

Die Verkehrswende voranbringen: Transporträder fördern

Warum Transporträder fördern?

Das Klimaschutzgesetz (KSG) gibt dem Verkehrssektor vor, seine CO₂-Emissionen bis 2030 um ein Drittel zu reduzieren¹. Den weitaus größten Teil der Verkehrsemissionen verursacht dabei der Straßenverkehr (94 Prozent). Ein notwendiger Baustein zur Senkung dieser Emissionen ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils am gesamten Verkehrsaufkommen. Neben seinem positiven Beitrag für den Klimaschutz hat ein höherer Anteil des Radverkehrs weitere positive Effekte: er mindert durch Verkehr verursachte Schadgase und Feinstaub, trägt zur Lärminderung des Verkehrs bei und sorgt allgemein für eine bessere Gesundheit der Bürger*innen.

Für die dringend notwendige Verkehrswende reicht daher ein Antriebswechsel des PKW-Verkehrs nicht aus. Stattdessen haben bei Fahrrädern insbesondere Transporträder² das Potential, sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich den Autoverkehr zu ersetzen und ihn damit auf ein emissionsfreies und platzsparendes Fortbewegungsmittel zu verlagern. Eine vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) in Auftrag gegebene Studie des Deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt (DLR) hat bereits 2016 ein Verlagerungspotential von bis zu 22,6 Prozent des gesamten Wirtschaftsverkehrs in Deutschland, der mit Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen abgewickelt wird, auf Transporträder identifiziert³. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat auf dem Nationalen Radverkehrskongress im April 2021 sogar von 30 Prozent aller Lieferungen in Städten gesprochen, die auf der „letzten Meile“ mit Lastenrädern zugestellt werden könnten. Im privaten Gebrauch können insbesondere Familien durch ein Transportrad einen PKW ersetzen. So wird Verkehr zukunftsfähig gestaltet.

Um diesen Wandel schnell zu erreichen, sind Umstiegsprämien ein ebenso einfaches wie wirkungsvolles Instrument - denn die Bereitschaft zum Radfahren im Allgemeinen und zur Nutzung von Transporträdern im Besonderen - ist vorhanden. Rund 10 Prozent aller Deutschen konnten sich 2019 den Erwerb eines Cargobikes vorstellen, das Interesse an Cargobike-Sharing lag sogar bei 20 Prozent⁴. Bisher nutzen allerdings nur 2 Prozent aller Deutschen Cargobikes. So wundert es nicht, dass bisher aufgelegte Förderprogramme oft unmittelbar nach Start des Programms überzeichnet waren⁵. Kauprämien sowie das 2019 beschlossene „Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften“ haben sich als effektiv für die gewünschte Lenkungswirkung erwiesen und zeigen, dass die Elektromobilitätsförderung breit aufgestellt ist. Dabei sollte eine Förderung:

1. möglichst vielen Menschen und Unternehmen offenstehen und breite Einsatzbereiche abdecken.
2. für Beteiligte einfach handhabbar sein und keine ungewünschten Nebenwirkungen hervorrufen (siehe unter 4. Hinweise für die konkrete Umsetzung).

¹ Laut KSG muss der Verkehrssektor seine Emissionen im Jahr 2030 auf maximal 95-98 Millionen Tonnen CO₂ gesenkt haben. Im Jahr 2019 lagen die Emissionen bei 164 Millionen Tonnen CO₂ und sank im Jahr 2020 coronabedingt auf 146 Millionen Tonnen CO₂.

² Die Begriffe Cargobikes, Lastenräder und Transporträder werden synonym verwendet.

³ <https://elib.dlr.de/104273/1/WIV-RAD-Schlussbericht.pdf>; S. 51.

⁴ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile; S. 92 und S. 97; Im Fahrrad-Monitor des BMVI wurden in einer repräsentativen Umfrage 3.053 in Deutschland lebenden Privatpersonen zwischen 14 und 69 Jahren befragt.

⁵ So war im September 2020 in Hamburg ein Förderprogramm über 700.000 Euro schon nach 20 Minuten ausgeschöpft.

Damit dies gelingt, gibt der Bundesverband Zukunft Fahrrad (BVZF) förderinteressierten Akteuren Hinweise, damit ein aufgelegtes Förderprogramm zum Erfolg wird und verweist auf positive Beispiele.

