

# **CARGOBIKES: STADTVERKEHR NEU GEDACHT**

Ein Bericht von Dietrich Roeschmann

**DER VEREIN «LASTENVELO FREIBURG» VERLEIHT CARGOBIKES – GRATIS UND UNKOMPLIZIERT. SEIN ZIEL: SO VIELE MENSCHEN WIE MÖGLICH FÜR DIE VERKEHRSWENDE ZU BEGEISTERN.**

Feiner Schotter knirscht unter den Rädern. Es ist Nacht geworden auf dem Marktplatz am Alten Wiehrebahnhof in Freiburg im Breisgau. Der Wirt vom Café nebenan stellt die Stühle zusammen, die letzten Gäste sind längst gegangen. Auch für Marlis Jost geht ein langer Tag zu Ende. Die Uni-Angestellte hatte sich vorgenommen, ihr Homeoffice auszumisten. Seit Mittag war sie mit dem Lastenvelo unterwegs gewesen, hatte Elektroschrott zum Recyclinghof und zwei Kartons Bücher zum Antiquariat gebracht, Farbe vom Baumarkt geholt, neue Regalböden sowie ein paar Pflanzen besorgt – und zum Schluss noch drei Kisten Wasser nach Hause gefahren. Jetzt schiebt sie das weiße E-Bike über den leeren Schotterplatz, bockt es vor dem Holzhaus auf, wo sie es am Morgen abgeholt hatte, und zieht die beiden Schösser durch Rahmen und Felgen, um sie am Metallanker an der Wand zu befestigen. Dann ein letzter Handgriff und der fest montierte Akku des Pedelec-25-Motors ist mit der Ladestation am Haus verbunden. «Damit morgen niemand vor einem Fahrrad ohne Strom steht», lacht sie.

Marlis Jost ist eine von rund 2.000 Menschen, die sich mittlerweile als Nutzer bei LastenVelo Freiburg registriert haben. Der Verein verleiht ausschließlich Cargo-bikes in unterschiedlicher Bauart und Größe, die meisten davon mit Elektromotor. Wer online eines der Lastenräder gebucht hat, kann es zu jeder Tages- und Nachtzeit ausleihen, bis zu 72 Stunden am Stück – und vor allem: gratis.

**«ALS ICH DAS ERSTE MAL AUF SO EINEM RAD SASS, DACHTE ICH:  
COOL, DAS IST DIE ZUKUNFT!»**

ROBERT SCHNEIDER, GRÜNDUNGSMITGLIED VON LASTENVELO FREIBURG

Die kostenfreie Verfügbarkeit ist Robert Schneider wichtig. «Wir wollen, dass möglichst viele Menschen Zugang zu unseren Rädern haben», sagt der 36-jährige Familienvater, der als Physiklehrer an einer Berufsschule arbeitet. Er gehört zu den Gründungsmitgliedern des Vereins, der als kleines Einzelunternehmen startete. Vor Jahren, nach seiner Promotion, jobbte Schneider zusammen mit ein paar Freunden bei einem Freiburger Radkurierunternehmen, das irgendwann

zwei Lastenfahrräder anschaffte. Klassische «Long Johns» – einspurig, schlank, mit großem Rad hinten und kleinem Rad vorn, die Ladefläche über dem Lenkgestänge vor dem Lenker. Die Bauweise hat sich bewährt, erste Transporträder dieser Art wurden bereits in den 1920er-Jahren in Dänemark produziert. Ihre modernen Nachfolger sind dank hydraulischer Scheibenbremsen und Alurahmen deutlich sicherer und vor allem leichter. «Als ich das erste Mal auf so einem Rad saß, dachte ich sofort: Cool, das ist die Zukunft!», sagt er. «So können wir dem Auto Konkurrenz machen – ökologisch, flexibel, schnell und robust.»

Was ihn und seine beiden Mitstreiter Philip Holderried und Johannes Schmid damals umtrieb, war die Frage, wie sich Lastenfahrräder für möglichst viele Menschen möglichst effizient und günstig nutzbar machen ließen. Zusammen spielten sie unterschiedliche Szenarien durch. Am Ende stand die Idee eines kostenlosen Cargo-E-Bike-Verleihs, getragen von Spenden, Werbung, viel ehrenamtlichem Engagement und der Überzeugung, etwas Gutes für die ökologische und soziale Entwicklung der Stadt zu tun. Die Jury des städtischen Klimapreises honorierte ihr Konzept noch vor der Realisierung mit einer Anerkennung. Eine Crowdfunding-Kampagne brachte dann in wenigen Wochen mehr als 7.500 Euro ein. Durch Projektpartner und ein wenig Eigenkapital kamen weitere 10.000 Euro zusammen, die das junge Non-Profit-Unternehmen in fünf Lastenvelos für den freien Verleih investierte, eigenhändig in leuchtendem Orange lackiert und mit türkisfarbenen Transportkisten ausgestattet. Das war 2015.

