

VELOPLAN

► 2/21
Juni 2021

FACHMAGAZIN FÜR RADVERKEHR UND MIKROMOBILITÄT



Schwerpunkt NEUES DENKEN

WANDEL UMARMEN

KOMMUNEN

Fahrradfreundlich geht

LASTENRÄDER

Für die letzte Meile

VERKEHRSWENDE

Überfällig und sozial

NEUE MOBILITÄT

Mehr als nur Fahrrad



Fahrradstationen: Best Practice Beispiele

www.orion-bausysteme.de



REINER KOLBERG
Chefredakteur

NEUES DENKEN

Als 66er-Jahrgang gehöre ich, wie viele von Ihnen wahrscheinlich auch, zu den Babyboomern und nach der Definition der Bestseller-Autorin Sophie Passmann wohl mehr oder weniger zu den „alten weißen Männern“. Mit Müttern, die sich über die neue Freiheit freuten, in der Ehe auch ohne Erlaubnis ihres Mannes arbeiten gehen und ein eigenes Konto führen zu dürfen. Und mit Vätern, die sich an sonntäglichen Kaffeetischen rauchend darüber austauschten, wie viel schneller sie nun mit dem neuen Auto von München nach Düsseldorf gefahren sind. Für beide Seiten ein echter Aufreger waren dagegen die „völlig unverhältnismäßigen“ Maßnahmen der Bonner Regierung. Die Freiheit sollte durch Gesetze weiter eingeschränkt werden! Wer Terrorismusbekämpfung, Gleichberechtigung oder Datenschutz vermutet, liegt falsch. Es ging schlicht um die Einführung der bußgeldbewehrten Gurtpflicht. Aus heutiger Sicht ist die Aufregung darüber ebenso unverständlich wie die Diskussion zur Einführung des Rauchverbots einige Jahrzehnte später. Und wir Kinder? Unter den Mitschüler*innen gab es nur eine Handvoll mit ausländischen Wurzeln. Zur Schule gingen wir zu Fuß oder fuhren mit dem Fahrrad und in der Freizeit spielten wir mit Freunden. Draußen. Unbeaufsichtigt! Mit Bällen und Kreide auf dem Bürgersteig oder auf damals noch weitgehend leeren Parkplätzen. Oder wir fuhren mit Rollschuhen direkt auf der Straße. Aufgeschrammte Knie, Löcher in den Hosen und kleine Platzwunden am Kopf inklusive. Und am langen Samstag Familieneinkauf in der Stadt.

Wie sehr sich die Welt und unser Sozialleben gewandelt haben, erkennt man immer dann, wenn man für einige Minuten die Augen schließt, alte Bilder betrachtet oder sich länger mit älteren

Menschen unterhält. Vieles wird klarer und entspannter, wenn man bewusst innehält und sich die Welt mit etwas Abstand vom Alltag, dem Wahlkampfgetöse oder medialen Aufregern anschaut. „Alter Mann – was nun?“ Ist es gut so, wie es ist? Was war früher vielleicht besser, was schlechter? Wie könnte eine Zukunft aussehen, in der wir als Alte genauso wie unsere Kinder, Enkel und Urenkel glücklich, selbstständig, gesund und hoffnungsvoll leben? Was kann jeder von uns verändern, im Kleinen wie im Großen? Und: Wovor haben wir eigentlich Angst? Auf einige dieser Fragen gibt das Interview mit Meredith Glaser vom Amsterdamer Urban Cycling Institute Antworten (S.30). Wie konkrete Änderungen der Perspektiven aussehen könnten, dazu haben drei Fachfrauen eine klare Meinung (S.16), und welche nachhaltigen Alternativen es im Bereich Logistik gibt, dazu hat unsere Autorin Andrea Reidl recherchiert (S.20). Fehlt noch ein Bereich, der in der Diskussion um Abwrack- oder neuerdings „Umweltprämien“, Pendlerpauschalen etc. völlig ausgeblendet wird: die soziale Komponente (S.36). Apropos, können Sie sich in Ihrer Kindheit eigentlich an Kaufprämien für Autos erinnern? Ich mich auch nicht. Wir hatten auch lange keins. Aber wir waren frei. Wir hatten Fahrräder.

Schön, dass Sie sich mit uns Zeit nehmen für neues Denken.

Ihr Reiner Kolberg – rk@veloplan.de

„Als würden wir versuchen, eine Floppy Disk in ein iPhone 12 einzulegen“

Meredith Glaser
Urban Cycling Institute, Amsterdam



12 ▶ PERSPEKTIVWECHSEL
NEUES DENKEN



30 ▶ INTERVIEW MEREDITH GLASER
STÄDTE AN DIE ZEIT ANPASSEN



20 ▶ MACHBAR
NACHHALTIGE LOGISTIK



36 ▶ GERECHT?
SOZIALE MÄNGEL IM VERKEHRSSYSTEM

VELOPLAN 2/21

- 06 ▶ Momentaufnahmen**
- 12 ▶ Neues Denken**
Umparken im Kopf
- 20 ▶ Lastentransporte**
Cargobikes im Zentrum
- 28 ▶ Zahlen**
Änderungsbedarf?
- 30 ▶ Interview Meredith Glaser**
Straßen neu denken
- 36 ▶ Gerechtigkeit**
Soziale Verkehrswende
- 42 ▶ Familienfreundlich**
Kommunales Thema
- 46 ▶ Mobilitätsmuseum**
EcoMobileum
- 52 ▶ Markt**
Zahlen & Daten
- 56 ▶ Best practice**
Ideen für Kommunen
- 62 ▶ Bike&Ride**
Interview
- 66 ▶ Schwerlasträder**
Ready to go
- 70 ▶ Zur Wahl**
Kommentar
- 74 ▶ Produkte**
- 76 ▶ Kurz notiert**
- 80 ▶ Buchtipps**
- 81 ▶ Das Team von VELOPLAN**
- 82 ▶ Vorschau / Impressum**



46 ▶ ECOMOBILEUM
Erlebniswelt neue Mobilität



56 ▶ RADVERKEHRSFÖRDERUNG
Best Practice



66 ▶ LASTENRÄDER 2.0
(R)Evolution

PIETER SMITBRUG: LÄNGSTE RAD-/ FUSSVERKEHRS- BRÜCKE EUROPAS

Unser Bild zeigt die reifüberdeckte Rekordbrücke in der niederländischen Gemeinde Oldambt. Die nach dem verstorbenen Bürgermeister Pieter Smit benannte und nach einem Jahr Bauzeit im Februar 2021 eröffnete Holzbrücke ist mit einer Länge von 800 Metern die längste Fahrrad- und Fußgängerbrücke Europas. Sie verbindet zwei Stadtteile und führt über einen Kanal, die Autobahn A7, eine ökologische Zone und einen Stausee. Dabei besteht sie aus vier kombinierten Brücken, von denen eine mit einer Klappfunktion ausgerüstet ist. Beim Bau wurden vor allem Nachhaltigkeit und Naturschutz berücksichtigt, zum Beispiel durch zertifiziertes tropisches Hartholz, LED-Beleuchtung mit minimaler Lichtverschmutzung, Vogelnistplätzen und Fledermausquerungen. Baukosten: 6,5 Millionen Euro.

Bild: gemeente Oldambt





ZU HOCHFLIEGEND: „SKYCYCLE“ IN LONDON

Mit ebenso anspruchsvollen wie kostspieligen Plänen wollte Londons Bürgermeister Boris Johnson die Metropole zu einem Zentrum für nachhaltige Mobilität machen. 2014 wurden unter anderem Entwürfe für einen 220 Kilometer langen „Cyclehighway“ des Stararchitekten Norman Foster präsentiert. Auf Stelzen sollte er oberhalb von dicht befahrenen Straßen und den Trassen des S-Bahn-Netzes entlangführen. Augenscheinlich waren die Pläne allerdings zu aufwendig und die auf rund sechs Milliarden Euro geschätzten Kosten zu hoch. Vom Begriff Cyclehighway ist man inzwischen ebenso abgerückt. Stattdessen wird ein „Cycleway“-Netz auf- und ausgebaut.



REKORD-RADWEG

Fahrradland Türkei? In der Provinz Hatay, im Süden der Türkei, wurde im Juli 2020 ein 25 Kilometer langer Küstenradweg eröffnet. Lokalen Medienberichten zufolge ist es der längste ununterbrochene Radweg der Welt. Baulich von der danebenliegenden Panoramastraße getrennt, verbindet er die Kreise Samandağ und Arsuz. Der Zweirichtungsradweg ist Teil des Ziels der türkischen Regierung, 4.775 Kilometer Radwege bis zum 100-jährigen Staatsjubiläum im Jahr 2023 zu bauen.

Bild: Hatay Provinzdirektion

Was bin ich? Das Foto des englischen Faltradherstellers Brompton spricht unsere vielfältigen Rollen an und ist darüber hinaus eine Reminiszenz an das Cover des letzten Beatles-Albums „Abbey Road“ aus dem Jahr 1969.



Bild: www.brompton.de - pd-f

Perspektivwechsel gefragt

NEUES DENKEN

Die Probleme unserer Zeit sind komplex und das Beharrungsvermögen vielfach groß. Keine leichte Aufgabe also, Dinge zu verändern und Neues zu denken. Komplex? Ja! Aber nur, weil es komplex ist, lassen wir ja auch nicht die Astrophysik sein oder die Forschung nach Impfstoffen.

„Es muss den Menschen Freude machen sich anderes zu verhalten.“

Ines Imdahl
Rheingold-Salon



Grafik: stock.adobe.com - j-mel

► Große Herausforderungen und neues Denken stehen auch im Bereich Mobilität und Verkehr an. Vor allem, wenn man sich nicht nur darauf konzentriert, Menschen möglichst schnell von A nach B und zurück zu bringen, sondern andere Dimensionen mitdenkt. Ein entschlossener Kurs Richtung Klimaneutralität gehört ebenso dazu wie die Herausforderungen der Urbanisierung, die Bewegungsarmut von Kindern, die in wenigen Jahren massiv wachsende Gruppe der Älteren (Stichwort geburtenstarke Jahrgänge) und nicht zu vergessen die sozialen Komponenten der Mobilität. Zudem braucht es verstärkt eine weibliche Perspektive, denn Mobilität, oder das, was wir darunter verstehen, wurde und wird weiterhin vor allem von Männern gedacht und geplant, wie Kritiker*innen immer wieder anmerken. Die Probleme sind bekannt und die Konzepte liegen auf dem Tisch. Vernetztes Denken und praktische Lösungen, die nicht mehr das private Auto oder den Lieferwagen in den Mittelpunkt stellen, findet man bislang allerdings vor allem in den Nachbarländern. Vielfach scheint es so, als würden wir in einem Denken, das uns über Jahre geprägt hat, fest-

stecken. Würden wir sonst den weiteren Zuwachs von im Schnitt immer größeren und schnelleren Fahrzeugen zulassen und sogar noch fördern und auf der anderen Seite neuen, umweltfreundlichen und eher am menschlichen Maß ausgerichteten oder besser „angemessenen“ Mobilitätsformen generell erst einmal kritisch gegenüberstehen?

Umparken im Kopf

Vor zwei Jahren wurde bei einer Podiumsdiskussion zum Thema Mikromobilität zum Beispiel ernsthaft die Frage diskutiert, wohin denn die ganzen neuen Fahrzeuge sollten. Für Professor Thomas Sauter-Servaes, Mobilitätsforscher und Leiter des Studiengangs Verkehrssysteme an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW, zeugen solche Diskussionen und „das Gemecker über den Platz, den E-Trotts (E-Tretroller in der Schweiz) verstellen“ von einer „komplett verschobenen Wahrnehmung“. „Die am Fahrbahnrand parkierten Blechlawinen werden derweil als normal wahrgenommen.“ Ihm zu widersprechen fällt schwer, wenn man mit offenen Augen durch die Städte und Quartiere geht, sich

alte Bilder von Plätzen und Straßen anschaut, die noch zum Flanieren und Verweilen einladen oder sich mit statistischen Daten befasst. Wie verändern wir also unser Umfeld und die Gewohnheiten? Mit dem wiederholten Ausrufen von Zielen, wie „mehr Güter auf die Schiene“, „Deutschland wird digitaler Vorreiter“ oder „Deutschland wird Fahrradland“ wird erfahrungsgemäß noch kein Wandel angestoßen, obwohl ein öffentliches Commitment natürlich wichtig ist. Aber dann muss es auch weitergehen. Und die Zeit drängt: „Die Welt befindet sich bereits im Klimanotstand, und das Auto-abhängige Verkehrssystem ist dafür ein fataler Treiber“, heißt es dazu als Fazit in unserem Buchtipps „Nachhaltige Mobilität für alle“ (S. 80). Zu wissen, wohin die Reise gehen soll, sei der erste notwendige Schritt. „Der nächste sollte sein, mit der Reise unverzüglich zu beginnen.“

Expert*innen, Politiker*innen und Verbände beschäftigen sich aktuell intensiv auf vielen Ebenen damit, die Rahmenbedingungen an die Herausforderungen der Zeit anzupassen. Reicht das? Letztlich kommt es wohl vor allem auch darauf an, die Men-



Oft vergessen oder ausgeblendet: Ältere, Frauen und Bürger*innen mit Migrationsgeschichte (2019: 26 %).

auf. Lax formuliert: Wenn man es beim Opel-Image schafft umzudenken, dann sollte es doch auch bei der Mobilitätswende möglich sein mit dem Umparken im Kopf.

Die Zukunft und den Wandel umarmen

Wie bringt man auf den ersten Blick völlig unterschiedliche Bereiche wie Verkehr, Soziales, Gesundheit, Städteplanung und Umwelt-/Klimaschutz zusammen? Wie vermeidet man Endlos-Diskussionsschleifen und wie bringt man Menschen zu Verhaltensänderungen? Leadership-Experten empfehlen, die Zukunft und den Wandel zu „umarmen“, positive Bilder zu schaffen und den Menschen einen neuen Sinn, neudeutsch Purpose zu geben. „Einfach nur etwas im Kopf zu ändern, reicht nicht aus“, diagnostiziert auch die Psychologin Ines Imdahl, Mitgeschäftsführerin der auf qualitative Marktforschung, tiefenpsychologische Erkenntnisse und strategische Umsetzungen spezialisierten Agentur Rheingold-Salon. Es müsse eine Vision geben. „Wozu tun wir das? Was wollen wir bewegen?“ Das gelte universell, denn letztlich ginge es immer um die Menschen und ihre Bedürfnisse, und die seien aus dem Blickfeld geraten. „Nur wenn ich verstehe, was die Menschen davon haben, sich so zu verhalten, wie sie sich verhalten, kann ich überlegen, gibt es Alternativen? Wenn ich einfach nur sage, wir müssen das ändern, dann ist das ein Schritt zu schnell.“ Entscheidend sei die Frage nach dem Warum. Erst danach könne man sagen „wie kann ich das ändern und was sind die Hebel?“ Psychologisch gesehen sei es schlicht so, dass die Menschen zuallererst an sich dächten.



Bilder: stock.adobe.com - Halfpoint - JustLife

schen mitzunehmen und dabei auch diejenigen nicht zu vergessen, die dem erst einmal eher ablehnend gegenüberstehen. Denn sonst ist schnell das Tor geöffnet für Populisten, die gezielt auf die Ängste der Menschen setzen. Kommunikativ lässt sich eine Menge erreichen, wenn man kreativ ist und wirklich will. Viele werden sich noch an „Umparken im Kopf“ erinnern. Die groß angelegte und viel beachtete Kampagne ließ 2014 erst einmal den Absender offen und stellte sich auf eine sympathisch-humorige

Art generell gegen Vorurteile und warb so für eine andere innere Einstellung. Dabei ging es weder um die Mobilitätswende noch um den Klimawandel, sondern „nur“ um einen Imagewandel bei der angestaubten Automarke Opel. Nach Brancheneinschätzung ein „Himmelfahrtskommando“, das die frisch ernannte Marketing-Chefin Tina Müller trotzdem mit Bravour und Jürgen Klopp als positiv-sympathisch Andersdenkendem glaubhaft löste. Das Rezept, aus der Not eine Tugend zu machen, ging voll



www.travelbike.de

VERMIETUNGSKONZEPTE FÜR TOURISTISCHE REGIONEN EUROPAAWEIT

- Urbane Touristik
- Innovativer Gesundheitstourismus
- Nachhaltiger Tourismus



EUORAD
— das Dienstrad

DIENSTRAD-LEASING
FÖRdert DIE GESUNDHEIT UND MINDERT DAS INFEKTIONSRIKISKO!

Jetzt registrieren und schnell profitieren!



Mehr erfahren unter www.eurorad.de oder 0221 - 179 59 670

eurorad Deutschland GmbH
Longericher Str. 2, 50739 Köln



Travelbike ist ein Geschäftsbereich der eurorad Deutschland GmbH, Longericher Str. 2, 50739 Köln



Bild: Anna Weiß

Zentrale Motive seien Selbsterhalt und die Vergrößerung der eigenen Wichtigkeit. „Die enorme Kulturleistung, auch an die anderen zu denken, müssen wir tagtäglich neu leisten.“ Wichtig sei ein neuer Blick auf das große Ganze und eine Abkehr vom sogenannten Silo-Denken, also der Fixierung auf Teilausschnitte. Die Sinnfrage könne helfen, Zusammenhänge wiederherzustellen. Dazu komme eine andere wichtige Komponente: Spaß und Lustgewinn. „Es muss den Menschen Freude machen, sich anders zu verhalten. Sie müssen Spaß daran haben, die Perspektive des anderen einzunehmen, und das muss belohnt werden.“ Wichtig sei in diesem Zusammenhang auch das Thema Diversität, zum Beispiel mit Blick auf die unterschiedlichen Strategien und Denkmuster von Männern und Frauen. „Diversität hilft, andere Perspektiven einzunehmen und einen Zusammenhang herzustellen.“

Freude am Fahren

Lustgewinn ist also ein guter Antrieb, und so wundert es nicht, dass der Autohersteller BMW schon seit den 1970er-Jahren mit dem Motto „Freude am Fahren“ lockt. Auch die Politik hat in Deutschland viel dafür getan und tut es noch, damit der Spaß am Autofahren aktiv gefördert und möglichst wenig getrübt wird. Praktisch als gedankliches Grundrecht hat sich zudem das Motto „Freie Fahrt für freie Bürger“ in vielen Köpfen etabliert, mit dem der ADAC über Jahrzehnte erfolgreich gegen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen

opponierte. Freude am Radfahren und freie Fahrt für Radfahrerinnen und Radfahrer, Junge, wie Alte, sucht man dagegen oft vergebens. Genauso erfolglos sucht man vielerorts auch nach Freude am entspannten Zufußgehen, nach der Freiheit für kleine Kinder, ungefährdet auf dem Bürgersteig Rad zu fahren, in einer ausgewiesenen „Spielstraße“ wirklich spielen zu können oder überhaupt ohne Auto mobil zu sein. Natürlich kann man in diesem Zusammenhang fragen, ob nicht die Infrastruktur grundsätzlich anders gestaltet und anders genutzt werden müsste, oder warum der in der Straßenverkehrsordnung angelegte Schutz der „Flüssigkeit des Verkehrs“ höher wiegt als die Sicherheit der Menschen. Und natürlich kann man auch fragen, ob

„Wir müssen Männer, Frauen und Kinder aus unterschiedlichen sozialen Schichten, mit verschiedenen kulturellen Hintergründen und Erfahrungen ansprechen.“

Anna Weiß

nicht die Reduzierung der in den 1950er-Jahren eingeführten Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts noch zeitgemäß ist, wenn wir doch wissen, dass sich seit 1970 sowohl der Fahrzeugbestand als auch die Fahrleistung verdreifacht hat, die Verkehrsteilnehmer immer älter werden und die Lebensqualität in den Quartieren bei geringerem Tempo deutlich zunimmt.

