



Valentin Volkert hat 30 Prozent des Nettopreises als Kaufprämie erhalten, als er sich sein Lastenrad anschaffte.

# Rauf aufs Rad

**Transport** Ein sympathischer Krisengewinner der Corona-Pandemie ist sicherlich das Fahrrad. Der Fahrradhandel kommt kaum hinterher, so riesig ist die Nachfrage. Lastenräder zeigten während des Lockdowns, was sie können, als der Einzelhandel sie nutzte, um die Ware zur Kundschaft zu bringen. Aber auch das Bauhandwerk kann von der umweltschonenden Transportmöglichkeit profitieren und sich für die Anschaffung eine Kaufprämie von Staat, Land oder Kommune sichern.

Angela Trinkert

Lastenräder gehören längst wieder zum Straßenbild. Wurden sie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts von Handwerk, Einzelhandel oder Post viel und vor allem für gewerbliche Zwecke genutzt, dann ab den 1960er-Jahren dank der Massenmotorisierung und entsprechender Verkehrsinfrastruktur von den Straßen verdrängt, erlebt das Transportrad, vor allem das mit einem Elektromotor unterstützte, derzeit eine Renaissance.

Die Vorteile liegen auf der Hand, wie beispielsweise der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) in fünf Punkten zusammenfasst:

- Lastenräder kommen schnell, zuverlässig und direkt ans Ziel.
- Lastenräder sind günstig in Anschaffung und Betrieb.
- Lastenräder fördern Fitness und Zufriedenheit der Belegschaft, zum Fahren ist keine Fahrerlaubnis nötig.

- Lastenräder schaffen eine positive Umweltbilanz.
- Lastenräder sind hervorragende Sympathie- und Werbeträger und gut fürs Image.

### Finanzielle Förderungen sind vielfach möglich

Die Nutzung von Lastenrädern ist vielerorts politisch gewollt, wie diverse Kaufprämien bezeugen. Viele davon unterstützen nur die Anschaffung von Elektro-Lastenrädern, manche aber auch von solchen, die durch reine Muskelkraft angetrieben werden. Arne Behrensens betreibt die herstellerunabhängige Internetseite [cargobike.jetzt](http://cargobike.jetzt), auf der er neben vielen praktischen Tipps und Kaufberatungen einen Überblick über die bundesweiten Kaufprämien gibt: „Besonders attraktiv sind die Prämien der Kommunen. Jedes Unternehmen, das über eine Anschaffung eines Lastenrads nachdenkt, sollte in der Auflistung überprüfen, ob seine Gemeinde oder Stadt dabei ist.“ So möchte beispielsweise die Stadt Köln auch 2020 mit einer finanziellen Unterstützung Anreize für einen emissionsfreien Transport setzen, nachdem mit über 950 Anträgen in 2019 die Erwartungen an den Erfolg der Förderung deutlich übertroffen wurden. Das Gesamtbudget für die Lastenradförderung soll in diesem Jahr 500.000 € betragen. Gefördert werden Investitionen in Lastenfahräder und Gespanne – Lastenräder zuzüglich Anhänger – mit 45 Prozent der Anschaffungskosten, maximal jedoch 2.500 € für Räder und 3.000 € für Gespanne. Aber auch kleinere Städte lassen sich nicht lumpen. Beispielsweise bietet Celle, Niedersachsen, einen Zuschuss von bis zu 500 € pro Fahrzeug oder Freising in Bayern 25 Prozent für private und gewerbliche Cargobikes mit oder ohne Pedelec E-Antrieb und 30 Prozent für Lastenanhänger. „Bei den Fördermöglichkeiten auf Landesebene für Unternehmen stehen Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen ganz weit vorne“, informiert Arne Behrensens. So erhalten Gewerbetreibende aus Baden-Württemberg einen Zuschuss in Höhe von bis zu 3.000 € und in NRW bis zu 3.500 € pro Elektrolastenfahrrad. Die Fördertöpfe der Stadtstaaten Berlin und Hamburg und des Landes Sachsen-Anhalt waren schnell ausgeschöpft und liegen derzeit brach, die drei Bundesländer planen aber neue Förderrunden, die sich auch an gewerblich Nutzende richten sollen.



Die Internetseite [www.cargobikekaufpraemien.jetzt](http://www.cargobikekaufpraemien.jetzt) bietet einen Überblick über Kaufprämien für Lastenräder in Deutschland und Österreich.

Der Bund subventioniert ebenfalls die Anschaffung von Lastenrädern. Im Rahmen der Kleinserien-Richtlinie fördert das Bundesumweltministerium Investitionen in E-Schwerlastenfahräder und Schwerlastenanhänger mit elektrischer Antriebsunterstützung für den fahrradgebundenen Lastenverkehr, die über ein Mindest-Transportvolumen von 1 m<sup>3</sup> und eine Nutzlast von mindestens 150 kg inklusive Gewicht der Fahrenden verfügen. Die Anträge müssen beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) gestellt werden.