1. Förderfähige Cargobikes

Um viele Einsatzbereiche abzudecken, sollten die Anforderungen an förderfähige Modelle nicht zu komplex sein:

- Eine sinnvolle Spezifikation ist die Möglichkeit einer **Nutzlast von mindestens 120 Kilogramm**. Gerade in diesem Bereich findet bereits jetzt die hauptsächliche Nutzung von Lastenrädern statt und besteht das höchste Verlagerungspotenzial von Autowegen aufs Fahrrad – sowohl für die gewerbliche Nutzung bei Handwerker*innen, Paketdiensten oder sozialen Einrichtungen als auch im privaten Bereich, etwa für Familieneinkäufe oder den Kindertransport. Auch die Förderung des Bundesumweltministeriums setzt mittlerweile auf diese Spezifikation (siehe [hier](#)).
- Auch **moderne Fahrrad-Anhänger** bieten die entsprechenden Möglichkeiten (Schwerlastmodelle können auch 80-90 Kilogramm Fracht aufnehmen). Daher ist es sinnvoll, auch Anhänger in der Förderung zu berücksichtigen.
- Oftmals wird die Fähigkeit des Cargobikes zur **Aufnahme einer bestimmten Zuladung** gefordert. Die Nutzlast ist allerdings der bessere, da eindeutige Wert. Während sich die mögliche Zuladung je nach Gewicht der Fahrer*in ändert (Zulässiges Gesamtgewicht - Leergewicht des Cargobikes - Gewicht der Fahrer*in = erlaubte Zuladung), bleibt die Nutzlast (Zulässiges Gesamtgewicht - Leergewicht des Cargobikes) immer gleich⁶.
- **Von der Einschränkung auf ein bestimmtes Mindestvolumen für die Förderfähigkeit rät der BVZF ab**. Für eine umfassende Lenkungswirkung schränken solche Vorgaben die förderfähigen Anbieter unnötig stark ein. Bei bisherigen Förderungen mit solchen Vorgaben (etwa das BMU-Programm von März 2018 bis Februar 2021 mit der Vorgabe von 1 Kubikmeter Transportvolumen) hat dies zu Verzerrungen geführt. So haben Gewerbetreibende sog. "Gespanne" aus Cargobike und Lastenanhänger erworben, um das förderfähige Mindestvolumen zu erreichen, obwohl für ihre Zwecke Cargobike oder Lastenanhänger ausgereicht hätten. In der eingangs erwähnten DLR-Studie von 2016 wurden die Potentiale von Lastenrädern bei einer möglichen Zuladung bis zu 50 Kilogramm als besonders groß angesehen⁷. Entsprechend hat das BMU in der Neuauflage seines Förderprogramms im Januar 2021 das Mindestvolumen gestrichen und eine Mindestnutzlast von 120 Kilogramm festgelegt.
- Ebenso ist es in der Regel **nicht notwendig, die Förderung auf E-Lastenräder zu beschränken** und damit Cargobikes ohne E-Antrieb auszuschließen.

Eine sehr kurz gefasste, aber gute Formulierung für die Spezifikationen des förderfähigen Transportmittels hat der Kreis Recklinghausen gefunden - auch wenn der BVZF eine Mindestnutzlast von 120 Kilogramm äquivalent zur Bundesförderung für ausreichend erachtet:

„Gefördert wird die Anschaffung werksneuer Fahrräder und Anhänger, die speziell zum Transport von Gütern und/oder Personen konstruiert werden. Das heißt, Fahrrä-

⁶ Um das an einem Beispiel anschaulich zu machen: Ein Transportfahrrad hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 180 Kilogramm mit einem Eigengewicht von 40 Kilogramm. Die Nutzlast beträgt demnach in jedem Fall 140 Kilogramm, während die potentielle Zuladung je nach Gewicht der Fahrer*in variiert (Fahrer*in wiegt 65 kg = Zuladung 75 kg; Fahrer*in wiegt 90 kg = Zuladung 50 kg).

⁷ <https://elib.dlr.de/104273/1/WIV-RAD-Schlussbericht.pdf>; S. 46f..

der müssen über standardisierte Transportvorrichtungen verfügen, die fest mit dem Fahrrad verbunden sind. Des Weiteren müssen sie eine Nutzlast (= zulässiges Gesamtgewicht – Eigengewicht des Fahrzeugs) von mindestens 150 Kilogramm aufweisen (...).“ ([hier](#) die Förderrichtlinie)

Natürlich können auch eigene Schwerpunkte gesetzt und aufgrund kommunaler Begebenheiten oder bestimmter Ziele zum Beispiel nur Schwerlasträder oder nur E-Cargobikes gefördert werden. Aber es hilft für eine entsprechende Lenkungswirkung sowie die schnelle Umsetzung, bei den Vorgaben den Korridor möglichst weit zu halten. Je enger die Vorgaben sind, desto mehr potenzielle Nutzer sind von dem Programm ausgeschlossen.

