



Fotos: Michael Blumenstein | Flottes Gewerbe (1)

Beim Rangieren kann man zusätzlich die Rückfahrkamera nutzen oder eben nach hinten schauen.

## Viele machten Witze drüber

Dass Lastenräder selbst im Handwerk den Fuhrpark ergänzen, beweist Michael Christmann. Der Stuckateur aus Bonn hat für sein Team einen teuren, aber sich rechnenden „Drahtesel“ im Einsatz.

**Wir sitzen im** Büro von Stuck-Belz. Stuckateurbetrieb seit Generationen. Aktuell ist Michael Christmann, Enkel des Gründerehepaars, an der Reihe. Die Firma befindet sich im Hinterhof, mitten in der Bonner City. Der perfekte Platz, laut Michael Christmann. Denn Bonn hat – stadtteilbetrachtet – mit die höchste Dichte an denkmalgeschützten Gebäuden in Deutschland. Perfekt, weil genau hier auch unheimlich viel Arbeit an echtem Stuck anfällt. Gips an den Decken, den Wänden und den Bodenleisten. Und Stuck auch überall dort, wo der Kunde es vor einem Jahrhundert wünschte und heute bei Neubauten oder Kernsanierungen immer noch wünscht.

Christmann fokussiert sich auf die Stadtteile Südstadt, Weststadt, Poppelsdorf und Nordstadt. Hier spielt die Musik für sein Business. Bonn ist noch immer „Co-Hauptstadt“ und offiziell heißt das im Behördendeutsch „Bundesstadt“. Sechs Ministerien agieren noch immer von Bonn aus. Hinzu kommt eine Vielzahl an „Bundesbehörden“, die nach wie vor hier beheimatet sind. Von der Innenstadt sind es Luftlinie rund vier Kilometer bis zu einem der vielen Stadtränder.

### Das Handwerk lebt

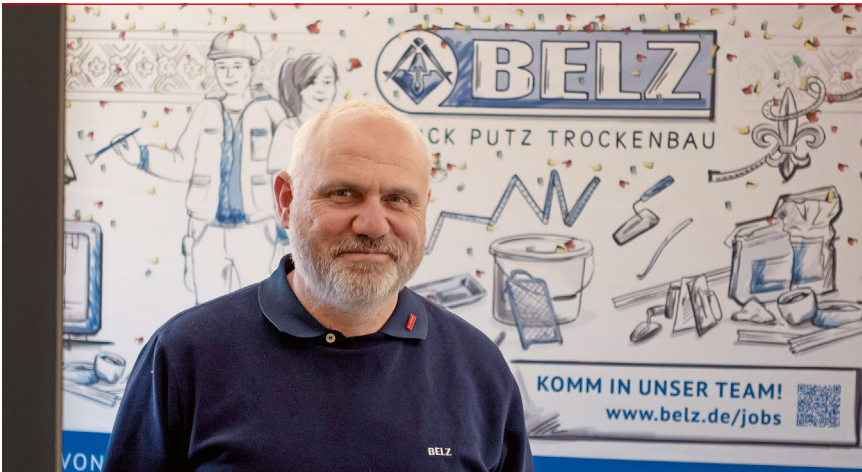
Stuck ist also keineswegs tot. Was vor einigen Dekaden danach aussah – die Styroporelemente, die dem Stuck nachempfunden sind, waren auf dem Vormarsch –, zeigt sich heute als Fehlinterpretation. Natürlich gibt es die günstigeren Styropor-Imitate noch immer. Und laut Christmann qualitativ besser denn je. Aber echter Stuck ist nicht nur bei alten Gebäuden, die oft unter Denkmalschutz stehen, zwingend. Auch in Neubauten wollen einige Menschen noch immer echte Handwerksarbeit haben. „Eigentlich ist Stuck ein unnötiger Luxus. Das war es damals schon und ist es heute noch“, sagt Christmann mit ein bisschen Stolz in der Stimme. Rund 60 Prozent seiner Aufträge beinhalten Stuckarbeiten.

Diese vollbringt Michael Christmann mit dem 24-köpfigen „Belz-Team“, das stets rund ein halbes Dutzend Auszubildende inkludiert. Der Ausbildungsberuf zum Stuckateur erlebt zwar nicht unbedingt eine Renaissance, aber es gibt ausreichend Bewerber, jedes Jahr. Wengleich die Qualität der Bewerber in den letzten

Jahren stetig abnahm. Michael Christmann meint, gerade zu erleben, dass sich das wieder dreht und die oft erst 15-Jährigen derzeit motivierter, organisierter und selbstständiger sind als die Altersgenossen vor rund zehn Jahren. Das Durchhaltevermögen, die mindestens dreijährige Ausbildung zu überstehen, so hofft er, wird sich auch wieder erhöhen. Und, da sind sich viele einig: Handwerk bedeutet, einen zukunftssicheren Job zu haben.

