

Umsatteln vom Bulli aufs Bike

Für das Lastenfahrrad sprechen wirtschaftliche, ökologische und soziale Argumente, sagen Wirtschaftsförderer und IHK in Dortmund. Bis Oktober sind interessierte Unternehmen zum Test im eigenen Betrieb eingeladen

Von Ute Schwarzwald

Dortmund. Diese Ameise wiegt 70 Kilo. Und kann locker weitere 160 transportieren – ein Vielfaches ihres Körpergewichts, wie es sich für eine ordentliche Ameise gehört. Doch das „A.N.T. Cargo 3“ ist natürlich keine richtige Ameise, auch wenn ihr Name nicht zufällig so klingt wie der des Tiers im Englischen. Es ist ein Hightech-Lastenrad, ein „e-Heavy-Duty-Bike“. Seit vergangener Woche und noch bis Oktober bietet „CargoBike Dortmund“ es Betrieben vor Ort zum Test an. Betrieben, die ans Umsatteln denken, vom Bulli aufs Bike sozusagen.



„Man ist damit schon ein echter Hingucker.“

Karl Magnus Petri, Firma Klöpffer

2014 gründeten Industrie- und Handelskammer Dortmund (IHK) sowie die Wirtschaftsförderung der Stadt die Initiative „CargoBike“. Erklärtes Ziel: Den Lieferverkehr, da wo es möglich und sinnvoll ist, zum Umstieg aufs Lastenfahrrad zu bewegen, und die Entwicklung der dafür benötigten Räder zu fördern. Die Testwochen finden zum ersten Mal statt.

„Die Bereitschaft zum Umsteigen ist jetzt da“, erklärt Stefan Peltzer von der IHK. Jeweils eine Woche lang dürfen Interessierte sich ein Rad ausleihen, neben der „Ameise“ steht ein kompakteres Modell („Long John“, Zuladung maximal 80 Kilo) zur Auswahl. Die Warteliste fülle sich bereits, sagt Wirtschaftsförderer Ralf Finger. Handwerker seien interessiert und Friedhofsgärtner, Start-ups, Paketdienste, Getränkehändler...

Die erste am Start war die Firma Klöpffer Elektrotechnik in Wambel. Seit einer Woche setzt sie für den innerbetrieblichen Lieferverkehr sowie für Material- und Werkzeug-



Udo Göser auf der Test-„Ameise“ der Firma Klöpffer: Das Lastenrad ist für 25 km/h und 295 Kilo Gesamtgewicht zugelassen.

FOTO: OLAF FUHRMANN / FFS

transporte zu einer acht Kilometer entfernten Baustelle am Phoenixsee aufs Rad. „Testpilot“ Udo Göser, privat ein passionierter Radler, ist soweit zufrieden: „Beschleunigt ganz ordentlich“, findet er – und fahre sich umso besser, je stärker es beladen sei. Muskelkater hatte er noch keinen, nur das Lenken war anfangs ungewohnt. Sich einfach in die Kurve zu legen wie beim eigenem Trekkingrad funktioniert bei einem mit drei Rädern nicht. Inzwischen freut er sich auf jede Fahrt zur Baustelle. Feuerlöscher, ein Dutzend Umlenkrollen und jede Menge „Schlups“ (Lastenband) hat er soeben aufgeladen, die „Ameise“ könnte weit mehr verpacken.

Rechtlich gesehen ist das 10.000 Euro teure Lastenrad ein „Pedelec“, es darf also da fahren, wo andere, normale Fahrräder auch fahren

dürfen. Karl Magnus Petri von Klöpffer: „Auf dem Weg zu unserer Baustelle etwa ist oft viel Verkehr. Mit dem Rad sind wir da schneller.“ Der Ingenieur selbst hat die „Ameise“ vor einer Woche bei der IHK abgeholt und nach Wambel gefahren. „Man ist damit schon ein echter Hingucker“ stellte er rasch fest. Ein Blinker, findet er, wäre noch schön. „Machbar“, sagt Michael Halpap vom Hersteller „A.N.T.“ „Wenn Sie wollen, kriegen Sie sogar ein Dach.“

Günstiger in Anschaffung und Unterhalt als Laster oder Autos

Petri wird seinem Chef die Anschaffung eines Lastenfahrrads empfehlen – um langfristig einen der fünf Bullis, mit denen jetzt noch viele Dinge transportiert werden, abzuschaffen. Neben dem wirtschaftlichen überzeugte ihn vor allem „das

Umwelt-Argument“: Fahrräder sind leise, stoßen keine Schadstoffe aus und belasten Brücken und Straßen deutlich weniger als Laster – die oft nicht einmal voll beladen unterwegs seien. „Das ist Verschwendung von Ressourcen“, sagt er.

Doch natürlich sind Räder in Anschaffung und Unterhalt auch günstiger als Auto oder Laster. Nicht nur, weil die Anschaffung eines Cargo-Bikes zur gewerblichen Nutzung sowohl vom Bund wie vom Land üppig gefördert wird.

Aber, so sagen die Dortmunder Experten: Cargo Bikes sind auch effizienter in der Auslieferung, gerade in Großstädten: Denn die Bikes radeln am Stau einfach vorbei, sie bringen die Last direkt zur Haustür des Empfängers, und das ohne lange Parkplatz-Suche. „Innerstädtisch sind Sie heute im Ruhrgebiet

mit dem Rad genauso schnell wie mit dem Auto“, sagt Stefan Peltzer. „Und mit dem RS1 vielleicht bald auch über die Stadtgrenze hinaus.“

Betriebe müssten betriebswirtschaftlich denken, betont Ralf Finger. Für ihn aber spricht ein weiterer Punkt fürs Umsatteln: Lastenradfahrer benötigen keinen Führerschein. Auszubildende könnten es steuern – und gering qualifizierte Menschen, die heute nur noch schwer den Einstieg in den Arbeitsmarkt finden.

Noch sei es nicht wirklich spruchreif, verrät er, „aber wir arbeiten an einem Projekt zur Wiedereingliederung von Langzeitarbeitslosen mittels Cargo Bike.“

i Weitere Infos unter www.cargo-bike-dortmund.com oder bei J. Röttger (IHK), Tel.: 0231 5417-377.