### Deutlich schneller unterwegs als mit einem Auto

Valentin Volkert aus Konstanz hat Geld aus einer landesweiten Prämienquelle für die Anschaffung seines Cargobikes erhalten. Der Zimmerer und Bauingenieur, der gemeinsam mit seinem Schwager Stefan Volkert die Zimmerei Vitus Kalocay GmbH in Konstanz vor zwei Jahren übernommen hat, erhielt 30 Prozent des Nettopreises im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität III von der L-Bank Baden-Württemberg, als er sich ein elektrobetriebenes Lastenrad zulegte. „Ich nutze das Fahrrad vor allem, um Baustellen zu besuchen, wenn ich kleinere Reparaturen ausführe oder nur Werkzeug oder kleineres Material transportieren muss“, so Valentin Volkert.

Beim Kauf hat er sich bewusst für ein sogenanntes Long John entschieden, das zwischen Steuerrohr und Vorderrad über eine tief liegende Ladefläche verfügt. „Ich habe an dem Lastenradtest ‚Ich entlaste Städte‘ teilgenommen. Dafür hatte uns das Institut für Verkehrsforschung im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., das mit der Durchführung des Projekts betraut war, ein sehr großes Long John für drei Monate zur Verfügung gestellt. Dieses Rad war mit einer 385-l-Kiste vor dem Lenkrad ausgestattet und ließ eine Nutzlast von 167 kg zu. Das Rad war super, um mal grundsätzlich ein Lastenrad zu testen. Aber die Kiste war viel zu groß für unsere Zwecke, ich habe sie nie voll beladen. Zudem konnte ich das Vorderrad nicht sehen, und das Rad hat einen sehr großen Wendekreis. Bei einem Fahrradgeschäft vor Ort konnte ich tageweise verschiedene andere Grundtypen von Lastenrädern ausprobieren. Ein kleineres Long John mit einer Transportkapazität von etwa 160 l und einer Nutzlast von knapp 150 kg hatte mich direkt begeistert, es lässt sich leicht händeln, man kommt überall mit hin, es hat einen kleinen Wendekreis und fährt sich wie ein normales Fahrrad. Ich bin damit deutlich schneller unterwegs als mit einem Auto. Ich kann einfach auf das Rad springen und losfahren, das Anschnallen, Ausparken etc. fällt weg, ich muss keinen Parkplatz suchen und kann sogar, natürlich schiebend, in die Fußgängerzone mit dem Fahrrad“, erläutert Valentin Volkert seine Kaufentscheidung.



Bild: Los Herrmanns Holzmanufaktur

Die Zimmerei Los Herrmanns in Köln entschied sich für das dreirädrige Modell, das bis zu 190 kg transportieren kann.

### Fahrrad nach der Testphase übernommen

Auch Luis Herrmann, Geschäftsführer der Zimmerei Los Herrmanns Holzmanufaktur in Köln, hat an dem Projekt „Ich entlaste Städte“ teilgenommen: „Von dem Projekt habe ich von unserem Stromanbieter, der selbst auch ein Mietkonzept für Lastenräder in Köln hat, erfahren.

Da ich schon lange mal ein Lastenrad im Betriebsalltag ausprobieren wollte, habe ich mich direkt beworben. Wir sind eine junge Firma, da stellte sich schnell die Frage nach einem nachhaltigen Verkehrskonzept.“ Drei Monate lang probierte Zimmermeister Luis Herrmann ein sogenanntes Trike, ein dreirädriges Lastenrad mit tiefer Ladefläche vorne, aus.

Ein Jahr später konnte er das gleiche Lastenrad sechs Monate lang dank einer Marketingkampagne des Herstellers erneut testfahren. „Dieses Fahrrad haben wir inzwischen übernommen. Eine Förderung haben wir nicht erhalten, weil es ein Gebrauchtfahrzeug war, das wir allerdings zu günstigen Konditionen erhalten haben.

### Praxistipps

## Worauf achten bei der Anschaffung?

Das Fuhrparkteam von „Ich entlaste Städte“ hat sieben Praxistipps für die Beschaffung gewerblicher Lastenräder zusammengestellt. Die Empfehlungen basieren auf den Erfahrungen mit 152 Lastenrädern im Betrieb bei 800 Testenden im Laufe der Testphase von Sommer 2017 bis Ende 2019. Detailliert können die Tipps in einem sechsseitigen Handout unter [www.lastenradtest.de](http://www.lastenradtest.de) oder [www.cargobike.jetzt](http://www.cargobike.jetzt) nachgelesen werden. Sie können Interessierten als Checkliste, nicht aber als Ersatz für eine individuelle Beratung dienen.