Das Angebot kam an – auch als Möglichkeit für lokale Unternehmen oder Einrichtungen, für klimafreundliche Mobilität zu werben. Binnen kurzer Zeit kamen weitere Lastenräder und Standorte hinzu – in Kooperation mit Partnern wie der Stadt Freiburg und ihren Verkehrsbetrieben VAG, mit IKEA, dem ADAC oder den Elektrizitätswerken Schönau. Mittlerweile sind es 19 Räder. Das Prinzip: Die Partner stellen den Kaufpreis für das Cargobike zur Verfügung und können das Rad dafür als Werbeträger nutzen. Die Wartung der Räder und der Betrieb des Vereins finanzieren sich über Spenden. «Wenn pro Nutzung drei bis fünf Euro reinkommen, dann deckt das die Kosten», sagt Schneider. Doch in der Regel spenden die Leute mehr.

### **Cargobike-Initiativen seit 2010**

Seit Anfang 2019 ist LastenVelo Freiburg ein eingetragener Verein und Mitglied im «Forum Freie Lastenräder», in dem sich über 100 Initiativen mit knapp 400 Cargobikes zum freien Verleih im deutschsprachigen Raum zusammengeschlossen haben. Die ältesten sind das 2010 in Wien gegründete «Lastenradkollektiv» und der seit 2013 bestehende Kölner Verleih «Kasimir», die größte ist die 2018 vom ADFC gestartete Initiative «fLotte Berlin» mit heute 140 Rädern und knapp 15.000 User-Registrierungen.

Die Konzepte variieren von Stadt zu Stadt – mal kooperieren die Gruppen mit Carsharing-Dienstleistern wie «stadtmobil», mal mit kommunalen Verkehrsunternehmen oder Stadtwerken. In einigen Städten organisiert der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) den Verleih, oft jedoch sind es lokale Graswurzelbewegungen, meistens in enger Zusammenarbeit mit Cafés, sozialen Einrichtungen oder Privatpersonen, bei denen die Nutzer das Lastenrad nach voriger Online-Buchung zum vereinbarten Termin persönlich abholen können. LastenVelo Freiburg hat sich als eine der wenigen Initiativen gegen dieses Standortkonzept entschieden und stattdessen ein Modell mit personalisierten Codes für Zahlenschlösser entwickelt, das es ermöglicht, die Räder kontaktlos und zu jeder Zeit auszuleihen.

**«WIR WOLLEN ZEIGEN, DASS DAS LASTENRAD ÖKOLOGISCH, PRAKTISCH UND IM ALLTAG EINE ECHE ALTERNATIVE ZUM AUTO IST.»**

DAVID PLAPPERT, VEREINSVORSTAND VON LASTENVELO FREIBURG

Für David Plappert sind es solche Details, mit denen LastenVelo Freiburg auf stille, aber effektive Weise einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende in der Stadt leisten möchte: «Je unkomplizierter es ist, sich eines der Räder auszuleihen, desto mehr Menschen werden es tun», ist er überzeugt. «Und genau darum geht es ja: Wir wollen zeigen, dass das Lastenrad ökologisch, praktisch und im Alltag eine echte Alternative zum Auto ist.» Der Ingenieur vom «Institut für Nachhaltige Technische Systeme» an der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg stieß erst später zum Verein dazu. Er kümmert sich heute um die Entwicklung neuer Standorte, macht sich auf die Suche nach möglichen Partnern und lotet Bedarfe in den Stadtteilen sowie die Interessen der Beteiligten aus.

Und wenn dann alle im Boot sind, organisiert er die notwendigen Genehmigungen und sorgt für die technische und bauliche Umsetzung, für Stromanschlüsse und Sicherheitsbügel. «Bis ein neues Fahrrad an einem neuen Standort in den Verleih gehen kann, müssen viele Dinge mit vielen Menschen geklärt werden», sagt Plappert. Das brauche oft Überzeugungsarbeit. «Die Leute können einfach nicht glauben, dass da jemand ein Cargobike für 5.000 Euro hinstellt und jeder kann es für lau leihen – da müsse irgendetwas dahinterstecken», lacht er.

