

Leicht unter Strom

Während Elektroautos nicht in Fahrt kommen, boomen E-Bikes. Damit wird auch das Lastenrad zum ernsthaften Geschäftsmodell für innerstädtische Verteilung. Wir haben uns auf der Sportmesse Ispo Bike in München und bei einem Kurierdienst in Berlin umgesehen.

Bei den Fahrrädern ist die Elektrifizierung viel weiter fortgeschritten als bei den Vans

Zwei Promille – die Zahl ist vernichtend: So groß ist bisher der Anteil der Elektroautos an der Summe der gesamt zugelassenen Fahrzeuge. In absoluten Zahlen: 515 Stück. Damit lässt sich kein Staat machen, geschweige denn eine automobiler Revolution. Dafür nimmt das Thema Elektrifizierung jetzt auf einem anderen, nüchtern betrachtet viel plausibleren Weg an Fahrt auf: Mit dem Boom der Elektro-Fahrräder und der rasanten Entwicklung der Technologie wird plötzlich das Lastenrad zur Alternative. 1,3 Millionen E-Bikes sind mittlerweile auf deutschen Straßen unterwegs. 2012 legten die Verkaufszahlen um sagenhafte 15 Prozent zu. Während man den Boom der E-Bikes/Pedelecs zur reinen Personenbeförderung kritisch sehen kann, macht die E-Unterstützung beim Transport von

Fracht zweifellos Sinn. Hunderte Kilo Pakete aus Beinkraft in Fahrt zu bringen, ist ein Fall für Leistungssportler. Elektrisch unterstützt sieht das schon anders aus, wie uns auch Lastenradpionier und Kurierunternehmer Dirk Brauer, Projektleiter Cargobikes von der Messenger GmbH aus Berlin-Mitte, erzählt. „Bisher waren die Lastenradfahrer wirklich auch physisch sehr ambitionierte Überzeugungstäter, der Radius der Anwendung entsprechend klein. Mit Elektrounterstützung schicken wir unsere I-Bullitts jetzt kreuz und quer durch Berlin“.

Der Lieferradius steigt massiv
Der Handlungsradius sei nicht mehr so weit von dem der Transporter entfernt, die die Firma ebenfalls einsetzt. „Allerdings braucht es einen ganz anderen Typus von



Pilotprojekt in Dortmund: Der 25 km/h schnelle Cargo Cruiser machte 2012 einen guten Job für UPS

Unternehmer“, erzählt Brauer und fügt süffisant lächelnd an: „Auf dem E-Lastenrad hast Du kein Radio, keine Klima, Du wirst nass, es ist kalt. Unsere Autokuriere lümmeln da bequem im warmen Fahrzeug und drücken locker aufs Gaspedal.“ Dafür könne man als Lastenradkurier unter Umständen deutlich besser verdienen: Die Anschaffungs- und Unterhaltskosten machen beim E-Lastenrad den Bruchteil eines verbrennungsmotorisch betriebenen Fahrzeugs aus. Die Technologie gilt als ausgereift und solide, in die Werkstatt müssen die E-Bikes seltener als ihre dieselpendenden „Kollegen“. Klar, die Ansage des vom Bundesumweltministerium geförderten und vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrtforschung (DLR) analytisch begleiteten Projekts „Ich ersetze ein Auto“ (www.ich-ersetze-ein-auto.de), die auf Brauers I-Bullitt des Glashüttener Herstellers Urban-E prangt, ist sehr mutig. „Aber wir stellen tatsächlich fest: Zwei Drittel der in

unserem Geschäft anfallenden, innerstädtischen Frachtaufträge ließen sich mit dem Lastenrad bewältigen.“ Mit der „Bento-Box“, die im Prinzip die DHL-Packstation-Idee kopiert, könnte das Lastenrad in der Feinverteilung dann einen Transporter ersetzen: Dabei befüllen größere, klassische Transporter eine zentral im Zustellgebiet aufgestellte Box, von der aus die Feinverteilung per E-Lastenrad erfolgt. Um 85 Prozent habe man die Autofahrten im Zielgebiet reduzieren können und läge nahe Null bei den Abgasemissionen, schwärmt Messenger-Geschäftsführer Achim Beier über das Projekt. Die „Bento-Box“ testeten die Messengers im Rahmen eines zweimonatigen EU-Projekts City-Log 2012.