2. Antragsberechtigte Nutzer*innen

Für eine Lenkungswirkung sollte der **förderfähige Nutzer*innenkreis möglichst groß sein**. Damit der Fahrradverkehr einen größeren Anteil an der Gesamtmobilität erzielt, sollten auch private Nutzer*innen bundesweit von einer Kaufprämie profitieren. Folgende Gruppen sollten aus Sicht des Bundesverband Zukunft Fahrrad (BVZF) adressiert werden:

- Privathaushalte
- Unternehmen und Gewerbetreibende
- Kommunen, kommunale Gebietskörperschaften, kommunale Zweckverbände und kommunale Betriebe, sofern diese nicht-wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben
- gemeinnützige Vereine

Je nach Ziel des Programms kann die Förderung auch unterschiedliche Gruppen (unterschiedlich stark) berücksichtigen:

- Das Land Baden-Württemberg hat für Elektromobilität per Roller, Pedelec oder Cargobike eine **spezielle Förderung für junge Menschen** auf dem Land eingeführt ([hier](#));
- Stuttgart hat seine 2018 gestartete Lastenradförderung Stück für Stück um weitere Aspekte ergänzt. 2020 wurde das **Programm um eine soziale Komponente erweitert**. Da Transporträder aufgrund der hohen Anschaffungskosten für Haushalte mit niedrigen Einkommen auch mit der bestehenden Förderung von 800 Euro oftmals zu teuer wären, hat die Stadt den Zuschuss um maximal 1.500 Euro für Haushalte mit einer Bonuscard + Kultur beziehungsweise maximal 800 Euro für Haushalte mit einer FamilienCard zusätzlich erhöht und fördert neben dem Kauf auch Leasing. 2021 richtet sich das **Programm an Familien** (Haushalte mit mindestens einem Kind unter 18 Jahren). Zusätzlich zur Erwerbsprämie wird nach drei Jahren ein **Nachhaltigkeitsbonus** ausgezahlt, sofern im geförderten Haushalt in diesem Zeitraum kein Auto angemeldet war oder ein Auto ersatzlos abgemeldet wurde ([hier](#)).
- In Frankreich wird seit kurzem neben dem Umstieg von alten, umweltschädlichen PKWs auf E-Autos auch die **Abschaffung des PKW und der Umstieg auf E-Fahrräder** gefördert. Unabhängig davon, ob E-Cargobike oder reguläres Pedelec wird der Umstieg von Privatpersonen mit bis zu 2.500 Euro gefördert ([hier](#)).
- Es gibt auch weitere Möglichkeiten der Förderung von Transportfahrrädern. Sharing-Angebote sind dabei zentral: es profitieren mehr Menschen pro gefördertem Rad und die Förderung ist sozial inklusiv. Sharing kann sehr gut über einen Verein organisiert werden.

Ein Förderprogramm kann das **Cargobike-Sharing** gezielt fördern und so flächendeckend initiieren⁸. Das Land Brandenburg erhöht beispielsweise seine Förderung von max. 50 Prozent der Anschaffungskosten im Fall der kostenfreien Ausleihe auf max. 80 Prozent, um die Anzahl der Nutzenden zu erhöhen ([hier](#)). In Deutschland bieten aktuell rund 120 Kommunen 138 Sharingangebote mit circa 500 Cargobikes an – die meisten Angebote werden ehrenamtlich und kostenlos betrieben. Die Transportrad-Agentur [cargobike.jetzt](#) bietet [hier](#) eine umfassende und laufend aktualisierte Übersicht an.

3. Beschaffungswege: Kauf und Leasing fördern

Um möglichst viele Menschen zu erreichen, sollten unterschiedliche Beschaffungswege offen stehen. **Neben dem Kauf ist insbesondere Leasing zu berücksichtigen.** Für den gewerblichen Bereich ist die Förderfähigkeit von Leasing ein wichtiger Hebel, da es mittlerweile der Standardweg in der Beschaffung ist. So beträgt bei gewerblichen PKW- und Nutzfahrzeugzulassungen die Leasingquote rund 64 Prozent⁹.