Perspektiven wechseln und out of the box denken

Wie schafft man es aus dem „Silo-Denken“ herauszukommen, Perspektiven von anderen mitzudenken und neue Ansichten zu entwickeln? „Man muss die Entscheidungsträger selbst die Stadt ‚erfahren‘ lassen, in einem geführten Rahmen“, sagt die Expertin

Anna Weiß stellt in der Beratung den Design-Thinking-Ansatz und damit immer den Menschen in den Mittelpunkt. Sie ist Mitgründerin eines Special-Interest-Verlags, Co-Founderin des Frauen-Netzwerks Bloomers Outdoors und Gründerin des European Women's Outdoor Summit.

für Design Thinking Anna Weiß, die in ihrer Arbeit immer den Menschen in den Mittelpunkt stellt. Dabei sollten die Bedingungen so realitätsnah wie möglich sein. „Wie fühlt es sich an, auf dem Fahrrad unterwegs zu sein, und wie zu Fuß? Wie schaut es bei schlechtem Wetter aus, wie mit Gepäck oder in Begleitung von Kindern oder einem Hund?“ Für Perspektivwechsel sorgt sie als Veranstalterin von Workshops in den Alpen zum Beispiel, indem sie Mountainbiker*innen und Wandernde die Rollen tauschen lässt. Wie fühlt es sich für eine wandernde Familie an, wenn unvermittelt ein Mountainbike von hinten vorbeischießt und wie sieht die gleiche Situation aus Sicht des Mountainbikers aus? „Bitte Rücksicht nehmen, ist leicht gesagt, aber vielen sind die Probleme gar nicht bewusst.“ Ebenso wenig präsent sei bei Entscheidern und vor allem in der Kommunikation nach außen ein realistisches Bild der Menschen und Kundengruppen. „In den Medien abgebildet werden meist junge sportlich-schlanke Models, gerade bei den Frauen. Die Menschen in der Realität sind aber messbar nicht nur älter, sondern auch viel diverser, als wir es in den Medien der Touristiker, in Fachzeitschriften, Publikumsmedien aber auch von den Verbänden sehen.“

Mit dieser verschobenen Realitätswahrnehmung sei es auch nicht verwunderlich, dass viele Entscheider Ältere, Übergewichtige oder Menschen aus anderen Kulturen weder auf dem Schirm hätten noch ihre Bedürfnisse und Probleme nachempfin-

den könnten. In Outdoor-Workshops nutzt Anna Weiß gern sogenannte Adipositasanzüge zur konkreten Simulation von Fettleibigkeit. „Der Aha-Effekt, der damit entsteht, schlägt jede theoretische Wissensvermittlung um Längen.“ Einen noch größeren Effekt sieht sie im Hinblick auf die stark alternde Bevölkerung in der Nutzung von sogenannten Alterssimulationsanzügen, die unter anderem das Hör- und Sehvermögen, das Gesichtsfeld und die Beweglichkeit von Kopf, Rumpf und Armen einschränken und durch Gewichte selbst einfache Bewegungen deutlich anstrengender machen. „Man muss ganz klar sagen, dass es schon für normale Radfahrerinnen und Radfahrer echt gefährlich auf den Straßen ist“, stellt Anna Weiß fest. „Wie schaut es dann erst für Kinder und Alte aus?“ Die Infrastruktur für den Radverkehr sei im Gegensatz zur Autoinfrastruktur so eingerichtet, dass sie hohe Anforderungen an die Nutzer stellt. Das müssten wir komplett umdrehen. „Wir brauchen einen Rahmen, in dem sich auch Unerfahrene und Unsichere aufs Rad trauen, einen Rahmen der Fehler verzeiht und der den Menschen vor allem wieder den Spaß an der Bewegung neu vermittelt.“ Um mehr Menschen zu motivieren, aufs Rad umzusteigen müsse man konkret auf die Menschen zugehen, sie beobachten und befragen. „Wir müssen Männer, Frauen und Kinder aus unterschiedlichen sozialen Schichten, mit verschiedenen kulturellen Hintergründen und Erfahrungen ansprechen.“



Problem: rapide wachsende Zahl älterer Menschen

Der Anteil der über 65-Jährigen liegt hierzulande laut Statista in diesem Jahr bei 23,1 %. 2030 sind es aufgrund der geburtenstarken Jahrgänge bereits 27,8 % und 2034 dann 30 %. Ältere sind als Verkehrsteilnehmer besonders gefährdet, einen tödlichen Unfall zu erleiden. Vor allem in Innenstädten und hier zu Fuß oder mit dem Fahrrad. 2019 starben rund 43 % der innerorts im Verkehr getöteten Menschen über 65 Jahren als Fußgänger*innen. Ein Hauptgrund: die altersbedingte Schwierigkeit, das Tempo von Fahrzeugen und Lücken im Verkehr richtig einzuschätzen. Der Anteil der tödlichen Unfälle per Fahrrad/Pedelec betrug hier 32,5 %. In Frankreich werden die Themen Mobilität bzw. Mobilitätsarmut im Alter inzwischen ganzheitlich als Querschnittsfunktion betrachtet. „Das Fehlen oder die fehlende Eignung des Mobilitätsangebots kann ein ‚soziales Sterben‘ älterer Menschen bewirken“, sagt die Interministerielle Delegierte für Verkehrssicherheit, Maria Gautier-Melleray.

Quellen: Statista, DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2021



Bild: Ines Kawgan-Kagan

Dr.-Ing. Ines Kawgan-Kagan vom AEM Institute konzentriert sich auf Gender- und Accessibility-Beratung und gibt ihr Wissen in Inhouse-Trainings oder interaktiven E-Kursen weiter.

Chancengleichheit für „weibliche“ Mobilität

Ein nach wie vor bestehendes Problem ist Analysen zufolge, dass Mobilität weiterhin vor allem aus männlicher Sicht gedacht wird. „Wenn wir echte Veränderungen wollen, dann müssen wir uns viel stärker als bislang mit den Bedürfnissen und spezifischen Sozialisierungen und Rollen von Männern und Frauen beschäftigen“, betont Dr.-Ing. Ines Kawgan-Kagan, Geschäftsführerin des AEM Institute. Für Kommunen, Mobilitätsanbieter, Young Professionals und NGOs bietet sie Gender- und Accessibility-Beratung und unterstützt in der Umsetzung von gerechter und umweltfreundlicher Mobilität. „Es ist wichtig, das Thema Mobilität ganzheitlicher und diverser zu betrachten.“ Ein aktuelles Problem sei beispielsweise, dass das Denken stark technologisch geprägt ist. „Es wird weniger gefragt, welche Probleme haben wir und welche Lösungen gibt es dafür, sondern was ist technisch möglich und was könnte man damit machen?“ Letzteres sei der Technikfaszination von Männern ebenso geschuldet wie den Geldmitteln der Technologie-Fonds. Frauen hätten aus ihrer Sozialisation heraus dagegen ein ganz anderes Verständnis und andere Bedürfnisse. „Frauen wollen praktische und intuitiv bedienbare Produkte und Services.“ Viele

Komponenten kämen in der männlichen Erlebniswelt gar nicht vor, deshalb hätten Entscheider sie oft auch nicht auf der Liste. Ganz oben: Sicherheit. Ein Begriff der im englischen Sprachraum deutlich differenzierter und treffender sei: Safety für körperliche Unversehrtheit und der oft zu wenig betrachtete Begriff Security – also die persönliche Sicherheit vor Angriffen. Zweites spiele im Alltag von Frauen eine besondere Rolle, zum Beispiel was bestimmte Routen, Orte oder besonderen Zeiten angeht, zum Beispiel mit Blick auf Haltestellen, Parkhäuser oder menschenleere Straßen. „Allgemein gilt: Mobilität und die dazugehörigen Verkehrsmittel, die Orte und die Infrastruktur dürfen nicht für Mutige gemacht sein.“ Umgekehrt dürften die Mutigen (sozialisationsbedingt meist Männer) ihr Umfeld nicht beeinträchtigen und für Angst sorgen. „Wichtig ist ein gesamtgesellschaftliches Umdenken.“

Handlungsbedarf gibt es aber noch in vielen anderen Feldern. Das fange schon bei Umfragen und Statistiken wie der Auswertung „Mobilität in Deutschland“ an, bei denen beispielsweise Berufspendler priorisiert würden. Besonders auffällig sei das Missverhältnis zeitweise beim Thema Elektromobilität. „Umfragen müssen ja nicht zwangsweise repräsentativ sein, aber was soll man bei einem Männeranteil von 96 Prozent erwarten?“

„Wir brauchen mehr Frauen als Entscheiderinnen und vor allem muss die weibliche Perspektive stärker in Betracht gezogen werden.“

Dr.-Ing. Ines Kawgan-Kagan



Bild: stock.adobe.com – Mirko Vitali

Freude am Fahren: Mobilität ohne Auto muss sicher sein und Spaß machen.

Typisch Mann – typisch Frau

Männlichkeit sei in unseren Gesellschaften historisch sehr stark mit Unverletzlichkeit verknüpft, sagt die Soziologin Sabine Hark. Sie zeichne sich nach wie vor auch durch ein Verhalten aus, das einschließt, sich selbst und andere Risiken auszusetzen, statt sie zu vermeiden. Mit Blick auf Raser und illegale Autorennen in der Stadt – es säßen immer Männer am Steuer. Frauen würden dagegen stärker dazu erzogen, die Bedürfnisse von anderen wahrzunehmen und in das eigene Verhaltensrepertoire einzubeziehen.

Ein Thema, das bei Untersuchungen zudem vielfach ausgeblendet werde, sind kulturelle Unterschiede und Besonderheiten, auch im Hinblick auf die hohe Zahl der Bürger mit Migrationsgeschichte. „In einigen Kulturen gilt der Fahrradsattel zwischen den Beinen einer Frau als unschicklich und für Männer ist Radfahren Ausdruck eines niedrigen sozialen Status.“ Solche Vorurteile könne man mit gezielten Maßnahmen aber aufbrechen. Ein großes Problem sei weiterhin auch die Infrastruktur. „Frauenmobilität ist meist Alltagsmobilität. Das wird vielfach weder gesehen noch gemessen.“ Geschlechtsspezifische Studien aus San Francisco hätten beispielsweise gezeigt, dass sich die Zahl der Radfahrerinnen durch die Verbesserung der Infrastruktur verdoppelte. Wie kann die Situation künftig insgesamt besser werden? „Wir brauchen eine Chancengleichheit auf einer gemein-

samen Ebene. Wir müssen die Unterschiede adressieren. Wir brauchen mehr Frauen als Entscheiderinnen und vor allem muss die weibliche Perspektive stärker in Betracht gezogen werden.“

Es lohnt sich also, Neues zu denken. Positive Beispiele, die inspirieren und motivieren, gibt es reichlich. So, wie der elektrische Anlasser die automobilen Revolution möglich gemacht hat, schicken sich heute vor allem leistungsfähige Akkus, Elektromotoren und Apps an, den Markt mit neuen Mobilitätsformen zu revolutionieren. Ein entscheidendes Kriterium: die Angemessenheit. Die Produkte, Konzepte und Best-Practice-Lösungen sind längst da und es macht Spaß, sich damit zu beschäftigen und sie auszuprobieren, wann immer sich die Gelegenheit bietet. ■

Text: Reiner Kolberg

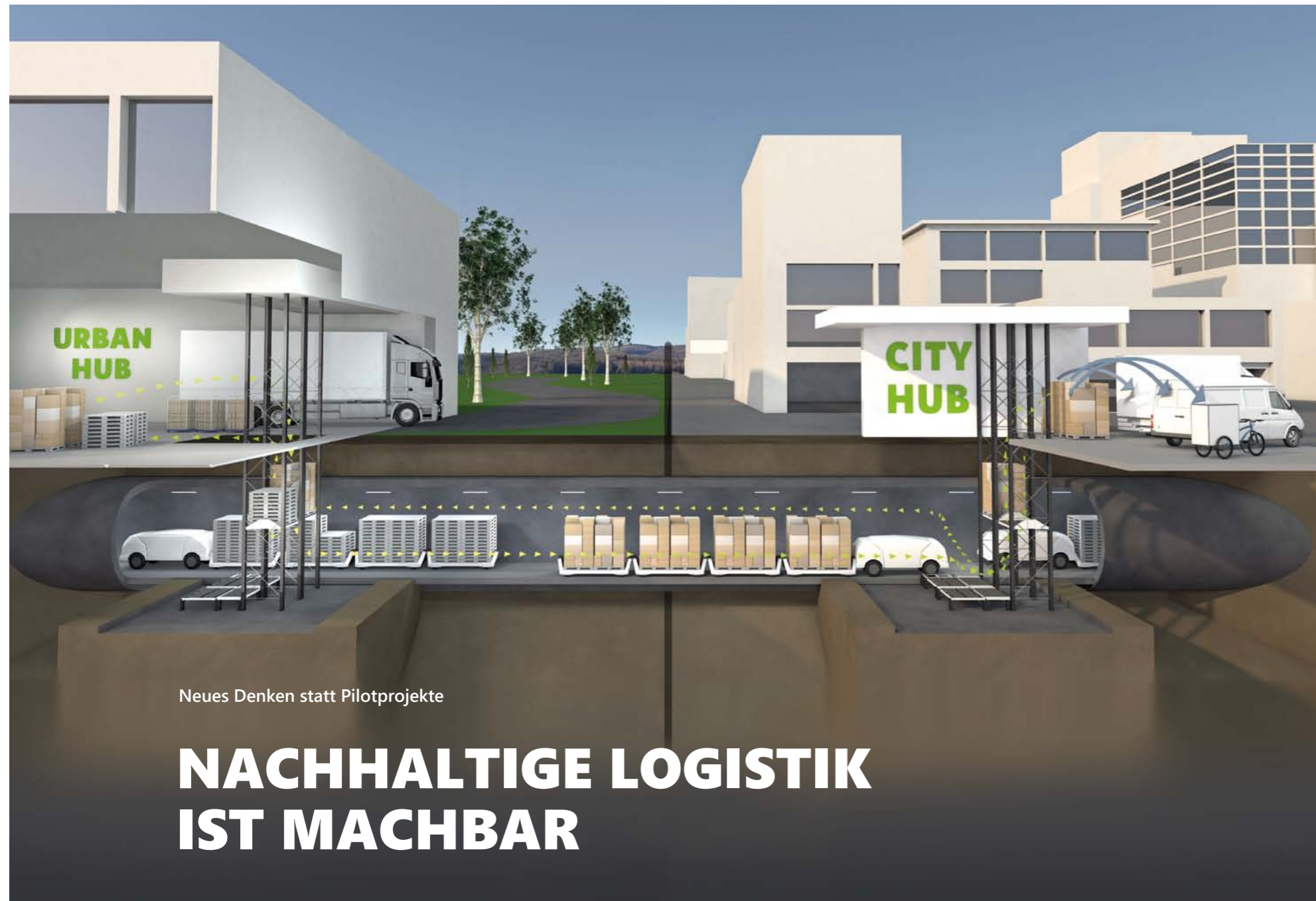


Bild: SmartCity Loop

Neues Denken statt Pilotprojekte

NACHHALTIGE LOGISTIK IST MACHBAR

Im Zuge der Klima- und Verkehrswende muss auch die Zustellung von Waren und Paketen neu geregelt und auch auf Lastenräder verteilt werden. Pilotprojekte und Vorschläge aus der Branche gibt es genug, doch bislang scheitern sie meist an den Widerständen der Entscheider. Im Ausland ist man bereits weiter.

► Es ist eng in den Innenstädten und es wird immer enger. Jedes Jahr wächst die Flotte der Privatwagen um 500.000 bis 700.000 Fahrzeuge. Der Anteil der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) ist mit rund sechs Prozent am Gesamtverkehr in den Städten relativ gering. Trotzdem geraten die Zusteller zunehmend in die Kritik. Kein Wunder. Sie fallen auf, wenn sie in zweiter Reihe parken oder

in schmalen Straßen die Wege versperren. Im Rahmen der Mobilitätswende sollen auch ihre Wege in der Stadt klimafreundlicher werden. Die Logistikexperten haben dafür eine Vielzahl von Konzepten in der Schublade. Ihre Vorschläge scheitern oft an den Entscheidern in den Städten, die keine Flächen zur Verfügung stellen oder in der Pilotprojektphase stecken bleiben. Einige Städte im Ausland sind deutlich weiter. Sie haben den Privat- und den Wirtschaftsverkehr längst neu geordnet.

Erfolgreiche Konzepte in Gent

Wie so etwas aussehen kann, macht die belgische Stadt Gent vor. Dort wurde 2017 ein ehrgeiziger Mobilitätsplan umgesetzt. Der sogenannte Circulatieplan (Umlauf oder Zirkulationsplan) sperrt den Autoverkehr aus einem Teil der Innenstadt aus. In die angrenzenden sechs Quartiere können Autos zwar weiterhin hineinfahren, aber nicht mehr in die Nachbarquartiere wechseln. Die Verbindungsstraßen sind nur noch frei für Radfahrer, Fußgänger, Busse, Handwerker und bestimmte Dienstleister. Autofahrer, die von einem Viertel ins andere wechseln wollen, müssen einen Umweg über die Ringstraße in Kauf nehmen. Mit dem „Circulatieplan“ wurde auch die Innenstadtlogistik neu geordnet. Bis elf Uhr morgens können die Zusteller ihre Waren

in der Innenstadt selbst abliefern. Wer später in die Stadt muss, nutzt dafür die städtische Vertriebsplattform GentLevert (Gent liefert). Verschiedene Transport- und Logistikdienstleister für Straße, Schiene und Wasser liefern als Partner der Stadt rund um die Uhr Trocken- und Kühlwaren an die Gastronomie, Händler und Privatpersonen im Zentrum. Dafür werden die Waren, Pakete und Lebensmittel zunächst in Depots und Lagerhallen am Stadtrand gebracht, vorsortiert und dann multimodal und nachhaltig per Lastenrad, E-Transporter oder Schiff zum Bestimmungsort transportiert. Um die Zustellung weiter zu optimieren, testen die GentLevert-Partner zudem neue Zustellkonzepte. Beispielsweise wurden die Baumaterialien für eine neue Turnhalle per Schiff angeliefert, um die Straßen und die Anwohner entlasten.

Lieferverkehr und Paketaufkommen steigen drastisch

Wie in Gent sind auch in vielen deutschen Städten und Quartieren die Straßen für den hohen Durchgangsverkehr und die vielen Pendlerverkehre nicht gemacht. Gerade zu den Stoßzeiten haben sie ihr Limit längst erreicht. Ein großes Problem ist, dass neben immer mehr fahrenden und parkenden Pkws auch immer mehr Lieferdienste und KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paketdienste)



Bild: Tricargo

Hubs und nachhaltige Fahrzeugflotten für das drastisch steigende Transportaufkommen.

„Hinter jeder Wohnungstür befindet sich inzwischen ein Einkaufscenter.“

Carsten Hansen

Bundesverband Paket & Expresslogistik (BIEK)



Bild: Andrea Reidl

Ein Konzept, das funktioniert: In der Mariahilferstraße hat die Stadt Wien großzügige Ladezonen eingerichtet. Die Parkraumüberwachung kontrolliert hier regelmäßig.

unterwegs sind. Der Online-Handel ist beliebter denn je und die Zahl der Zustellungen steigt enorm weiter. „Hinter jeder Wohnungstür befindet sich inzwischen ein Einkaufscenter und die Leute kaufen ein“, sagt Carsten Hansen, Leiter Grundsatzfragen/Innenstadtlogistik beim Bundesverband Paket & Expresslogistik (BIEK). Seit 2000 hat sich die Menge von KEP-Sendungen von 1,69 Milliarden auf 3,65 Milliarden Sendungen im Jahr 2019 mehr als verdoppelt. Die Corona-Pandemie hat diesen Trend noch einmal beschleunigt. Allein im ersten Halbjahr 2020 ist das Sendungsvolumen laut einer Marktanalyse im Auftrag des BIEK um 7,4 Prozent gestiegen. Das sind täglich über 800.000 Sendungen mehr als im Vorjahr. Die Prognose für das gesamte Jahr 2020 ist noch deutlich höher und

Experten gehen inzwischen davon aus, dass sich die mit der Pandemie deutlich beschleunigte Entwicklung weiter fortsetzen wird.

