



Seit 2016 liefert GLS in der Grazer Innenstadt Pakete per Lastenrad aus. © GLS



Rita bringt's – Essenszustellung in Wien. © ritabringts.at

## Acht von neun Lkw in der Stadt ersetzen

### Das Potenzial von Lastenrädern zur Entlastung unserer Städte

Das Lastenrad kehrt in unsere Städte zurück. Es transportiert Güter, Werkzeuge, Einkäufe, Kinder oder dient als Verkaufsstand. Das Stadtleben profitiert davon, dass Kfz-Fahrten in den Innenstädten durch Lastenradfahrten ersetzt werden und damit mehr Platz für Aufenthalt geschaffen wird.

Das Potenzial für den Gütertransport per Fahrrad ist hoch. 51 % aller motorisierten Fahrten in Städten, die mit dem Transport von Waren zu tun haben, könnten per Rad, Radanhänger oder Lastenrad erledigt werden. Die Baseline-Studie des EU-Projekts *CycleLogistics* hat dabei alle Transportfahrten, die innerhalb von 7 km und unter 200 kg liegen, für das Potenzial in Betracht gezogen.

#### 80 % ALLER EINKÄUFE FINDEN IM FAHRADKORB PLATZ

Ein Gutteil des Verlagerungspotenzials – nämlich zwei Drittel – liegt in der privaten Logistik. Oft ist der Transport von Gegenständen ein Argument für die Notwendigkeit der Autonutzung. Das kann den Freizeitverkehr betreffen, aber auch den Einkauf. Häufig sind die gekauften Mengen aber so gering, dass sie mühelos mit dem Rad transportiert werden könnten. In Graz wurde der Kundenschaft vor Baumärkten und Supermärkten mehr als 6.000-mal ins Einkaufswagenl geschaut. Das

Ergebnis: 80 % aller Einkäufe fänden in einem größeren Fahrradkorb Platz, weitere 14 % in einem Radanhänger, und nur für 6 % aller Einkäufe wäre ein Auto nötig gewesen.

Im gewerblichen Lieferverkehr könnten bis zu 33 % aller Fahrten mit dem Lastenrad erfolgen. Kurierexpressdienste wie *DHL*, *GLS*, *UPS* etc. haben bereits Testbetriebe in verschiedenen Städten laufen: *DHL* verzeichnet großen Erfolg mit 33 Lastenrädern in niederländischen Städten. Aber auch in der Essenszustellung spielen Lastenräder eine immer größere Rolle, sei es bei der Pizza-Zustellung einer deutschen Kette oder bei einer Wiener Anbieterin für biologisches Mittagessen, die mittlerweile mit 13 Lastenrädern und drei Fahrradanhängern zustellt.

#### STÄDTISCHE MICRO-DEPOTS ERMÖGLICHEN FAHRAD-LOGISTIK

Je kürzer die Zustelldistanzen, desto wirtschaftlicher gestaltet sich der Einsatz von Transportfahrzeugen für die städtische Logistik. Ideal ist ein Zustellgebiet mit nicht mehr als drei Kilometern Radius, aber bis zu fünf Kilometer und mehr sind möglich. Um die Potenziale der Fahrradlogistik auszuschöpfen, sind städtische Micro-Depots nötig. Als Micro-Depots können abgestellte Liefer-Lkw oder Container oder entsprechende Immobilien genutzt werden. In Hamburg konnten damit von *UPS* in der Innenstadt acht von neun Lieferwagen dauerhaft durch Lastenräder ersetzt werden. In San Sebastian

wurde das Micro-Depot mit einer überdachten Radabstellanlage kombiniert.

Werkzeuge und Reparaturmaterial sind oft für die Erbringung privater Dienstleistungen nötig. Lastenräder können hier eine große Rolle spielen. Sie sind zu Verkehrsspitzenzeiten schneller als das Kfz und vor allem leichter und näher bei Kundinnen bzw. Kunden zu parken. Der Grazer Fotograf Harry Schiffer transportiert sein Foto-Equipment per Rad und kann Termine leichter einhalten. Die Wiener Fensterreinigungsfirma *Kellermayr (fahrradfensterputzer.at)* setzt auf für diesen Zweck optimierte Radanhänger. Beliebt sind in vielen Städten auch mobile Radreparaturdienste, die per Lastenrad anreisen.

Das Bild des italienischen Eisverkäufers, der sein Rad als Verkaufsstand benutzt, ist allgegenwärtig. Lastenräder – vor allem in ihrer dreirädrigen Ausführung – können für vielfältige wirtschaftliche Anwendungen wie eine mobile Küche, als Ausschank, aber auch als Informationsstand zum Einsatz kommen. Die Stadt Ferrara betreibt zum Beispiel radbasierte Tourismusinformativbüros.