Während bei der Förderung von E-Autos auch Leasing gefördert wird, schließen Förderprogramme für Lastenräder Leasing oftmals aus oder adressieren die Frage nicht. Beispiele für Förderprogramme, die Leasing umfassen sind die Länderprogramme in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg oder bei der Stadt München. Gerade Kleingewerbe, Vereine und Verbände profitieren von der Liquidität schonenden Art der Finanzierung sowie der besseren Planbarkeit ihrer Ausgaben. Daher werden rund 85 Prozent aller Leasing-Verträge in Deutschland mit mittelständischen Kunden geschlossen.

Auch für angestellte Privatpersonen wird Leasing zunehmend attraktiv und sollte daher auch für sie möglich sein. Zusätzlich zu Vorteilen der Finanzierung entlasten ergänzende Serviceleistungen und Versicherungen die Kund*innen. Über 60.000 Arbeitgeber*innen bundesweit bieten ihren Angestellten Dienstleasing an. Die Nachfrage nach hochwertigen Lastenrädern ist im Leasing hoch. Dabei ist es sowohl für Angestellte als auch ihre Arbeitgeber*innen am praktikabelsten, wenn die Arbeitnehmer*innen selbst den Antrag auf Förderung stellen können. Die Stadt München hat das entsprechend gelöst und die Förderung direkt an die Antragsteller*innen ausgezahlt ([hier](#) die Förderrichtlinie). Das vereinfacht den Ablauf erheblich.

Hinweise, wie sowohl Kauf als auch Leasing gefördert werden können:

- Eine einfache Möglichkeit, sowohl Kauf als auch Leasing im Programm zu umfassen, ist die Förderbedingung an eine Mindestnutzungsdauer zu knüpfen. Die Förderung des Landes Baden-Württemberg schreibt lediglich vor: "Sie nutzen das Fahrzeug mindestens 3 Jahre, bei Leasing während der kompletten Leasingdauer (maximal 3 Jahre)." (siehe [hier](#))
- Im Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg für gewerbliche Zwecke wird die Fördersumme (bis zu 2.500 Euro bei einer Förderquote von 25 Prozent) mit Kaufnachweis sofort erstattet, beim Leasing wird die Hälfte der Fördersumme zu Beginn des Leasings und die zweite Hälfte mit Ende des Leasingvertrages ausgezahlt (siehe [hier](#)).

⁸ Bayern fördert aktuell acht Kommunen in einem Pilotprojekt, näheres [hier](#).

⁹ https://bdl.leasingverband.de/internet/user_upload/Leasing-Gueter_Quoten_2020.pdf; S. 8.

4. Hinweise für die konkrete Umsetzung

Es gibt bereits in vielen Kommunen und Bundesländern verschiedene Förderprogramme sowie beim gewerblichen Kauf das Bundesprogramm für E-Lastenräder¹⁰. Damit das Förderprogramm keine unerwünschten Nebenwirkungen hervorruft und sowohl für den Fördergeber als auch Antragsinteressierte und die lokale Fahrradwirtschaft effizient durchgeführt wird, sollten einige Aspekte für die Umsetzung beachtet werden:

