



## Lastenfahrräder im städtischen Güterverkehr auf der letzten Meile – Vision und Wirklichkeit

(Berlin, 29.09.2017) „Die Koalition wird ein neues Konzept für den Wirtschaftsverkehr (Citylogistikkonzept) erarbeiten. Innerstädtische Transporte sollen nach Möglichkeit gebündelt und auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Dazu gehört die Entwicklung von ‚Urban Hubs‘ und die Belieferung auf der ‚letzten Meile‘ mit Lastenfahrrädern, ...“ – das haben die Parteien der Regierungskoalition der gegenwärtigen Berliner Landesregierung in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt.

Doch wie realistisch und effizient ist der Einsatz von Lastenrädern im städtischen Güterverkehr tatsächlich? Gibt es nennenswerte Verlagerungsmöglichkeiten? Kann der Einsatz von LKW und anderen Kraftfahrzeuge in spürbaren Umfang durch den Einsatz von Lastenrädern ersetzt werden?

Mit diesen Fragestellungen haben sich vor dem Hintergrund der gegenwärtig stattfindenden Überarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts für das Land Berlin die Branchenverbände Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und Verband Verkehr und Logistik Berlin-Brandenburg e. V. beschäftigt.

In einer heute vorgestellten [Filmdokumentation](#) wird anhand einiger Beförderungssegmente beispielhaft analysiert, ob und in welchem Umfang das Lastenfahrrad als Alternative für den städtischen Güterverkehr geeignet ist. Ausgewählte Segmente sind dabei Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste), Stückgut-, Baustoff-, Abfalltransporte sowie Umzüge.

Der Film vermittelt anschaulich, dass lediglich im Bereich der KEP-Dienste nennenswerte Möglichkeiten bestehen, bislang mit Kraftfahrzeugen durchgeführte Beförderungen durch Transporte mit Lastenrädern zu substituieren. Schon im Stückgutbereich lassen Beschaffenheit, Größe und/oder Gewicht der Sendungen die Verlagerung lediglich im unteren einstelligen Prozentbereich als realistisch erscheinen.

Keinerlei Verlagerungspotentiale bieten die Transportsegmente Baustoff-, Abfall- und Sekundärrohstofftransporte, Umzüge und Neumöbelbeförderungen. Allein die in Berlin zugelassenen LKW aller Gewichtsklassen erbringen werktäglich geschätzt rund 200.000 Fahrten. Hinzu kommen die in der Ver- und Entsorgung von Berlin zum Einsatz kommenden LKW aus Brandenburg und – in deutlich geringerem Umfang – aus anderen Bundesländern.

Im Ergebnis ist festzuhalten: Lastenfahrräder können in hochverdichteten Innenstadtlagen bei kurzen Transportdistanzen, ausreichend geeigneter Infrastruktur und bestimmten verkehrsorganisatorischen Rahmenbedingungen eine sinnvolle Ergänzung im KEP- und Stückgutbereich sein, werden jedoch das gesamte LKW-Aufkommen im Stadtverkehr nur minimal reduzieren. In Anbetracht der aktuellen Arbeitsmarktsituation sind zudem die Fragestellungen, ob sich ausreichend Interessierte für eine solche Tätigkeit finden lassen und ob der Kunde bereit ist, die deutlich höheren Personalkosten für derartige Beförderungen in Gestalt höherer Preise zu akzeptieren, in die Bewertung einzubeziehen.

Verantwortlich i. S. d. P.

Gerd Bretschneider  
Fuhrgewerbe-Innung  
Berlin und Brandenburg e. V.  
Hedemannstraße 13  
10969 Berlin  
Tel.: 030/251 06 91  
E-Mail: [info@fuhrgewerbe-innung.de](mailto:info@fuhrgewerbe-innung.de)

Klaus-Dieter Martens  
Verband Verkehr und Logistik  
Berlin- Brandenburg e. V.  
Juliusstraße 52  
12051 Berlin  
Tel.: 030/625 57 33  
E-Mail: [info@vsbberlin.de](mailto:info@vsbberlin.de)