Lastenräder schwer im Kommen

Nach dem Car-Sharing kommt das Cargobike-Sharing: In Berlin arbeitet seit einem Jahr ein kommerzieller Anbieter, bei dem man per App ein Lastenfahrrad in der Nähe holen und am Ziel wieder abstellen kann

Aus Berlin **Claudius Prößer**

Wo ist denn hier jetzt der QR-Code? Kurzzeitig droht der Selbstversuch im Lastenrad-Sharing an einem Straßenrand in Berlin-Friedrichshain daran zu scheitern, dass der Autor das Pixel-Quadrat nicht finden kann. Dabei muss er es doch laut der App des Anbieters Avocargo scannen, um die Miete zu starten. Zum Glück wird er dann doch noch fündig: Der Code hat sich unter dem oberen Rand der königsblauen Plane versteckt, die den Transportkasten des Dreirads vor Regen schützt.

Trike wird dieses Cargobike-Modell – hinten ein Rad, vorne zwei und zwischen ihnen eine Transportbox – auch genannt. Es ist dieselbe Bauart wie die des Klassikers von Christiania, nur dass die dänische Firma keine Lenker, sondern durchgehende Bügel verbaut. Es gibt auch andere, mittlerweile weit verbreitete Typen, vor allem die schnittigen zweirädrigen Long Johns, es gibt Lastenräder mit und ohne elektrische Unterstützung, aber dazu später mehr.

Während sich Autos, Fahrräder, E-Mopeds und Scooter schon länger auf dem Sharing-Markt der Hauptstadt tummeln, ist mit Avocargo erst im März 2021 ein kommerzieller Anbieter von Lastenrädern (oder: Cargobikes) eingestiegen. Bislang beschränkt auf einen recht überschaubaren Geschäftsbereich in den Berliner Stadtteilen Prenzlauer Berg und Friedrichshain, plant das Start-up schon seine Expansion in andere Teile der Hauptstadt.

Die derzeit 110 E-Räder werden nach dem „Free-Floating"-Prinzip angeboten, sprich: Man holt sie sich dort, wo sie gerade stehen, und kann sie nach der Nutzung anderswo zurücklassen. Cargobike-Sharing sei „die wahre Revolution der Mobilität", schreibt Avocargo-Geschäftsführer Matti Schurr im Unternehmensblog. Im taz-Gespräch erklärt er, was er damit meint: Es gebe schon viele Alternativen, eine Person von A nach B zu bringen, so Schurr, lange gefehlt habe aber ein Mietangebot „mit der Bandbreite, die ein Auto ermöglicht": nämlich einen größeren Einkauf, ein Kind oder den Hund zu transportieren – ohne ein Auto zu sein.

Sich ein Lastenrad zu kaufen komme für viele Menschen nicht in Frage, sagt Schurr. Die Fahrzeuge seien recht teuer, gleichzeitig sei es oft nicht leicht, einen sicheren und leicht zugänglichen Abstellplatz dafür zu finden. „Ein Fixie trage ich locker in den zweiten Stock, das geht mit einem Cargobike nicht." Die Avocargo-Lösung: ein Lastenrad, wenn man's grade braucht, oder – im Start-up-Sprech – für den „temporären Use Case".

Siebenstellige Summe zum Anfangen

Dass das eine gute Idee ist, finden offenbar auch InvestorInnen: Bei einer Vorab-Finanzierungs-Runde im November konnte Avocargo eine siebenstellige Summe einstreichen. Einer der Geldgeber ist EIT Inno Energy, ein europäischer Investor in Klimatechnologien. Dessen deutscher Geschäftsführer Christian Müller glaubt, dass elektrische Lastenräder „künftig eine tragende Rolle in unserem städtischen Transportmix spielen: sie fahren emissionsfrei, sparen Platz, sind kostengünstig und für eine große Bandbreite an Einsatzmöglichkeiten geradezu prädestiniert."

In 130 Kommunen gibt es bereits Sharing-Angebote für Lastenräder. Im Sommer ist mit „Cargo Bike Sharing Europe" eine Konferenz in Köln geplant, bei der sich Städte und Anbieter austauschen können. Organisiert hat das Treffen der Lastenrad-Netzwerker Arne Behrensen, der auf seinem Portal „cargobike.jetzt" schon länger für das Verkehrsmittel trommelt.

„Die Zeit ist reif", findet Behrensen. Köln sei der perfekte Ort für das Treffen, schon weil dort 2013 mit „Kasimir – Dein Lastenrad" eine der ersten Gratis-Sharing-Initiativen entstanden sei. Heute gebe es eine ganze Freie-Lastenrad-Bewegung mit bundesweit mehr als 100 Initiativen.