**«WIR VERSTEHEN UNS ALS BILDUNGSPROJEKT IN SACHEN KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT.»**

DAVID PLAPPERT, VEREINSVORSTAND VON LASTENVELO FREIBURG

Natürlich steckt da etwas dahinter. Und natürlich geht es um Bereicherung – aber in einem solidarischen Sinn. «Wir sind kein Dienstleistungsunternehmen, das einen Service gegen Geld anbietet, sondern verstehen uns als Bildungsprojekt in Sachen klimafreundliche Mobilität», sagt Schneider. Fakt ist: Laut einer Mobilitätsstudie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums legen die Deutschen täglich 3,2 Milliarden Kilometer zurück, größtenteils mit dem Auto. Gerade mal ein Viertel dieser Wegstrecke verteilt sich auf den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr. Die Folge sind verstopfte Straßen, notorischer Parkplatzmangel, Verkehrslärm und steigende Stickoxidemissionen in den Innenstädten.

**«LASTENRÄDER TRAGEN DEFINITIV DAZU BEI, UNSERE STÄDTE LEBENSWERTER ZU MACHEN.»**

FABIAN KERN, VCD SÜDBADEN

Fabian Kern, Geschäftsführer des VCD Südbaden, einem Regionalverband des Verkehrsclubs Deutschland, ist seit Langem registrierter Nutzer bei LastenVelo Freiburg und regelmäßig sowohl privat als auch für Aktionen des Verkehrsclubs mit den Verleih-Bikes unterwegs. Derzeit stehen einige der großen, dreirädrigen Gefährte regelmäßig an prominenten Plätzen in der Innenstadt und werben für den «Fuß- und Rad-Entscheid Freiburg». An den zu Stehtischen umfunktionierten Transportboxen sammeln Freiwillige Unterschriften für das Bürgerbegehren, das eine Stärkung der Geh- und Radwegeninfrastruktur in der Stadt fordert sowie deutliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit, mehr Aufenthaltsqualität und eine Abkehr vom Primat des Kfz-Verkehrs. «Lastenräder tragen definitiv dazu bei, unsere Städte lebenswerter zu machen», sagt Kern. Weil sie leise und sauber sind – und wenig Platz verbrauchen. Aber er kennt auch die Vorbehalte. «Bei vielen Menschen gibt es nach wie vor eine Art ‹Ladeangst›: Wie bekomme ich mit einem Cargobike meine Wochenendeinkäufe nach Hause, wie meine Kinder in die Kita?»

Aktuelle Zahlen zeigen hingegen: Die Bedenken nehmen ab, die Akzeptanz wird größer. Laut des jüngsten «Fahrrad-Monitors Deutschland», einer vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Umfrage zum privaten Fahrradgebrauch, nutzten 2019 bereits zwei Prozent der Befragten regelmäßig ein Cargobike – und zehn Prozent konnten sich vorstellen, demnächst eines zu kaufen. Entsprechend sind die Umsätze gestiegen: Einer Markterhebung des Zweirad-Industrie-Verbands zufolge wurden 2019 rund 75.000 Cargobikes mit und ohne elektrische Unterstützung verkauft – ein Viertel mehr als im Vorjahr.

Großes Potenzial sehen Experten gerade für die gewerbliche Nutzung. Johannes Gruber vom Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt errechnete, dass schon jetzt 25 Prozent des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs mit Lastenrädern bewältigt werden könnten statt mit Fahrzeu-

gen mit Verbrennungsmotor. Einen zentralen Stellenwert nehme das Transportrad derzeit vor allem bei der Post, im Lieferverkehr und in der Logistikbranche ein, wenn es darum gehe, die sogenannte «letzte Meile» zu bewältigen – jene Strecke zum Empfänger also, auf der die Kfz-Verkehrsdichte am größten ist und Staus an der Tagesordnung sind. Derzeit wertet Gruber die Ergebnisse des bislang umfangreichsten Praxistests zum Thema aus, bei dem – im Rahmen der «Nationalen Klimaschutzinitiative» der Bundesregierung – 800 Unternehmen in Deutschland drei Monate lang ein Cargobike ihrer Wahl zur Verfügung gestellt wurde, um es im Geschäftsalltag auszuprobieren. Die Rückmeldungen ergaben ein eindeutiges Bild: Nach 300.000 gefahrenen Kilometern bewerteten 95 Prozent aller Beteiligten ihre Erfahrung als positiv.

