



Dreirad statt Trecker: der grüne Bauer von heute Foto: VCD

ENTWICKLUNG Pedalo-Spediteure können die Hälfte der innerstädtischen Kleinlasten ersetzen. Neues Internetportal zur billigen Dieselruß-Alternative

Die Lastenräder-Offensive

VON MORITZ HOLLER

Ob Logistikunternehmen oder werksinterner Verkehr, Dienstleistungen, Handwerker und mobile Verkaufs- und Werbestände – dem Lastenrad steht die Zukunft weit offen. Das unterstützt der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) nun mit einem neuen Informationsportal im Internet. Auf lastenradvcd.org findet der VCD praktische Antworten auf viele Fragen bezüglich der Lastenräder als innerstädtischer Alternative zum Automobil. So finden sich dort unter anderem ein Kostenrechner, eine Datenbank zu den Typen, Informationen zu Anschaffung, Betrieb und Arbeitsschutz sowie Tipps für Kommunen.

Einspurige Modelle mit verlängertem Radstand und tiefer gelegter Ladefläche, vierrädrige Hecklader, hinterradgelenktes Dreirad, die Vor- und Nachteile von Drehschemel und Achsenkellenkung – auch für techniklastige Milieus ist hier allerhand Fachjargon möglich.

Große Logistikbetriebe wie DHL verwenden in anderen Ländern zunehmend Lastenräder. In den Niederlanden wurden so bereits 33 Zustellerautos durch Lastenräder ersetzt. Der Umstieg lohnt sich finanziell: 70 Prozent der Lieferkosten entstehen auf den letzten 1,5 Kilometern vor dem Zustellungsort.

Auch in anderen Branchen setzt sich das Lastenrad durch. BASF etwa ersetzte 1.500 Mopeds durch elektrische Lastenräder für das riesige Ludwigshafener Firmengelände. Daneben finden Lastenräder auch bei kleineren Firmen wie Apothekern, Metzger, Bäckern, Blumenläden oder Cateringdiensten mehr und mehr Anklang, wie Randy Rzewnicki vom europäischen Verband European Cycle Logistics Federation (ECLF) bestätigt.

Ein weiterer Nutzen des Booms liegt laut Rzewnickis



London hat zwar zehnmal mehr Einwohner – aber Kopenhagen hat dreizehnmal mehr Lastenräder. Immerhin holt London auf

Verband im Klimaschutz: Würde nur eine von tausend Fahrten auf dem Fahrrad erfolgen, könnten in der EU so jährlich 15.000 Tonnen Treibstoff und 37.000 Tonnen an CO₂-Emissionen eingespart werden.

In einer dreijährigen Studie über den innerstädtischen Warentransport konnte gezeigt werden, dass über die Hälfte aller motorisierten Fahrten innerhalb der Stadt durch Lastenräder ersetzt werden könnte, egal ob privater oder kommerzieller Natur. Bis jetzt werden so gut wie alle Gütertransporte mit motorisierten Fahrzeugen bewerkstelligt. Laut VCD macht der innerstädtische Wirtschaftsverkehr in den größten deutschen Städten bis zur Hälfte des gesamten Kfz-Verkehrsaufkommens aus. Die Fahrzeuge sind zumeist dieselbetriebenen.

Auch im Privatleben gibt es hier deutliches Verbesserungspotenzial. Der ECLF-Studie zufolge wird nur in 6 Prozent aller Einkäufe tatsächlich ein Auto benötigt, gut 90 Prozent könnten ebenfalls mit dem Rad erledigt werden, die meisten davon mit einem großen Fahrradkorb und rund 14 Prozent mittels Anhänger oder Lastenrad. Letztere können gut 100 Kilogramm Gewicht mühelos transportieren. Der Trend geht sogar hin zu größeren Lastenrädern und Anhängern, welche bis zu zwei Kubikmeter und 400 kg Frachten transportieren können.