### Cargobike statt Strafzettel

Wie so oft besitzen Altbauviertel kaum Parkraumüberschuss und wenige Parkgaragen. Bedeutet: Autos sind vorhanden, geduldet, teils nötig, aber oft nicht wirklich willkommen. Davon kann auch Stuck-Belz ein Lied singen. In der Regel ist man mit Transportern unterwegs. Zwölf der insgesamt 17 Firmenfahrzeuge sind Transporter bis 3,5 Tonnen. Und diese sind meist etwa fünf Meter lang. Nicht immer ist es möglich, einen Parkplatz beim Kunden zu finden. Falschparken ist keine Option, das ist schlechte Werbung. „Wir haben das ab und an so gemacht, dass wir die Arbeitsma-



**Michael Christmann ist Stuckateurmeister in dritter Generation in Bonn.**

terialien mit dem Transporter zum Kunden gefahren haben, dann den Transporter wieder bei uns in der Firma abgestellt haben und zu Fuß oder anderweitig zum Kunden gekommen sind“, erklärt Christmann das Dilemma. Die Ineffizienz dabei leuchtet ein.

„Flottes Gewerbe“ lautete ein Projekt der Bonner Wirtschaftsförderung, um im Jahr 2025 acht Betriebe von den Vorteilen der Lastenräder zu überzeugen. Fünf Wochen haben die Betriebe ein zum Einsatzzweck passendes Lastenrad zu Testzwecken überlassen bekommen – Stuck-Belz war einer davon. „Das Thema Cargobike kam nicht komplett überraschend. Wir hatten uns aufgrund unserer Situation schon länger Gedanken darüber gemacht. Allerdings haben auch wir anfangs – wie die meisten aus dem Handwerk – Witze darüber gemacht“, erzählt der Inhaber im Gespräch in der Ledersitzgarnitur seines Büros mit teils aufwendigen Stuckarbeiten an Decke und Wänden.

### Aus Lachen wurde Machen

So wurde im Sommer 2025 aus dem Lachen ein Machen. Denn Lastenrad ist nicht gleich Lastenrad. Viele denken an die meist un gelenk gefahrenen Einspur-Fahrzeuge mit Korb vorn oder Doppel-Kindersitzbank hinten. Auch diese kleinen Lastesel eignen sich für einige Betriebe, je nach Anforderungen. Für Stuck-Belz muss es eine oder zwei Nummern größer sein – Heavy Duty. Denn eines benötigt ein Stuckateur definitiv: Platz für fertige Stuckarbeiten, Leiter, Materialien und Werkzeugkiste.

### Antric Cargobike aus Bochum

Ein Anbieter, der Passendes liefert, heißt Antric. Die Idee von Antric startete vor gut zehn Jahren an der Uni Bochum. Seit 2020 ist das Vorhaben ein Start-up, das seit 2022 ein belastbares Cargobike auf die vier Räder ausseht. Vier Räder? Ja, auch so kann ein Lastenrad aussehen. Und wer in größeren Städten mal die einschlägigen Logistiker beobachtet, sieht, dass auch diese solche Fahrzeuge nutzen.

Knapp 300 Kilogramm dürfen in das Antric eingeladen werden, plus Fahrer. Zusammen kommt der als Fahrrad klassifizierte Kleintransporter (darf Fahrradwege benutzen und wird ohne jegliche Fahrerlaubnis pilotiert) so schnell auf 700 Kilogramm Rollgewicht – Heavy Duty eben. Die erstklassige Supernova-Beleuchtung stellt sicher, dass der Fahrer auch

nachts sieht und das Antric plus Insasse gesehen werden. Blinker, Bremslicht, Rückfahrkamera, Scheibenwischer, Federung, Feststellbremse und hydraulische Scheibenbremsen an allen vier Rädern: Alles ist an Bord. Eine Art Persenning schützt den Fahrer vor dem Wetter. Im Sommer vermutlich besser als im Winter. Austauschbare, handelsübliche Pedelec-Akkus treiben die Fuhre auf bis zu 25 km/h an und sollen laut Christmann im Sommer auch für 50 Kilometer Reichweite sorgen.

Beschleunigt wird mittels Daumenschalter, ähnlich wie beim Quad. Das soll Fehlbedienungen vermeiden. Die Pedale müssen zudem dezent getreten werden. Wer rangieren muss, drückt einen Knopf und es geht langsam rückwärts. Gestartet wird mittels Dongle, klassische Schlüssel gibt es nicht. Gleichzeitig lässt sich so der Frachtraum ver- und entriegeln. Alles gut durchdacht.