Große Vorteile beim Parken
So ein Projekt ragt wie ein Leuchtturm heraus aus der Masse der noch immer per klassischem Diesel-Transporter zugestellten Päckchen. „Dicke Bretter“ müsse man



„Da muss man dicke Bretter bohren, weil da noch eine gewaltige Mauer in den Köpfen ist“

JOSEPH SEYBOLD, IHK München, Referent Stadtverkehr und Verkehrslogistik

da bohren, bestätigt auf der Münchner Messe Ispo Bike Joseph Seybold, der bei der IHK München und Oberbayern Gewerbetreibende von den Vorteilen des E-Lastenrads zu überzeugen versucht. „Wir müssen da was tun. Kleinteiligkeit der Sendungen, immer mehr Verkehr in den Städten bei immer strengeren Emissionsnormen, Durchfahrtsbeschränkungen – das Lastenrad wäre da eine überaus plausible Lösung“, ist er überzeugt. Daran glauben auch die Vertreter des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD), die neben den ökologischen auch die ökonomischen Aspekte in den Vordergrund stellen. „Der Unternehmer kann mit dem E-Lastenrad vor allem in Innenstädten Zeit und Geld sparen“, beschreibt Arne Behrens die Vorteile. Dabei bezieht er sich vor allem darauf, dass man mit Lastenrädern fast überall durchkommt und praktisch keine Parkprobleme hat. Er ist beim VCD für das jüngst gelaunchte Projekt „Ich fahr' Lastenrad“ zuständig,



Go for it: Auch der „rote“ Kurierdienst experimentiert seit Kurzem mit einem E-Lastenrad – hier Urban-E-Geschäftsführer Frank Müller auf dem I-Bullitt

VR/Johannes Reichel

KOSTENRECHNUNG: PKW GEGEN E-BIKE

Kostenvergleich	PKW	I-Bullitt E-Bike
Anschaffungskosten	10.000 €	3690 €
Jährliche Betriebskosten	2100 €	135 €
Treibstoffkosten/100km	9 €	0,15 €
Tägliche Fahrleistung	50 km	50 km
Jährliche Fahrleistung	10.000 km	10.000 km
Jährliche Treibstoffkosten	900 €	15 €
Wartung und Instandhaltung	500 €	120 €
Versicherung	600 €	0 €
Steuern	100 €	0 €
Nutzungsdauer	5 Jahre	5 Jahre
Anschaffungskosten (ohne Zinsen) p.a.	1400 €	627 €
Gesamtkosten p.a.	3500 €	762 €

Quelle: Urban-e.com



Dirk Brauer von Messenger sieht die E-Lastenräder als umweltschonendes Geschäftsmodell, bei dem auch Kuriere lohnmäßig profitieren

VR/Johannes Reichel



VR/Johannes Reichel

„Man kommt fast überall durch und ist nicht auf Parken in zweiter Reihe angewiesen“

ARNE BEHRENSEN
Projektmanager Verkehrsclub Deutschland



VR/Johannes Reichel

Rasant: Rapid München setzt wie bei UPS auf einen Cargo Cruiser von Olaf Lange – gut belüftet ...