Gewerbliche Ladezonen fehlen

Die zunehmenden Paket- und Warenlieferungen in der Innenstadt sehen Planer und Politiker oft als Problem an. Wenn Fahrzeuge in zweiter Reihe parken oder Rad- und Gehwege zustellen, sind beispielsweise Radfahrer gefährdet, wenn sie beim Umfahren die Spur wechseln. Die Logistikexperten haben dafür eine Vielzahl von Lösungen entwickelt. Eine einfache und schnelle Möglichkeit sind ausreichende gewerbliche Ladezonen für Zusteller und andere Lieferfahrzeuge. In der Stadt- und Verkehrsplanung wurden sie allerdings lange Zeit nicht mitgedacht oder nicht an den aktuel-

len Bedarf angepasst. Wien macht vor, dass Ladezonen selbst in autofreien Zonen gut funktionieren. Ein Beispiel ist die Mariahilferstraße. Lange Zeit war der rund 1,8 Kilometer lange Abschnitt der beliebten Einkaufsstraße die Hauptverkehrsader für Autofahrerinnen vom Westbahnhof in die Innenstadt. Links und rechts neben der zweispurigen Fahrbahn reihten sich parkende Pkw Stoßstange an Stoßstange. Die Fußgänger drängelten sich auf viel zu schmalen Gehwegen aneinander vorbei. 2015 wurde die Straße umgebaut. Seitdem sind hier alle gleichberechtigt – Auto-, Rad- und Rollerfahrer und die Fußgänger. Die großzügigen Ladezonen, die es in regelmäßigen Abständen auf beiden Seiten der Begegnungszone nun gibt, dürfen die Lieferdienste rund um die Uhr nutzen. „Die Lieferzonen werden durch die Parkraumüberwachung kontrolliert“, sagt eine Sprecherin der Stadt. Die regelmäßigen Stippvisiten zeigen: Die Ladezonen sind bis auf die Zeiten der Zustellung in der Regel frei. In Deutschland ist das anders. Hier sind die bestehenden Ladezonen auch für nicht-gewerbliche Ladetätigkeiten offen und werden so immer wieder von Falschparkern versperrt. Der Bundesverband hat deshalb vorgeschlagen, rein gewerbliche Ladezonen einzuführen und diese durch ein neues Verkehrszeichen für Privatwagen zum absoluten Halteverbot zu erklären. „Das Halteverbot kann zeitlich begrenzt sein“, sagt Hansen. Außerhalb der Zustellzeiten kann die Fläche dann von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat das schon vor Jahren vorgeschlagen. Im Zuge der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) hat der BIEK den Vorschlag eingereicht, aber das Bundesverkehrsministerium hat ihn abgelehnt.

WHAT WILL MOVE US NEXT.

Discover the latest ideas shaping mobility and explore everything from cars to bikes to digital to climate.

Join us at the IAA Mobility in Munich from September 7 – 12, 2021.



IAA MOBILITY

Politik und Planer gefordert: Logistiker brauchen Flächen für Mikro-Depots als Zwischenlager für die Feinverteilung.

Förderung von Mikro-Depots notwendig

Eine Alternative zum rollenden Transporter als Depot sind stationäre Mikro-Depots. Das können Lagerräume sein oder Container, die morgens in einem Parkhaus, einer Tiefgarage oder auf einem Parkplatz in der Stadt abgestellt werden. Von dort beginnt dann die Feinverteilung der Pakete etwa mit Sackkarre oder E-Lastenrädern. Pionier der Branche ist UPS. Rainer Kiehl, Projektmanager der Abteilung City Logistik bei UPS, startete 2012 in Hamburgs schicker Flaniermeile zwischen Rathaus und Alster das erste Lastenradprojekt. Die Grundstückseigentümer hatten ihn damals um Hilfe gebeten, weil immer mehr Zusteller mit ihren Transportern die Gehwege versperrten oder in zweiter Reihe parkten. Das minderte das Kaufvergnügen. Um das Quartier zu verschönern und aufzuwerten, sollte Kiehl den Lieferverkehr reduzieren. Das hat geklappt. UPS stellt morgens vor zehn Uhr in einer Sackgasse auf ehemaligen Parkplätzen einen Lkw-Container als sogenanntes Mikro-Depot ab. Von dort brachten die Zusteller die Ware zu Fuß oder per Rad zum Kunden. „Der Fahrradzusteller schafft dieselbe Menge an Paketen wie der Zusteller mit dem Transporter“, sagt Rainer Kiehl. Das funktionierte bis vor ein paar Monaten. Da hat die Stadt die Sondergenehmigungen ohne Vorankündigungen und Begründungen gekündigt. Auf Nachfrage hat die Behörde für Wirtschaft



Bild: UPS



Bild: Hamburger Hochbahn AG

und Innovation bis Redaktionsschluss nicht reagiert. Inzwischen hat Kiehl zwar Ausweichflächen in Parkhäusern gefunden, trotzdem ist die Kündigung für ihn ein herber Rückschlag. Mehr noch: Sie gefährdet das Konzept als Ganzes. Denn wenn ein etabliertes System wie in Hamburg ohne Begründung aufgekündigt werde, zögerten die Entscheider in den Logistikunternehmen, weitere Mikro-Depots einzurichten, sagt der Projekt-

manager, „einfach, weil ihnen die Planungssicherheit fehlt“. In 30 Städten gibt es bundesweit inzwischen Mikro-Depots von UPS. Viele weitere Städte würden das Modell gern kopieren, aber die Umsetzung scheitert immer wieder am Platz. „Es fehlen Stellflächen im öffentlichen Raum“, sagt Kiehl. Dem Projektmanager fehlt eine klare Strategie von den Entscheidern, wie die Logistik in ihrer Stadt langfristig

„Der Fahrradzusteller schafft dieselbe Menge an Paketen wie der Zusteller mit dem Transporter.“

Rainer Kiehl
Projektmanager City Logistik UPS

nachhaltig organisiert werden soll. Der Beweis, dass Mikro-Depots funktionieren, sei längst erbracht. In Berlin haben 2018 acht KEP-Dienstleister die gemeinsame Nutzung eines Mikro-Depots getestet. Ihr Fazit nach einem Jahr: Es hat sich bewährt. Ein Jahr später hat das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) eine Studie dazu vorgelegt. Die Wissenschaftler*innen haben in den Städten Mönchengladbach, Neuss und Krefeld untersucht, ob Mikro-Depots Sinn machen und wie sie aussehen müssten, um den Lkw-Verkehr und die Emissionen in der Stadt zu reduzieren. Das Ergebnis: Mikro-Depots funktionieren. Ihre Erkenntnisse, die Leitlinien und Rahmenbedingungen zum Aufbau von Depots haben sie in einem Handbuch für Kommunen festgehalten. Trotz aller Untersuchungen und positiven Ergebnisse bleibt es bislang aber bei Pilotprojekten. In Berlin startete im Herbst ein weiteres am Tempelhofer Damm, in Dortmund eins in der City am Ostwall und Hamburg eröffnete ein Reallabor für die Warenlogistik per Lastenrad. Kiehl organisiert seit zehn Jahren Mi-

kro-Depots für UPS und meint „jetzt muss es in die Umsetzung gehen“. Weitere Pilotprojekte brauche es nicht. Was es vielmehr brauche, sei ein bundesweit gültiger Leitfaden zur Citylogistik der Zukunft, der auf nationaler Ebene von den Entscheider*innen sowie den Expert*innen aus der Verwaltung und der Logistik gemeinsam entwickelt wird.

Logistik neu denken

Neben einer platzsparenden und klimafreundlichen Zustellung geht es den KEP-Dienstleistern auch stets darum, sogenannte Mehrfachzustellungen zu vermeiden. „Dafür muss man Logistik neu denken“, sagt Hansen. Die Zustellung kann ganz unterschiedlich aussehen: Privatempfänger können ihre Bestellungen in Paketshops, am Arbeitsplatz oder an Paketstationen in Empfang nehmen. Einen neuen Service hat Hamburg 2020 zusammen mit der Deutschen Bahn eingerichtet. Die „Hamburg Box“ bietet jeweils 100 Fächer an 22 S-, RE- und U-Bahnhöfen. Alle Paketdienste, Händler und Unternehmen können

30 Prozent der Waren auf die Räder

Der Anteil der Waren, die vom Lastenrad verlagert werden können, ist groß. 2016 berechneten Forscher der Abteilung Verkehr vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in einer Studie, dass bis zu 23 Prozent der Sendungen per Cargobike zum Kunden gebracht werden können. Das Bundesverkehrsministerium geht im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 sogar von 30 Prozent aus. Neben der Kombination von verschiedenen Systemen spielt allerdings auch die ständige Weiterentwicklung der Transporträder eine Rolle. Ihre Boxen und Container haben inzwischen ein Fassungsvermögen von bis zu zwei Kubikmeter. Mit speziellen Anhängern können die Fahrer*innen das Volumen auf vier Kubikmeter erweitern. Zudem macht die Standardisierung der Container auf Europalettenbreite die Kombination mit Transportern und anderen Verkehrsmitteln leicht möglich.



Bild: SmartCity-DB

Attraktivitätsgewinn für den ÖV: An 22 Bahnstationen gibt es die „Hamburg Box“.

die Stationen nutzen und ihre Waren in die Boxen liefern. „Der kontinuierliche Anstieg der Sendungen in den letzten Monaten deutet darauf hin, dass offene Abholstationen an ÖPNV-Standorten einen wichtigen Beitrag zu einer effizienteren und nachhaltigeren logistischen letzten Meile leisten können“, sagt dazu eine Sprecherin der Bahn.

Ein großes Problem ist bislang, dass die Logistik bislang weder bei der Verkehrs- noch bei der Bauplanung von Straßen und Quartieren mitge-

dacht wurde. Das müsse sich aus der Sicht von Hansen dringend ändern. „Bei der Planung von Neubauquartieren können Flächen für logistische Zwecke von Beginn an berücksichtigt, beziehungsweise für Mehrfachnutzungen vorgesehen werden“, sagt Hansen. Sein Verband plädiert dafür, die Logistik ins Baugesetz zu integrieren.

Warenzustellung über Tunnelsysteme und Trams?

Manche Logistikexperten wollen die Warenzustellung in den Untergrund verlegen. In Hamburg soll die Idee Smart City Loop getestet werden. Dahinter verbirgt sich ein Tunnel, der vier Meter unter der Elbe den Stadtteil Hamburg Wilhelmsburg auf der linken Elbseite mit Altona auf der rechten Elbseite verbindet. Durch unterirdische Röhren sollen die Waren auf Paletten die fünf Kilometer lange Strecke in Minutenschnelle passieren. 1500 Lastwagen könnten auf diesem Weg im Zentrum eingespart werden und 21 Tonnen CO₂. Das haben die Experten der Smart City Loop GmbH herausgefunden, die die Machbarkeitsstudie erstellt haben. Der Logistikexperte Hansen ist skeptisch. „Wenn die Gütermengen wieder oben ankommen, müssen sie verteilt werden“, sagt er. Der Platzbedarf dafür sei immens. Schließlich müssen die Waren von 1500 Lastwagen auf viele kleinere Transporter verteilt werden, die sie dann in die verschiedenen Stadtteile bringen, wo die Feinverteilung weitergeht. Laut Ingrid Janßen, Sprecherin von Smart City Loop, sollen größtenteils Lastenräder diesen Part übernehmen. Der Shared-City-Hub in Altona soll außerdem weit mehr werden als ein reiner Warenumschlagplatz. Dort soll ein City-Hub entstehen, der verschiedene Funktionen vereint. Dazu gehören Paket- und Click&Collect-Stationen sowie Auf-

„Essen auf Rädern“ per Lastenrad im Zentrum die schnellste und günstigste Lösung.



Bild: Samariterbund

enthaltsräume für die Fahrer der E-Autos und Transporträder. Außerdem sollen die Waren nicht nur in die Stadt hineingebracht werden, sondern das recycelbare Leergut über das Tunnelssystem auch wieder aus dem Zentrum zurück an den Stadtrand transportiert werden. Momentan sucht das Unternehmen Investoren. Wenn die Finanzierung steht, könne der Bau ganz schnell gehen. „Das Planfeststellungsverfahren dauert etwa ein Jahr“, sagt die Sprecherin. Die Bauzeit des Tunnels etwa ebenso lange. „2025 wollen wir die erste Palette durchschieben“, sagt sie. Die Stadt Hamburg selbst will sich bislang allerdings nicht an der Finanzierung beteiligen.

Eine andere Option ist die emissionsfreie Zustellung im Zentrum per Straßenbahn und Cargobike. In Hessen und Baden-Württemberg gab und gibt es dazu bereits verschiedene Pilotprojekte. Im Frühjahr haben außerdem der Berliner Cargobike-Hersteller Onomotion, die Frankfurter University of Applied Science mit ei-

ner Gruppe von Logistikexperten in einem Whitepaper gezeigt: Die Kombination aus Lkw, Tram und E-Transportrad ist günstiger als die Zustellung per Sprinter und reduziert zudem noch die Emissionen.

Umsetzung liegt bei der Politik

Schlussendlich entscheidet immer die Politik, wie die Logistik in ihrer Stadt organisiert wird. Der Spielraum einzelner Unternehmen für eine klimafreundliche Zustellung auf der letzten Meile ist begrenzt. Dennoch finden sie immer wieder Alternativen, wenn der Wille da ist oder man mit dem Auto in der Stadt nicht mehr weiterkommt. So liefert beispielsweise in Wien der Samariterbund seit 2017 „Essen auf Rädern“ in den Innenstadtbereichen per E-Cargobike aus. „Der Parkplatzmangel ist dort groß und die Zustellung so einfach effizienter“, sagt Edina Imamovic, die den Bereich leitet. Aber in manchen Gebieten kommen inzwischen selbst die Transporträder an ihre Grenzen,

so wie in Hamburg-Ottensen. „In den schmalen Straßen von Ottensen verursacht jeder Zusteller und jeder Pkw, der auf der Straße hält, einen Mikrostau“, sagt Björn Fischer, Gründer und Vorstandsmitglied von Tricargo. Der Radlogistikverband beliefert seit 2016 unter anderem Hamburger Kindertagesstätten mit Essen oder leert Briefkästen im Auftrag der Post. In Ottensen steht Fischer mit seinem Lastenrad manchmal selbst im Stau. Dort gibt es keine Radwege und die Gehwege sind zu schmal, um das Rad während der Zustellung dort abzustellen. Für ihn ist das zentrale Problem der motorisierte Individualverkehr (MIV). „Es stehen zu viele Autos rechts und links am Fahrbahnrand in den engen Straßen. Der Schlüssel ist, den MIV aus diesen Gebieten auszusperren“, sagt er. Das wurde 2019 mit dem Projekt „Ottensen macht Platz“ getestet. „Für uns war das ein Treiber des Geschäftsmodells“, sagt er. Apotheken, Bäckereien und Einzelhändler fragten, ob Tricargo ihre Waren per Lastenrad an- und ausliefern könne. Sie konnten, und Fischer ist sich sicher: Von autofreien Vierteln würden auch die KEP-Dienstleister profitieren. „Die 1.200 Transporter, die täglich in Hamburg unterwegs sind, fallen kaum auf“, sagt er. „Transporter sind kein Problem, wenn der MIV nicht länger die Straßen versperrt.“

Nachhaltige Lieferdienste und KEP-Dienstleister allein können das Verkehrsproblem in den Zentren nicht lösen. Sie sind ein wichtiger Teil der Mobilitätswende und können ihren Teil beitragen. Konzepte für eine deutlich umwelt- und klimafreundlichere Citylogistik haben sie. Die Umsetzung liegt nun bei der Politik. Im Bund, in den Ländern und vor Ort in den Kommunen. ■

Text: Andrea Reidl



Förderung von Mikro-Depots und Cargobikes

Das Bundesumweltministerium (BMU) fördert seit dem 1. März im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative Mikro-Depots und E-Lastenfahräder. Der innerstädtische Verkehr soll dadurch entlastet, die Luftqualität verbessert und vor allem die CO₂-Emissionen gemindert werden. Die Förderprogramme richten sich unter anderem an große Logistik-Unternehmen, Baumärkte, Möbelhäuser, mittelständische Unternehmen und Lieferdienste. Weitere Informationen auf der Webseite des BMU.

Bild: Urban Arrow

asecos®

**BRANDGEFÄHRLICH:
LAGERN UND LADEN
VON E-BIKE AKKUS**

Die Lösung:
ION-LINE Sicherheitschränke



JETZT ANMELDEN

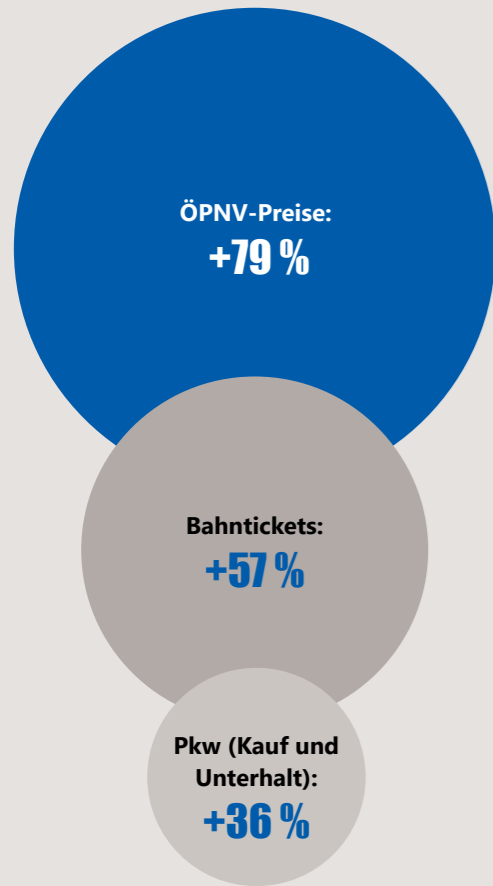
Aktuelle Online-Seminare rund um Lithium:



[asecos.com/academy](https://www.asecos.com/academy)

www.asecos.com

Kostenentwicklung Mobilität 2000-2018



Quelle: Frey et al. 2020

Anteil der Haushalte
im unteren
Einkommensfünftel,
die kein Auto besitzen:

53 %

Quelle: VCD

Umweltprämien vom Bund im Vergleich

Reine E-Autos:	Light Electric Vehicles (LEVs):
bis 6.000 Euro	0 Euro
Plug-in-Hybride:	Fahrräder:
bis 4.500 Euro	0 Euro

Umweltschädliche Subventionen

Summe umweltschädlicher Subventionen in Deutschland im Jahr 2012:	57 Mrd. Euro
Umgerechnete klimaschädliche Subventionen pro Kopf und Jahr:	700 Euro
Summe umweltschädlicher Subventionen im Bereich Verkehr:	28,6 Mrd. Euro
Subvention durch niedrigere Besteuerung von Dieselmotoren im Jahr 2015:	7,35 Mrd. Euro
Steuerausfälle durch Entfernungspauschale im Jahr 2012:	5,1 Mrd. Euro

Quellen: Umweltbundesamt, BMF, DIW Berlin

Geschwindigkeit: Plan vs. Realität

Die meisten Kfz-Fahrer halten sich laut einer Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) aus dem Jahr 2015 in verschiedenen deutschen Städten an das Tempolimit. Eine nicht unerhebliche Minderheit fährt aber deutlich zu schnell. Zahlen aus Köln:

Tempo 50 erlaubt

Schneller als 60 km/h:	5,5 %
Schneller als 70 km/h:	1,2 %
Schneller als 80 km/h:	0,2 % (ca. alle 2 Minuten)
Schneller als 100 km/h:	0,02 % (ca. alle 30 Minuten)

Tempo 30 erlaubt

Schneller als 35 km/h:	26 %
Schneller als 40 km/h:	12 %
Schneller als 50 km/h:	1,7 % (ca. jede Minute)
Schneller als 60 km/h:	0,26 % (alle 8 Minuten)

Spitzenwerte:

bei erlaubtem Tempo 50 oder Tempo 30 **130 km/h**
in Zone 10 km/h **60 km/h**

Quelle: UDV 2015

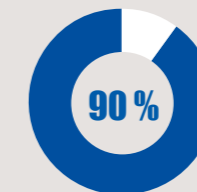
Todesrisiko für Fußgänger

Tempo 70:	86 %
Tempo 50:	39 %
Tempo 30:	8 %

Quelle: Bundesministerium für Verkehr in Österreich

Aggressivität

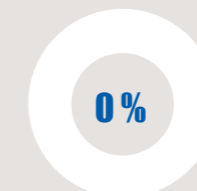
Anteil der Verkehrsteilnehmer, die eine zunehmende Aggressivität auf den Straßen beklagen:



Quelle: Institut für Demoskopie Allensbach, 2019

Raser

Anteil Frauen in der Autoraser- und Rennszene:



Quelle: Polizei Köln

Anhalteweg

Tempo 70:	51 m
Tempo 50:	28 m
Tempo 30:	13 m

Quelle: VCD

Städte an Menschen anpassen

„FREIHEIT FÜR ALLE“

Die gebürtige Amerikanerin Meredith Glaser beschäftigt sich beim Urban Cycling Institute der Universität Amsterdam mit den Schwerpunkten Collective und Social Learning. Dabei befasst sie sich vor allem mit der Transformation von Städten. Unter anderem im Rahmen des „Handshake“-Programms (handshakecycling.eu) zum Austausch von Erfahrungen, an dem 13 europäische Metropolen teilnehmen, darunter Kopenhagen, Amsterdam und München.