1. Den eigenen Transportbedarf analysieren und den passenden Modelltyp identifizieren.
2. Standards und gesetzliche Vorgaben bieten Sicherheit.
3. Lastenräder im gewerblichen Einsatz benötigen besonders belastbare Komponenten.
4. Ladeflächen und Transportaufbauten müssen zum Transportgut passen.
5. Ergonomie und Komfort sind kein Nice-to-have.
6. Ein verlässlicher Servicepartner für Wartung und Reparatur ist viel Wert.
7. Wer dauerhaft sparen will, sollte bei der Beschaffung nicht geizen.

Quelle: [www.lastenradtest.de](http://www.lastenradtest.de)

Als Ergänzung zum Firmenwagen hat es sich auf jeden Fall etabliert. Vor allem nutze ich es, um Termine im innerstädtischen Raum wahrzunehmen, wie Termine bei der Kundschaft, Aufmaßfahrten, kleine bis mittlere Materialbesorgungen, Baustellenfahrten für kleine Projekte oder bereits eingerichtete Baustellen. Entschieden haben wir uns für dieses Modell, da es mit fast 190 kg Zuladung sehr viel transportieren kann und, aufgrund der besonderen Bauart, auch schwer beladen immer noch stabil steht und sich dank des Elektromotors und der Neigungstechnik sehr zügig und wendig fahren lässt. Ich bin sehr begeistert von dem Fahrzeug, vor allem weil es im Privatleben hier in der Stadt ein Auto komplett ersetzt und im Arbeitsleben eine optimale Fuhrparkerweiterung darstellt.

Auch unsere Kundschaft ist fasziniert, wenn wir mit dem Lastenrad ankommen.“

#### Tipps für den Kauf

Aus den Erfahrungen des Projekts „Ich entlaste Städte“ haben die zuständigen Projektpartner für den Fuhrpark sieben Praxistipps erstellt (siehe Kasten Seite 48). Detailliert können die Tipps in einem sechsseitigen Handout unter [cargobike.jetzt](http://cargobike.jetzt) oder [www.lastenradtest.de](http://www.lastenradtest.de) nachgelesen werden. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV) hat die DGUV Information 208-055 „Sicher unterwegs mit dem Transport- und Lastenfahrzeug“ erarbeitet und Ende 2019 veröffentlicht. Die Information gibt Hinweise für die Auswahl, den Einsatz sowie den Umgang mit Transport- und Lastenfahrzeugen und unterstützt bei der Erstellung der Gefährdungsbeurteilung.

Auch diese Broschüre bietet im Anhang eine ausführliche Zusammenstellung, die die Auswahl eines geeigneten Transportfahrads erleichtern soll. Weiterhin finden sich je eine Muster-Betriebsanweisung für den Umgang mit Lastenfahrzeugen und mit Lithium-Akkumulatoren und eine Muster-Gefährdungsbeurteilung „Umgang mit dem Lastenfahrzeug“ im Anhang. Die Broschüre kann unter Publikationen auf [www.dguv.de](http://www.dguv.de) kostenfrei heruntergeladen oder gegen eine Gebühr bestellt werden. ■

## Literatur

### Neuaufgabe Holzrahmenbau

Das Buch „Holzrahmenbau“ hat sich in nunmehr fast 30 Jahren als Standardwerk etabliert und ist aus der Zimmerei oder dem Holzbauplanungsbetrieb nicht mehr wegzudenken. Dabei sind es besonders die umfangreichen Ausführungen zu Bauprodukten, die Vorbemessungstabellen und natürlich die einzigartigen Detailzeichnungen, die das Buch zu einem nahezu unverzichtbaren Arbeitsmittel im Holzbau machen. Die 6. aktualisierte Auflage ist ab Oktober 2020 erhältlich. Die Inhalte wurden grundlegend überarbeitet und an den aktuellen Stand der Technik und an zeitgemäße Regelungen und Bauausführungen angepasst.

- Holzrahmenbau
- 6. Auflage 2020
- Bruderverlag Albert Bruder GmbH & Co. KG
- 20,8 × 29,6 cm. Gebunden. 500 Seiten.
- ISBN 978-3-87104-263-8,
- 129,- Euro.
- Lieferbar ab Oktober 2020.
- Kundenservice:  
65341 Eltville  
Telefon: 06123 9238-258  
Telefax: 06123 9238-244  
[rudolf-mueller@vuservice.de](mailto:rudolf-mueller@vuservice.de)

[www.baufachmedien.de](http://www.baufachmedien.de)

