# 2017/14 Thema

https://jungle.world/artikel/2017/14/auf-dicke-wade-machen

**Cargo-Bikes erobern die Städte**

# Auf dicke Wade machen

Von **Carl Melchers**

**Wer denkt, Lastenräder seien etwas für Ökoeltern und E-Bikes etwas für Rentner, ist nicht auf dem Laufenden. Der Einsatz von Lastenrädern gilt als zukunftsweisend, besonders in der Logistikbranche. Doch gerade dort sind die Arbeitsbedingungen häufig prekär.**

»Cargo go! Go! Go!« schallt es aus der Box an der Startlinie. Fünf behelmte Männer sprinten los. Sie hechten auf die bereitstehenden Lastenfahrräder und treten wie die Irren in die Pedale. Nach der ersten Runde – etwa 150 Metern – müssen sie Ladung aufnehmen: Eine leere Biobierkiste. Noch zwei weitere Runden und der Sieger des Cargo-Bike-Rennens auf der Fahrradmesse »Velo« im Internationalen Congress Centrum-Berlin (ICC) ist entschieden.

Turniersieger Sebastian verkörpert den typischen Stil der Fahrradkuriere: Durchtrainierter Körper, abgeschnittene US-Army-Tarnhose, schwarzes T-Shirt mit weißem Aufdruck und ein buschiger, mit zwei dicken grauen Strähnen durchzogener Ziegenbart. Wie die meisten, die es in die letzte Runde geschafft haben, fährt er ein schnittiges Zweirad-Lastenrad vom Typ »Bullitt« der Firma Larry vs Harry aus Dänemark. Sebastians Bullitt ist schwarz und mit Stickern von Crust-Punk-Bands übersäht.

> Soziale Probleme sieht Behrensen vor allem bei den Arbeitsbedingungen der neuen abgasfreien Logistikunternehmen.

»Lastenrad« – das klingt ausgesprochen ungeil. Eben nach Last. Nach Ökomüttern, die sich mit dem sperrigen Ungetümen abstrampeln, halb Fahrrad, halb Seemannskiste, und ihre plärrenden Kinder in die Müsli-Kita transportieren. Im Schneckentempo vor sich hinzuckelnd blockieren sie ständig den Leuten, die es gerade besonders eilig haben, die Radwege. Unter Lastenradkennern spricht man deshalb auch lieber von »Cargo-Bikes«. Cargo, wie in »schwitzende Jungs bei harter Arbeit«. Oder auch Mädchen. Beim Cargo-Bike-Rennen sind allerdings alle Frauen schon in der ersten Runde rausgeflogen.

Dabei hat eine Frau Pionierarbeit in der deutschen Cargo-Bike-Szene geleistet, Gaya Schütze vom Verbund selbstverwalteter Fahrradläden. Sie arbeitet im selbstverwalteten Fahrradladen im Berliner Mehringhof. Vor »etwa 15 Jahren« habe sie begonnen, Lastenräder der Marke »Christiania« zu importieren, benannt nach dem autonomen Stadtviertel in Kopenhagen, wo 1982 der Lastenradtrend seinen Anfang nahm. Weil in Christiania das Autofahren nicht erlaubt war, habe der Firmenbegründer »etwas gebraucht, um seine Kinder schneller zur Schule zu bringen«. Das Projekt verwandelte sich in einen Familienbetrieb. Inzwischen werden Christiania-Bikes in die ganze Welt exportiert. Schütze macht den Vertrieb für Deutschland. Die Christiania-Räder mit ihrem würfelförmigen Ökobrutkasten-Aufsatz haben allerdings eine Menge Konkurrenz bekommen. Zum Beispiel von der US-Firma Yuba, die mit einem knallgelben Rad auf der Messe vertreten ist. Vertreiber Kai Dreher nennt es die »Vespa unter den E-Bikes«, wegen der länglichen Tragefläche hinter dem Sattel inklusive Soziussitz und Vespa-typischer Fußablage für Beifahrende. Beim Fahren schnurrt der elektrische Antriebsverstärker wie ein zufriedenes Kätzchen. Man möchte gleich mit einem romantischen Date ins Frühjahr davonbrausen. Kleiner Wermutstropfen: Mit knapp 4 000 Euro Neupreis ist das Cargo-Bike nicht ganz billig.

»Bullitt hat alles verändert – und seit es Bullitt gibt, ist Bullitt die Messlatte, an der sich alle Cargo-Bikes messen«, sagt Frank Patitz aus Leipzig, auch bekannt als DJ Fat Frank oder Mr. Pumpkanne. Von einem selbstgebauten Lastenrad aus betreibt er ein fahrendes Soundsystem mit zwei Plattentellern, das nun in der Messehalle 13 des ICC gastiert. Die schnittigen Bullitts hätten, so Patitz, gezeigt, dass Lastenräder auch sportlich sein können. Seit es elektromotorunterstützten Pedalantrieb gibt, ist nämlich auch Schluss mit dem schweißtreibenden Abstrampeln beim Lastenradfahren. So einen Antrieb hat zwar noch lange nicht jedes Lastenbike, aber gerade im kommerziellen Gebrauch liegt er voll im Trend. Patitz zeigt auf den Stand der Berliner Firma Velogista. Die von ihr eingesetzten E-Lastenräder sehen aus wie kleine Lastwagen mit einem Fahrrad vorne statt einer Fahrerkabine. Bis zu 250 Kilogramm können sie transportieren. Selbstverständlich mit elektrischem Motor.