Um das nachhaltige Potenzial der Lastenräder voll zu entfalten, muss nach Einschätzung von Fabian Kern vom VCD Südbaden aber noch einiges geschehen: «Wir brauchen vor allem mehr Investitionen in die Qualität und Sicherheit der Infrastruktur für den Radverkehr», sagt er. «Dazu gehören gut ausgebaute Trassen mit Überholmöglichkeit, aber auch die Beseitigung von Barrieren, gefährlichen Abbiegespuren oder abrupt endenden Wegführungen.»

### **«MOBILITÄT IST EIN WICHTIGER FAKTOR DER ENERGIEWENDE.»**

TANJA GAUDIAN, MITARBEITERIN DES EWS-FÖRDERPROGRAMMS «SONNENCENT»

Und auch Förderprogramme helfen, Cargobikes als selbstverständliche Alternative zum Auto zu etablieren. Der Bund etwa unterstützt den Kauf eines E-Lastenrads mit bis zu 3.000 Euro, Länder und Kommunen legen regelmäßig eigene Förderbudgets auf, die teilweise aber schon wenige Tage nach dem Start ausgeschöpft sind. LastenVelo Freiburg profitiert von diesen Förderungen ebenso wie von den Kooperationspartnern des Verleihs. Die EWS etwa engagieren sich schon länger für den Freiburger Verein und haben ihm zwei E-Lastenräder gesponsert, die ihre festen Standorte wiederum bei zwei langjährigen Stromkunden der EWS gefunden haben. Für Tanja Gaudian vom EWS-Förderprogramm «Sonnencent» ist dieses Engagement eine Herzenssache: «Mobilität ist ein wichtiger Faktor der Energiewende», sagt sie. «Bei LastenVelo Freiburg gefällt uns auch der Sharing-Aspekt. Der Verein ist gemeinnützig und innovativ unterwegs – wer sonst bietet eine so moderne, einfache und soziale Möglichkeit, ein Lastenrad zu leihen?»

Tatsächlich haben die engagierten Mitglieder von LastenVelo Freiburg neben der Verkehrswende auch andere Formen des Wirtschaftens im Blick. Ihr Verein gehört zu den umtriebigen kostenfreien Cargobike-Verleihen in Deutschland, zählt derzeit aber gerade mal 20 Mitglieder. «Mehr müssen es nicht sein», sagt Robert Schneider. Auf Mitgliedsbeiträge verzichten sie, da durch Spenden und Werbung genug Geld reinkomme. Es gehe darum, die anfallende Arbeit auf meh-

rere Schultern zu verteilen. «Das spart Kosten und sozialisiert die Verantwortung.» Einige, die in der Nähe bestimmter Radstandorte wohnen, kümmern sich als Paten um die Wartung und Pflege und erledigen kleinere Reparaturen. Andere betreuen das Buchungssystem – oder sie sind wie Philipp Rovedo in der Selbsthilfewerkstatt engagiert.

Diese ist nicht nur der eigentliche Vereinssitz, sondern auch eine zweite Säule des Projekts, das sich von Beginn an dem Sharing-Economy-Gedanken verschrieben hat, Dinge zu teilen und gemeinschaftlich zu nutzen, statt sie individuell zu besitzen. «Bei uns kann jeder vorbeikommen und sein Fahrrad wieder fit machen», sagt Rovedo. «Wir stellen das nötige Werkzeug zur Verfügung und stehen mit Rat zur Seite.» Die Finanzierung des Projekts ist nachhaltig: Fahrruntüchtige Räder, von Händlern oder Privatpersonen gespendet, werden demonstert und noch brauchbare Teile für das Ersatzteillager ausgeschlachtet. Der Verkauf der Teile deckt neben Spenden den Betrieb. «Das läuft gerade sehr gut», sagt Rovedo.

Die Werkstatt liegt in einem Kleingewerbegebiet nahe des Universitätsklinikums Freiburg. Am Ende einer Sackgasse, gesäumt von Garagen und ein paar gesichtslosen Flachbauten, öffnet sich zwischen blühenden Buschmalven der Hof zu einem Einfamilienhaus mit verwinkeltem Anbau, in dem ein Teppichlager untergebracht ist. Aus den Tiefen des Halbdunkels klingt das Scheppern von Metallschubladen. Vor fünf Jahren hatte sich der Verein mit seiner Werkstatt hier in einem separaten Raum eingemietet. An den Wänden hängen seitdem Schraubenschlüssel, Hämmer und alte Radrennposter, von der Decke baumeln Laufräder und Reifen in unterschiedlichsten Größen. Philipp Rovedo fischt eine Schlosszange und einen Kettennieter aus dem Werkzeugschrank. Draußen auf dem Hof hat Xiao unterdessen sein Rad kopfüber auf Sattel und Lenker gestellt. Er hat Probleme mit der Kette, ständig kracht es beim Schalten. Rovedo zeigt ihm, wie er die Werkzeuge nutzt, und erklärt geduldig die einzelnen Reparaturschritte, bevor er bei den anderen nach dem Rechten sieht, die sich ebenfalls über ihre Räder beugen und Reifen flicken, Bremsen erneuern, Kettenkränze wechseln.

