Verkehrsfläche und nicht durch weiteren Bodenverbrauch!

Kreise und Städte mit Sonderstatus sollten sich im RMV für großzügigere Mitnahmebedingungen von Spezialrädern und größere Fahrradabteile stark machen.

Der große Wurf wäre eine Mittelhessische RegioTram auch mit Gütertransport in die Zentren Gießens, Marburgs und Wetzlars, von wo aus die Ladung per Rad verteilt wird.

Und den Lkw-basierten Last-Mile-Companies klare Kante zu zeigen und deren Umstellung auf das Rad behördlich zu fördern – z.B. durch Genehmigungen für das Betreiben von Mikrodepots in Parkhäusern.

## Neugierig?

Allen, die mehr über die potenten Räder – zu Geschichte, Bautypen, Rennen, Anekdoten, Bauanleitungen, Kollektive, aktuelle Entwicklungen, Rechtliches, Förderungen, Logistik ... lesen möchten, sei das Buch »Cargobike Boom« (Verlag Maxi Kutschera), der Blog »cargobike.jetzt« und die Bildungsangebote der Fahrradakademie empfohlen (siehe: [nationaler-radverkehrsplan.de/de/fahrradakademie](http://nationaler-radverkehrsplan.de/de/fahrradakademie)).

# Verleih von Lasten- und Spezialrädern in Stadt und Kreis Gießen

Mehr auf <https://dasallrad.org> und <https://fahrad.siehe.website>

## Groningen



Fair Bikes  
Hainweg 1,  
Wettenberg-Krofdorf

## LatschoVelo



DAV Kletter- und Boulderzentrum  
Rödgener Straße 70, Gießen

## 3 Tandems Viele Einzelräder



bei Jutta & Tilman Oerter  
Mühlrain 6, Buseck-Trohe

## 4 Hänger

Projektwerkstatt  
Ludwigstr. 11, Reiskirchen-Saasen  
Leih-, Reparatur-, Rast-  
und Ladestation nahe am „R7“!



## ProWelo

bei Hans Wichert  
Hofburgstr. 42, Alten-Buseck



3x

bei Familie Bayer  
Schützenstraße 38, Großen Buseck

## Hambi



## Youturn

Drea  
Schützenstraße 18, Gießen

## Schnack & Klön



Kirchenplatz, Gießen



## Bummelbahn

Neuen Bäume 25a,  
Gießen

## Pödelwitz

Öko Zentrum  
Schiffenberger Weg 21,  
Gießen



## Rote Zora



## Danni

Evang. Kirche Großen-Linden  
Frankfurter Str. 42/Junkergasse

## Plino



## Trebur



Kuki  
Am unteren Rain 3,  
Gießen

## El Kawe



## Copenhagenize



## Tandemcool



## Gekko



## Vitamin B

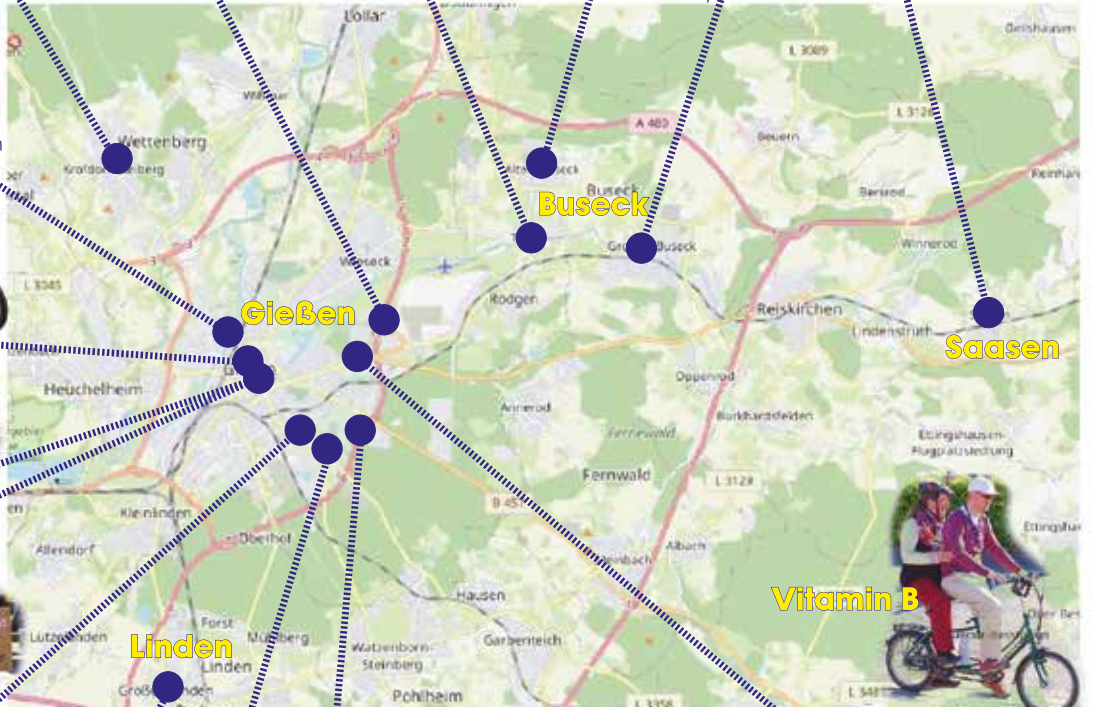


Fusl in ProWo  
Lincolnstr. 11, Gießen

## Trets



## Flocke



Studierendenschaft der JLU, Allgemeiner Studierendenausschuss, Otto-  
Behagel-Str. 25, Haus D, Gießen

Wir bemühen uns um weitere Standorte für  
Lastenradverleih. Im Gespräch sind zur Zeit  
Oppenrod, Beuern und Grünberg – aber  
damit muss es nicht aufhören ...