#### KOMMUNALE SERVICES PER RAD

Gemeindeaufgaben wie innerstädtische Straßenreinigung, Mistkübel-Entleerung, Parkpflege sind Beispiele für den möglichen Einsatz von Lastenrädern. In Graz sind nach anfänglicher Skepsis bereits drei Transporträder zur Straßenreinigung im Einsatz; in Kopenhagen sind es über 40 und in Nimes 15. Dass für den Einsatzzweck der Fantasie keine Grenzen gesetzt sind, zeigt das Beispiel von Montreal. Hier werden Lastenräder zur innenstädtischen Blumenbewässerung verwendet. Neben der Verwendung von Lastenrädern im gemeindeeigenen Fuhrpark können Städte viele Aktivitäten ergreifen, um den Einsatz von Lastenrädern zu unterstützen.

Der Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur ist eine wichtige Fördermaßnahme. So wünschen sich zwei Drittel aller Einkäuferinnen bzw. Einkäufer in Supermärkten in Graz und Wien eine bessere Erreichbarkeit von Supermärkten per Fahrrad. Zusätzlich ist bei vermehrtem Lastenradeinsatz auch zu bedenken, dass Radwege entsprechende Breiten und Kurvenradien aufweisen sollten.

#### ÖFFENTLICHE LASTENRÄDER

Einige Städte wie Graz, Wien, Innsbruck und Wiener Neustadt bieten ihren Bewohnerinnen und Bewohnern an, öffentliche Lastenräder für private Transporte gratis auszuprobieren. Buchungsplattformen im Internet machen das Reservieren einfach. Das Service wird meist ehrenamtlich organisiert, und die Gemeinde steuert die Räder bei. Die Stadt Cambridge (Großbritannien) hat alle Beschaffungsvorgaben und Ausschreibungen derart adaptiert, dass Lieferungen per Lastenrad überall dort, wo es vom Gewicht und Volumen her Sinn ergibt, als Vergabekriterium aufgenommen wurden. Gemeinden können über diesen Weg Eisbrecherfunktion für die Fahrradlogistik haben.

Zugangsbeschränkungen für Lieferverkehr mit fossilem Antrieb (räumliche und zeitliche Restriktionen sowie Gewichtsbeschränkungen) schaffen bessere Bedingungen für den Lieferverkehr per Rad. Wichtig ist eine effiziente Überwachung der Vorgaben. Häufig werden bereits bestehende StVO-Regeln missachtet. Lieferwagen parken auf Gehsteigen, in Einfahrten oder in zweiter Spur. Würden diese Gesetzesübertretungen geahndet, wäre dies ein starker Schub für die Radlogistik.

#### 1.000 EURO LASTENRADFÖRDERUNG

Finanzielle Förderungen für den Kauf von Lastenrädern können helfen, schneller eine kritische Menge an Lastenrädern zu erreichen. Graz hat mit der Förderung, die bis zu 1.000 Euro des Anschaffungspreises beträgt, die Zahl der Lastenräder verzehnfacht (von 20 auf 208). In Wien war die Förderung binnen drei Monaten ausgeschöpft. Die städtischen Förderungen können mit der vorhandenen Bundesförderung verknüpft werden.

Um zu erfassen, was mit Lastenrädern verändert werden kann, hilft ein Blick in die dänische Hauptstadt Kopenhagen. Hier sind mehr als 25.000 Lastenräder unterwegs – hauptsächlich im Bereich der privaten Logistik. In Kopenhagen gilt das Lastenrad inzwischen als der „SUV für intelligente Mobilität“, wie es der Mobilitätsexperte Mikael Colville-Andersen ausdrückt: ein SUV, der bald auch für mehr Lebensqualität in Österreichs Städten sorgen könnte.

Weitere Infos:

EU-Projekt *CycleLogistics*:

[cyclelogistics.eu](http://cyclelogistics.eu)

Lastenradförderung klimaaktiv:

[klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/elastenrad.html](http://klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/elastenrad.html)

#### Autor KARL REITER

ist für die Forschungsgesellschaft *Mobilität – Austrian Mobility Research (FGM-AMOR)* in Graz tätig. Er arbeitet seit 20 Jahren an nationalen und EU-Projekten im Bereich „Sanfte Mobilität“, u. a. *Bambini*, *BICY*, *CycleLogistics*, *Bike2Work* und *Metamorphosis*. Außerdem leitet er die *BYPAD*-Ausbildung (*Bicycle Policy Audit*).



#### Autorin SUSANNE WRIGHTON

ist Projektmanagerin bei der *FGM-AMOR*. Sie leitete die Projekte *CycleLogistics* und *CycleLogistics Ahead*. Zudem arbeitete sie an der Studie „Das Fahrrad im Wirtschaftsverkehr“ mit.