

Ideengeladen

Der Cargobike-Sektor steht noch am Anfang, doch der Aufschwung zeichnet sich bereits ab. Eine digitale Konferenz verschiedener Verbände und Initiativen zeigte: Es wartet noch viel Arbeit.

Am 7. Mai 2021 luden der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV), der Bundesverband Zukunft Fahrrad (BVZF) und der Radlogistik Verband Deutschland (RLV) zur digitalen Fachkonferenz »Velo Transport Unboxing«. Rund hundert Teilnehmende aus Fahrradindustrie, Wirtschaftsförderung, Verwaltung, Stadt- und Verkehrsplanung, Verbänden und Initiativen kamen zusammen.

Es wurden Projekte und Produkte vorgestellt sowie Diskussionen geführt über Infrastruktur, Förderungen, Voraussetzungen und Hürden für die Cargobike-Nutzung. Denn an den Rahmenbedingungen für den Einsatz von Cargobikes in der Stadt muss noch gearbeitet werden. Nach der Konferenz präsentierten deutschlandweit Händler diverse Marken und Modelle im Rahmen eines »Testivals«.

Schweizer machen es vor

Von fünf Jahren Erfahrung beim E-Cargobike-Sharing in über 80 Schweizer Städten berichtete Mirjam Stawicki von der Mobilitätsakademie des Touring Club Schweiz (TCS). Herzstück des Projekts »Carvelo2go« sind die Hosts, also lokale Betriebe, wie Cafés, Hotels und Handwerksbetriebe. Sie geben die Fahrräder aus und nutzen sie selbst, agieren also als Botschafter, während die Städte die komplette Vorfinanzierung leisten. Die Wartung erfolgt durch einen örtlichen Fahrradhändler von Riese und Müller.

57 Prozent der Nutzenden geben an, mit Carvelos einzukaufen oder Besorgungen zu machen, an zweithäufigster Stelle, mit knapp 50 Prozent, wurde der Kindertransport angegeben und an dritter Stelle, mit einem Fünftel, betriebliche Zwecke.

Aus der statistischen Auswertung des Cargobike-Test-Projekts für Gewerbebetriebe »mir sattlä um« in Bern wird ersichtlich, dass



Mirjam Stawicki zeigte die vielfältigen Einsatzbereiche der Lastenräder im Projekt Carvelo2go auf.



Stefan Ottjes, Contract Manager bei Velogut, stellte das Berliner Lastenradgeschäft vor.

über 60 Prozent der Fahrten lediglich 15 bis 30 Minuten dauerten, ein weiteres Viertel zwischen 31 und 60 Minuten. Die Distanzen lagen bei über der Hälfte der Touren zwischen vier bis sechs Kilometern, bei 15 Prozent bei sieben bis zehn Kilometern. Bei knapp 39 Prozent der Fahrten handelte es sich um B-to-B-Lieferungen, bei einem Viertel um B-to-C-Lieferungen und bei knapp 17 Prozent um Ver- und Entsorgungen.

Weitere Erkenntnis: Ein großer Teil der Firmen kaufte die Cargobikes. Sie haben großes Substitutionspotential, ersetzen bei Fahrten Autos oder Lieferwagen. Der Aktionsradius ist allerdings begrenzt, daher werden sie vor allem in Innenstädten eingesetzt. 40 Prozent aller Nutzenden geben an, mit dem Cargobike Wege zurückzulegen, die sie zuvor mit dem Auto gemacht hätten.

Das Testprojekt Smargo (Smart micro cargo, Sharing elektrischer Kleinlieferwagen) startete Ende Mai 2021. Gerade in Tourismusorten wie Davos sei dies ein wichtiges Thema.

Wartung, Service, Abstellen, Flotten und Sharing

Groß ist die Vielfalt der Lastenradprodukte und deren bereits erprobte Einsatzmöglichkeiten für Selbstständige, kleine und mittlere Unternehmen (KMU), gerade in den Bereichen Handwerk und Dienstleistung.