»Ohne E-Motor ist es schon ganz schön anstrengend«, sagt Oliver auf die Frage, was passiert, wenn mal der Akku leer geht. Das käme aber sehr selten vor. Der Geographiestudent arbeitet als Fahrer bei Velogista und ist sehr zufrieden mit seinem Job. Velogista operiert aus der Kreuzberger Adalbertstraße und einem weiteren »Hub« im Nordwesten der Stadt. Die Ware wird mit dem LKW zum Hub gebracht, umgeladen auf die kleine Flotte von acht Lastenrädern und an die Endkunden ausgeliefert, zum Beispiel einen Blumenhändler – in der Logistikbranche die sogenannte »letzte Meile«, für die der Einsatz von Cargo-Bikes als besonders zukunftsträchtig gilt. Die Einrichtung weiterer Hubs sei geplant. Der Betrieb gibt sich sozial: es gibt keine Scheinselbstständigen, nur Festangestellte. Auch die Kundenzufriedenheit sei extrem hoch – und deutlich höher als bei großen Logistikunternehmen wie DHL. Verkehrsunfälle? Bisher hat Oliver von keinem gehört. Und bei schlechtem Wetter? Zieht man sich warm an.
An den Möglichkeiten, die E-Lastenräder in der Logistikbranche bieten, zeigt sich auch die Berliner Senatsverwaltung äußerst interessiert. Der Staatssekretär für Verkehr, Jens-Holger Kirchner, der ebenfalls an der Velo teilnimmt, habe diesbezüglich große Pläne,

flüstert Arne Behrensen von »cargobike.jetzt« der Presse zu: die Cargo-Tram. Kirchner prüfe das Berliner Trambahnsystem für den Gütrtransport. Waren sollen statt mit dem LKW auf eigens dafür eingesetzten Tramzügen in die Stadt gefahren werden, wo sie wieder entladen und in Cargo-Bikes umgeladen werden können. Dadurch würden Umwelt und Verkehr enorm entlastet.

Behrensen ist ein Politstratege der Cargo-Bike-Szene. Auf seinem Blog berichtet er regelmäßig über Neuigkeiten aus der Welt der Lastenräder und wirbt für einen sozial gerechten und umweltfreundlichen verkehrspolitischen Wandel. Deutschland befinde sich diesbezüglich in einem Zustand der »nachholenden Entwicklung« verglichen mit den Niederlanden oder Dänemark. Im Fachgespräch auf der Velo-Messe spricht Behrensen über die Frage der fehlenden Parkplätze für Privatnutzer und über das Risiko von Diebstählen. Wer 2 000 bis 3 000 Euro ausgibt – ab dem Preis bekomme man ein »vernünftiges« E-Cargo-Bike –, der möchte es natürlich auch nicht ohne wirksamen Schutz auf der Straße stehen lassen. Hier sieht Behrensen ein Anschaffungshindernis, gerade in einer Stadt wie Berlin, wo weder der verwahrlosteste Drahtesel noch das teuerste Schloss gegen Diebstahl feien. Das Argument, Cargo-Bikes, insbesondere E-Cargo-Bikes, seien angesichts der vergleichsweise hohen Anschaffungskosten ohnehin in erster Linie ein Spielzeug für Besserverdienende, eine Art SUV der Ökoszene, lässt Behrensen nicht gelten. Denn Cargo-Bikes ersetzen im Stadtverkehr Autos und diese seien schließlich inklusive laufender Kosten deutlich teurer. Trotzdem brauche es dringend günstigere Cargo-Bikes. Die Bedingungen für das Radfahren will Behrensen deutlich verbessern, und zwar auf Kosten des Autoverkehrs. Ein Prämiensystem für die Anschaffung von E-Bikes hält er vor allem wegen des Werbeeffekts für sinnvoll. Interessenvertreter der Fahrradhersteller fordern eine solche Förderung analog zur staatlichen Förderung beim Kauf von Elektroautos.

Soziale Probleme sieht Behrensen vor allem bei den Arbeitsbedingungen der neuen abgasfreien Logistikunternehmen. Jakob ist Lastenradhändler in Berlin-Friedrichshain und Mitglied der anarcho-syndikalistischen Gewerkschaft FAU. Er arbeitet an zwei Tagen der Woche als Cargo-Bike-Kurier für eine Zustellfirma im Auftrag von Amazon. Sie gilt als vergleichsweise fair und stellt ihre Mitarbeiter fest an. Jakob hat vorher bereits für andere Firmen als Kurier gearbeitet – eine Welt der Subunternehmen und der diesen wiederum zuarbeitenden Sub-Subunternehmen. Am schlimmsten gehe es aber bei den Lieferdiensten Foodora und Deliveroo zu. »Die Mitarbeiter bekommen von denen eine bunte Weste und die Lieferbox, das war’s«, sagt Jakob. Das Fahrrad stellen die Lieferanten selbst. Cargo-Bikes würden deshalb selten eingesetzt, obwohl es durchaus sinnvoll wäre. Die zumeist jungen Beschäftigten kämen häufig über einen bestimmten urbanen Lifestyle zum Job und würden »ihre Rechte einfach nicht kennen«, erzählt Jakob. Die Bedingungen in der Branche sind nach wie vor besonders prekär.
Doch wie immer ist die Innovation nicht schuld an der Misere. Vor nicht allzu langer Zeit hat die Technik die menschliche Muskelkraft weitgehend ersetzt und deren wirtschaftlichen Wert verringert. Heute wird Muskelkraft wieder verkauft. Nicht besonders gewinnbringend, aber dafür mit Style und dicken Waden.

© Jungle World Verlags GmbH