

**Das Fahrrad als Transporter** Um die Verkehrsprobleme zumindest zu mindern, setzen in der Politik inzwischen viele auf das Rad. Weil es Menschen umweltfreundlich und leise von A nach B bringt. Doch selbst für den Transport von Gütern wird es zunehmend interessant, weit über die Arbeit herkömmlicher Radlkuriere hinaus. Auch in München läuft ein Feldversuch, der zeigt: Lastenräder sind im Kommen

## Zeit ist Geld

Wer Stefan Kerscher auf seiner Tour begleitet, merkt rasch: Als Radlkurier zu arbeiten, ist ein Knochenjob – und nicht ganz ungefährlich



FOTO: STEPHAN RUMPF

VON MARCO VÖLKLEIN

Das Päckchen soll zum FC Bayern in die Säbener Straße gehen. Eine Flasche Wein als Gratulation zum Triple-Gewinn. An „Herrn Karl-Heinz Rummenigge“, steht auf der Verpackung. Den Zusatz „persönlich“ hat die Sprechstundenhilfe in der Arztpraxis an der Maximilianstraße noch hinzugefügt. Dass Stefan Kerscher das Päckchen dann aber so persönlich abgeben würde, hätte sich der Radlkurier auch nicht gedacht: Als er in der Säbener Straße ins Treppenhaus eilt, kommt ihm der Bayern-Boss direkt entgegen. „Hallo, Herr Rummenigge“, sagt Kerscher, selbst überrascht. „Ich habe da ein Päckchen für Sie.“ Und ehe er sich versieht, hat er ein Autogramm – schließlich muss der Empfänger die Zustellung quittieren. „Damit bin ich jetzt der King“, sagt Kerscher, faltet den Zettel zusammen – und eilt weiter Richtung Sölln.

Zeit hat ein Radkurier wie Stefan Kerscher schließlich keine zu verschenken.

### Der Mann fährt atemberaubend schnell und nicht immer ganz regelkonform

Seit fast eineinhalb Jahrzehnten ist der Mittdreißiger als Fahrradkurier für das Münchner Unternehmen Rapid unterwegs. Blut- oder Urinproben von einer Arztpraxis ins Labor schaffen, Unterlagen von einer kleinen Firma zum Steuerberater

bringen, oder auch Schlüssel für Bäckereilieferanten abliefern, weil ein Mitarbeiter erkrankt ist und ein anderer den Laden aufsperrt – all das erledigt Kerscher mit seinem Rad und dem großen, roten Rucksack auf dem Rücken. In einem atemberaubenden Tempo. Und nicht immer ganz regelkonform.

Muss Kerscher zum Beispiel an einer großen Kreuzung links abbiegen, spart er sich den von der Stadt meist ausgewiesenen Radweg, der ihn zunächst einmal geradeaus über die querende Straße führt und ihn dann dazu zwingt, dort zu warten und bei der nächsten Grünphase weiterzufahren. Stattdessen macht Kerscher mit seinem Rad einen großen Satz vom Radweg hinunter auf die Straße – und reißt sich in die von den Autos benutzte Linksabbiegerspur ein. Oder schlängelt sich am besten an diesen vorbei, um ganz vorne an der Ampel aufstellung nehmen zu können. „Das spart an einigen Kreuzungen schon mal zwei oder drei Minuten“, sagt Kerscher. Wie gesagt: Zeit hat ein Radkurier eben nicht zu verschenken.

Rote Ampeln, sagt Kerscher, beachte er mittlerweile. Nicht nur, weil er auf seine Gesundheit achten muss. Sondern auch, weil „die Polizei mich schon mehrmals erwischt hat“. Und das wurde eben teuer. Solche Verstöße könne er sich schlicht nicht mehr leisten. Zumal Kuriere wie Kerscher mit ihrem signalroten Rucksack und dem Firmensignet auf dem Rücken auch als „Botschafter“ des Unternehmens fungie-

ren. „Da muss man auch darauf achten, wie man draußen ankommt“, sagt Kerscher, der seit ein paar Jahren auch Teilhaber von Rapid ist – und demnächst als Geschäftsführer zusätzliche Verantwortung übernimmt. Da verändert sich auch die Sicht auf einige Dinge.

