Leben und Tod gehören in die Öffentlichkeit, findet Fahrradentwickler Michael Olsen Foto: Jörg Nielsen/epd

UPS und Amazon springen auf den Trend von E-Bike-Transportern auf Foto: Hans-Jürgen Serwe/imago

illabfuhr, gen

dere Städte verkauft, sagt Albrecht. Das sei auch über den Radlogistikverband Deutschland passiert, den er mitgründete.

Autolose Dienste gibt es überall: In Hamburg liefert Kiez Bringer rund um Altona und St. Pauli in Kooperation mit Einzelhandelsgeschäften alles, was ins Bike passt: Lebensmittel, Bücher, Büro- und Hygienebedarf, Geschenke. Die Firma Vemo deckt Köln und Bonn ab, auch mit „First & Second Mile Delivery“: Lasten bei verschiedenen Kunden abholen und sie für den späteren überregionalen Versand zusammenstellen. Darüber hinaus berät Vemo lokale Unternehmen, eine eigene emissionsfreie Logistik aufzubauen.

Und besonders in Berlin und München dürfte mancher Radkurier schon hindernisfrei ans Ziel gekommen sein, während die dieselnde Konkurrenz von der Letzten Generation nachhaltig ausgebremst wurde. Oder Oldenburg. Da entwickelt Michael Olsen sehr besondere Gefährte, etwa sein fröhlich bunt verziertes E-Hochzeitsrad, mit dem er frisch Vermählte vom Standesamt ins Eheglück strampelt. Noch aufsehenerregender ist Olsens 3,5 Meter langes Spezialrad für Särge. Ein halbes Dutzend Überführungen hat er schon gemacht. Statt Versteckspiel im blickdichten Leichenwagen will Olsen „die Themen Leben und Tod in die Öffentlichkeit zurückholen“. Und nebenbei „das Radfahren in Ballungsräumen als Selbstverständlichkeit wieder mehr ins Bewusstsein bringen“.

Olsen erzählt von einer Überführung nebenan in Leer. Mit gut 30 Trauergästen, die zu Fuß hinterher kamen, sei das „wie eine Prozession gewesen“. Gut sichtbar ging es über den Deich, sechs Kilometer Weg. „Als einige nicht mehr konnten, Kinder vor allem, haben die sich halt auf den Sarg gesetzt.“ Eine Passantin habe das mit offenem Mund verfolgt – und sei danach zur Trauerfeier gekommen: „So toll, wie Sie das machen, hat sie gesagt, wie früher, alles ganz offen.“

Olsen arbeitet mit der Bestatterin Ellen Matzdorf zusammen. Die sagt, eine Überführung per Rad sei „alles andere als pietätlos“. Pietätlos sei eher, „einen passionierten Radfahrer in der Fahrradstadt Oldenburg mit dem Auto auf den letzten Weg zu schicken“.

Nicht um den letzten Weg, sondern um die sogenannte „letzte Meile“ geht es bei großen Paketzustellern wie DHL, die exzessiv wachsende Amazon-Flotte oder UPS mit jährlich über 4 Milliarden Sendungen. Täglich gondeln sie mit Hunderten Paketen in Hunderten Lkws kreuz und quer durch Hunderte Städte. Eine Alternative sind Mikrodepots: Alles wird bis in die Stadt per Großraumfahrzeug gebracht, dann umgeladen auf dezentrale Endlieferung. Die „letzte Meile“ wird dann per flexiblem Lastenrad erledigt, das innerstädtisch schneller unterwegs ist und den Zeitverlust der Umladung wieder ausgleicht. Immerhin jedes dritte Paket, schätzen ForscherInnen, ließe sich so per Bike ausliefern.

In Aachen ist UPS seit 2021 mit vier Cargobikes unterwegs. „Ich liebe das Ding“, sagt ein Zusteller, „das klappt prima.“ Das klobige dreirädrige Ding heißt Bring, hat 1,5 Kubikmeter Ladevolumen für bis zu 250 Kilogramm Gewicht und 50 Kilometer Reichweite. Es ist sogar überdacht.

UPS-Sprecher Holger Ostwald erzählt, seine Firma habe 2012, „also lange vor Dieselgate“, erstmals in Hamburg mit einem innerstädtischen Mikrodepot die autolose Zustellung getestet. Mit Erfolg: Heute sei man in über 30 Städten unterwegs, auch in Belgien, Frankreich oder Irland. „München hat allein 30 solcher Fahrzeuge, die zwei Drittel der Stadt abdecken.“ Man experimentiere ständig mit neuen, leistungsstärkeren Cargocruisern, um mehr Lkws zu ersetzen. Die leider oft auch auf Radwegen parken, oder, Herr Ostwald? „Das sollen die nicht, da wollen wir ja fahren.“

Aachen ist durch den Erfindergeist an der Hochschule ohnehin ein Dorado für fortschrittliche Mobilität: Ein Spin-off der RWTH ist das elektrische Kleinauto e.Go, ein anderes der Transporter Streetscooter. Die Post hat bundesweit 20.000 davon in ihrer Flotte, bis 2025 sollen es 35.000 sein. Freilich ist die Antriebsart eines Autos dem Verkehrskollaps egal. E-Autos stehen genauso im Weg.

Anders der Aachener Ducktrain, der kurz vor der Serienreife steht. Das Prinzip ist der Entenfamilie abgeguckt: Dem vorwegfahrenden Fahrrad oder Fußgänger folgen, elektronisch gesteuert, automatisch bis zu fünf rollende Paketcontainer, die Küken eben, rund 2 Meter hoch und lang, mit jeweils 300 Kilo Ladegewicht. Ducktrain-Mitgründer Dr. Kai Kreisköther, 37, will „die Lücke zwischen Lastenrad und Van füllen“. Der Entenvater ist überzeugt, dass „schon 2030 die meisten City-Bereiche in Deutschland für Pkws und Lkws gesperrt sein werden“. Enten, watschelt los.