► **Frau Glaser, wo sehen Sie die Kernprobleme des heutigen Stadtverkehrs und was muss sich aus Ihrer Sicht ändern?**

Wir fassen das Thema Verkehr als Transport-Engineering-Problem auf. Es geht um Zeit, nicht um Wert. Das Ziel ist, Zeit zu sparen und mögliche Verspätungen zu reduzieren. Das schlägt sich im Design der Straßen nieder und den Regeln, die hier gelten. Die Gesetze und Richtlinien, denen Verkehrsplaner folgen, sind aber schon rund hundert Jahre alt. Wichtig ist, sich bewusst zu machen, dass sich seitdem eine Menge verändert hat, in der Gesellschaft, bei Innovationen und Technologien. Vor allem die Art, wie wir unsere Städte heute nutzen, hat sich stark verändert.

Welche Anforderungen gibt es heute mit Blick auf die Städte und Straßen?

Wir sehen heute einen bunten Mix: Die Menschen wollen in der Stadt wohnen und leben, nah bei anderen Menschen. Wichtig ist auch die Nähe zu Aktivitätsmöglichkeiten und Annehmlichkeiten wie Kultur, Restaurants, Cafés – und natürlich die Nähe zu den Arbeitsplätzen. All das hat für Stadtbewohner*innen heute Priorität. Aber unsere Straßen werden immer noch so gedacht und durch die gleichen Regeln und Paradigmen bestimmt, wie vor hundert Jahren. Sie haben sich nicht weiterentwickelt, sondern versuchen, all diese neuen

Anwendungen und Qualitäten mit unterzubringen. Wenn wir Straßen als Technologie sehen, dann wäre das vielleicht so, als würden wir versuchen, eine Floppy Disk in ein iPhone 12 einzulegen. Es funktioniert einfach nicht.

Was hat sich inzwischen technologisch verändert und wo gibt es Probleme?

Es gibt große gesellschaftliche Veränderungen und auch viele technische Innovationen. Neben Fahrrädern und E-Bikes die Mikromobilität, die Sharing Economy und Mobility as a Service. Aktuell dienen die Straßen aber nur einem Nutzer: dem Auto! Was wir sehen, sind Konflikte, die zu Verkehrsunfällen mit Todesfolge führen. Allein 3.000 Tote im Verkehr in Deutschland im Jahr 2020 und 300.000 Verletzte. Fakt ist: Viele wären vermeidbar.

Sind Straßen, wie wir sie heute zum Beispiel in Deutschland kennen, dann überhaupt zeitgemäß?

Straßen sind der größte öffentliche Raum jeder Stadt, es gibt also ein großes Potenzial. Derzeit ist jedoch ein Großteil dieses Raums allein für Autos reserviert.

Bei der Sicherheit hat man den Eindruck, dass die Verantwortung oft auf die Verkehrsteilnehmer geschoben wird.

Unsere Forschung hat gezeigt, dass Schuld sozial konstruiert ist. Viele Ak-



Seit über einem Jahrzehnt wohnt die gebürtige Kalifornierin Meredith Glaser in Amsterdam. Sie ist leidenschaftliche Radfahrerin und schätzt die Sicherheit und Freiheit für sich und ihre Kinder sehr.

Bild: Meredith Glaser / Urban Arrow

teure spielen dabei eine Rolle, wie zum Beispiel die Medien und die Autoindustrie. Die Fakten zeigen, dass die Fahrzeuge immer größer und leistungsfähiger werden. Das bedeutet, dass Menschen außerhalb von Autos, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf Straßen unterwegs sind, einem noch größeren Risiko ausgesetzt sind. Es gibt definitiv eine Verantwortung der Entscheidungsträger, unsere Straßen, besonders in den Städten, sehr sicher zu machen und sie sicher zu halten, besonders für diejenigen, die zu Fuß gehen und Rad fahren.

Vielfach wird das Thema Angst angesprochen, wenn es um den Straßenverkehr oder neben der Straße spielende Kinder geht.

Straßen sind das Lebenselixier einer jeden Stadt. Wenn Straßen für jeden einladend sind, unabhängig davon, wie sie oder er sich fortbewegen kann, dann strömen die Menschen auf diese Straßen. Wenn Menschen Angst zeigen, dann wird es schwierig, diesen mentalen Zustand zu ändern. Angst kann nicht das sein, was wir wollen. Wir wollen menschen- und innovationsfreundliche Städte und Straßen.

Warum sind niedrigere Geschwindigkeiten wichtig und welche Maßnahmen wirken?

Die Absenkung der Geschwindigkeit in Städten ist eine wichtige Maßnahme, denn wir wissen, dass sowohl die Zahl der schweren Crashes, wie auch die Schwere der Verletzungen drastisch gesenkt werden. Die Senkung der Geschwindigkeiten in Städten ist eine wichtige Maßnahme, denn wir wissen, dass sowohl die Zahl der schweren Unfälle als auch die Schwere der Verletzungen drastisch reduziert werden. Aber neben Gesetzen und

„Wir brauchen mehr Urban Design, mehr Stadtplaner und mehr Input von allen Bürgern und nicht nur von Verkehrsplanern.“



Menschen statt Autos:
Die Govert Flinckstraat
in Amsterdam 1973
und heute.

Bilder: Amsterdam City Archives (Bildatombank).

Regeln gibt es noch eine weitere wichtige Komponente: die Veränderung der Straßen durch Design. Wenn Sie auf einer sehr breiten Straße ohne Verkehr fahren, wollen Sie schnell fahren. Und warum sollte man die Geschwindigkeit reduzieren, zum Beispiel in Tempo-30-Abschnitten, wenn es keine Überwachung gibt? Ein wichtiger Faktor, der mitgedacht werden muss, ist das Design unter anderem durch Fahrbahnmarkierungen, Landschaftsplanung und Beleuchtung. Man muss den Leuten das Gefühl geben, dass sie hier langsam fahren müssen. In den Niederlanden gibt es eine klare Trennung zwischen Durchgangs- und Wohnstraßen.

In den Niederlanden gibt es eine klare Trennung zwischen Durchgangs- und Wohnstraßen. Was ist der Unterschied zu anderen Ländern?

In den Niederlanden wurde das in Schweden entwickelte „Sustainable Safety“-Konzept (Red. Anm.: Vision Zero) erfolgreich durch das Prinzip der hierarchischen Straßen adaptiert. Diese Hierarchie ist selbsterklärend und sehr logisch. Fahrer merken sofort, wo sie sind und was von ihnen erwartet wird. Die Unterschiede zwischen den mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen, einer Arterie und einer Wohnstraße merkt man sofort. Wohnstraßen sind meist Einbahnstraßen, sehr schmal und kompakt, mit Bäumen und Grünbepflanzungen und einem Tempolimit von 15 bis 20 km/h. Manchmal ist die Zufahrt für Autos auch ganz gesperrt.

Was können andere Länder beim Straßendesign von den Niederlanden lernen?

Die Lehre für andere Städte ist klar, dass ein intuitiv erfassbares Design eine wichtige Rolle spielt. Auch um den Menschen zu signalisieren, dass man an diesen Stellen Zufußgehen und Radfahren präferiert und erwartet. Damit sind wir übrigens nicht nur in

Wohnstraßen erfolgreich, sondern auch in Einkaufsstraßen mit Shops und Cafés. Die zweite wichtige Sache: Menschen machen Fehler. Die Gestaltung der Straßen sollte mit einbeziehen, dass menschliches Versagen unvermeidlich ist. Natürlich lässt sich das nicht von heute auf morgen erledigen, aber wir können auch jetzt schon viel tun. Wir brauchen mehr Urban Design, mehr Stadtplaner und mehr Input von allen Bürgern und nicht nur von Verkehrsplanern.

Brauchen wir für die Veränderungen auch ein anderes Mindset?

Die größte Veränderung, die wir sicher brauchen, ist eine kollektive Zustimmung. Natürlich muss nicht jeder

Bürger und Verantwortliche direkt zustimmen, aber jeder sollte zumindest anerkennen, dass wir eine Verschiebung bzw. Veränderung benötigen. München hat hier zum Beispiel mit dem Konzept der „Radhauptstadt“ vor einigen Jahren kommunikativ einen wirklich super Job gemacht und die Menschen mitgenommen.

Wie hoch sind aus Ihrer Sicht die Chancen für schnelle Veränderungen?

Was wirklich wertvoll ist, vor allem jetzt, sind die Learnings aus der Pandemie. Wir haben gesehen, dass Veränderungen wirklich möglich sind. Mit weniger Verkehr, Veränderung im Verhalten der Menschen, zum Beispiel in-

**Online-Kurse:
Unraveling the
Cycling City**

Die akademischen Online-Kurse „Unraveling the Cycling City“ der Universität von Amsterdam werden auf Coursera.com angeboten. Sie werden regelmäßig mit Bestnoten bewertet und wurden inzwischen von über 10.000 Teilnehmer*innen besucht.

urbancyclinginstitute.com/mooc

**MOBILITÄTS-
VISIONÄRE
GESUCHT!**



Wir suchen Menschen, die interdisziplinär planen,
Mobilität kreativ denken und Projekte innovativ realisieren.
Bewerben Sie sich jetzt als Planer:in oder Ingenieur:in!

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau

Freie
Hansestadt
Bremen



asv.bremen.de



verkehr.bremen.de

„Bieten die Straßen Freiheit für alle Arten von Menschen, alle Altersgruppen und alle Fähigkeiten?“



Bild: Urban Cycling Institute

Orte wie Schulen, an denen Kinder zusammenkommen, sind großartige Gelegenheiten, den Straßenraum neu zu denken. In den 1980er-Jahren wurde die „Van Ostadestraat“ für den Durchgangsverkehr und Parkplätze gesperrt; dadurch entstand Raum für einen Spielplatz, Bäume und viel Platz für Eltern, die sich beim Bringen der Kinder treffen und unterhalten können.

dem man nicht mehr jeden Tag zur Arbeit pendeln muss und mehr lokal unterwegs ist. Es ist traurig, dass es einer Pandemie bedurfte, aber es ist faszinierend zu sehen, wie mit preiswerten Materialien und Kreativität Veränderungen in Gang gesetzt wurden.

Wie ist Ihre Sicht auf die Veränderungen im Verkehr während der Pandemie mit Blick auf Deutschland?

Berlin ist ein fantastisches Beispiel! Die Stadt hat sehr schnell und sehr flexibel reagiert mit einem Netz aus Pop-up-Bikelanes in der Stadt. Diese Fähigkeit, Flexibilität zu zeigen und eine schnelle Antwort zu geben, ist

sehr beeindruckend. Wichtig sind aber auch die vielen kleinen Projekte, mit denen Städte zum Beispiel Neues ausprobieren und Akzeptanzgrenzen austesten. Auch zwei Kilometer Straße, die beispielsweise gerade in San Francisco verändert wurden, können etwas sein, was den Menschen die Augen öffnet und ein anderes Denken anstößt.

Wie ist Ihre Einschätzung? Werden temporäre Lösungen nach der Pandemie wieder zurückgebaut oder sind sie ein Durchbruch?

Es wird eine Hauptaufgabe sein die Projekte, aber auch das Umdenken, was klar eingesetzt hat, zu verstetigen.

gen. Es ist gut, dass die Menschen merken, dass sich etwas ändert. Was dabei enorm wichtig ist: Die Projekte und Maßnahmen legitimieren Änderungen in der Zukunft. Jedes Experiment, das erfolgreich und permanent wird, wird automatisch zu einer Referenz für jeden Planer, Politiker oder jede Lobbygruppe, die Änderungen möchte. Sie können sagen, schaut her, wie erfolgreich das war! Das ist, wie Dinge sich ändern können.

Welche Fehler sollte man als Verantwortlicher, Politiker oder Planer heute vermeiden?

Der größte Fehler ist sicherlich, Angst vor Veränderungen zu haben, in seiner alten Perspektive und Denkweise stecken zu bleiben. Es ist einfach und bequem für Planer und Beamte, den Status quo beizubehalten, mit Bürokratie, Regeln usw. Der schwierigste Teil ist sicherlich die Arbeit innerhalb der Bürokratie, um das Denken und die Standards zu ändern.

Was würden Sie Verantwortlichen raten? Was brauchen wir für eine Mobilitätswende?

Wir haben heute sehr gute Daten und wissen, dass 30 bis 50 Prozent der Menschen eine Mobilitätswende wollen und sich viele gerne auf das Fahrrad setzen würden. Die Menschen tun es meist nur nicht, weil sie sich unsicher fühlen. Für die, die zusätzlich aufs Rad wollen, brauchen wir andere Zustände im Verkehr. Wir brauchen Straßen, die sich sicher anfühlen, wir brauchen langsamere und weniger Autoverkehr, geschützte Radwege, sichere Abstellanlagen und wir brauchen eine Infrastruktur, die sicher genug ist für Kinder.

Wieso ist die eigenständige Mobilität von Kindern so wichtig?

Ich komme ja aus Kalifornien und bin als Kind immer von meinen Eltern gefahren worden. Es ist unglaublich

zu sehen, dass Kinder in den Niederlanden mit 10 Jahren sicher alleine mit dem Fahrrad zur Schule, zum Sport oder zu Freunden fahren können. Für die Kinder bedeutet das ein wichtiges Empowerment, das sie ihr ganzes Leben begleitet, und außerdem enorme Freiheiten. Die Freiheit gibt es gleichzeitig auch für die Eltern, die ihre Kinder nicht mehr überall hinfahren müssen. Ich bin vor über einem Jahrzehnt nach Amsterdam gezogen, habe selbst zwei Kinder und kann es mir nicht mehr anders vorstellen.

Wie müssten Straßen idealerweise aussehen?

Es gibt keine Blaupause oder ein Patentrezept. Die zentrale Frage ist: Bieten die Straßen, die wir haben, Freiheit für alle Arten von Menschen, alle Altersgruppen und alle Fähigkeiten? Können Kinder unbeaufsichtigt sicher neben der Straße spielen? Die meisten Städte werden nein sagen. Daran müssen wir dringend arbeiten – gerade Kinder brauchen in der Zeit nach der Pandemie viel mehr sichere Räume. ■

Interview und Übersetzung: Reiner Kolberg

Meredith Glaser

ist als Doktorandin am Urban Cycling Institute der Universität Amsterdam tätig. Hier lehrt Professor Dr. Marco te Brömmelstroet, bekannt auch als „Cycling Professor“, Infrastrukturplanung und geografisches Informationsmanagement. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen politische Innovation, Wissenstransfer und Kapazitätsaufbau für eine beschleunigte Umsetzung von nachhaltigen Verkehrszielen. Sie hat den akademischen Output für europäische Projekte (CYCLE-WALK und HANDSHAKE) akquiriert und verwaltet, ist Co-Leiterin des Sommerprogramms Planning the Cycling City und hat zur Produktion des Onlinekurses-Programms „Unraveling the Cycling City“ beigetragen. Meredith Glaser stammt aus Kalifornien und hat einen Master-Abschluss in Stadtplanung und öffentliche Gesundheit der Berkeley University. Seit fast 10 Jahren arbeitet sie im Bereich Stadtentwicklung und Transfer nachhaltiger Mobilitätspolitik und ist eine erfahrene Ausbilderin für Fachleute, die die niederländische Verkehrsplanungspolitik und -praxis erlernen möchten.



The International Industry Meeting & Consumer Festival

Only Bikes. No Cars.

Bike Biz Revolution Conference +++ Start Up Area +++ EUROBIKE AWARD +++ EUROBIKE ACADEMY +++ Demo Area +++ Blogger Base +++ Networking Dinner +++ E-Mobility Solutions +++ Urban Mobility +++ Cargo Area +++ Sports & Performance Area +++ E-Cycling +++ Gravel & Adventure Area +++ Travel Talk +++ Holiday on Bike

1.-4. Sept. 2021

Messe Friedrichshafen



eurobike.com

#EUROBIKESHOW

Soziale Mängel im Verkehrssystem

MOBILITÄTSWENDE FÜR MEHR GERECHTIGKEIT

Das heutige Verkehrssystem ist laut Untersuchungen von Experten und Expertinnen nicht nur klimafeindlich, sondern auch sozial ungerecht. Die Mobilitätswende besitzt das Potenzial, die Verkehre fairer zu organisieren. Vorschläge aus Verbänden und kommunale Beispiele liegen vor.



Bild: stock.adobe.co - kara

„Auf dem Weg zur Arbeit sind es die SUVs der Reichen, die sich durch die Quartiere der Abgehängten schieben.“

Stephan Rammler und Oliver Schwedes (Mobilität für alle!)

► Das Thema Verkehrsgerechtigkeit spannt ein weites Feld: So weist der Verkehrsclub Deutschland (VCD) in einem Factsheet „Die Verkehrswende ist sozial gerecht“ auf die Schieflage hin zwischen Verursacher und Leidtragende klimaschädlicher Mobilität: „Auf der einen Seite sind die Menschen, die sehr mobil sind – die regelmäßig pendeln, mehrmals im Jahr in den Urlaub fliegen, dienstlich fahren oder fliegen...“ Diese häufig besser verdienenden „Hypermobilen“ gestalten ihre Freizeit mobilitätsintensiv mit einem hohen CO₂-Fußabdruck.

Im Gegensatz dazu nutzen einkommensschwächere Haushalte häufiger Bus und Bahn (Anteil 29 Prozent) als Haushalte mit höheren Einkommen (18 bis 24 Prozent). Menschen mit geringem Einkommen investieren entweder einen großen Anteil ihres Budgets in Mobilität. Oder sie sind weniger mobil. Auf dem Land können viele Ziele schwer ohne Auto erreicht werden. Der Mangel an alternativen Verkehrsmitteln kann dann zu einem „erzwungenen Autobesitz“ führen, heißt es in dem Factsheet weiter.

Doppelt ungerecht: Die schlechtere Wohnqualität der Mobilitätsarmen

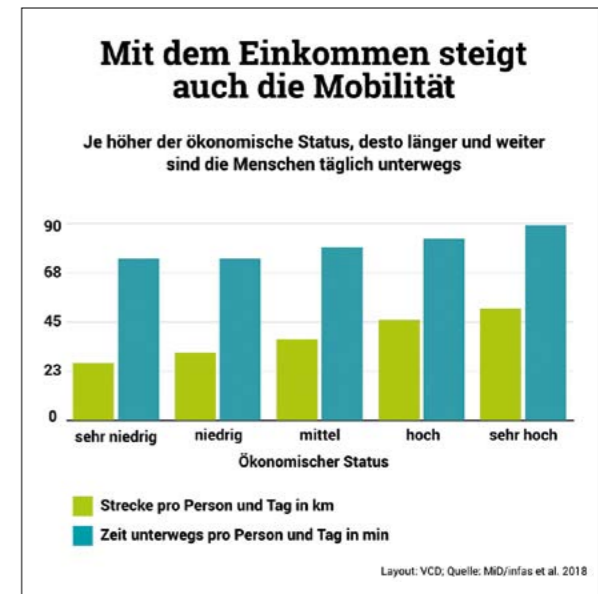
Damit nicht genug: Der Berliner Umweltgerechtigkeitsatlas bestätigt, dass einkommensarme Bevölkerungsschichten in Quartieren mit wenig Grünflächen überproportional von Luft- und Lärmemissionen betroffen sind. Denn bezahlbare Wohnungen oder Sozialwohnungen liegen häufiger entlang viel befahrener Magistralen. Bürgerliche Grundstücke und Eigentumswohnungen finden sich dagegen vor allem im Grünen. In einem Papier der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) spitzen Stephan Rammler

und Oliver Schwedes die daraus folgende Gerechtigkeitslücke wie folgt zu: „Auf dem Weg zur Arbeit sind es die SUVs der Reichen, die sich durch die Quartiere der Abgehängten schieben, die dann deren Emissionen einatmen.“ Hinzu kommt, dass Quartiere mit hohem Autoverkehrsaufkommen Einschränkungen der Lebensqualität durch Verkehrsgefährdungen bergen: „Spielräume für Kinder aus schwachen sozialen Lagen werden zerschnitten, eigene Wege der Kinder sind in solchen Quartieren tendenziell gefährlicher.“

Deutlich sichtbar wird die Ungleichgewichtung bei der räumlichen Autoherrschaft. Rammler und Schwedes verweisen auf Ergebnisse des Austrian Mobility Research der Forschungsgesellschaft Mobilität für die Stadt Graz. Dort gibt es Radabstellflächen auf zwei Prozent der öffentlichen Fläche. Jeweils weitere drei Prozent entfallen auf Haltestellen und Bahnhöfe sowie ruhenden Fußgängerverkehr (Straßencafés, Parkbänke.). Ganze 92 Prozent beansprucht das Parken von Kraftfahrzeugen im Straßenraum. Dieses Verhältnis sei europäisch übertragbar. Im Durchschnitt steht ein Auto 23 Stunden am Tag im öffentlichen Raum: „Es ist also seinem eigentlichen Wesen nach genau genommen mehr ein Stehzeug als ein Fahrzeug.“ Angemessene Preise für die Nutzung des knappen öffentlichen Gutes Raum? Bisher Fehlanzeige – weil politisch nicht gewollt.