Wobei Kerscher und seine Kollegen nicht immer unter Zeitdruck stehen. Etwa 30 Kuriere schlängeln sich Tag für Tag für Rapid durch die Münchner Straßen; dazu

### 15 Jahre Rikschas

Mit Fahrrädern lassen sich nicht nur leblose Lasten transportieren, sondern natürlich auch lebendige, sprich: Menschen. Seit nunmehr 15 Jahren rollen die Rikscha-Taxis durch München: Dominic Staat kutschte als erster Rikscha-Fahrer Touristen und Münchner durch die Innenstadt und den Englischen Garten. München sei damals, so sagt er, europaweit ein Vorreiter gewesen. Heute ist Staat Geschäftsführer des Unternehmens Pedalhelden, bei dem man sich die unterschiedlichsten Fahrräder ausleihen kann. Das Jubiläum begeht die Firma an diesem Donnerstag von 10 bis 14 Uhr in der Müllerstraße 6: mit kostenlosen Fahrradwäschen in der Radwaschanlage, Gratisfahrten mit Rikschas und dem Conference-Bike sowie kostenlosen Testfahrten mit anderen Fahrradmodellen, etwa Elektrofahrrädern, Lastenrädern und Tandems. cwa

kommen noch sechs bis sieben Autokuriere, die größere Transporte übernehmen oder Fahrten ins Umland erledigen. Aber nur etwa jeder zweite Radkurier davon ist als „freier Kurier“ unterwegs – steht also ständig per Funk oder Smartphone in Kontakt mit der Rapid-Zentrale, die in einem Hinterhof in Neuhausen untergebracht ist. Dort nehmen die Disponenten die Anrufe der Kunden entgegen und reichen die Aufträge dann an die Kuriere weiter. Für diese Kuriere ist Zeit wirklich Geld, denn viele ihrer Aufträge sind zeitkritisch. „Da gibt der Kunde vor, dass eine Sendung zum Beispiel innerhalb einer Stunde zugestellt sein muss“, sagt Kerscher. Und der Fahrer muss losflitzen.

### Pro Tag verdient er etwa 250 Euro und legt bis zu 120 Kilometer zurück

Der anderen Hälfte der Rapid-Radkurier hat das Unternehmen dagegen feste Touren zugeteilt, die sie Tag für Tag aufs Neue abstrampeln. Vor allem Arztpraxen und Labore liegen auf diesen Strecken; auch Spezialfirmen für Zahntechnik nutzen diese Touren gern. Die Kuriere holen zu festgelegten Zeiten die Blut- oder Urinproben ab und bringen sie für die Analysen ins Labor. Steht danach eine weitere Probe an, die noch dringend analysiert werden muss, schicken die Disponenten aus der Zentrale einen der frei verfügbaren Kuriere vorbei. Das allerdings kostet extra.

Für den Transport der Flasche Wein aus der Maximilianstraße zum Trainingsgelände des FC Bayern zum Beispiel kassiert Kerscher knapp 15 Euro, inklusive ein paar Euro Trinkgeld. Im Durchschnitt verdient ein Fahrer etwa 250 Euro am Tag, wie Kerscher sagt, und legt dabei locker 100 oder gar 120 Kilometer zurück. Ein Knochenjob. Und vor allem nicht ganz ungefährlich.

Wer versucht, Kerscher auf einer seiner Touren zu folgen, merkt schnell: Der Mann muss nicht nur viel und kräftig strampeln können. Er muss auch stets hoch konzentriert fahren. Ein Seitenblick aufs Maximilianium oder andere Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke? Ist kaum drin. Ein kurzer Schwanz auf dem Radweg? Kann gefährlich sein. Immer wieder muss Kerscher scharf abbremsen, weil ein Autofahrer aus einer Einfahrt rauschießt, ohne dabei auf den querenden Radverkehr zu achten. Oder weil jemand beim Rechtsabbiegen den Kurier auf dem Radweg übersieht. Wobei Kerscher, das muss gesagt sein, auch deutlich schneller unterwegs ist als der durchschnittliche Münchner Radler.

Radschnellwege, wie von den Rathausgrünen jetzt gefordert, hält Kerscher daher natürlich für eine gute Idee. Zumal die Stadt aus seiner Sicht noch viel tun könnte, um den Radverkehr zu fördern. Deutlich mehr und breitere Radwege, Ampelschaltungen, die auf die Bedürfnisse der Radler abgestimmt sind – das würde dem Verkehr in der Landeshauptstadt helfen, sagt der Profi-Radler. „Bis zur Radlhauptstadt ist es noch ein langer Weg.“

## Größer, schneller, weiter

In Städten nutzen Firmen Elektro-Lastenräder mit Erfolg

München – Die Wochen vor Weihnachten waren besonders stressig. Jeder will noch schnell ein Geschenk oder ein paar Weihnachtsgrüße verschicken. „Ohne unsere Transporträder hätten wir das niemals geschafft“, sagt Stefan Kerscher vom Kurierdienst „Rapid“ in München. Für größere Päckchen sind die ohnehin üppig geschnittenen Rucksäcke der Radlkuriere häufig einfach nicht groß genug; und auch die Zusatztaschen, die sich manche an ihren Gepäckträgern hängen, sind in vielen Fällen nicht ausreichend dimensioniert. „Früher haben wir in solchen Fällen dann Autokuriere schicken müssen“, sagt Kerscher.