Citcar-Gründer Jonas Kremer zeigte das Pedelec Loadster mit einem Hybridsystem ohne Kette. Über 30 Händler bieten das Arbeitstier für die letzte Meile europaweit an. Mittlerweile sind 15 Frachtlösungen und ein Transportvolumen von 1.500 Litern auf

Euro-Paletten-Größe möglich – für einen Preis von 7.900 Euro, der auch durch Finanzierung, Leasing oder Miete gestemmt werden kann.

Feine Lastenräder für die Stadt offerierte Stefan Ottjes vom Berliner Lastenradhändler Velogut, der seit zehn Jahren am Markt ist. Dessen Kunden sind vor allem Händler, Handwerker und Dienstleister, wie Wohnungsgenossenschaften und Hausmeister.

Bei ihrer Marke XCYC lege die GWW – Gemeinnützige Werkstätten und Wohnstätten Wert auf Qualität, berufliche Weiterbildung und die Charta der Vielfalt, sagte Vertriebsleiter Thomas Haas. Die Pickup-Transportfahräder werden von Menschen mit Behinderung in Calw produziert und eingesetzt sowohl im gewerblichen wie im privaten Bereich.

WSM – Walter Solbach Metallbau, Anbieter von Fahrradparksystemen und -abstellanlagen, bietet auch eine Infrastruktur für Lastenräder, von einfachen Anlehnbügeln und Fahrradgaragen über Cargobike-Ports mit Dachbegrünung oder Photovoltaikanlagen bis hin zu modular erweiterbaren Mikrodepots und Microhubs – unter anderem mit Umkleidekabine, WC und PC-Arbeitsplatz. Andreas Hombach, Leiter Key Account Management, sieht für solche Investitionen gute Förderungschancen.

Bei der Wartung und Reparatur von Lastenrädern besteht großer Bedarf. Mintworks ist das europäische Servicenetzwerk der Cargobike jetzt GmbH für gewerbliche E-Lastenradflotten. Mitgründerin Lucia Seißler stellte harmonisierte Prozesse, ein Service- und Partnernetzwerk und digitale Infrastruktur heraus, spricht IT-Plattform plus Wartungs-App. Das Aftersales-Netzwerk besteht aus Nutzern und Herstellern von Cargobikes, Supplychain-Partnern, Leasingunternehmen, Wartungs- und Versicherungspartnern.

TINK-Projekt in Bayern etabliert

Dass Transportrad-Mietsysteme (TMS) erfolgreich und klimafreundlich sind, zeigte Judith Wehr mit TINK (Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen) anhand des neuen



Citcar-Gründer Jonas Kremer präsentierte sein Modell Loadster mit einem Hightech-Hybridsystem ohne Kette.



Judith Wehr von der Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen (TINK) erklärte, dass die Hälfte der Lastenradfahrten eine Autofahrt ersetze.



Pickups von XCYC, präsentiert von Thomas Haas.



Mintworks-Serviceleistungen für Cargobike-Flotten waren das Thema von Lucia Seißler.



Vertriebsleiter Andreas Hombach von WSM, der Hersteller von Fahrradparksystemen und -abstellanlagen bietet die passende Infrastruktur für Lastenräder.

Modellprojekts von sieben bayerischen Kommunen im Netzwerk sowie des neuen Cargobike-Sharing-Systems in Singen.

Die Initiative kümmert sich um die Bedarfsanalyse, individuelle Konzeption, Unterstützung bei Förderanträgen und öffentlichen Ausschreibungen, Installation und Inbetriebnahme, Qualitätssicherung, Evaluation, unterstützt bei der Öffentlichkeitsarbeit und vernetzt angeschlossene Kommunen. In zehn Jahren sollen hundert Kommunen, auch ländliche Regionen, bei der Verkehrswende betreut werden.

Herausforderungen sieht Wehr noch in der Entwicklung Sharing-tauglicher Transporträder, der Weiterentwicklung vollautomati-

scher Buchungs- und Ladetechnik, der Kooperation zwischen freien und kommerziellen Lastenradanbietern und der Verkehrsinfrastruktur.