Bei Michael Christmann stand das Ladevolumen im Vordergrund. Er hat nun zwei Rollwägelchen, die er mit seinen Materialien beladen kann und via Fahrschienen perfekt in den bodennah konzipierten Antric reinbekommt. Klar, ab und an geht mal was zu Bruch, das ist aber auch im klassischen Transporter nicht anders. „Das Lastenrad ist für uns eine perfekte Ergänzung zum Transporter. Und für



**Der Monitor der Rückfahrkamera sitzt rechts vor dem Bremshebel.**

## Worauf ist zu achten?

*Kirsten Havers, seit vier Jahren Projektleitung & Prokuristin bei cargobike.jetzt, berät Unternehmen zu den Fragen der Fahrzeugauswahl und Integration in den Fuhrpark.*

### Für welche Fahrten ersetzen Cargobikes einen Pkw?

Es gibt vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Gut eignen sich Lastenräder bei Servicefahrten, Werksverkehr, im Handwerk sowie bei der Zustellung und Logistik mit Strecken von bis zu 20–30 km. Die Ladung sollte nicht schwerer als 200 kg sein. Die Vorteile steigen mit der Verkehrsbelastung und dem Parkdruck. Schwieriger wird der Einsatz bei einem großen Kundengebiet und weiten Strecken oder wenn sehr große und schwere Transportgüter bewegt werden müssen.

### Passen Cargobikes besser aufs Land oder in die City?

In verdichteten Innenstädten steigen die Vorteile von Lastenrädern. Parkplatzsuche und „im Stau stehen“ kosten Zeit, ergo Geld. Das Lastenrad bietet hier Zeitersparnis aufgrund der Nutzung von Radwegen, Abkürzungen durch Grünflächen und Parken direkt am Ziel.

### Welche Kilometerleistung ist, beispielsweise in München oder Berlin, pro Jahr realistisch?

Bei KEP, die intensiv das Lastenrad nutzen, können es schon 5.000 km/Jahr, in Einzelfällen vielleicht auch mehr. Aber auch bei anderen Einsatzfeldern, wie Servicedienstleistungen, sind bis zu 2.000 km nicht ungewöhnlich.

### Welche Nutzlasten, Volumina und Reichweiten sind im gewerblichen Ganzjahreseinsatz darstellbar?

Als dauerhafte Zuladung sind etwa 100–150 kg gut bzw. in Einzelfällen auch mal 200 kg machbar. Jedoch belastet solch ein Gewicht das Rad stark, es sollte dann ein robustes Modell gewählt werden. Gewerbliche Lastenräder haben kräftige Akkus und schaffen im Sommer 60–90 km, im Winter eher 40–60 km. Ein Wechselakku „verlängert“ die Reichweite. In Sachen Volumen sind bis rund 2 m<sup>3</sup> möglich – in Kombination mit gewerblichen Lastenanhängern oder als Einzelanfertigungen ist auch mehr machbar. Das Wetter ist meist weniger ein Thema – gute Kleidung ist hier ein Gamechanger.

### Wo liegen die Grenzen von Cargobikes?

Die Lastenräder sind selten Alleskönner, aber die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig. Wichtig ist, den Einsatzzweck parat zu haben, um eine erfolgreiche Integration zu erreichen. Die Ergänzung der Flotte durch Lastenräder ist ein Change-Prozess. Und der muss geplant werden und man muss die Mitarbeitenden sensibilisieren. So gewappnet, kann das Lastenrad Kosten einsparen und den Arbeitsalltag verbessern.



### Welche Anschaffungskosten sind für robuste, gewerblich nutzbare Lastenräder realistisch?

Gute Basis-Long-John für den gewerblichen Einsatz (einspurig mit Lademöglichkeit vorn) starten bei 5.000 Euro, dreirädrige Cargobikes bei etwa 7.000 € und Heavy-Duty-Bikes mit vier Rädern bei etwa 15.000 Euro. Bei Beantragung der Bafa-Förderung gibt es 25 Prozent des Listenpreises und maximal 3.500 Euro Zuschuss.

### Wie hoch sind Wartungs- und Instandhaltungskosten bei einer Fahrleistung von rund 2.000 km/Jahr?

Im Forschungsprojekt des DLR „Ich entlaste Städte 2“ haben wir das Thema Wartung & Service mitbetrachtet. Im Durchschnitt haben wir Wartungskosten von 10-20 ct pro km berechnet. Bei den getesteten Long-Johns im Projekt waren es rund 245 Euro im Jahr bei einer durchschnittlichen Laufleistung von 600 km, bei den Schwerlastenrädern etwas mehr, 278 Euro pro Jahr bei rund 1.100 km Laufleistung im Schnitt.