Doch seit vergangener Sommer sind bei Rapid fünf Elektro-Lastenräder vom Typ „Bullitt“ im Einsatz; hinzu kommt ein noch größeres, dreirädriges Transportfahrrad, das fast schon wirkt wie ein kleiner Autotransporter. Das Besondere: Sie alle sind mit einem zusätzlichen Elektroantrieb ausgestattet. Damit können die Kuriere bis zu 250 Kilogramm transportieren. In den Laderraum des dreirädrigen Transporters passt sogar eine Europalette. Größere Sendungen seien nun also auch für Fahrradkuriere kein Problem mehr, sagt Kerscher. So kann Rapid nicht nur mehr Aufträge abarbeiten. Unterm Strich, hoffen manche, ließe sich auch die Umweltbelastung in den Städten senken. Um im Tal oder in der Sendlinger Straße größere Pakete abzuholen, strampelt nun einer der Kuriere mit einem Elektro-Lastenrad in der Innenstadt, wie Kerscher sagt. Soll die Sendung dann über die Stadtgrenze hinaus gehen, beispielsweise nach Wasserburg oder nach Germering, übergibt der Radlkurier das Päckchen etwa am Mittleren Ring an einen Kollegen im Auto. Und der fährt dann direkt auf die Autobahn.

Ein Lastenfahrrad ersetzt ein Auto – bei den Rapid-Kuriere funktioniert das. Sagt zumindest Kerscher. Parallel untersuchen aber auch Wissenschaftler des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) aus Oberpfaffenhofen, inwieweit Lastenräder Autofahrten tatsächlich übernehmen können. Im vergangenen Sommer haben die DLR-Forscher bundesweit 100 Kurierunternehmen mit 40 Transporträdern ausgestattet. Nun erforschen sie deren Einsatz und die Potenziale der Lastenräder. In einer ersten Analyse hat sich gezeigt, dass für bis zu 68 Prozent der Waren, die derzeit noch von Autokurieren transportiert werden, eigentlich ein elektrisch angetriebenes Lastenfahrrad ausreichen würde, sagt der DLR-Forscher Johannes Gruber.



Bis zu 100 Kilogramm transportiert der „Bullitt“ dank E-Antrieb. Foto: sru

Zusammen mit anderen sammelt Gruber derzeit unter anderem Daten zu Aufträgen und Routenverläufen der teilnehmenden Transportfirmen und wertet sie aus. Zudem will er die Kurierfahrer zu deren Erfahrungen befragen; auch die Disponenten in den Firmen sowie die Kunden selbst wird er um ihre Eindrücke bitten. Bis zum Sommer 2014 soll der Großversuch noch laufen; neben Kerschers Firma in München machen unter anderem auch Kurierunternehmen aus Berlin, Bremen, Hamburg, Leipzig oder Nürnberg mit.

Dabei zeigt sich auch, dass insbesondere in den Millionenstädten die Lastenfahrräder sinnvoll und großflächig eingesetzt werden, wie DLR-Mann Gruber sagt. In kleineren wie Mainz oder Nürnberg halten sich die Kuriere dagegen noch zurück. Gruber vermutet, dass dies auch damit zusammenhängt, dass gerade in Großstädten neue Technologien schneller Verbreitung finden. Genaue Aussagen dazu soll das Projekt aber erst noch ermitteln. Zudem sei der Markt für Kurierfahrten in kleineren Städten eher begrenzt. Dennoch gelingt es laut Gruber vielen Kurieren auch, sich mit den Elektro-Lastenrädern neue Kundenkreise zu erschließen. Die Kuriere „trauen sich jetzt an Kunden heran, an die sie bislang nicht herangetreten sind“. Die Gastronomie, der Einzelhandel, aber auch städtische Verwaltungen – für diese und andere Kundengruppen seien Transporte per Lastenfahrrad durchaus interessant.

Das bestätigt übrigens nicht nur „Rapid“-Mann Kerscher. So hat Dieter Dimmler, Chef des Transportunternehmens Transimpex, vor etwa eineinhalb Jahren drei Lastenräder angeschafft, um damit Waren in der Innenstadt günstiger, flexibler und umweltfreundlicher transportieren zu können. Das Ganze war zunächst als Versuch geplant – doch mittlerweile hätten sich die Räder im Unternehmen etabliert; sie würden täglich insbesondere für Fahrten innerhalb des Mittleren Rings eingesetzt. „Unsere Autokuriere stehen in der Innenstadt eh mehr, als dass sie fahren“, sagt Dimmler. Mit den Lastenbikes passiert das nicht.