Unfaire Subventionen: Geld für Dienstwagen, höhere ÖPNV-Preise

Auf der anderen Seite stiegen die Preise zwischen 2000 und 2018 im ÖPNV doppelt so stark wie die Kosten für den Kauf und die Unterhaltung



Der VCD hat im Factsheet „Die Verkehrswende ist sozial gerecht“ (11/2020) zentrale Daten übersichtlich zusammengestellt. Zum Download unter vcd.org

„Wenn ich höre, Autofahren ist auch eine soziale Frage, frage ich mich: Was ist eigentlich die soziale Frage bei Menschen, die gar kein Auto besitzen?“

Alexander Kaas Elias
VCD

Für eine sozial gerechte Mobilitätswende

Ein Bündnis aus Umweltverbänden, Gewerkschaften, Wohlfahrts- und Sozialverbänden sowie der Evangelischen Kirche fordert eine sozial gerechte und ökologische Mobilitätswende und stellt Handlungsempfehlungen für die Bundesregierung vor. Das Bündnis identifiziert dabei vier Dimensionen, in denen gehandelt werden muss:

Dimension 1: Daseinsvorsorge und gesellschaftliche Teilhabe

Mobilität muss als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt werden. Maßnahmen dafür umfassen die Erhöhung der Regelsätze der Grundsicherung für Mobilität, eine gesetzliche Verpflichtung aller Verkehrsanbieter zu Barrierefreiheit, einheitliche Bedienstandards für den öffentlichen Personennahverkehr, verständliche Preis- und Buchungssysteme, eine integrierte Planung von Versorgung und Mobilität, eine sichere Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr, die solidarische Senkung und Reduktion auf null Emissionen und die Bereitstellung von Geldern für die Finanzierung der Mobilitätswende.

Dimension 2: Lebensqualität und Gesundheit

Das Verkehrssystem muss verändert werden, damit Lebensqualität und Gesundheit nicht länger eingeschränkt werden. Hierfür braucht es konsequente Strategien zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen, verkehrsberuhigende Maßnahmen und die Umgestaltung von Quartieren für lebenswerte Wohngebiete, eine soziale Wohnungspolitik und Maßnahmen für das Ziel von null Verkehrstoten („Vision Zero“).

Dimension 3: Mobilitätswirtschaft

Die Mobilitätswirtschaft trägt zu Beschäftigung und Wertschöpfung in Deutschland bei. Damit die Transformation nicht zu ökonomischen oder sozialen Verwerfungen führt, braucht es Maßnahmen wie rechtliche Rahmensetzungen für klimafreundliche Mobilität und Zukunftstechnologien, eine industrie- und strukturpolitische Begleitung der Transformation des Automobilssektors, die Etablierung des Leitbilds „Gute Arbeit“ im gesamten Mobilitätssektor sowie umfassende Weiterbildungsinitiativen und eine visionäre Qualifikationspolitik.

Dimension 4: Kulturwandel

Ohne eine Veränderung der Mobilitätskultur kann die Mobilitätswende nicht gelingen. Für eine solche Veränderung braucht es Reallabore, um neue Mobilitätskultur erfahrbar zu machen, die Entwicklung von Mobilitätsstrategien durch sämtliche Unternehmen und Institutionen, ein kritisches Hinterfragen von Konsumgewohnheiten, die Beteiligung von Bürger*innen und Mobilitätsbildung für alle Altersklassen.

Das komplette Papier gibt es u. a. beim VCD zum download unter vcd.org



von Kraftfahrzeugen. Darauf weist Dirk Messner hin in einem Positionspapier des Umweltbundesamtes (UBA): „Seit der Jahrtausendwende sind die Kosten für Anschaffung und Unterhalt eines Kfz um etwa 36 Prozent gestiegen, die ÖPNV-Preise hingegen um knapp 80 Prozent. Das verstärkt die Ungerechtigkeit zwischen den Verkehrsarten noch mehr und bestraft gerade die, die sich umweltfreundlich verhalten.“ Zusätzlich profitieren reichere Haushalte überproportional von umweltschädlichen Subventionen wie dem Dienstwagenprivileg und der Entfernungspauschale. Messner: „Das Dienstwagenprivileg ist ein besonders offensichtlicher Fall von sozialer Ungerechtigkeit. Von diesem profitiert nur ein kleiner, meist privilegierter Teil der Bevölkerung, während die Kosten dafür alle Steuerzahlenden tragen müssen.“

Alternative Unterstützung: Mobilitätsprämie für alle

Bereits vor dem Autogipfel im Frühjahr 2020, als die Autoindustrie Kaufprämien zur Kompensation Pandemie-bedingter Ausfälle forderte, konnte ein breites Bündnis aus Verbänden und Unternehmen mit der Idee, eine Mobilitätsprämie für alle einzuführen. Das Ziel: der wahlweise Kauf von Fahrrädern, E-Bikes, ÖPNV-Tickets oder Bahn-Abos. Der damalige ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork sagte dazu: „Auch der Kauf eines E-Lastenrads oder eines ÖPNV-Abos scheitert bei vielen Menschen am Geld. Wir wollen nicht, dass die Regierung den Bürgerinnen und Bürgern die Verkehrsmittelwahl diktiert, sondern ihnen alle Optionen ermöglicht!“ Daraus wurde vorerst nichts.

Bis heute wird selbst der Kauf ökologisch bedenklicher Plug-in-Hybridfahrzeuge mit bis zu 6.750 Euro „Um-

Viele Haushalte mit niedrigem Einkommen besitzen kein Auto. In Städten mit hohem Mietniveau können sie sich das oft auch gar nicht leisten.



weltbonus“ (E-Autos bis 9.000 Euro) belohnt. Zwar bieten Bund und Länder Kaufprämien an für gewerbliche Cargobikes. Aber eine, klimatechnisch sicher sinnvollere bundesweite Prämie für private Fahrräder, E-Bikes oder Lastenräder steht noch aus.

Auch der jüngste Vorschlag von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Fahrräder oder Pedelecs bis zu einem Betrag von 1000 Euro steuerlich zu begünstigen, berücksichtigt zunächst nur Menschen, die auch Einkommensteuer zahlen.

Vorreiter Kommunen: Die neuen Sozialen Tickets

Einzelne Kommunen preschen inzwischen vor. So beschloss die Kleinstadt Telgte bei Münster die Unterstützung einkommensschwächerer Familien. Mit einem Gehalt bis 37.000 Euro werden zusätzlich 30 Prozent auf die Lastenradfördersumme (30 Prozent) geschlagen. In Stuttgart beträgt die Förderquote für Familien mit mindestens einem Kind bis zu 90 Prozent des Anschaffungspreises eines E-Cargobikes. In Freising stehen sogar Pedelecs bis 30 Prozent der Nettokosten auf dem Programm. Die Hürden stecken jedoch im Detail: Nicht nur muss ein mit Benzin oder Dieselmotor betriebenes Fahrzeug ersetzt werden. Auch wird der Fahrzeugtyp diktiert: S-Pedelecs sind ebenso ausgeschlossen wie E-Mountainbikes oder E-Rennräder. Dass sämtliche Förderungsanträge zwingend den Bezug von Ökostrom zur Voraussetzung machen, blendet die Möglichkeiten von geringverdienenden aus. Damit auch finanzschwache Haushalte einen nie-

Verlässliche Qualität · Herausragende Handhabung · Hergestellt in Deutschland · 14-facher Testsieger

www.uebler.com

ZUM VERTIEFEN
► INFORMATIONEN UND ARGUMENTE

► **MOBILITÄT FÜR ALLE!**
Gedanken zur Gerechtigkeitslücke in der Mobilitätspolitik

Stephan Rammler und Oliver Schwedes
Friedrich-Ebert-Stiftung:
library.fes.de/pdf-files/dialog/14779.pdf

► **Verkehrswende für ALLE – So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität**

UBA: umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle

► **MobileInclusion – Forschung zu Mobilität und sozialer Ausgrenzung**

TU Berlin: mobileinclusion.projects.tu-berlin.de

Bis heute wird selbst der Kauf ökologisch bedenklicher Plug-in-Hybridfahrzeuge mit bis zu 6.750 Euro „Umweltbonus“ (E-Autos bis 9.000 Euro) belohnt.

derschweligen Zugang zu Cargo-bikes erhalten, geht das Land Brandenburg mit gutem Beispiel voran. Wer privat eine Kaufprämie erhalten will, muss das Fahrzeug kostenfrei „der Allgemeinheit“ zur Verfügung stellen. Bis zu 80 Prozent des Kaufpreises sind drin. Lastenradinitiativen werden so unterstützt.

Breit informieren: Kommunikation an alle

Um alle bei der Verkehrswende erfolgreich mitzunehmen, müssen auch alle kommunikativ erreicht werden. Alexander Kaas Elias, Sprecher für klima- und sozialverträgliche Mobilität beim VCD, kritisiert die Kommunikation am Beispiel von Berlin. Anders als etwa bei Bundessteuerermitteln für den E-Autokauf, waren die Lastenradfördermittel 2018 in Höhe von 200.000 Euro bereits zwei Tage nach Ankündigung erschöpft: „Wenn die zuständige Senatsverwaltung dazu eine Pressemeldung herausgibt, und das dann vielleicht in den großen Tageszeitungen steht: Erreiche ich damit alle Leute, die ein Lastenrad benötigen? Da würde ich eher sagen: schwierig!“

Attraktiver Angebotsmix: Dienstfahrrad, Mikromobilität und ÖPNV-Jahresticket

Als Basisangebot verlangt eine gerechte Neuverteilung der Verkehrs-räume eine hochwertige Fuß- und Radwegeinfrastruktur. Und zwar auch in Gegenden mit ärmeren Bevölkerungsanteilen. Wie dabei die Verlagerung der Verkehrsmittel vom Auto zum Fahrrad gelingt, zeigt die positive Entwicklung beim Dienstfahrrad seit seiner Einführung 2012. Allein im letzten Jahr wurde mit 350.000 neuen Diensträdern über eine Milliarde Euro Umsatz im Fachhandel gemacht, schätzt Wasilis von Rauch vom Bundesverband Zukunft Fahrrad e. V. Da-

von profitiert allerdings nur, wer auch eine Beschäftigung hat.

Flexible E-Scooter gelten als Ergänzung im Mix der Verkehrsmittel. Eine Potenzialanalyse am Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin (DLR) ergab, dass rund 20 Prozent aller Pkw-Wege unter vier Kilometern durch E-Scooter ersetzt werden könnten. Mobilitätsforscher Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin betont im „Spiegel“ ihre Rolle als Zubringer zum öffentlichen Nahverkehr. („Was vom E-Scooter-Hype geblieben ist“, Spiegel 14.06.2020): „Es müssen gemeinsame Preismodelle mit dem ÖPNV her, die den Weg zur Haltestelle, die S-Bahn-Fahrt und die letzte Meile abdecken.“ Und die Anbieter müssten ihre Roller auch in Randlagen anbieten. Manch Ärger von Fuß- und Radnutzern über die Roller ließe sich über eine gerechtere Raumaufteilung lösen: Für Knie stehen nicht die Roller im Weg, sondern die Autos. So passen auf einen Pkw-Parkplatz etwa 20 Roller.

Für den ÖPNV fordert der VCD Sozialtickets, die nicht den dafür vorgesehenen Satz im Arbeitslosengeld II (etwa 35 Euro) übersteigen. Ein 365-Euro-Jahresticket gehört zu den Ad-hoc-Maßnahmen, wie sie das FES-Papier fordert. Nach Wien wurde das für die Stadt Leipzig beschlossen – beschränkt auf einen einkommensschwachen Personenkreis.

Die Friedrich-Ebert-Stiftung nennt als weiteres Beispiel für einen gerechten Ausgleich zwischen allen Verkehrsteilnehmern auch das Berliner Mobilitätsgesetz. Damit bekamen verkehrspolitische Ziele unter anderem zugunsten des Radverkehrs erstmals Rechtsverbindlichkeit. Das könnte wiederum als Blaupause dienen, um den Rechtsrahmen auf Bundesebene neu zu gestalten. ■

Text: Wolfgang Scherreiks

„DIE VERKEHRSWENDE IST SOZIAL“

Alexander Kaas Elias. Der VCD-Projektleiter „Verkehrswende: klimaverträglich und sozial gerecht“ und Sprecher für klima- und sozialverträgliche Mobilität hat am Papier des Bündnisses für sozialverträgliche Mobilitätswende mitgearbeitet.



Bild: Erik Marquardt

Wie gehen Klimaschutzziele und eine soziale Verkehrswende zusammen?

Klimaschutz ist ohne Verkehrswende nicht machbar. Wir halten die Verkehrswende für sozial, weil vielen Menschen, die kein Auto haben oder besitzen wollen, damit Mobilität ermöglicht wird. Im unteren Einkommensfünftel haben 53 Prozent gar kein Auto. Wenn ich höre, Autofahren ist auch eine soziale Frage, frage ich mich: Was ist eigentlich die soziale Frage bei Menschen, die gar kein Auto besitzen? Von daher ist eine gute Anbindung mit Bus, Bahn und Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, Leihrad und Lastenrad ganz wesentlich, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können.

Worin besteht die soziale Ungleichheit bei den Prämien?

Von den Autokaufprämien profitieren in der Regel nur die Leute, die sich ohnehin ein Auto leisten können. Wir haben das Dienstwagenprivileg, die Entfernungspauschale, die jetzt sogar nochmals erhöht wurde. Wenn ich z. B. wegen meines geringen Einkommens keine Steuern zahle, kann ich die Entfernungspauschale nicht abbuchen. Zwar gilt sie auch für den ÖPNV. Aber ich muss auf die entsprechenden Beiträge kommen. Bin ich zum Beispiel im ALG-II-Bezug, zahle ich keine direkten Steuern. Dann fällt diese Förderung ohnehin für mich weg. Insofern ist es unfair verteilt.

Der Lastenradkauf wird auf bundes- und kommunaler Ebene gefördert ...

Die bestehende Lastenradförderung ist überwiegend gewerblich. Berlin hatte sie vor zwei, drei Jahren für jeden geöffnet. In zwei Tagen waren die Mittel abgerufen. Da stellt

sich die Frage: Wenn die zuständige Senatsverwaltung dazu eine Pressemeldung herausgibt und das vielleicht in den großen Tageszeitungen steht: Erreiche ich damit alle Leute, die ein Lastenrad benötigen? Da würde ich eher sagen: schwierig!

Also spielt auch die Kommunikation eine wichtige Rolle?

Die Frage ist, wie erreiche ich Leute, die nicht die klassischen Strukturen nutzen? Das ist genau der Punkt, den das Projekt „MobileInclusion“ festgestellt hat. Dort wurden Interviews mit Betroffenen geführt, die wenig Einkommen haben, ohne Berufsausbildung und im Bezug vom Arbeitslosengeld II sind oder einen Migrationshintergrund haben. Was für viele Menschen alltäglich ist: Ich brauche mal eben ein Leihrad, greife ich halt zur App, fällt für sie weg. Weil es etwas kostet. Selbst Projekte wie „flotte Berlin“, wo Fahrräder kostenlos verfügbar sind und sie sich nur anmelden müssen: Für Menschen, die nicht täglich in dem Bereich unterwegs sind, ist das schwierig. Ich bekomme mit, dass Menschen teilweise noch keinen Internetanschluss haben. Mobilitätsangebote laufen nicht groß über das Jobcenter. Abgesehen davon, dass das nicht der Ort ist, wo sich die Menschen mit diesem Problem vertrauensvoll hinwenden würden. Da braucht es eine Alternative. Wie etwa ein Stadtteilzentrum, wo man auch mal auf die Leute zugeht.



Bild: Verkehrslösungen

Nachhaltige Verkehrsplanung

FAMILIEN IM FOKUS

Kommunen haben es in der Hand: Sie können es Eltern und Kindern schwer oder auch leicht machen, gesund und nachhaltig unterwegs zu sein. Von familienfreundlichen Angeboten profitieren letztlich alle.

► In Städten wie Amsterdam oder Kopenhagen ist das Fahrrad über Jahrzehnte ein Teil der Alltagskultur geworden. Schulkinder, junge Familien und Schwangere sind dort ganz selbstverständlich mit dem Rad unterwegs. Das ist in Deutschland ganz anders. „Bei werdenden Familien ist der Kauf des ersten Autos oder Zweitwagens schon fast die Regel“, sagt Hannah Eberhardt, Verkehrsplanerin aus Heidelberg. Dabei geht es auch anders, vorausgesetzt die Angebote stimmen. Mit ihrer Kollegin Anna Gering hat die Inhaberin des Büros „Verkehr mit Köpfchen“ untersucht, was junge Familien davon abhält, nach der Geburt ihrer Kinder weiterhin das

Fahrrad zu nutzen. Im Rahmen ihres Forschungsprojekts „Radfahren mit Baby“ haben sie Alternativen entwickelt, um diesen Trend zu brechen. Herausgekommen ist eine breite Palette an Empfehlungen und Maßnahmen für Städte und Kommunen.

Nachwuchs: Sorge um Gesundheit und Sicherheit

Die Aussicht, anfangs unkompliziert ein Auto nutzen oder mieten zu können, sei zentral für junge Eltern, sagt Hannah Eberhardt. Sie könnten sich nicht vorstellen, ihre Babys auf dem Fahrrad mitzunehmen. Sie sorgen sich beispielsweise, dass die Schadstoffbelastung auf dem Rad oder im Kin-

Kindersitz, Anhänger oder Cargobike? Um das herauszufinden, braucht es Beratung und eine Probefahrt. Dabei zeigt sich, welches Fahrzeug am besten zum Fahrstil und zu den Bedürfnissen passt.

deranhänger höher sei als im Auto. Exakte wissenschaftliche Untersuchungen dazu gibt es kaum, aber Zwischenergebnisse eines Studienprojekts der Hochschule Karlsruhe zeigen, dass die Abgas- und Lärmbelastung für Radfahrende und Kinder im Anhänger nicht höher ist als im Innenraum eines Autos. Besorgten Eltern rät die Verkehrsexpertin, mit dem Fahrrad Nebenstraßen zu nutzen. Dort sei die Luft meist besser und es sei dort auch viel ruhiger. Zudem fürchten manche jungen Eltern, dass ihr Kind Rückenschäden davontrage, wenn sie mit ihrem Rad über aufgeborene Radwege oder nicht abgesenkte Bordsteine holpern. Die Ärzte und Hebammen, die Hannah Eberhardt dazu befragt hat, empfehlen, Babys erst ab dem dritten Lebensmonat in Sitzschalen im Lastenrad oder einem – idealerweise gefederten – Kinderanhänger mitzunehmen. Wer vorher darauf angewiesen sei, könne spezielle Babyschalen oder Halterungen nutzen, die wie Hängematten funktionieren.

