



6. Fachthemen-Forum von SuCoNetwork e.V.

Lebenswerte urbane Räume! Welchen Beitrag können Lastenräder leisten?

Thomas Schmitz (VRM CityLogistik)

6. Oktober 2025

Lebenswerte urbane Räume – welchen Beitrag können Lastenräder leisten?

Im Fachthemen-Forum vom 6. Oktober 2025 zeigte Thomas Schmitz (VRM CityLogistik), welchen Beitrag Lastenräder zu lebenswerteren, klimafreundlichen Städten leisten können. Anhand praktischer Beispiele aus der Radlogistik wurde deutlich, wie technische Entwicklung, neue Geschäftsmodelle und politische Rahmenbedingungen zusammenwirken müssen, um ihr Potenzial auszuschöpfen.

Kernaussagen:

- Lastenräder haben eine lange Tradition und decken heute eine große Bandbreite ab – vom kleinen Familienrad bis zum großen Transportbike mit bis zu 850 kg Gesamtgewicht oder Anhängern für Paletten.
- Rund 30 % des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs und 25–50 % der privaten Autofahrten in Städten können durch Lastenräder ersetzt werden – mit deutlichen Effekten auf CO₂-Emissionen, Luftqualität, Lärm und Flächenverbrauch.
- Jede mit dem Lastenrad statt mit dem Liefertransporter gefahrene Strecke spart im Schnitt rund 150 g CO₂ pro Kilometer; bereits ein Anteil von ca. 7,5 % Lastenradverkehr entspräche dem CO₂-Ausstoß des gesamten innerdeutschen Flugverkehrs.
- Lastenräder schaffen Teilhabe und neue Jobs: Weil weder Führerschein noch Ausbildung nötig sind, bietet die Radlogistik Perspektiven für viele Menschen und kann mittelfristig zehntausende Arbeitsplätze schaffen.
- Entscheidend für die Verkehrswende sind Infrastruktur, klare Zuständigkeiten in den Kommunen, mutige politische Entscheidungen und Förderprogramme für Unternehmen und private Haushalte.

Damit leisten Lastenräder einen konkreten Beitrag zu SDG 11 (nachhaltige Städte), SDG 13 (Klimaschutz) und SDG 8 (menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum) – und machen urbane Räume leiser, gesünder und lebenswerter.



Lebenswerte urbane Räume – welchen Beitrag können Lastenräder leisten?

Wie wollen wir in Zukunft in unseren Städten leben? Diese Frage zieht sich durch viele Debatten rund um Klimaschutz, Verkehrswende und Stadtentwicklung. Im Fachthemen-Forum von SuCoNetwork am 6. Oktober 2025 zeigte Thomas Schmitz (VRM CityLogistik), dass Lastenräder weit mehr sind als ein „hippes“ Nischenprodukt – sie sind ein zentraler Baustein für lebenswerte, gerechte und klimafreundliche urbane Räume.

Vom Nischenfahrzeug zum Systembaustein

Lastenräder sind keineswegs neu. Bereits im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert wurden Waren aller Art per Muskelkraft durch die Städte transportiert – von Bier über Lebensmittel bis hin zu Feuerwehr-Equipment. Erst mit dem Siegeszug des Autos verschwanden die Räder aus dem Straßenbild. Heute erleben sie, technisch hochentwickelt und elektrisch unterstützt, eine Renaissance.

Die Palette reicht von kleinen, wendigen Familien-Lastenrädern über mittelgroße Handwerkerbikes bis hin zu großen Transportlastenrädern mit bis zu 850 kg zulässigem Gesamtgewicht oder Anhängern, die Palettenware von bis zu 400 kg bewegen können. Paketdienste, Handwerksbetriebe, mobile Werkstätten, Fahrradservices oder innerstädtische Lieferkonzepte: Für nahezu jeden Anwendungsfall gibt es inzwischen passende Lösungen.

Klimaschutz, Luftqualität und Platzgewinn

Der ökologische Hebel ist enorm. Rund 30 % des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs könnten mit Lastenrädern abgewickelt werden – heute liegt der Anteil noch im Promillebereich. Dazu kommen 25–50 % der privaten Autofahrten, die in Städten problemlos auf das Lastenrad verlagert werden könnten: Wocheneinkauf, Kindertransport, Freizeitwege.