Darüber hinaus haben Lastenräder weitere Vorteile gegenüber dem Automobil: Sie benötigen weniger Parkplatzfläche, müssen sich nicht an die Ladeverbote in Fußgängerzonen halten und können das Straßennetz effizienter nutzen. Damit auch die vergleichsweise eher fahrradfaulen Deutschen – jeder Zweite fährt hierzulande nie mit dem Rad zur Arbeit – vermehrt umsteigen, starteten Organisationen, Bund und Länder bereits einige Kampagnen. „Ich ersetze ein Auto“, lautet zum Beispiel ein

Modellprojekt im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, bei dem neun städtische Kurier- und Expressdienste mit deutschlandweit 40 E-Lastenrädern ausgestattet werden. Das Potenzial, innerstädtische Kurierdienste auf Lastenräder umzulegen, liegt bei 85 Prozent. Als Vorbild umweltfreundlicher Mobilität wird neben den Niederlanden stets Kopenhagen genannt. Dort wird die Zahl der benutzten Lastenräder auf rund 40.000 im Großraum Kopenhagen geschätzt, bei etwa 750.000 Einwohnern. Vor allem die Familiennutzung ist hier hervorzuheben. Die Stadtverwaltung schätzt, dass rund 28 Prozent aller Familien mit zwei oder mehr Kindern ein Lastenrad besitzen.

In London sind dazu im Vergleich nur rund 3.000 Lastenräder auf den Straßen unterwegs, bei mehr als 8 Millionen Einwohnern. Ben Johnson von der Londoner Cargo Bike Company rechnet allerdings mit einem Anstieg von 20 Prozent in diesem Jahr. Ihm zufolge sind die hohe Londoner Verkehrsbelastung sowie hohe Parkplatz- und Verkehrsgebühren der Garant für steigende Nachfrage an Lastenrädern. Viele Cafés böten mittlerweile zur Lunch-Zeit Essenslieferungen in die Geschäftsviertel mit Lastenrädern an.

Den gewaltigen Unterschied zwischen Kopenhagen und London führt Eric Poscher vom Leipziger Laden Rad3 auf die Gegenkultur der Freistadt Christiania zurück, die nach der Besetzung des einstigen Militärgeländes als autofreie Zone ausgerufen wurde. Alte Transporträder des Typs „Long John“ fanden zu neuem Nutzen und auch neue Fahrzeuge wurden fabriziert. Aus seinem Geschäft weiß Poscher zu berichten, dass nach wie vor Familien die stärkste Kundschaft darstellen, Firmen halten sich noch recht bedeckt. Die zweirädrige Alternative zum Dieselruß müssen sie erst noch entdecken.

ANSCHLUSSBEITRAG Wird vielleicht durch Evolution der Bakterien bald alles Plastik abbaubar – samt Horrorvision der zerstörten Plastikwelt

Im Plastikzän

Vergangene Woche forderte Blue-Economy-Guru Gunter Pauli an dieser Stelle, ölbasierte Kunststoffe schneller durch kompostierbares Bioplastik zu ersetzen. Hier eine Reaktion auf den Text.

Laut dem ehemaligen Chefredakteur der Designzeitschrift *form+ Zweck*, Günter Höhne, hatte man in der DDR „andere Ansprüche an die Produkte als in der kapitalistischen Warenwelt“. Neben der Notwendigkeit, sparsam mit Energie und Rohstoffen umzugehen, gab es den allgemeinen Anspruch auf die Langlebigkeit von Produkten. Dies galt auch für Plastikprodukte. Nach der Chemiekonferenz der Partei 1958 wurde fast eine „Plastifizierung des ganzen Landes“ eingeleitet.

Schon bald kamen hunderte neuer Produkte aus Plaste und Elaste in den DDR-Handel, hergestellt von damals 800 teilweise noch privaten Betrieben. Die „Gestaltung“ der Produkte sollte, „im Sozialismus“ anders sein als im kapitalistischen Westen: „Modern, aber nicht modisch!“ Maßgeblich beteiligt waren daran die Formgestalter der Hochschule für industrielle Formgestaltung Halle.