Ein großes Problem auch für die Eltern selbst ist die subjektive Sicherheit. Selbst erfahrene Radfahrerinnen und Radfahrer fühlen sich als junge Eltern unwohl, wenn sie ihr Kind auf dem Rad dabei haben und Autos nur wenige Handbreit an ihnen vorbeiraschen. „Sie wünschen sich sichere Wege und eine deutliche Trennung vom Autoverkehr“, sagt die Verkehrsexpertin. Deshalb ist ihre zentrale Forderung: mehr Platz fürs Rad. Dazu gehört, dass sowohl die Rad- wie auch die Fußwege zu deren Nutzung Kinder bis zum achten Lebensjahr ja verpflichtet und bis zum zehnten Lebensjahr berechtigt sind, konsequent freigeräumt werden. „Mütter und Väter müssen ihre Kinder

stets im Blick haben. Auch, wenn sie auf ihren Lauf- oder Fahrrädern unterwegs sind. Theoretisch dürfen sie ihren Nachwuchs sogar auf dem Gehweg begleiten.“ In der Praxis ist auf dem Gehweg für das Überholen oder den Begegnungsverkehr, geschweige denn Lastenräder oder Kinderanhänger aber kein Platz. Schon deshalb ist für Familien eine konsequente Parkraumüberwachung durch die Kommunen wichtig.

Informationsbedarf zu bestehenden Lösungen

Wer mit einem Kind unterwegs ist, braucht meist mehr Stauraum. Und spätestens bei zwei Kindern macht der Kauf eines geeigneten Cargobikes oder Kinderanhängers Sinn. Die Fahrradbranche hält hier inzwischen ein reichhaltiges Angebot bereit, und vor allem die Motorunterstützung bedeutet in vielen Regionen einen Quantensprung und macht Begleitmobilität per Rad mit Kindern überhaupt erst möglich. Allerdings kennen sich nur wenige Mütter und Väter mit den Fahrzeugen aus. Hier braucht es Aufklärung, Informationen und auch die Möglichkeit, entsprechende (E-) Cargobikes oder Kombinationen von Fahrrad, E-Bike und Anhänger erst einmal auszuprobieren, bevor man mehrere Tausend Euro investiert. Gerade Hebammen sind nach den Erfahrungen von Hannah Eberhardt hier sehr gute Multiplikatorinnen. Viele Mütter suchten bei ihnen Rat zum Unterwegssein mit dem Baby. Deshalb hat sie mit ihren Kollegen einen Workshop für Hebammen entwickelt mit einem theoretischen Part und Testfahrten. Im Rahmen eines Förderprojekts hat sie in Heidelberg zudem den Verein „Fahrrad & Familie“ mitgegründet. Der informiert und verleiht



Verhaltenswechsel und Angebote zum Ausprobieren

Mit 700 jungen Vätern und Müttern haben Hannah Eberhardt und Anna Gering im Rahmen ihres Forschungsprojekts „Radfahren mit Baby“ gesprochen. Einige berichteten, dass ihnen das alte Auto ihrer Eltern angeboten wurde, als sie ein Kind erwarteten. „Es ist in Deutschland gesellschaftlicher Konsens, dass Familien mit Kind ein Auto brauchen“, sagt Hannah Eberhardt. Städte und Kommunen können aber mit einem vielseitigen Mobilitätsangebot speziell für Eltern gegensteuern. Ein Beispiel ist das Programm „Go!Family – mit Baby unterwegs“ (gofamily-muenchen.de) mit dem die Stadt München Radfahren, ÖPNV-Nutzung und Carsharing für junge Eltern bewirbt. Mit dem zweiten Platz in der Kategorie Kommunikation beim Deutschen Fahrradpreis 2021 wurde kürzlich der aus dem Forschungsprojekt der beiden Expertinnen hervorgegangene Heidelberger Verein Fahrrad & Familie (fahrrad-und-familie.de) ausgezeichnet: Mit Proberadel-Angeboten können Familien hier Fahrradanhänger, Lastenräder, Kindersitze, Lauf- und Kinderräder kostenlos testen – bei einem Aktionstag oder für einige Wochen im Alltag. Wichtige Bestandteile sind zudem eine hersteller- und händlerunabhängige Beratung und Informationsmaterialien in verschiedenen Sprachen, u. a. Russisch, Rumänisch, Türkisch, Englisch, Spanisch und Französisch. „Das Besondere ist, dass wir Familien mit Babys oder Paare bereits vor der Geburt des Kindes unterstützen, um in dieser Umbruchsituation Hemmnisse abzubauen.“

Bild: Verkehr mit Köpfchen

Der Verein „Fahrrad & Familie“ verleiht Cargobikes und Lastenräder für den Alltagstest. Schließlich müssen die Fahrzeuge am Wohnort auch sicher abgestellt werden können.



Bild: Fahrrad & Familie



Bild: Verkehrslösungen

„Wer mehr Radverkehr will, muss dafür auch die Bedingungen am Wohnort schaffen.“

Hannah Eberhardt

Räder und Anhänger an Familien, die damit die Alltagstauglichkeit am Wohnort testen können.

Radfahren und Sharing bei Neubauten mitdenken

„Wer mehr Radverkehr will, der muss dafür auch die Bedingungen am Wohnort schaffen“, betont Hannah Eberhardt. Beim Neubau müsse der Radverkehr stets mitgedacht werden. Das kann sich für Bauherren sogar lohnen. Denn wenn Stellplätze für Autos in Fahrradstellplätze verwandelt werden, sparen sie viel Geld. Oberursel hat 2019 deshalb die Stellplatzsatzung geändert. Die Bauherren waren die Wegbereiter für den Wandel. „Sie haben darauf hingewiesen, dass teilweise zwischen 25 und 50 Prozent der Stellplätze leer stünden, die sie laut Satzung bauen mussten“, sagt Uli Molter, Abteilungsleiter der Verkehrsplanung in Oberursel. Stellplätze sind mit bis zu 25.000 bis 35.000 Euro ziemlich teuer in der 47.000-Einwohner-Stadt im Taunus. Die neue Sat-

zung macht es Bauherren deutlich leichter, auf Stellplätze zu verzichten oder sie beispielsweise in Fahrradstellplätze zu verwandeln. Um den Investoren auf einen Blick zu zeigen, was auf ihren Grundstücken möglich ist, hat Ina Steinhauer, Verkehrsplanerin von Oberursel, das Stadtgebiet in ein Drei-Zonen-Netz eingeteilt. „Je besser der Wohnort an den ÖPNV angeschlossen ist, umso weniger Stellplätze müssen hergestellt werden“, sagt Ina Steinhauer. In der grünen Zone können die Bauherren auf 20 Prozent der Stellplätze verzichten, in der gelben Zone zehn Prozent und in der roten Zone noch fünf Prozent. Legen die Investoren zusätzlich ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vor, erweitert sich das Einsparpotenzial um weitere 30 Prozent. Im Gegenzug verpflichten sie sich, Alternativen zu schaffen. Etwa indem sie Sharing-Angebote für Autos oder E-Bikes anbieten oder Fahrradstellplätze einrichten. Für Letztere hat das Land Hessen einen eigenen Leitfaden mit den dazu-

gehörigen Qualitätsstandards erstellt. „Die Abstellanlagen müssen ebenerdig und einsehbar sein und ab 20 Rädern außerdem überdacht werden“, sagt Uli Molter.

Selbstständigkeit der Kinder entlastet Eltern

In ihren Gesprächen hat Hannah Eberhardt zudem festgestellt, dass Familien mit Blick auf die Alltagsmobilität und ihr knappes Zeitbudget stark gestresst sind. Dabei liegt die Lösung auf der Hand: „Wenn Kinder selbstständig zur Schule gehen oder fahren, gewinnen Eltern Zeit im Alltag und die Zahl der Elterntaxis vor den Schulen sinkt.“ Auch die Kombination von ÖPNV und Radverkehr ist ein wichtiger Baustein für eine familienfreundliche Mobilität. „Wenn Kinder und Jugendliche selbstständig mit Bus und Bahn unterwegs sind, stärkt das ihr Selbstvertrauen und entlastet außerdem die Familien.“ Berlin macht den Familien den Umstieg leicht. Seit August 2019 gibt es dort ein kosten-

loses Schülerticket für den ÖPNV. „Das entlastet die Familien auch finanziell und fördert eine nachhaltige Verkehrserziehung“, sagt Eberhardt. Wer früh an die Verfügbarkeit öffentlicher Transportmittel gewöhnt werde, sei vermutlich auch später ökologischer unterwegs. Aber immer noch scheuen viele Eltern davor zurück, ihre Kinder allein zur Schule oder in der Freizeit zu Aktivitäten und Freund*innen gehen oder fahren zu lassen. „Bundesweit liegt die Quote an Elterntaxis vor Schulen bei rund 30 Prozent“, so Nico Rathmann, im Heidelberger Verkehrsamt zuständig für den Fußverkehr. In seiner Stadt sei die Quote vor Schulen deutlich niedriger. „An den städtischen Grundschulen zwischen drei bis fünf Prozent“, sagt er. Dafür tut Heidelberg einiges. In jedem der 15 Stadtteile sind 30 Kinderbeauftragte unterwegs. Sie kümmern sich dort um die Belange der Jüngsten, auch um ihre Mobilität. „Sie haben beispielsweise mit der Polizei, den Schulen und den Elternvertretern Kinderwegepläne für jeden Stadtteil erstellt“, sagt Rathmann. Für ihn sind sie ein wichtiges Bindeglied im Quartier. „Die Anwohner sprechen die Kin-

derbeauftragten an, wenn ihnen Stellen im Viertel auffallen, die verbessert werden sollten“, sagt er. Außerdem bringen sie immer wieder eigene Verbesserungsvorschläge ein. „Das können Poller sein an Knotenpunkten, eine Mittelinsel auf einer Straße oder eine Schwelle auf der Fahrbahn“, sagt Rathmann. Alles Dinge, die Kindern das Querere erleichtern. „Fußverkehr ist immer eine Detailarbeit. Es sind die kleinen Stellschrauben, an denen man dreht, um etwas zu verändern“, sagt er. Seit 1996 gibt es die Kinderbeauftragten in Heidelberg. Inzwischen sind sie wichtige Berater*innen für die Verwaltung. „Wir wissen, sie prüfen die Beschwerden. Äußern die Kinderbeauftragten Kritik, ist sie fundiert und berechtigt. Entsprechend schnell prüfen wir ihre Vorschläge“, betont Rathmann. Für Hannah Eberhardt ist ein Perspektivwechsel in der Stadt- und Verkehrsplanung notwendig, um Schwachstellen zu identifizieren und neue, passgenaue, nachhaltige Mobilitätsangebote zu schaffen. Die Expertin sagt: „Was Familien nutzt, nutzt auch allen anderen.“ ■

Text: Andrea Reidl

Vorreiter Wien

In Wien gehört die ganzheitliche Planung von Radverkehr und ÖPNV-Anbindung bei Neubaugebieten praktisch zum Standard. So entsteht zum Beispiel am ehemaligen Nordbahnhof bis zum Jahr 2025 ein neuer Stadtteil, der rund 10.000 Wohnungen für 22.000 Bewohner*innen und ebenso viele Arbeitsplätze bieten soll. Eine besondere Attraktion dieses Stadtteils ist die sogenannte Bike City. Hier kommen auf rund 100 Wohnungen 320 Fahrradstellplätze. Neben Stellplätzen direkt vor der Haustür gibt es in manchen Etagen Abstellräume für Fahrräder und Kinderwagen. Das funktioniert, weil die Fahrstühle so groß sind, dass bequem drei Fahrräder und drei Personen hineinpassen. Eine Vorreiterrolle hat Wien auch beim ÖPNV. Das Jahresticket für Erwachsene kostet hier nur 365 Euro; Jugendliche zahlen pro Jahr nur 19,60 Euro für Fahrtwege zur Schule oder zur Ausbildungsstelle oder 70 Euro für das unbegrenzte Top-Ticket. Zum Vergleich: Das Azubi-Ticket in Berlin kostet 30,42 Euro – pro Monat.

Einfach gut vernetzt!
Verknüpfte Verkehrssysteme, genau so, wie sie benötigt werden. Mit WSM die Haltestellen der Zukunft gestalten!

► Informationen unter: www.wsm.eu

Wsm
QUALITÄT IN METALL

Campus für nachhaltige Mobilitätskultur mit Ausstellungshalle und sechs Parcours, Vision für einen potenziellen Standort im Rhein-Neckar-Raum.

Konzept für neue Erlebniswelt

ECOMOBILEUM FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

Elektromotoren und vor allem leistungsfähige Akkus haben eine kaum überschaubare Vielfalt kleiner und umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Mobilitätshilfen hervorgebracht, und ständig kommen weitere hinzu. Um diese sichtbar und erlebbar zu machen und die Mobilitätswende voranzubringen, plädieren unsere Gastautoren Dipl.-Ing. Konrad Otto-Zimmermann (The Urban Idea) und der Verkehrsplaner Prof. Dr. Oliver Schwedes für ein „EcoMobileum“ als neue Erlebniswelt.



Illustrationen: Die Grille. © The Urban Idea 2020



Reality Parcours zum Ausprobieren von Fahrzeugen der Feinmobilität unter realitätsnahen städtischen Bedingungen.

► Die Verkehrsplanung und die Fachdiskussion unterscheiden üblicherweise zwischen Fußgängerverkehr (Fuß), Radverkehr (Rad), motorisiertem Individualverkehr oder auch Pkw (MIV/Pkw) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV). Rad wird dabei auf das Fahrrad beschränkt, das Pedelec eingeschlossen. Zwischen dem Fußverkehr einerseits und dem Pkw bzw. Öffis andererseits gibt es aber wesentlich mehr Bewegungsmittel als nur Fahrräder. Zum einen gibt es eine wahre Räderwelt: Bewegungsmittel mit ein, zwei, drei, vier oder mehr Rädern; mit ein, zwei oder mehr Sitzen; zur Eigenbeförderung oder zum Personen- und Gütertransport. Zum anderen gibt es Schnee-, Schwimm- und

Flugzeuge. Es gibt muskelkraftbetriebene „Human Powered Vehicles“ (HPV) und solche mit Elektroantrieb sowie wenige mit Brennstoffzelle. Unsere Datenbank erfasst bereits über 700 verschiedene Typen solcher Bewegungsmittel.

Diese Verkehrsmittel „zwischen Schuh und Auto“ zeichnen sich durch ein menschliches Maß aus und setzen sich damit von den heute noch den öffentlichen Stadtraum dominierenden, immer größeren Fahrzeugen ab. Im Kontrast zu den groben, schweren, bis hin zu kolossalen, dickwanstigen „Boliden“, lassen sich die Bewegungsmittel mit menschlichem Maß als „fein“ charakterisieren, gemäß Duden also als angenehm, vorzüglich, hoch-

„Nüchterne, vernünftige Betrachtung gebietet es, das ökonomische und ökologische Prinzip im Verkehr anzuwenden.“



Bilder: Hase Bikes, HP Velotechnik – (pdf-f)

wertig, leise, von zarter Beschaffenheit, erfreulich und lobenswert. Die Fahrzeuge im Spektrum „zwischen Schuh und Auto“ bezeichnen wir hier daher mit dem Arbeitsbegriff „Feinverkehrsmittel“. In der Feinmobilität sehen wir einen beträchtlichen Beitrag zur Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschonung sowie zur Entlastung der Stadträume, zur Steigerung der städtischen Lebensqualität – und damit zur Mobilitätswende. Das Potenzial dieser Fahrzeuge bleibt, mit Ausnahme des Fahrrades und dank des Hypes im Jahr 2019 des Elektrotretrollers, in der vorherrschenden

Diskussion weitgehend unberücksichtigt (siehe Kasten).

Bedarf an Exposition

Wir haben festgestellt: Viele kleine, umweltfreundliche Verkehrsmittel und Mobilitätshilfen existieren, sind aber nicht verfügbar. Das heißt, sie sind auf dem Markt, aber zumeist nicht bekannt, nicht auf den Straßen zu sehen und nicht im örtlichen Handel erhältlich. Welche Hemmnisse gibt es?

Hemmnis 1: Branchenstruktur. Der Markt der Fahrzeuge und Mobilitätshilfen ist stark segmentiert durch eine starre Branchenstruktur: Fahrradhandel, Motorradhandel, Industrielogistik, Sanitätshäuser, Sportbedarf, Eltern & Kind, Spielwaren, Elektromobile. Eine Branche „Feinmobilität“ fehlt. Es gibt keine „Mobilitätsläden“. Das erschwert sowohl interessierten Bürgern den Zugang zu umweltfreundlichen Alternativen zum Automobil, als auch den Herstellern den Zugang zur interessierten Kundschaft. Etliche interessante Fahrzeuge aus der Industrielogistik werden nur Business-to-Business vertrieben und sind für den Normalbürger nicht erhältlich. Fahrzeuge wie Mobility Scooter, die eine flotte Fortbewegung im städti-

schen Raum ermöglichen, werden bislang fast nur als Seniorenmobile über den Sanitätshandel vertrieben und leiden damit unter einer entsprechenden Stigmatisierung.

Hemmnis 2: Marktzugang für innovative Bewegungsmittel. Die meisten der Feinverkehrsmittel werden von kleinen und mittleren Unternehmen hergestellt. Diese Unternehmen haben oft keinen breiten Marktzugang. Viele neue, innovative Produkte passen nicht in das o.g. Branchenschema, und Entwickler wie auch Start-ups finden keinen adäquaten Platz in der Branchen- und Vertriebsstruktur und damit keinen ausreichenden Zugang zu potenziellen Kunden.

Hemmnis 3: Klassifikationen und Nomenklatur. Das „feine“ Segment städtischer Mobilität – diejenige mit Fahrzeugen zwischen Schuh und Auto – leidet an fehlender einheitlicher Nomenklatur und Klassifikation. Zahlreiche Fahrzeuge, darunter viele innovative Neuentwicklungen, haben keine generische Typenbezeichnung. Beispielsweise werden viele von ihnen „E-Scooter“ genannt, eine Bezeichnung, die kaum eine Unterscheidbarkeit verleiht, weil sie Elektro-Motorroller ebenso umfasst wie Seniorenmobile, Dreirad-Stehmobile

Wertvoll: draußen unterwegs sein, auch mit Handicap.

und Zweirad-Tretroller. Beispielsweise werden drei- oder vierrädrige Elektro-Fahrsessel mal als Elektromobile, mal als Mobility Scooter, mal als Seniorenmobil bezeichnet. Mit bauartbedingter Begrenzung auf 15 km/h gelten sie als Krankenfahrstühle, wenn sie die Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h ausreizen, als vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge bzw. als Kleinst-Pkw.

Erfahrung ermöglichen: Campus für nachhaltige Mobilität

Ideen für den Wandel städtischer Mobilität gibt es inzwischen viele – es gibt jedoch keinen Ort, an dem die Mobilität der Zukunft in ihrer Diversität schon jetzt erlebt werden kann. Es gibt eine nahezu stufenlose Palette von „feinen“ Fahrzeugen und Mobilitätshilfen, die eine zügige, „ökomobile“ Fortbewegung von Menschen und den Transport von Gütern in urbanen Bereichen ermöglichen. Zusammen mit Zufußgehen und öffentlichen Verkehrsmitteln im Umweltverbund erlaubt ihre Nutzung einen Stadtverkehr, der emissionsarm, energiesparend und sicherer ist, die Straßenräume entlastet und es erlaubt, Straßenflächen an die Menschen für soziale Aktivitäten zurückzugeben.

Soll ein Durchbruch hierhin erfolgen, so ist es nötig, die Welt der Feinmobilität ans Tageslicht zu bringen, die Branchengrenzen aufzubrechen und Orte zu schaffen, an denen die breite Palette existierender sowie ganz neu entwickelter Verkehrsmittel und Mobilitätshilfen für Menschen aller Altersgruppen und physischen Befindlichkeiten verfügbar wird. Wir möchten allen Stadtbewohnern Gelegenheiten geben, nachhaltige Mobilität mit Feinmobilen selbst erfahren zu können. Unter dem Arbeitstitel „EcoMobileum“ konzipieren wir daher eine Erlebniswelt für nachhaltige

städtische Mobilität der Zukunft. Dem Automobil sind in Wolfsburg, Stuttgart, Ingolstadt und München Tempel gewidmet. Diesen soll nun ein Campus für nachhaltige Mobilität entgegengesetzt werden.