Im Projekt wurde auch ein ROI-Rechner aufgesetzt. Unter [lastenradtest.de/lastenrad-roi-rechner](https://lastenradtest.de/lastenrad-roi-rechner) kann man mal ganz grob abschätzen lassen, ob sich ein Cargobike im eigenen Unternehmen „rechnen“ würde.

### Welche Anforderungen stellen Versicherer an die Cargobikes im Firmeneinsatz?

Da Lastenräder als klassische Fahrräder gelten, müssen sie nicht verpflichtend versichert werden. Es gibt jedoch Voll- und Teilkasko-Versicherungen, deren Tarife individuell erfragt werden müssen.

### Welche Rolle spielen Schulung und Einweisung der Mitarbeiter in das „neue“ Transportmittel?

Das ist ein sehr wichtiger Punkt. Eine ausführliche Einweisung mit Fahrübungen (mit und ohne Ladung) ist entscheidend.

**Vielen Dank, Kirsten Havers, für das Gespräch. mb**



Die passende „Inneneinrichtung“ hat sich Stuck-Belz zusammengestellt.



Michael Christmann hat rund zwei Dutzend Mitarbeiter im Blick.

unsere Arbeit deutlich besser einsetzbar als ein kleiner Pkw, denn der hat nicht genug Platz, vor allem für lange Gegenstände“, konkretisiert Michael Christmann den Einsatzzweck. 2,2 Kubikmeter passen in die Box, maximal 1,73 Meter dürfen die Teile lang sein (diagonal beladen noch etwas mehr), damit sie in oder auf das knapp drei Meter lange Gesamtgefährt passen.

ßersten Stadtgrenze (knapp acht Kilometer) machte es laut Aussage des Chefs etwa fünf Minuten aus – zugunsten des echten Transporters, der jedoch direkt vor Ort auch eine Parkmöglichkeit hatte. „Bei Stau, was in Bonn nicht selten der Fall ist, ist das Antriebs im Vorteil. Zudem kann man oft mit schönem Blick am Rhein entlangfahren.“ Nicht immer ideal sei der

Ausbau des Radwegenetzes in Bonn. Daher muss das Cargobike hier und da auf die Straße ausweichen. Aufgrund der Größe ist das Cargobike aber gut sichtbar und wird respektiert. Apropos sichtbar: Werbung hat Christmann direkt schon in der Testphase auf das Lastenrad kleben lassen, nicht wissend, ob die zwei wirklich Freunde werden. Aber nicht nur Christmann und sein Team mögen das Lastenrad. Auch die Kunden. Und die generelle Resonanz ist super. Stuck-Belz macht damit also zeitgleich gute Werbung für den Betrieb.

Daher hat Christmann das Lastenrad auch nach der Testphase übernommen. Darüber freut sich vor allem ein Kollege, der nämlich keinen Führerschein hat und nun autark Arbeiten im Stadtgebiet erledigen kann. Dass das Konzept auf dem Land ähnlich positiv funktioniert, da ist Christmann skeptisch. „Da sind die Wege oft länger und die Parkplatzthematik nicht so prekär wie in der Stadt.“ Nachts steht das Bike immer in einer abgeschlossenen Garage. Denn günstig ist diese Fuhrparkergänzung nicht. Je nach Individualisierung sind für die Schwerlasträder 20.000 Euro schnell beisammen. Alles in allem rechnet es sich für Stuck-Belz dennoch aus den genannten Gründen. Jetzt im Winter ist es etwas weniger im Einsatz. Das Wetter spielt halt doch eine zumindest untergeordnete Rolle. *mb*

### Fast alle haben es ausprobiert

„Wir haben im Testzeitraum darauf geachtet, dass fast alle das Fahrzeug testen konnten, um jedes Feedback einzuholen.“ Die Rückmeldungen sind völlig unterschiedlich ausgefallen, bestätigt Christmann. „Um den echten Nutzen zu checken, haben wir Fahrrad und Transporter einige Male zeitgleich zum selben Ziel fahren lassen, da es sich aufgrund der Personenzahl eh angeboten hat. Wir wollten wissen, ob und wenn ja, wie groß die Differenz bei den Fahrzeiten ist.“ Selbst in einer außerhalb der Hauptverkehrszeit liegenden Fahrt zwischen Stuck-Belz und der wirklich ä-



Neben dem Heavy-Duty-Lastenrad gibt es zwölf klassische Transporter.