Jeder Kilometer, der mit einem Lastenrad statt mit einem Liefertransporter gefahren wird, spart rund 150 g CO₂ ein – plus weniger Feinstaub, weniger NO_x, weniger Lärm. Schon ein Anteil von etwa 7,5 % Lastenradverkehr würde dem CO₂-Ausstoß des gesamten innerdeutschen Flugverkehrs entsprechen. Gleichzeitig gewinnen wir Platz: Ein Liefertransporter braucht so viel Raum wie mehrere Lastenräder, die denselben Job oft schneller erledigen können, weil sie Staus umfahren und direkt bis vor die Tür fahren dürfen.

Soziale Teilhabe und gute Arbeit

Lastenräder zahlen nicht nur auf SDG 11 (nachhaltige Städte) und SDG 13 (Klimaschutz) ein, sondern auch auf SDG 8: menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum. In der Radlogistik arbeiten heute noch wenige tausend Menschen, mittelfristig könnten es in Deutschland bis zu 80.000 sein. Zugangsvoraussetzungen sind niedrig: Man braucht keinen Führerschein und oft keine formale Berufsausbildung. Das eröffnet besonders Menschen Chancen, die auf dem klassischen Arbeitsmarkt schwer Fuß fassen.

Thomas Schmitz fasst es pointiert: „Lastenrad ist gleich Klimaschutz plus Platzgewinn plus soziale Teilhabe.“ Das macht die Branche auch für Kommunen interessant, die Klimaziele mit

Beschäftigungsprogrammen verbinden wollen.

Ohne Infrastruktur keine Verkehrswende

Gleichzeitig wurde in der Diskussion deutlich: Lastenräder allein lösen keine Strukturprobleme. Entscheidend ist, wie Städte Raum verteilen. Jahrzehntlang wurden Straßen primär für Autos geplant. Wer lebenswertere Quartiere schaffen will, muss diese Logik umdrehen: breite, sichere Radwege, verlässliche Radstraßen, Mikrodepots für die letzte Meile, sichere Abstellflächen für große Räder, Verkehrsberuhigung und klare Lieferzeiten in sensiblen Bereichen.

Ein wichtiger Erfolgsfaktor ist eine feste Verantwortlichkeit in der Verwaltung: eine Person oder ein Team, das dauerhaft für Wirtschafts- und Radverkehr zuständig ist, die Akteur:innen kennt und konsistent an Lösungen arbeitet – unabhängig von Legislaturperioden. Städte wie Freiburg, Tübingen oder internationale Beispiele wie Groningen und Paris zeigen, was möglich ist, wenn politischer Wille, Planung und Mut zum Ausprobieren zusammenkommen.

Was Unternehmen und Bürger:innen tun können

Für Unternehmen lohnt sich der Einstieg oft schneller als gedacht: Weniger Betriebskosten, Imagegewinn, Erfüllung von Umwelt- und Zertifizierungsvorgaben sowie messbare CO₂-Einsparungen. Besonders auf der „letzten Meile“ sind Lastenräder vielen Transportern überlegen. Förderprogramme von Bund, Ländern, Kommunen und Modellen wie Jobrad erleichtern die Anschaffung.

Auch private Haushalte können viel bewegen: Ein Lastenrad, das den Zweitwagen ersetzt, spart pro Jahr bis zu fünf Tonnen CO₂ – und häufig auch Nerven bei der Parkplatzsuche. Sharing-Angebote und kommunale Förderungen senken die Einstiegshürden; Probefahrten helfen, Vorbehalte in Bezug auf Fahrbarkeit, Sicherheit oder Wetterfestigkeit abzubauen.

Fazit: Verkehrswende zum Anfassen

Die gute Nachricht: Wir müssen das Rad nicht neu erfinden – im wahrsten Sinne des Wortes. Technik, Erfahrungswissen und Beispiele guter Praxis sind vorhanden. Jetzt geht es darum, Flächen gerecht zu verteilen, Förderinstrumente klug einzusetzen und mutige Entscheidungen zu treffen. Lastenräder sind dabei kein Allheilmittel, aber ein hochwirksamer Hebel, um unsere Städte leiser, gesünder und gerechter zu machen – und den Weg in Richtung 15-Minuten-Stadt konsequent zu gehen.