Ein wesentliches methodisches Merkmal des Ausstellungskonzepts ist es, die Grenzen zwischen den Marktsegmenten bzw. Branchen Fahrrad, Spezialrad, motorisiertes Zweirad, Elektromobile, Eltern & Kind, Sportartikel, Spielzeug, Sanitätsartikel, Industrielogistik u. a. aufzuheben. Idealerweise wird jeder Typ von Bewegungsmittel mit zumindest einem

prototypischen Exemplar präsent sein – wenn nicht in Ausstellung und Ausfahrt, so doch im Schaulager.

Die Angebote und die Attraktion des EcoMobileum werden Hunderttausende von Besuchern von nah und fern anziehen. Die Besucher werden dazu angeregt, sich mit der praktischen Seite der Mobilitätswende auseinanderzusetzen: Warum sollte ich mein Mobilitätsverhalten ändern? Welche nachhaltigen Mobilitätsoptionen bieten sich mir? Wie kann ich meine Mobilitätsbedarfe und Transportzwecke mit Verkehrsmitteln und Mobilitätshilfen „mit menschlichem

Die vernachlässigte Komponente der Mobilitätswende:

Größe und Gewicht

Durchweg ist die Frage zu kurz gekommen, welche Fahrzeuge denn geteilt, klimaschonend angetrieben und digitalisiert werden sollen: Fahrzeuge mit menschlichem Maß oder massive Gebilde? Leichte, feine Fahrzeuge oder monströse Panzerwagen? Damit rufen wir ein neues Themenbündel auf: den Übergang von Kolossalmobilität auf Feinmobilität, von Schwerfahrzeugen auf Leichtfahrzeuge im Stadtverkehr. Warum Feinmobilität? Nüchterne, vernünftige Betrachtung gebietet es, das ökonomische und ökologische Prinzip im Verkehr anzuwenden.

- Ökonomische Mobilität bedeutet die Erfüllung des Mobilitäts- und Transportbedarfs mit den leichtesten, bezogen auf Raum- und Flächenbedarf kleinsten, energiesparendsten, kostensparendsten (einschl. soziale und Folgekosten) Verkehrsmitteln.
- Ökologische Mobilität bedeutet die Erfüllung des Mobilitäts- und Transportbedarfs mit den Verkehrsmitteln mit dem geringsten Schadstoffausstoß, dem geringsten Raum- und Flächenbedarf, der geringsten Lärmemission, dem geringsten Ressourcenverbrauch und Abfallanfall über den gesamten Lebenszyklus.

Solche Öko-Mobilität erfordert eine Ausrichtung der Fahrzeuggrößen auf das menschliche Maß und stellt Feinmobile in den Fokus.



Bild: HP Velotechnik – (pdf-f)

Viele umweltfreundliche Verkehrsmittel und Mobilitätshilfen sind verfügbar, aber kaum sichtbar.

Feinmobilität: Light Electric Vehicles (LEV) sind ein ökonomisch und ökologisch sinnvoller Autoersatz mit hohem Spaßfaktor.



Bilder: CityQ, Riese & Müller, (pd-f), Kyburz

Maß“ erfüllen? Welche feinmobilen Gefährte gibt es dafür?

Wir positionieren unsere Einrichtung als zukunftsorientierte Erlebniswelt für nachhaltige städtische Mobilität im Gegensatz zu einem Verkehrsmuseum mit hohem Anteil von Rückwärtsgewandtheit oder einem Informationszentrum für rein kognitives Lernen. Die Erlebniswelt soll als Katalysator für die persönliche Mobilitätswende wirken, die zur Unterstützung des Gesundheits-, Klima- und Umweltschutzes und zur Rückgewinnung öffentlicher Stadträume für die Menschen notwendig ist. Im politischen Diskurs, auf dem Markt und unter den Erlebnisorten wird die Erlebniswelt eine Nische mit hohem Potenzial füllen.

Zum Konzept

Die Einrichtung soll in ihrem Angebot und Betrieb dynamisch sein, immer aktuelle Themen aufgreifen und die neuesten Produkte präsentieren. Anders als in traditionellen Museen werden die Besucher der Ausstellung dazu ermuntert, die Exponate anzufassen, sich draufzusetzen beziehungsweise einzusteigen und zu testen. Thematisch wird die Erlebniswelt fokussiert auf:

- Nachhaltigkeit, Gesundheitsschutz, Umwelt- und Klimaschutz
- Eine ständige Ausstellung informiert über Kriterien der Nachhaltigkeit (bezogen auf den gesamten Lebenszyklus der Verkehrsmittel und ihrer Infrastrukturen) und legt es Besuchern nahe, die Nachhaltig-

keitsmerkmale verschiedener Mobilitätsoptionen und Verkehrsmittel durch Exponate, Informationsterminals, interaktive Lernspiele und Probefahrten zu erfahren, zu verstehen und zu vergleichen.

- Urbane Räume (Stadt)
- „Straßenräume für alle“ werden gezeigt; wie kann Feinmobilität die Inanspruchnahme der Straßenräume durch Verkehr minimieren, um den sozialen und kulturellen Funktionen Raum zu geben? Zur Fokussierung werden Fernverkehre und internationaler Waren- und Reiseverkehr ausgeblendet.
- Abrüstung im Stadtverkehr
- Ausstellung und Ausfahrt bringen den Besuchern die Welt der feinen Bewegungsmittel nahe.

Format der Erlebniswelt

Das Format unserer Erlebniswelt ist innovativ und einzigartig. Umfangreiche Recherchen und Expertenbefragungen unterstützen unsere Annahme, dass es eine solche Erlebniswelt für nachhaltige städtische Mobilität noch nirgendwo auf der Welt gibt. Wir schaffen einen Ort, an dem die Besucher dazu eingeladen sind, nicht nur in der Ausstellung kognitiv zu lernen, sondern sich vor allem auch durch spannende Fahrerlebnisse für Mobilität zwischen Schuh und Auto zu begeistern und Verhaltensbereitschaften zugunsten der Mobilitätswende zu ändern. Deshalb umfasst die Erlebniswelt eine charakteristische Kombination von fünf Komponenten:

Ausstellung:

- Fahrzeuge und Mobilitätshilfen
- interaktive Lernstrecken zu aktuellen Themen der Mobilitäts- und Verkehrsdiskussion
- unter den Aspekten städtische Lebensqualität, Gesundheit, Klimaschutz

Ausfahrt:

- verschiedene Parcours, indoor und outdoor, für realitätsnahe Fahrerlebnisse
- unterschiedlichste Fahrzeuge und Mobilitätshilfen zum Ausprobieren

Animation & Aktionen

- Besucheranimation auf Veranstaltungsflächen und Parcours
- zielgruppenspezifische, thematische bzw. saisonale Aktionen

Akademie

- Dokumentation (Bibliothek, Datenbank)
- Studien (Arbeitsplätze für Masterstudierende und Doktoranden)
- Information und Austausch (Vortragsveranstaltungen, Workshops, Kolloquien, Fachtagungen)

Einzigartiges Cuvet: Das Beste von Allem

Die Erlebniswelt vereint die besten Charakteristika von verschiedenen vorhandenen Einrichtungsarten:

- Kognitive Lernerfahrungen vermitteln wir durch interaktive Stationen, die wir aus Science Centers und Technikmuseen kennen und durch Lernstrecken entsprechend moderner Ausstellungsgestaltung.
- Produkte und Marken präsentieren wir basierend auf unserer Analyse wirksamer Präsentationen in Fahrzeugmuseen, Messeauftritten und Showrooms.
- Die Vorführung von Fahrzeugen folgt Mustern beliebter und erfolgreicher Fahrzeugparaden.
- Wir bieten Rennspaß nach Beispielen gelungener Kindermotorparks und Kartbahnen.
- Wir faszinieren Besucher durch Attraktionen, die Spiel und Spaß bringen nach Vorbildern guter Freizeitparks.
- Produktentwicklern, die ihren Prototyp oder ihr Vorserienfahrzeug einem breiteren Nutzertest durch Hunderte bzw. Tausende von Besuchern unterziehen möchten, kann ein Testpaket angeboten werden. Sie bringen ihr Fahrzeug, wir bringen die Besucher als Testnutzer. Faszinierend für die Besucher: sie können ein Fahrzeug erleben, das es noch gar nicht auf dem Markt gibt.

Auf den Standort kommt es an

Das Projekt des EcoMobileums als Erlebniswelt für nachhaltige Mobilitätskultur ist ausgereift, machbar und erhält von vielen Seiten Anerkennung. Es wird die erste Einrichtung mit diesem Profil sein. Es verdient einen Standort, an dem die politische Führung das EcoMobileum nicht nur als Tourismus-Attraktion und Besucher-

magnet betrachtet, sondern als Katalysator für die persönliche Mobilitätswende der Bürger zur Flankierung der Verkehrswende.

Machbarkeitsstudie erfolgt

Diesem (gekürzten) Artikel liegt eine Machbarkeitsstudie für eine Erlebniswelt zugrunde, die das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin und das Freiburger Kreativstudio The Urban Idea mit Förderung durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt erstellt haben (https://www.ivp.tu-berlin.de/AB_Machbarkeitsstudie). Diese Arbeit wurde durch einen wissenschaftlichen Beirat begleitet, dem renommierte Repräsentanten der Zukunfts-, Nachhaltigkeits-, Mobilitäts- und Verkehrswissenschaft, des Freizeit- und Ausstellungswesens sowie des Stiftungswesens angehören. „EcoMobileum“ ist eine eingetragene Marke von The Urban Idea GmbH. ■

Zu den Autoren:

Dipl.-Ing., Mag. rer. publ. Konrad Otto-Zimmermann

ist ehemaliger Generalsekretär des Weltstädteverbandes für nachhaltige Entwicklung, ICLEI und Kreativdirektor bei The Urban Idea in Freiburg. konrad@theurbanidea.com

Prof. Dr. Oliver Schwedes

leitet die Fachgebiete Integrierte Verkehrsplanung, Fakultät für Verkehr und Maschinensysteme an der Technischen Universität Berlin. oliver.schwedes@tu-berlin.de

Sprunghaft gestiegene Absatzzahlen

E-BIKE-, FAHRRAD- UND E-SCOOTER-BOOM UNTER DER LUPE

Wie entwickelt sich der Markt für Fahrräder, E-Bikes und Mikromobilität? In Publikumsmedien ist von einem regelrechten Run auf Fahrradläden die Rede. Ein genauerer Blick auf die Zahlen bringt neue Einsichten und einige Überraschungen.



Bild: Eurobike

17%

Echter Fahrradboom nach langer Stagnation. Rund 17 % Zuwachs in 2020.

▶ Während in der Pandemiezeit die Nutzung von ÖPNV und Bahn eingebrochen ist, verzeichnet die Fahrradindustrie einen regelrechten Run auf die Produkte. Nicht nur in Deutschland und Europa, auch weltweit zog der Markt sprunghaft an. Die nicht absehbare rapide Nachfragesteigerung und viele weitere Faktoren, wie aktuell die weltweite Knappheit an Frachtkapazitäten und Containern stellt die Branche jedoch vor enorme Herausforderungen. „Shut downs, gestörten Lieferketten, Ladenschließungen, Hygieneauflagen und eine beispiellose Nachfrage bestimmten das Marktgeschehen“, so heißt es vom Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) der im April die Zahlen für 2020 vorlegte. Dazu wird in Expertengesprächen auch immer wieder die Frage diskutiert, ob und wie lange der Trend anhält und wann ein Abflauen der Nachfrage einsetzen könnte. Für die von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägte Industrie, die ohnehin mit saisonalen Produkten, schnellen Modellwechseln und fortwährender Personalknappheit zu kämpfen hat und sich hohe Lagerbestände beziehungsweise ein Produzieren auf Halbe nicht leisten kann, ist das trotz der momentanen Freude am wirtschaftlichen Erfolg langfristig ein Problem.

Markt in Deutschland

2020 wurden in Deutschland mehr als 5 Millionen Fahrräder verkauft. Davon waren 1,95 Millionen, also mehr als ein Drittel (38,7 Prozent) mit einem Motor bestückt. Damit wurden im letzten Jahr 43,4 Prozent mehr E-Bikes verkauft als 2019. Im Vergleich zum Jahr 2018 haben sich die E-Bike-Absatzzahlen damit verdoppelt. Positiv im Hinblick auf die Aspekte Sicherheit und Nachhaltigkeit ist, dass Fahr-

räder und E-Bikes laut ZIV hierzulande in immer höherer Güte und Ausstattung gekauft werden. Auffällig bei der Betrachtung ist vor allem, dass nach langer Stagnation bei den Gesamtstückzahlen, die den vielfach beschworenen Fahrradboom de facto konterkarierten, der Gesamtabsatz mit einem Plus von 16,9 Prozent auf 5,04 Millionen Einheiten deutlich zulegen konnte. In der Relation ist das ein sehr gutes Ergebnis, allerdings immer noch nicht überragend, denn im Jahr 2000 lag die Zahl mit 5,12 Millionen verkauften Einheiten bereits knapp darüber. Nicht vom Wachstumstrend profitieren konnten Fahrräder ohne Motorunterstützung in den Bereichen Mountainbike (MTB), Holland-, Touren- und Lastenrad. Ebenfalls unverändert zum Vorjahr zeigte sich auch der Absatz von Kinderrädern.

Genauer Blick auf Pedelecs lohnt

Vor allem die Zahlen im Mountainbike-Sektor und bei Lastenrädern zeigen klar, dass es sich lohnt, beim Thema E-Bike/Pedelecs genau hinzuschauen und eine neue Perspektive einzunehmen. Pedelecs, so die bis vor wenigen Jahren weitverbreitete Meinung, sind vor allem etwas für Ältere oder weniger sportliche Menschen. Die dazugehörigen Bilder aus den Anfangszeiten haben sicher alle noch im Kopf. Aber mit der Realität der Verkaufszahlen und den Nutzergruppen haben sie längst nichts mehr zu tun. So hat sich das Verhältnis im Mountainbike-Sektor zwischen E-Bikern und „normalen“ MTBlern längst um 180 Grad gedreht. Erstmals stellten im Jahr 2019 E-MTBs das Gros der verkauften Mountainbikes mit 360.400 während die sogenannten Biobikes nur auf 215.500 kamen (Gesamt: 575.900). Im vergangenen Jahr hat dieser Trend den Markt hierzu-



Bild: Eurobike



Bild: Halbik - pd-f

Um 180 Grad gedreht: Bei Cargo- und Mountainbikes dominieren heute klar motorunterstützte Modelle. Zudem befeuert der Motor das Wachstum.



Bild: Segway Ninebot

„Ein E-Trotti hat 0,7 PS und wiegt 0,015 Tonnen – der ideale Protagonist der Smart City der Zukunft.“

Professor Thomas Sauter-Servaes
Mobilitätsforscher und Leiter des
Zürcher ZHAW-Studiengangs Verkehrssysteme

lande noch einmal drastisch verändert und die Gattung Mountainbike zudem insgesamt deutlich populärer gemacht: Allein 585.000 E-MTBs wurden 2020 verkauft. Das ist mehr als der Gesamtmarkt 2019. Dazu kommen nochmals 151.200 Bio-MTBs, was in Summe eine Stückzahl von 736.200, also ein Plus von mehr als 25 Prozent macht. Eine ganz ähnliche Entwicklung zeigt sich bei Lastenrädern: Über 100.000 Cargobikes wurden 2020 verkauft, davon rund drei Viertel (78.000) mit Motorunterstützung. Zum Vergleich: 2019 betrug die Gesamtsumme der verkauften Lastenräder 76.000. Also auch hier nicht nur ein Boom bei den motorunterstützten Bikes, sondern auch insgesamt eine Steigerung um satte 25 Prozent. Die Motorunterstützung sorgt also für neue Attraktivität und neue Optionen in der Nutzung und wird, analog zu Produktinnovationen in anderen Bereichen, in den verschiedensten Ausprägungen vielfach zum neuen Standard. Insofern macht es fachlich künftig wohl wenig Sinn, wie früher, generalisierend von Pedelec-Fahrer*innen zu sprechen und sie damit als eine mehr oder minder homogene Gruppe mit besonderen Eigenschaften und Risiken zu beschreiben.

S-Pedelec-Absatz bleibt weit hinter den Möglichkeiten

Deutlich hinter den eigentlichen Möglichkeiten zurück blieben in Deutschland die Absatzzahlen bei schnellen E-Bike 45/S-Pedelecs. Obwohl sie für Langstreckenpendler eine ideale umweltfreundliche und gesunde Autoalternative sind, werden sie im Gegensatz zu unseren Nachbarn in Belgien, den Niederlanden und der Schweiz bislang weiter aus-

gegrenzt. Bei den Verkaufszahlen spielen sie hierzulande nach wie vor nur eine verschwindend kleine Rolle. 9.800 Stück verzeichnete der ZIV für 2020 und damit eine Steigerung von immerhin 35 Prozent zu 2019 (6.800 Stk.). Branchenkenner schätzen die Zahl allerdings als zu hoch gegriffen ein. Die Bundesregierung denkt laut Nationalem Radverkehrsplan 3.0 zwar offiziell darüber nach, ob S-Pedelecs außerorts nicht auch auf Radwegen fahren dürfen und damit rechtlich nicht auf die für sie hochgefährliche Bundesstraße gezwungen werden, im Live-Interview ließ Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer allerdings durchblicken, dass er von einer gemeinsamen Wegbenutzung nichts halte. Die Unterschiede bei den Geschwindigkeiten seien einfach zu groß. Kann man das so stehen lassen? Wohl kaum. Eine Ad-hoc-Umfrage in einem S-Pedelec-Forum ergibt, dass die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bei den meisten Nutzern zwischen 30 und 35 km/h liegt. Der Motor unterstützt bei einem Pedelec bis 25 km/h – plus zugelassener Toleranz kommt man auf 27 km/h. Macht einen Nettounterschied von 3 bis 8 km/h. Nutzer haben der Umfrage zufolge keine gefährlichen Situationen auf Radwegen, berichten aber von massiven Problemen auf Landstraßen mit Autos und Lkw mit 70 bis 100 km/h, wo sie ja eigentlich fahren sollten. Zur Relation: Mercedes-AMG arbeitet gerade an einem sogenannten Hypercar mit Straßenzulassung und kombiniert dafür einen V6-Motor mit einem Elektroantrieb. 1.000 PS, 350 km/h Spitzengeschwindigkeit, Beschleunigung von 0 auf 200 in 6 Sekunden. Auf der Autobahn ebenso legal wie in der Tempo-30-Zone oder in der Spielstraße.



Bild: stock.adobe.com – HJBC

Revolution in Frankreich: E-Tretroller (franz. „Trottinettes Électriques“) werden gern geliehen und gekauft und überholen bei den Absatzzahlen sogar E-Bikes.

Radlogistik Verband legt erstmals Zahlen vor

Der Radlogistik Verband Deutschland (RLVD) hat in diesem Jahr zum ersten Mal die Situation der Branche systematisch erfasst. Demnach erwirtschafteten ca. 100 kleine und mittelständische Unternehmen mit 2.600 Beschäftigten 2020 rund 76 Millionen Euro Umsatz. Positiv: Bei mehr als 1,6 Millionen Kilometer zurückgelegter Wege per Lastenrad in 2020 sei kein Unfall mit schweren Folgen an Menschen entstanden. Die Branche steckt aktuell noch in den Kinderschuhen, aber die Aussichten sind laut RLVD sehr gut. „Damit wir jedoch das Potenzial für saubere Städte besser ausschöpfen können, braucht es mehr Anstrengungen der Politik, Lastenräder und Logistik per Lastenrad zu fördern“, betont RLVD-Vorstand Martin Schmidt. Der Verband spricht sich unter anderem für einen zügigen Ausbau der

Radinfrastruktur, mehr Aktivitäten von Kommunen zur Planung urbaner Logistik und eine Förderpolitik in ähnlicher Höhe wie bei E-Pkw aus.