50 Jahre später sind dagegen immer mehr Plastikprodukte Wegwerfartikel. Wie Gunter Pauli schreibt, kommen allein an Einkaufsstätten in der EU 100 Milliarden jährlich in den Handel. Ein Teil des Plastiks landet im Meer. Durch Wasserbewegung und Sand werden von den Plastikteilen ständig winzige Partikel abgeschmirgelt: Auf Hawaii gibt es bereits Strände, die mehr Mikroplastikpartikel („konfettiähnliche Bruchstücke“) als Sandkörner enthalten. Angefangen von den Kleinstlebewesen im Meer über die Krebse und Fische bis zu den Landlebewesen sind diese unzersetzbaren Polymerteilchen inzwischen auch massenhaft in unseren Körpern eingelagert.

Die Künstlerin Pinar Yoldas hat sich mit Meeresbiologen zusammengesetzt und anschließend eine „künstlerische Formensprache“ gefunden, die das unsichtbare „neue posthumane Ökosystem der Plastisphäre, in das sich die Weltmeere verwandeln“, sichtbar macht. Ihre Objekte stellte sie kürzlich in der Berliner Galerie der Sche-

ring-Stiftung aus, die einen Katalog finanziert, dem mehrere Expertisen Vermüllung der Ozeane interviewt wurden. Die von Pinar Yoldas geht mistisch – davon aus der Flora und Fauna der Ozeane, die Mikroplastik zu verdauen, wozu anderem einige ihrer umwandeln müssen: Fiction Art – letztlich phes Plastikdesign.

Ironischerweise ist das US-Biologenehepaar vor einem knappen Jahr inzwischen Bakterien scheit, die tatsächlich Plastik im Meer leben: falls wiesen Plastikteil untersuchten, kleine auf, die eigentlich nur kroorganismen herrühren. Da Kunststoffe v weisend sind, ermöglichte die Ansiedlung von bis verschiedenen Mikroorganismen auf einem einzigen Plastikteil. Diese überziehen einen „Biofilm“ bzw. bilden auf „gelatinöse Ökosysteme“ entwickeln sich vielerlei Erdölabbauprodukte gende Mikroorganismen.

Es gibt bereits ein Kunsthorrorroman, der anspielt: „Der Plastik Darin geht es um ein Labor entwichenes „Bakterium“, das unser Plastikwelt zerstört: Fliesen zerfällt, Tische und Wäsel lösen sich auf. Die kann bald nicht mehr ethylen, sondern auch nylchlorid verdauen.

Bei den plastikfressenden Bakterien in der pazifischen „Plastiksuppe“ des Pazifiks fragt man sich was sie denn an Umweltchemie, an langlebigen Schadstoffen (Wismut) und neuen Verbindungen an. Auf alle Fälle kann diese „Mikroben der Plaste“ nicht als Laborausbeute bezeichnet, diese Organismen, als das Lal Bruno Latour gesagt, von nach außen gekehrt in Welt zum Experiment werden.

Der Autor ist auch Wand durch die Zivilisationsgeschichte und Aushilfschauspieler.

Was macht die Bewegung?

Europaweite Aktionstage für eine Demokratie von unten

Eine Woche vor den Wahlen zum Europaparlament wird in vielen Städten Europas protestiert. Aufgerufen wird zu Tagen des Widerstands gegen die Politik von EU und Troika. Vom 15. bis 25. Mai sind Demonstrationen in neun EU-Ländern geplant. In Deutschland wird die Aktionswoche vom Blockupy-Bündnis organisiert – einem dezentralen Netzwerk, das bereits 2012 und 2013 zu Protesten und zivilem Ungehorsam nach Frankfurt am Main aufgerufen hatte. Inzwischen haben sich in 16 Städten lokale Blockupy-Bündnisse gebildet. Das Bündnis kritisiert das „bei-

spiellose Verarmungsprogramm“, das in Südeuropa „humanitären, sozialen politische Katastrophe“ gefahren habe, und weist darauf hin, diese Krisenpolitik am 25. Mai nicht abwählbar sei, da sie in „abgeschlossenen Zirkeln der Macht“, wie dem Europäischen Rat, der EU-Kommission und der Europäischen Zentralbank, beschlossen und durchgesetzt werde. Die Aktionswoche startet am 15. Mai mit Protesten gegen European Business Summit, Treffen der europäischen Wirtschaftslobby in Brüssel. Für Samstag, den 17. Mai sind Aktionen in Berlin, Düsseldorf, Hamburg und Stuttgart geplant. ■ www.blockupy.org