Anforderungen von Behörden

Womit eine Kommune konfrontiert ist beim Beschaffen eines nachhaltigen Fuhrparks, erläuterte Peter Weis vom Berliner Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg: Ausschreibungen müssten den Fördermittelkriterien entsprechen. Aktuelle Lieferzeiten von Fahrrädern seien nur mit langfristiger Finanzierung über mehrere Haushaltsjahre vereinbar. Das sollte Anbieter jedoch nicht abschrecken.

Brandenburg, die Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg (UVB) und die Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG). Weitere Beteiligte kommen aus den Reihen von Energieanbietern, Banken und Technikunternehmen; dabei sind auch Lastenradanbieter und deren Infrastruktur (Citcar, Swobbee), außerdem der Bundesverband Elektromobilität (BEM) und der Verband der Automobilindustrie (VDA). Start-ups haben so Zugang zu großen Unternehmen, die wiederum den Blick von außen brauchen.

Netzwerk bringt Gründer nach vorn

»Produktion – die größte Hürde für die Einführung innovativer Mobilitätskonzepte«, überschrieb Christoph Neye von der Motionlab ML GmbH in Berlin seinen Beitrag, in dem er auch die digitale Innovationsplattform Velo-Lab vorstellte. Zur Start-up-Community von Motionlab gehören viele Firmen im Cargobike-Feld, darunter Sblocs, Velofracht, Greenpack, Ono und Citcar.

Das Netzwerk will vermitteln zwischen den Bedürfnissen und Anforderungen der Kommunen (Digitalisierung von Prozessen, Entwicklungen am Puls der Zeit) und denen der Fahrradbranche (optimierte Kommunikation, nachhaltiges Wachstum).

Herausfordernde Rahmenbedingungen

In der Gesprächsrunde »Vielfalt des Lastenrads – Produkte und Anwendungen« betonte Martin Schmidt, Vorsitzender Radlogistik Verband Deutschland (RLV), die Komplexität und Vielfalt der Cargobikes, jedoch auch die hohen Kosten. Außerdem fordert er, jeden

Fahrer bei einem Cargobike-Verleih umfassend einzuweisen.

In der Gruppe »Rund ums Lastenrad – Service und Dienstleistung« kam zur Sprache, wie schwierig es sein kann, Netzwerkpartner zu finden, da die Fahrradbranche ausgelastet ist. Wasilis von Rauch vom BVZF rechnet mit etwa 5.000 bis 6.000 offenen Stellen und zirka 2.000 zu vergebenden Ausbildungsplätzen. Kammern, Innungen und Verbände müssten die Initiative ergreifen und Kommunikation betreiben.

Auch Anke Schöffner, Leiterin Politik und Interessenvertretung beim ZIV, bestätigte, dass dem Fahrradhandel geschultes Personal fehle und er mit der Wartung kaum nachkomme. Sie glaubt, dass die Fahrradbranche in Sachen Serviceleistungen von der Automobilindustrie lernen könne. Abstellanlagen in Mietshäusern seien eine weitere Baustelle im Markt.

Kommende Veranstaltungen

Die nationale Radlogistik-Konferenz wird am 28. und 29. September 2021 in Frankfurt stattfinden. Velo Transport wird vom 1. bis 3. Oktober 2021 in Berlin folgen. In diesem Rahmen wird auch das Konferenzformat Velo Transport Unboxing fortgesetzt.

Text/Screenshots: Astrid Johann

RadMarkt Info

- citkar.com
- mintworks.eu
- motionlab.berlin
- rlvd.bike
- tink.bike
- velofestivals.com/velotransport
- velogut.de
- www.bikeleasing.de
- www.carvelo2go.ch
- www.emo-berlin.de
- www.mobilityacademy.ch
- www.parken.de
- www.swiss-embility.ch
- www.velokonzept.de
- www.wsm.eu/de/themen/greenplus
- www.xcyc.de
- peter.weis@ba-fk.berlin.de