Mittlerweile herrscht Hochbetrieb auf dem Privatgelände. Möglich gemacht haben das die Vermieter, ein älteres Ehepaar, das dem Verein ihren Hof seit Beginn der Corona-Pandemie zweimal wöchentlich zum Freiluftschauben zur Verfügung stellt. «Ohne deren Entgegenkommen hätten wir die Werkstatt für die Öffentlichkeit dichtmachen müssen», sagt Rovedo. Als dann später alle gegangen sind, macht er sich noch für zwei Stunden in der Werkstatt an die Arbeit. Momentan ist er dabei, die letzten noch analogen Tretmodelle im Fuhrpark des Vereins mit Elektrounterstützung auszustatten. «Das ist wichtig», sagt er, «denn die Elektrifizierung erleichtert nicht nur das Treten. Moderne Lastenvelos, wie wir sie verleihen, helfen Menschen, die Vorzüge zu erkennen, die weniger Autoverkehr in der Stadt mit sich bringt. Und wenn es dann darum geht, ein neues Auto anzuschaffen, entscheiden sie sich vielleicht doch dagegen – und für die Variante Cargo-bike plus Carsharing.»

## **«DIE LEUTE SIND EXTREM DANKBAR FÜR DAS, WAS WIR TUN.»**

ROBERT SCHNEIDER, GRÜNDUNGSMITGLIED VON LASTENVELO FREIBURG

Im Innenhof der Freiburger «FABRIK», einem der ältesten soziokulturellen Zentren Deutschlands und Partnerinstitution des Vereins, wartet Robert Schneider unterdessen auf Sofia Aleman, ebenfalls bei LastenVelo Freiburg aktiv. Zusammen wollen sie für ihre Homepage gleich ein Video-Tutorial drehen – mit Hinweisen zur Nutzung von «eCARLA», dem neuen dreirädrigen Anhängergespann mit Nabenmotor, auf dem sich bequem ein halbes Dutzend große Umzugskisten oder eine Waschmaschine transportieren lassen. Ende April hat die FABRIK das Gefährt gekauft und dem Verein überlassen. Seither ist es wie die beiden anderen E-Lastenvelos auf dem Gelände oft ausgebucht, vor allem an den Wochenenden, wenn Umzüge anstehen.

Für Schneider ist es wieder einer dieser Abendtermine – nachdem er morgens schon ein paar Platten geflickt und mittags die Buchungen der nächsten Tage verwaltet hat. Wie die anderen investiert er täglich zwei bis drei Stunden in das Projekt. Er macht das gerne, auch aufgrund des positiven Feedbacks. «Die Leute sind extrem dankbar für das, was wir tun – das fühlt sich gut an.» Vor allem macht er es, weil es eine Investition in die Zukunft, in das Klima und in die Lebensqualität der Stadt ist, deren Folgen schon jetzt spürbar sind. Robert Schneider ist begeistert von der Dynamik, die das Projekt mittlerweile entfaltet hat – und sieht zugleich die Herausforderung.

Fünf Jahre, nachdem das erste freie Cargobike der Initiative auf Freiburgs Straßen unterwegs war, gehören die 19 Lastenvelos mittlerweile zum Stadtbild. Meistens sind sie in Gebrauch. «Jetzt stehen wir vor der Frage, ob und wie wir weiterwachsen können», sagt Schneider. Fest steht: Das Potenzial ist da. Fest steht aber auch: Am niederschweligen Konzept des Gratisverleihs und der Idee des Teilens wird sich nichts ändern. Damit immer mehr Menschen dabei mitmachen – und andere zum Umsteigen bewegen.

Der Umwelt zuliebe wurde auf die Wiedergabe von Fotos in der Druckversion verzichtet.  
Nachdruck, Aufnahme in Online-Dienste sowie die Vervielfältigung auf Datenträgern nur nach Genehmigung des Herausgebers.