- Bisher aufgesetzte Förderprogramme erfreuten sich großer Beliebtheit. Fördertöpfe von mehreren hunderttausend Euro waren in der Regel sehr schnell, teilweise nach wenigen Tagen, ausgeschöpft. **Für die gewollte Lenkungswirkung sollte der Fördertopf ausreichend groß sein oder das Programm bei entsprechendem Erfolg verlängert und ausgeweitet werden.** Ansonsten fühlen sich Antragsteller*innen, die bereits nach wenigen Tagen oder Stunden nicht mehr zum Zuge kamen, schnell als „Verlierer“.
- Die Zuwendung durch ein Förderprogramm sollte nicht automatisch zum Ausschluss bei anderen Förderprogrammen führen. **Die Kumulation von mehr als einer Förderung kann die Anschaffungshürden weiter senken** und somit zur Verbreitung von Cargobikes beitragen. Die Bundesregierung schreibt dazu im Merkblatt zu ihrem Förderprogramm: „Die Kumulierung mit anderen Fördermitteln des Bundes ist ausgeschlossen. Zuwendungen, die auf der Grundlage eines Förderprogrammes eines Bundeslandes oder eine Kommune für dieselbe Maßnahme gewährt wurden oder gewährt werden, sind nicht förderschädlich, müssen aber dennoch bei Antragstellung dem BAFA angezeigt werden.“¹¹
- **Der Prozess sollte schnell von statten gehen.** Insbesondere sollte zwischen der Ankündigung auf politischer Ebene, der Fertigstellung der Förderrichtlinie und dem Förderbeginn möglichst wenig Zeit vergehen. Sonst warten Interessenten mit dem Kauf auf die angekündigte Förderung, Verkäufer*innen können in dem Zeitraum ihre Lastenräder nicht verkaufen, aufgrund begrenzter Lagermöglichkeiten aber auch nicht entsprechend viele Cargobikes vorhalten und so entsteht zum Förderbeginn ein "Stau" im Erwerb.
- Sinnvoll kann es daher sein, **Förderungen ab einem Stichtag auch nachträglich zuzulassen.** Dann ist es unerheblich, ob die Förderzusage länger dauert. In dem Fall muss nur deutlich gemacht werden, dass kein Rechtsanspruch auf Förderung im Nachhinein besteht.
- Zudem sollten die Anforderungen an die Cargobikes sowie die förderberechtigten Gruppen klar und deutlich genannt werden. Wenn technische Spezifikationen zu komplex sind, werden bestimmte Produkte nicht mehr nachgefragt oder zu stark nachgefragt, obwohl es nicht notwendig wäre. Zudem steigt sowohl in der Verwaltung als auch bei Verkäufer*innen der Beratungsaufwand.
- Förderungen sind ein wichtiges verkehrspolitisches Signal und kommen sowohl medial als auch bei Bürgerinnen und Bürgern sehr gut an. Die Einführung einer Kaufprämie lohnt daher eine **öffentlichkeitswirksame Begleitung.**
- Für längerfristige Förderprogramme ist die **Sichtbarmachung des Programms auch über den Förderstart hinaus** wichtig. In Stuttgart bringen Antragsteller*innen beispielsweise während der Förderdauer Aktionslogos des Förderprogramms auf dem geförderten E-Lastenrad an. Auch sol-

¹⁰ Eine umfassende Übersicht der bestehenden Förderprogramme gibt die Transportrad-Agentur cargobike.jetztz [hier](#).

¹¹ Merkblatt zur E-Lastenfahrrad-Richtlinie (April 2021), S. 7; zu finden auf: https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html

che Maßnahmen steigern die Bekanntheit des Programms und verankern den Förderer als fahrradfreundlichen und zukunftsorientierten Akteur im Bewusstsein seiner Einwohner*innen.

- Die Nutzung von Fahrrädern hängt in starkem Maße davon ab, dass die dazugehörige Infrastruktur stimmt. Das gilt insbesondere, wenn Cargobikes PKWs ersetzen und damit auch bei schlechtem Wetter oder im Winter benutzt werden. Es ist wichtig, bei steigender Zahl an Transporträdern **die dazugehörige Infrastruktur auszubauen**, etwa passende diebstahlsichere Abstell- und Parkmöglichkeiten. Das BMVI hat zudem Anfang des Jahres den vierten Förderaufruf zum "Förderprogramm für städtische Logistik" veröffentlicht. Damit werden u.a. die Erstellung städtischer Logistikkonzepte, sowie Erwerb und Errichtung von Mikrodepots gefördert (mehr Informationen [hier](#)).
- Ein sehr interessanter Hebel zur Verkehrswende ist auch die öffentliche Auftragsvergabe: Die Stadt Leipzig hat entschieden, nur noch Kurier*innen mit "Null-Emissionen", also mit Fahrrädern, Lastenrädern und E-Autos zu beauftragen (siehe [hier](#)).

Über den Bundesverband Zukunft Fahrrad:

Der Bundesverband Zukunft Fahrrad (BVZF) ist ein Interessenverband der Fahrradwirtschaft mit den Schwerpunkten Dienstleistungen, Herstellung, Handel und Digitalisierung. Das Anliegen des BVZF ist es, das Fahrrad als zentrales Element einer zukunftsfähigen Mobilität in Deutschland zu verankern.

Daher setzt sich der BVZF für einen politischen Rahmen ein, der Radverkehr stärker als bisher fördert. Die notwendige Verkehrswende wird nicht alleine mit einem Antriebswechsel bei PKWs von Diesel- und Verbrennermotoren zu E-Mobilität erreicht. Deswegen sollte das Fahrrad als emissionsfreies, platzsparendes, inklusives und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel für die erfolgreiche Verkehrswende in den Fokus genommen und neben Elektroautos und Schienenverkehr gleichberechtigt gefördert werden.

Mehr Informationen unter www.zukunft-fahrrad.org.

Kontakt: Andrea Richter | presse@bvzf.org | Tel. 0160 79 58 027