

Anlage II

Zur Stellungnahme des VCD zur öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags am 24. April 2013 zu den Drucksachen 17/10681, 17/11000 und 17/11357 (Nationaler Radverkehrsplan 2020)

Potenziale von Lastenrädern im städtischen Wirtschaftsverkehr*

In Städten hat der Wirtschaftsverkehr (bestehend aus Güter-, sowie Personenwirtschaftsverkehr) einen hohen Anteil am Gesamtaufkommen. In den letzten Jahren haben der wachsende Onlineversandhandel und die Diversifizierung des Kurier-, Express- und Paketzustellgewerbes (KEP-Gewerbe) für einen besonders starken Zuwachs bei kleinteiligen Lieferungen per Pkw gesorgt. In Städten wie Berlin, Hamburg oder München macht der innerstädtische Wirtschaftsverkehr im Tagesverlauf bis zu 50 Prozent des Kfz-Verkehrsaufkommens aus. Häufig sind dabei dieselbetriebene Kraftfahrzeuge im Einsatz, die durch den Ausstoß von Dieselruß und NOx in besonders hohem Maße die Gesundheit der Menschen und das Klima belasten. Eine Möglichkeit, diesen Problemen zu begegnen, ist der Ersatz von Pkw durch moderne Lastenfahrräder (gemeint sind im Folgenden ein- und zweispurige Fahrzeuge mit und ohne elektrischem Zusatzantrieb). Der NRVP 2020 behandelt die Potentiale von Lastenfahrrädern im Unterpunkt „Elektromobilität“ in einem eigenen Einschub. Darin heißt es einleitend: „Das Fahrrad ist auch als Transportmittel – sowohl für private Zwecke als auch im Wirtschaftsverkehr – geeignet. Neue Fahrradtypen mit zwei oder drei Rädern (z. B. Lastenräder und Kindertransporträder) und das entsprechende Zubehör (z. B. Anhänger) werden stetig weiterentwickelt und finden wachsende Verbreitung.“

Die kommerzielle Anwendung von Lastenrädern nimmt vor allem im KEP Gewerbe zu: Kurierdienste wie messenger oder DPD (in Hamburg), UPS (in Hamburg, Bochum, Köln), Anbieter von Lieferservices (bspw. Joeys Pizza) steigen für die Zustellung auf der „letzten Meile“ teilweise von Pkw oder Motorrollern auf Lastenräder um. Auch wenn die Stückzahlen noch gering sind, sind die Erfahrungen der Unternehmen fast immer positiv. Die Deutsche Post AG ist mit dem Einsatz von 20.000 Lastenfahrrädern seit jeher führend beim Einsatz von Lastenfahrrädern. In vielen weiteren Bereichen öffentlicher Institutionen, bei Unternehmen aus dem sozialen Bereich (mobile Pflegedienste oder Essensbelieferung), im Handwerk, bei Einzelhändlern und bei anderen Anbietern aus dem Service- und Dienstleistungssektor sind ähnliche Entwicklungen denkbar.

Wie groß die Verlagerungspotenziale sind, ist weitgehend unerforscht. Wo Berechnungen vorliegen, sind die Ergebnisse allerdings sehr ermutigend. So schätzt das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Rahmen des BMU-geförderten Modellprojekts "Ich ersetze ein Auto" den Anteil der ersetzbaren Pkw Kilometer im Kuriergewerbe auf Basis einer umfangreichen Potenzialanalyse auf bis zu 48 Prozent der PKW-Kilometerleistung oder 68 Prozent der Aufträge. Zu ähnlichen Ergebnissen kommen auch Studien aus anderen europäischen Ländern, die im Rahmen des EU geförderten Projekts Cyclelogistics entstanden.

Handlungsbedarf

In der Praxis fehlt bei potentiellen privatwirtschaftlichen und öffentlichen Anwendern häufig das Wissen über die vorhandene Vielfalt und die Potentiale von Lastenrädern. Relevante Strukturen – von Fuhrpark-Management über Logistikroutinen bis zu öffentlicher Vergabepolitik – sind fast ausschließlich auf Kfz ausgerichtet. Auch in der Öffentlichkeit fristen Lastenräder noch oft ein Nischendasein. Der VCD will in diesem Bereich für Verbesserungen sorgen und wird im

Rahmen seines aktuell anlaufenden BMU/UBA geförderten Projekts „Ich fahr' Lastenrad“ besonders den Bereich Information und Wissensverbreitung in den Mittelpunkt stellen. Der Wissenstransfer zwischen anwendenden Branchen und Lastenradherstellern soll gestärkt- und eine breite Öffentlichkeit über Modellvielfalt und Einsatzmöglichkeiten informiert werden.

Darüber hinaus bieten folgende Bereiche und Maßnahmen, Möglichkeiten, um das Potenzial von Lastenfahrrädern im städtischen Wirtschaftsverkehr auszuschöpfen: :

- **Geeignete Infrastrukturen:** Besonders für das KEP-Gewerbe sind dezentrale Umschlagplätze in Ballungsgebieten wichtig – ein erster Testversuch mit der „Bento Box“ in Berlin hat gezeigt, dass durch sie der kommerziell sinnvolle Einsatz von Lastenfahrrädern deutlich gesteigert werden kann; generell (auch für die zunehmende Zahl von privaten Nutzer von Kindertransportfahrrädern) sollte Radinfrastruktur auch für Lastenfahrräder dimensioniert sein
- **Forschung und Entwicklung:** Es bestehen in vielen Branchen noch kaum Erfahrungen, wie Lastenfahrräder passend in die logistische Praxis eingefasst werden können. Im KEP-Gewerbe, in dem erste Erkenntnisse über Potenziale vorliegen, müssen Voraussetzungen für deren Ausschöpfung erprobt werden. In anderen Anwendungsbereichen wären Forschungs- und Modellprojekte ähnlich dem DLR Projekt "Ich ersetze ein Auto" auf den Weg zu bringen. Bei der Fahrzeugentwicklung sind Lastenfahrräder trotz der großen Modellvielfalt noch am Anfang. Mittels gezielter Wirtschaftsförderung könnten weitere Fortschritte für spezifische Anwendbarkeit von Lastenrädern im professionellen Bereich erreicht werden.
- **Handlungsspielraum der öffentlichen Hand:** Öffentliche Einrichtungen der Kommunen, Länder oder des Bundes könnten bei internen Auslieferungen gezielt Lastenfahrräder einsetzen. Dafür müssten in vielen Fällen erst nötige organisatorische Voraussetzungen geschaffen werden. So konnte etwa eine Kaserne der Bundeswehr in Köln nach erfolgreicher Testphase keine Lastenräder beschaffen, da im Fahrzeugpool des Fuhrpark-Managements keine Fahrräder angeboten werden. Denkbar ist auch eine Selbstverpflichtung für eingekaufte Transportleistungen gezielt auch auf Lastenfahrräder zu setzen.
- **Schaffung von finanziellen Anreizen:** Zustellungen per (Lasten)Fahrrad könnte in urbanen Räumen durch eine Abgabe auf Zustellungen per PKW/LKW subventioniert werden (entsprechend der Förderung der erneuerbaren Energien); Unternehmen könnten bei der Anschaffung von Lastenfahrrädern finanziell unterstützt werden.

Aus Sicht des VCD sollten Bund, Länder und Gemeinden in den nächsten Jahren durch konkrete Maßnahmen den Weg der Lastenräder aus der Nische in den Alltag des Wirtschaftsverkehrs voran treiben.