MARCO VÖLKLEIN

## Für Hipster, Mütter, Gartenfreunde

Manche sind ideal, um Bierkästen zu verstauen, andere unterstreichen den Individualismus ihres Besitzers – eine kleine Typologie der Lastenfahrräder

Es ist nicht viel anders als bei Autos: Auch von Lastenfahrrädern gibt es die verschiedensten Modelle – eine Auswahl.

### Retro-Bike

Schaut man sich die Evolutionsgeschichte des Fahrrads an, dann kommt man auf diesen zeitlosen Klassiker zurück: die Mutter des Zweirads sozusagen und das Traumobjekt eines jeden Berliner Hipsters. Der Retro-Look lässt einen in alten Zeiten schwelgen, die doch „Hach, so schön!“ waren – ohne Kampfradler und nörgelnde Fußgänger, die sich von den Velophilien bedrängt fühlen.



Beim Anblick dieses Exemplars der Marke Achilles dürften sie eh nur neidisch auf den Besitzer oder die Besitzerin sein. Ein Fahrrad, nicht nur für den Hipster, sondern

auch „für den schönen Münchner Stadtmenschen, der sich elegant fortbewegen will“, wie Michael Vogt von Stilrad sagt. Denn was früher die Handtasche war, ist heute das Fahrrad. Und dieses ist viel praktischer als ein SUV – genug Stauraum hat es auch. Wer will, kann mit diesem Velo standesgemäß bei Käfer vorradeln und die Champagnerkisten im Anhänger verstauen. Der kann auch abgekoppelt und als Sackkarre benutzt werden. Das dürfte für den stilbewussten Münchner aber wohl kaum infrage kommen. Vorne ist Platz für die Champagnergläser oder den vierbeinigen Freund. Die Anhänger-Kombi ist für 1500 Euro zu haben.

### Badewanne

Wer ernsthaft darüber nachdenkt, sein Auto gegen das Fahrrad zu tauschen, für den könnte dieses Modell von Urban Arrow interessant sein. Vom Preis her kann dieses Zweirad locker mit einem Vierrad mithalten: Für die Variante mit Elektroantrieb muss man 3500 Euro hinlegen.

Was aussieht wie eine rollende Badewanne, ist ein Lastenfahrrad mit allem Komfort, den man sich wünschen kann. Mit fast allem: ein Rad für Familienmenschen oder Bierliebhaber. Wenn nicht gerade die lieben Kleinen transportiert werden wol-



### Pushkarre

Da das Fahrrad längst ein Statussymbol ist, liegt es nahe, dass das gleiche Modell nicht noch einmal auf dem Radweg zu sehen sein sollte. Das könnte den Fahrer in eine echte Krise stürzen, denn der ist bekanntlich Individualist. Dieses Lastenrad gibt es garantiert nur einmal im Velo-Kosmos, denn es ist Marke Eigenbau und wur-



de von Detlef Schmitz extra für ein ökologisches Bildungszentrum angefertigt. Die Karre lässt sich kippen, die Erde bequem aufschütten. So bekommt die Schubkarre, die schon im antiken Griechenland erfunden wurde, als die Evolution des Fahrrads noch gar nicht begonnen hatte, ernstzunehmende Konkurrenz durch das Zweirad. Der Kreativität sind eben auch beim Fahrrad-Bau kaum Grenzen gesetzt. In der Werkbox3 kann man sich für 60 Euro im Monat sein persönliches Traum-Lastenfahrrad selber basteln. Aber wer bauen will, muss erst einen Grundkurs im Schweißen belegen. Nur so kommt man dem perfekten Fahrrad ein Stück näher.

### Pinkfarbener Flietzer

Wäre der Radweg ein Runway und das Lastenrad der aktuelle Trend, dann wäre die-

ses pinkfarbene Rad sicher so etwas wie das It-Piece der Kollektion. Aber nicht von Armani, der für schlichte Eleganz steht, sondern eher von Punk-Queen Vivienne Westwood. Also das Fahrrad für Ferrari-Fahrer gewissermaßen. Nicht aufzufallen ist mit einem Lastenrad sowieso eher schwierig – wenigstens dürfte die Parkplatzeinfacher sein als mit dem italienischen Rennwagen. Das Aluminiumrad des Herstellers Bullitt mit einer Sieben-Gang-Schaltung hat seinen Elektromotor hinten in der Nabe. Wem Pink dann doch zu knallig ist, der kann bei der Velo Company aus verschiedenen Farben und technischen Feinheiten wählen. Fast wie beim Ferrari-Kauf, nur günstiger und vor allem umweltfreundlicher. Ohne Motor ist dieses Modell von 2500 Euro an zu bekommen.

SOPHIA MÜNDER

FOTOS: VERONICA LABER



myvoelklein

SZ20130704S1779090