„Warum sollte ich in der Stadt das unflexible Auto nehmen?“

Karin Oberschelp, Tischlermeisterin

Schon heute treten auch HandwerkerInnen die Pedale, etwa der Aachener Malermeister Holger Frambach. Seit 2018 macht er innerstädtische KundInnenbesuche mit seinem weißen Cargobike, „mein Dienstmobil“. In den großen, schick designten Transportkoffer zwischen Lenker und Vorderrad passen 150 Kilo Nutzlast, Farbeimer und Werkzeug, sogar Klappleitern. Anfahrtspauschalen werden nicht erhoben. Manche Kollegen „rümpfen immer noch die Nase“, erzählt Frambach, „aber Kunden finden das durchweg toll“. Einen Nachahmer vor Ort hat er auch schon: eine Trockenbaufirma.

Da ist auch die Aachener Tischlermeisterin Karin Oberschelp mit ihrer Firma upwood. „Warum sollte ich in der Stadt das unflexible Auto nehmen?“, fragt sie. „Für kleine Montagen, für Fensterwartungen oder auch Kundenbesuche mit Mustern“ ist die 64-Jährige auf drei Rädern unterwegs. Sie fährt ein Christiania Bike aus Kopenhagen mit geräumiger hellblauer Transportbox. „Da gehen Werkzeugkisten rein, Schienen, sogar eine Kreissäge. In Dänemark fährt überall die Post mit dem Modell.“ In Deutschland sei das seltene Stück „ein Eyecatcher“, sagt sie und weiß, dass sie mit ihrem Transporter vor allem Kinder sehr enttäuschen kann: „Viele denken erst, da kommt ein Eiswagen.“

Der Radlogistikverband Deutschland meldet für 2021 ein Plus von 33 Prozent bei den gewerblich verkauften Lastenrädern und 58 Prozent Umsatzwachstum für Lieferdienste per Rad. Allerdings: Wenn kreative Köpfe wie von CLAC oder Ducktrain auf die bewegungsarmen, städtisch Bediensteten trifft, prallen Welten aufeinander. Entenmann Kai Kreisköther sagt über den langsamen Umgang von Verwaltungen mit tatendurstigen Start-up-Menschen wie ihm: „Man muss schon eine mentale Sportlichkeit mitbringen, und eine emotionale auch, um mit dem Frust zwischendurch umgehen zu können.“

„Nachhaltiges Denken in der Verwaltung funktioniert nicht“, sagt Jörg Albrecht. „Meine Erfahrung: Vorgetäuschte Unterstützung ist das wirksamste Mittel zur Verhinderung. Das sieht man auch beim Radentscheid, der nicht vorankommt, weil für jeden Kantstein ein Gutachten und für jeden Meter Radweg eine Bürgerbefragung gemacht wird. Neue Initiativen werden immer eingekuschelt durch gutes Zureden“, schimpft er. CLAC musste der Stadt sogar Lärmemissionsgutachten für seine Lastenräder vorlegen; nervig, zeitaufwändig, kostenpflichtig. Gleichzeitig verpesten die Lkws Tag um Tag die Städte, parken rücksichtslos und kaum sanktioniert in der zweiten Reihe, auf Fuß- und Radwegen.

Jörg Albrecht weiß vom Selbsttest einer der großen Paketdienste: „Die sind den eigenen Lkws mal hinterher gefahren.“ Ergebnis: 80 Prozent der Zustellungen gingen etwa mit Nichteinhaltung von Verkehrsregeln ordnungswidrig vonstatten.

Natürlich, verglichen mit den Blechbüchsenarmeen machen Fahrrad-Zusteller bislang nur einen kleinen Teil aus. Aber jeder einzelne Radkurier spart ein Auto und nährt dadurch die Aussicht auf eine lebendige und sinnlichere Stadt. Und eigentlich müssten doch auch Autofahrende sich darüber freuen: So werden ihre Fahrspuren leerer und freie Parkplätze häufiger.

Lastenräder im Überblick

Wie viele gibt es?
Seit 2018 wurden in Deutschland 500.000 Lastenräder verkauft, meistens mit E-Antrieb. Der eignet sich für besonders schwere Lasten und lange Fahrten außerhalb der Stadt.
Wie viel passt da rein?
Es gibt unterschiedliche Modelle. Ein „Long Tail“, der meist eine offene Ladefläche hat, kann bis zu rund 100 kg fassen. Schwerlastenräder schaffen das Doppelte.
Wie oft werden sie genutzt?
Eine Studie des Instituts für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt (DLR) zeigt: In drei Monaten legten Lastenräder von Betrieben rund 300.000 Kilometer zurück. Bei rund zwei Dritteln der Fahrten ersetzte das Rad ein Auto oder einen Lieferwagen. *(nen)*

In der wochentaz von morgen

Morgen am Kiosk oder in Ihrem Briefkasten • **taz.de/wochentaz**

Sein Name ist Scholz, Olaf Scholz: Porträt des Mannes, der seit einem Jahr regiert
Kinder haben kleine Hände: Ein Gespräch mit Liedermacherin Bettina Wegner
Bioklasse ~~statt~~ mit Masse: Wie Kommunen zum deutschen Klimaschutz beitragen
Sklaverei made in Germany: Reportage aus einem Wohnheim für Bauarbeiter