Eine davon sitzt in Berlin: Die „fLotte – Freie Lastenräder für Berlin" ist unter dem Dach des Fahrradclubs ADFC organisiert und stellt der Allgemeinheit derzeit 190 Cargobikes zur Verfügung – kostenlos oder gegen eine Spende. Die Unterschiede zum Avocargo-Prinzip fallen ins Auge: Es gibt keine App, nur eine Website, auf der man sich anmelden, ein Bike suchen und reservieren kann, und zwar für jeweils einen ganzen Tag. Die Räder stehen auch nicht am Straßenrand, sondern werden von unterschiedlichen Einrichtungen „betreut", sei es ein Café, ein Bioladen oder ein Quartiersmanagement-Büro. Dort holt man sie ab, unterschreibt einen Vertrag auf Papier und bringt sie auch wieder zurück.

Die Finanzierung der „fLotte" läuft über zwei Schienen: Rund 100 Räder wurden über das Programm „fLotte kommunal" aus Mitteln der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz angeschafft – mit der Vorgabe, die Standorte einigermaßen gleichmäßig über alle Bezirke zu verteilen. Die übrigen kaufen Sponsoren, bei denen es sich um lastenradbegeisterte Privatpersonen, aber auch Wohnungsgesellschaften oder sogar den Stromkonzern Vattenfall handeln kann. Die Wartung obliegt einigen wenigen hauptamtlichen und vielen ehrenamtlichen MitarbeiterInnen. Sie übernehmen Patenschaften für die Räder, die alle individuelle Namen wie „Lars", „Pascale", „Rosinante" oder „Yalla-Bike" tragen.

> **Es gibt zwar schon einige Lastenrad-Parkplätze, man kann sie aber immer noch an ein paar Händen abzählen**

Dass die Ausleihe nur tageweise möglich ist, wundere manche NutzerInnen, sagt Thomas Büermann, einer der Initiatoren, die die „fLotte" 2017 mit fünf Rädern gestartet haben. „Die schreiben uns dann: Ich brauchte das Rad nur zwei Stunden, ist doch schade, dass es jetzt niemand anderem zur Verfügung steht." Büermann kann das absolut nachvollziehen – aber auch wenn ein kleinteiligeres Management mittlerweile technisch möglich sei, wolle die Initiative die Standorte nicht überfordern. Schließlich wickeln die die Formalitäten freiwillig neben ihrem eigentlichen Betrieb ab.

Elektrisch ist nicht immer besser

Elektrische Cargobikes machen übrigens nur rund zehn Prozent der „fLotte" aus: „Die Kosten sind deutlich höher und sie haben einen deutlich höheren Reparaturbedarf", erklärt Büermann, es komme aber noch etwas hinzu: „Viele unserer Nutzer haben keine Lastenraderfahrung. Wenn die sich draufsetzen, schießen die oft mit einer Geschwindigkeit los, die sie nicht beherrschen, und dann kann es gefährlich werden."

Im Selbstversuch mit dem elektrischen Avocargo-Bike bestätigt sich das. Das Rad ist in einem technisch einwandfreien Zustand, aber auch der Autor hat noch nie auf einem E-Trike gesessen, und das Fahrverhalten weicht von einem gewöhnlichen Fahrrad deutlich ab, gerade was die Balance angeht. Gleich an der ersten Ecke gerät es auf dem holprigen Kopfsteinpflaster in eine gefährliche Schräglage und der erschrockene Fahrer muss abspringen, um ein Umkippen zu vermeiden. Gut, dass sich nichts Zerbrechliches in der Box befand – oder gar ein Kind.

Avocargo weist auf dieses Risiko hin: „Insbesondere in Kurven solltest Du darauf achten, langsam zu fahren", heißt es auf der Website. „Nimm Dir für Deine erste Fahrt ein wenig mehr Zeit, um Dich an das neue Fahrgefühl zu gewöhnen, und fahre stets vorsichtig." Auch bei der Probefahrt tritt bald Gewöhnung ein – bis eines der vorderen Räder auf der Kopernikusstraße in Friedrichshain kurz in eine Straßenbahnschiene gerät, was das Gefährt ins Schlingern bringt. Noch etwas gelernt: Trams und Trikes vertragen sich nicht gut. Bei insgesamt drei seitlich versetzten Rädern ist die Chance deutlich hö-