VR/Johannes Reichel

Raffinierte Kombi: elektrifizierter und eigengebremster Aidoo-Anhänger mit 80 Kilo Nutzlast, Transportboxtauglichkeit und hoher Flexibilität

das vom Bundesministerium für Umwelt gefördert wird und sich speziell an Unternehmen und Kommunen wendet. Ein weiterer Aspekt, den auch Dirk Brauer erwähnt: Man kann Kunden jetzt „CO₂-freie“ Zustellung per E-Lastenrad anbieten, ein klares Alleinstellungsmerkmal im Zustellerwettbewerb, auf den eine umweltbewusste Klientel offenbar durchaus verstärkt Wert legt.

2,2 Kubik sind fast Tranportermaß

Und wie fährt sich nun so ein Vehikel? Wir testeten den raffiniert konstruierten „Urban Arrow“ des holländischen Anbieters Smart Urban Mobility. Ein 250-Watt-Motor, gespeist aus einem Li-Ionen-Akku und gekoppelt an eine stufenlose Schaltung, schiebt kräftig an, locker kommt man auf ein urbanes Tempo von 25 km/h. Dann tritt der ambitionierte Fahrer allerdings gegen einen Widerstand, bei 30 km/h ist Schluss. „Sonst bräuchten wir

eine Mofa-Zulassung“, erklärt der Verkäufer. Satt 200 Kilo dürfte man mit dem Urban Arrow befördern, 300 Liter fasst die stabile Box, für 40 Kilometer reicht beladen der Akku des nach kurzer Eingewöhnung einfach zu lenkenden Lastenvelos. Weniger Nutzlast (rund 120 Kilo), dafür mehr Reichweite (80 Kilometer) bietet am Stand gegenüber das sogenannte I-Bullitt, das Messenger einsetzt. Es geht aber auch eine Nummer größer: UPS hat sich von Olaf Lange Dreiradbau ein Kofferrahnenfahrzeug konfigurieren lassen, das 300 Kilo schleppt, mit 2,2 Kubik Volumen einem Cityvan Paroli bietet und dessen Akku 35 Kilometer lang Tretunterstützung leistet. Es übernahm im Rahmen eines Projekts die „Letzte-Meile“-Belieferung und „speiste“ sich aus einem herkömmlichen UPS-Zustellfahrzeug mit Paketen. Dank geschlossener Kabine wurde der Fahrer hier auch nicht nass ... ■■

Johannes Reichel



VR/Johannes Reichel

Edel: Das gefederte Riese & Müller Load Hybrid Touring packt 200 Kilo



VR/Johannes Reichel

Lastesel: 200 Kilo und 300 Liter Volumen schleppt der „Urban Arrow“



Heinz Kempf (l.) ist der Techniker, Bruder Norbert der Betriebswirt

VR/Gerhard Grüning

Die Westerwälder Manufaktur

Wer Standard-Trailer sucht, geht selten zu Kempf. Zwar hat der Westerwälder Fahrzeugbauer auch Serienfahrzeuge im Programm. Doch er behauptet sich mit Spezialitäten gegen die Großen der Branche.

So viel unterscheidet die Brüder Heinz und Norbert Kempf nicht vom Wettbewerb. Die Ursprünge des eigenen Unternehmens reichen auf einen Metallbaubetrieb zurück, den der Vater vor 53 Jahren gründete. Doch im Gegensatz zur Nachfolgegeneration von Schmitz, Krone und Co. haben sich die Kempfs den Spezialitäten verschrieben.

Senior Walter Kempf startete mit Fahrzeugumbauten und Reparaturen, die er schon bald wieder aufgab, um sich auf Neuentwicklungen zu spezialisieren. Schon zur Gründerzeit wurden individuelle Kundenwünsche realisiert. Daran hat sich bis heute nichts geändert – nur, dass sich die Kempf-Brüder 1978 an die Ursprünge des Unternehmens erinnerten und neben dem



VR/Gerhard Grüning

Das einzige „Serienprodukt“ im Kempf-Programm: der „Stöffel-Liner“



VR/Gerhard Grüning

Besonderheit für Dänemark: Vierachs-Deichselanhänger