Boom in Frankreich: E-Tretroller überholen E-Bike-Verkäufe

Wer sich aktuelle Bilder aus den Städten Frankreichs anschaut, ist verblüfft. Neben Fahrrädern und E-Bikes mischt sich inzwischen eine große Zahl von E-Tretrollern („Trottinettes Électriques“) in den Verkehr. Das Wachstum kommt dabei längst nicht mehr nur durch die Verleihflotten. Immer mehr Menschen entdecken nach der Probierphase E-Scooter als ständige Begleiter für sich. Eine Untersuchung des französischen Fachverbands für Mikromobilität FP2M zeigt die weite Verbreitung und rasant steigende Absatzzahlen. Demnach gibt es nach nur wenigen Jahren bereits mehr als zwei Millionen Nutzer in Frankreich. Der E-

Scooter sei das zweite Jahr in Folge das bevorzugte Mittel für elektrische urbane Mobilität, noch vor E-Bikes, so die Studie. 640.000 Einheiten wurden im Jahr 2020 verkauft. Verglichen mit 478.000 Stück im Jahr 2019 entspricht das einer Steigerung von 34 Prozent. Der Umsatz wuchs im gleichen Zeitraum um 8,3 Prozent und erreichte 206,6 Millionen Euro. Das zeigt klar, dass die Durchschnittspreise gesunken sind. Gute Scooter liegen heute zwischen 350 und 800 Euro und sind damit deutlich günstiger als E-Bikes. Zum Markterfolg tragen die niedrigen Anschaffungs- und Unterhaltskosten wohl ebenso bei wie der hohe praktische Nutzen auf der Kurzstrecke, als flexibler Zubringer zu Bus, Bahn oder dem nächsten Carsharing-Auto und nicht zuletzt das gute Image. „Schnittig und emotional“, so charakterisiert Professor Thomas Sauter-Servaes, Mobilitätsforscher und Leiter des Zürcher ZHAW-Studiengangs Verkehrssysteme die hier unter dem Namen „E-Trottis“ bekannten Scooter. „Sie beschleunigen rasant, sind einfach zugänglich und mit dem Elektroantrieb schön bequem“. Die „manchmal nicht ganz regelkonforme Verwendung“ verweise auf eine Art „Robin-Hood-Gefühl“, das die Scooter vielfach vermitteln. Thomas Sauter-Servaes empfiehlt Kommunen und insbesondere Anbietern im öffentlichen Verkehr, die Mikromobilität zu umarmen. Ideal seien Verbundtickets zur nahtlosen Nutzung von Sharing-Angeboten und verkehrspolitische Weichenstellungen, die den nötigen Platz schaffen. „Ein E-Trotti hat 0,7 PS und wiegt 0,015 Tonnen – der ideale Protagonist der Smart City der Zukunft.“ ■

Text: Reiner Kolberg



Nicht nur praktisch, sondern auch städtebaulich attraktiv: An der Mobilitätsstation Mühlbachareal in Offenburg können neben Car-Sharingfahrzeugen auch Bike-Sharingräder und Lastenräder ausgeliehen werden.



Bild: Sigo

Best Practice für Kommunen

RADVERKEHRSFÖRDERUNG HAT VIELE GESICHTER

Wie nachhaltig und aktiv Menschen tagsüber unterwegs sind, entscheidet sich meist morgens mit dem Schritt vor die Haustür. Städte und Kommunen haben viele Hebel, um die Entscheidung pro Fahrrad, ÖPNV oder Sharing zu beeinflussen.

► Der einfache Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln am Wohnort, die Verknüpfung der alternativen Angebote und eine gute Infrastruktur sind der zentrale Hebel, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Dabei kommt es auf die Qualität der Angebote und den richtigen Mix entsprechend dem Bedarf vor Ort an. Teilen statt besitzen und Mobility as a Service (MaaS), also der Ansatz, Transport mit eigenen Fahrzeugen durch ein auf den jeweiligen Bedarf abgestimmtes Angebot an Mobilitätsdiensten zu ersetzen, eröffnen heute völlig neue Optionen. Gerade Städte und Kommunen haben vielfältige

Push & Pull-Optionen und Fördermöglichkeiten.

(E-)Lastenräder im Viertel oder vom Vermieter

Der einfache Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln am Wohnort gilt als zentraler Hebel, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Gerade die inzwischen technisch weitgehend ausgereiften motorunterstützten Lastenräder entwickeln sich dabei immer mehr zu einem begehrten Autoersatz. Allerdings ist es bei ihnen ähnlich wie mit dem eigenen Pkw: Für manche sind sie ein tägliches Mobilitätstool, für die meisten anderen eine

willkommene Ergänzung, zum Beispiel für den Großeinkauf, die Fahrt zum Baumarkt oder einen Ausflug mit Kind, Kegel oder Hund. Sie sind wichtig und nützlich, aber viele brauchen sie relativ selten. Was als Lösung auf der Hand liegt, sind Sharing-Lastenräder, die sich nah am Wohnort ausleihen und idealerweise auch vorab buchen lassen. Schon seit Jahren gibt es sogenannte Freie Lastenräder. Hinter der 2013 in Köln entstandenen und unter anderem mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichneten Idee, die Mobilität in der Stadt ehrenamtlich mit kostenfreien Lastenrädern zu verbessern, stehen inzwischen rund 130 Graswurzelinitiativen, die über

400 Lastenräder zur nachbarschaftlichen Nutzung zur Verfügung stellen.

Auf der kommerziellen Seite ergänzen inzwischen auch Bikesharing-Anbieter in Norderstedt, Hamburg und Darmstadt sowie MaaS-Anbieter wie der E-Scooter-Verleiher Voi ihre Flotten durch E-Cargobikes. Regional haben sich in dem noch jungen Wachstumsmarkt verschiedene Anbieter mit unterschiedlichen Modellen etabliert, wie carvelo2go in der Schweiz, cargo-roo in den Niederlanden und Donk-EE in Köln. Neu mit einem automatischen E-Cargobike-Verleihsystem auf dem Markt ist das Unternehmen Sigo. Das Darmstädter Start-up hat ein Lastenrad-Sharing-Konzept entwickelt

Flexibel leihen, statt besitzen. Cargobikes sind eine gute Ergänzung. Ideal für den Einkauf, Kinder- oder Hundetransport, Ausflüge ins Grüne mit großem Gepäck oder auch für Unternehmen.



Bild: Cargobike Roadshow – Katja Taubert

Welche Angebote gibt es eigentlich auf dem noch jungen Cargobike-Markt? Und welches ist das geeignete Modell? Die von der AGFK in Baden-Württemberg initiierte Cargobike-Roadshow gibt Antworten.



Bild: Cargobike Roadshow – Andreas Lörcher

für Kommunen, Stadtwerke, ÖPNV-Betreiber oder Wohnungsgenossenschaften. Sie bieten ein Komplettpaket an mit modernen E-Lastenrädern, einer vollautomatischen induktiven Ladestation sowie einer App für die Buchung und die Abrechnung. Sigo-Lastenrad-Stationen gibt es inzwischen in zwölf Städten. Das Unternehmen installiert die Stationen und übernimmt auch die Wartung der E-Cargobikes.

Ein Beispiel ist die „Baugenossenschaft Langen“. Sie hat im Sommer 2020 ihre erste Sigo-Ladestation in der 40.000-Einwohner-Stadt im hessischen Langen umgesetzt. Zuvor hatte die Genossenschaft eines ihrer Hochhäuser mit über 105 Wohnungen klimafreundlich saniert. Dabei wurde festgestellt, dass laut Stellplatzordnung 27 Stellplätze fehlten. Um den Bau einer Parkpalette mit zwei Etagen zu verhindern, hat die Baugenossen-

schaft ein Mobilitätskonzept erstellt. „Unser Konzept mit zwei E-Sharing-Wagen und zwei Sigo-E-Cargobikes hat uns den Bau der Stellplätze erspart“, sagt Wolf-Bodo Friers, Vorstandsvorsitzender der Baugenossenschaft. Das neue Sharing-Angebot steht sowohl den Mietern des sanierten Hochhauses zur Verfügung als auch den übrigen Bewohnern des Stadtteils. Die Installation war einfach. Für die Ladestation wurden lediglich ein Fundament und ein 230-Volt-Anschluss benötigt. Die beiden Transporträder werden automatisch in den Ladestationen verriegelt. Für die Ausleihe brauchen die Kundinnen und Kunden nach der Anmeldung nur die Sigo-App. Sobald das Cargobike in der Station steht, wird der Akku kontaktlos über eine Induktionsplatte geladen.

Städte und Kommunen als Vermittler

Städte und Kommunen können mit unterschiedlichen Angeboten den Einsatz von Lastenrädern vor Ort fördern. Im vergangenen Jahr hat die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Baden-Württemberg eine Cargobike-Roadshow für 14 Kommunen gebucht. Der Hintergrund ist, dass die Transporträder mit und ohne Motor immer noch eine relativ junge Fahrzeuggattung sind und potenzielle Nutzer, Käufer oder Multiplikatoren vor Ort eine ausführliche Beratung und Fahrttests im direkten Vergleich benötigen. Das Roadshow-Konzept entwickelt und umgesetzt haben die beiden Cargobike-Experten Arne Behrensen (cargobike.jetzt) und Wasilis von Rauch (Bundesverband Zukunft Fahrrad, BVZF). Zweimal im Jahr sind sie mit zwölf Rädern unterwegs und stellen in AGFK-Mitgliedskommunen auf

zentralen Plätzen die verschiedenen Modelle vor, beraten Interessierte und lassen die Fahrzeuge ausgiebig testen. Neben Privatleuten können auch viele Unternehmen von E-Cargobikes in ihrem Fuhrpark mit Blick auf Flexibilität, Kostenersparnis und Nachhaltigkeit profitieren. Es gibt also noch viel zu tun für die Länder, Kommunen und örtlichen IHKs.

Ruhigere Straßen durch modale Filter

Wesentlich für Lebensqualität vor Ort und die Wahl des Verkehrsmittels sind auch die Gegebenheiten und die Infrastruktur. In Wohngebieten leiden Fußgänger und Radfahrer oft unter zu viel und zu schnellem Autoverkehr. Das gilt sowohl für Kleinstädte wie für Großstädte. Eine relativ einfache, aber effektive Lösung, um den ungewollten Autoverkehr zu reduzieren oder komplett auszusperren, sind sogenannte modale Filter. Dazu gehören Poller, Blumenkübel, aber auch Verkehrsschilder für Einbahnstraßen. Die Idee dahinter ist, einzelne Straßen oder Wohnviertel gezielt zu beruhigen. Hochbeete und Pflanzkübel werden so platziert, dass die Straße oder der Platz für zu Fuß Gehende und Radfahrende gut passierbar bleibt, Autos aber nicht durchkommen. Für sie wird die Straße durch das Hindernis zur Sackgasse beziehungsweise sie werden auf einen Umweg geleitet. Werden Blumenkübel nur am Seitenrand aufgestellt, bremsen sie den Autoverkehr durch die verringerte Fahrbahnbreite ab. Das bietet sich an, wenn beispielsweise Busse und Rettungsdienste Nebenstraßen passieren sollen. Autofahrende, die Nebenstrecken ansonsten gerne im Alltag als Abkürzung nutzen, werden durch das verringerte Tempo oder die erfolgte Umleitung erfolgreich abgeschreckt.

„Unser Konzept mit zwei E-Sharing-Wagen und zwei Sigo-Lastenrädern hat uns den Bau der Stellplätze erspart“

Wolf-Bodo Friers
Vorstandsvorsitzender der Baugenossenschaft

Mithilfe der Modalen Filter können aber auch kleinräumige Fußgängerzonen in Stadtvierteln angelegt werden. Das lohnt sich beispielsweise vor Schulen oder öffentlichen Einrichtungen wie Schwimmbädern, Marktplätzen oder Theatern. Die Verkehrsberuhigung wertet diese Orte häufig auf. In Wien ist auf diese Weise zum Beispiel vor einer Schule eine große Fläche für Roller- und Radfahrende entstanden. Manchmal wird der Abschnitt auch in einen sogenannten Pocket Park verwandelt. Das sind Miniatur-Grünflächen zwischen dicht gebauten Häusern.

Anreiz für Umsteiger: Bike+Ride-Anlagen im Umland

„Gute Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen sind ein Schlüsselement, um den Autoverkehr aus der Stadt herauszuhalten“, sagt Martin Niebendahl,

Radverkehrskordinator der Region Hannover. Damit potenzielle Fahrradpendler und -pendlerinnen tatsächlich umsteigen, sollten die Bike+Ride-Anlagen im Umland strategisch platziert werden und modernen Sicherheits- und Qualitätsstandards entsprechen. Im Rahmen eines Forschungsprojekts hat die Region Hannover eine moderne Bike+Ride-Abstellanlage entwickelt und im vergangenen Jahr an zwei Haltestellen entlang einer Schnellbuslinie im Umland aufgestellt. In Langenhagen (33.000 Einwohner) nördlich von Hannover und in Pattensen (13.000 Einwohner) 15 Kilometer südlich der Landeshauptstadt wurden jeweils für rund 150 Fahrräder überdachte abschließbare Garagen mit Doppelstockparkern und einigen Bügelstellplätzen für Lastenräder, Anhänger und Liegeräder gebaut. Außerdem gibt es vor Ort Schließfä-



Bild: Region Hannover - Ines Schiermann

Umsteigen leicht gemacht. B+R-Anlagen sind praktisch und bringen Bahn und ÖPNV mehr Kunden.



Bild: Philipp Bohme



Bild: Ajuntament de Barcelona

Poller als modale Filter, wie links in Hamburg, sind nicht schön, aber zweckmäßig. Noch besser geht es mit mobilen Bäumen und Bänken, mit denen Kreuzungen zu klimafreundlichen beruhigten Aufenthaltszonen werden.

„Gute Park&Ride- und Bike+Ride-Anlagen sind ein Schlüsselement, um den Autoverkehr aus der Stadt herauszuhalten“

Martin Niebendahl

Radverkehrskordinator der Region Hannover

cher und fest installierte Luftpumpen. Die beiden Anlagen sind Pilotprojekte für die weiteren Anlagen, die in den kommenden Jahren entstehen sollen. 1,5 Millionen Euro investiert die Region Hannover jährlich für ihre Bike+Ride-Offensive an Haltestellen im Umland. An einigen Bus- und Bahn-Haltestellen sollen erstmals Stellplätze für Fahrräder entstehen oder die vorhandenen Anlagen deutlich verbessert werden. „Ein Kernpunkt der Anlagen ist das digitale Zugangssystem“, so Martin Niebendahl. Die Türen werden über eine Karte oder per App geöffnet. Damit will die Region Hannover den Kommunen Arbeit ersparen. Die Region baut zwar die Anlagen, aber die Kommunen betrei-

ben sie anschließend. Die Digitalisierung soll Vorgänge wie die Schlüsselvergabe oder die Prüfung der Monatskarte ersetzen.

Carsharing mit Dienstwagen im ländlichen Raum

Carsharing ist in kleinen Städten und in ländlichen Kommunen oft unrentabel, weil die meisten dort sowieso einen eigenen Wagen besitzen. Der Mitinhaber der Mobilitätsberatung EcoLibro, Michael Schramek, will dort trotzdem das Teilen von Autos etablieren, vor allem, um den Kauf von Zweit- und Drittwagen zu reduzieren. Deshalb hat er 2016 mit anderen Experten „Regiomobil“ gegründet, und verschiedene Modelle für den ländli-

chen Raum entwickelt. Eins wird bereits im Rahmen des Pilotprojekts „Betriebliches Mobilitätsmanagement im Schwalm-Eder-Kreis“ umgesetzt.

Seit rund zwei Jahren teilen sich die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Homberg, der Kreissparkasse des Schwalm-Eder-Kreises sowie der KBG Kraftstrom-Bezugsgenossenschaft Homberg ihre Dienstwagen. Momentan sind sieben Autos des Carsharing-Anbieters Regio.Mobil im Einsatz. Einige werden abends von Mitarbeitenden der Kreisverwaltung in die benachbarten Kleinstädte wie Treysa (ca. 8.700 Einwohner) und Malsfeld (ca. 4.000 Einwohner) gefahren, wo sie das bestehende Carsharing-Ange-

bot ergänzen oder die ersten Carsharing-Fahrzeuge vor Ort sind. Am Wohnort und am Arbeitsplatz stehen die Carsharing-Dienstwagen an festen Stationen, wo sie außerhalb der Arbeitszeiten von jedermann gebucht werden können. Die Mitarbeitenden, die mit den Dienstfahrzeugen unterwegs sind, benötigen für den Arbeitsweg keinen eigenen Pkw mehr. Eine Mitarbeiterin hat bereits ihren Privatwagen verkauft. Das Angebot kommt gut an und soll ausgeweitet werden.

In Thüringen sind außerdem elf Fahrgemeinschaften mit rund 80 Personen unterwegs, die Schrameks Modell des „pulsierendes Carsharing“ nutzen. Dort stellt Regio.Mobil den Unternehmen 7- oder 9-Sitzer-Autos zum Teilen für den Arbeitsweg zur Verfügung. Die Mitarbeiter „mieten“ dabei lediglich einen Sitzplatz im Fahrgemeinschaftsbus. „Der Betrag ist deutlich günstiger als die Nutzung eines eigenen Pkw“, sagt Schramek. Während der Arbeitszeit stehen die Fahrzeuge dem eigenen Unterneh-

men oder auch den umliegenden Firmen zur Verfügung. Abends oder am Wochenende werden die Mehrsitzer unter anderem von Vereinen für gemeinsame Fahrten genutzt. Von dem Angebot profitieren die Partner und Privatpersonen. Die Unternehmen und Verwaltungen senken ihre CO₂-Bilanz, insbesondere, wenn ihre Mitarbeitenden Fahrgemeinschaften bilden. Außerdem senken sie ihre Fuhrparkkosten durch die Privatnutzung abends und am Wochenende.

Fazit: gute Lösungen sind da

Die eine Lösung, die für jede Kommune passt, gibt es nicht. Aber die Ansätze und Angebote sind mittlerweile so vielseitig, dass selbst kleinere oder ländliche Kommunen Lösungen finden, um den Menschen vor Ort nachhaltige Mobilität leichter zu machen. Für viele Projekte gibt es zudem momentan finanzielle Unterstützung vom Bundesverkehrsministerium. ■

Text: Andrea Reidl

Tink: So funktioniert Sharing mit Lastenrädern

Wo sind die besten Stellplätze für Cargobikes im Sharing in einer Stadt und wie schützt man die Räder vor Vandalismus? Antworten auf diese und viele weitere Fragen kennt die Transportrad Initiative nachhaltiger Kommunen (Tink) und gibt sie gerne weiter. Seit 2015 sammelt das Tink-Team um Marco Walter und Dr. Friederike Wagner Erfahrungen mit kommunalen Mietradsystemen für Lastenräder. In Norderstedt sind inzwischen 39 Tink-Lastenräder mit und ohne Motorunterstützung im Verleih und in Konstanz am Bodensee 26 Räder. Am Bodensee kommt das Angebot besonders gut an. Dort ersetzt die Hälfte der Nutzer*innen Autofahrten mit den Transporträdern. Deshalb soll ihre Zahl 2022 auf 70 aufgestockt werden. Die Förderanträge laufen noch. Mittlerweile berät das Tink-Team Kommunen beim Aufbau von Mietsystem für Lastenräder, entwickelt für sie passgenaue Sharing-Konzepte und unterstützt beim Erstellen von Förderanträgen. Die Informationen haben sie in einem Ratgeber für Kommunen zusammengefasst. Die Infobroschüre kann auf der Tink-Webseite bestellt werden: www.tink.bike



100.000 Stellplätze bis 2022

„ES BLEIBT NOCH VIEL ZU TUN“

100.000 neue Fahrradstellplätze sollen bis 2022 mit Förderung des Bundesumweltministeriums im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative an Bahnhöfen entstehen. Warum es für Städte und Kommunen Sinn macht, jetzt in entsprechende Anlagen zu investieren, und wie sie schnell zu Ergebnissen kommen, dazu haben wir mit Jörg Suckow, geschäftsführender Gesellschafter von ORION Bausysteme, gesprochen.

► **Herr Suckow, die ORION Bausysteme ist Partner der Deutschen Bahn beim Programm 100.000 Fahrradabstellplätze bis 2022. Welche Ziele verbinden sich mit dem Projekt?**

An den meisten Bahnhöfen war es um das Angebot an geeigneten und vor allem ausreichenden Fahrradabstellplätzen nicht zum Besten bestellt. Obwohl ein Großteil der Fahrgäste der DB die Wegstrecke zum Bahnhof mit dem Fahrrad zurücklegt, fehlte es an funktionalen Fahrradabstellanlagen. Diebe und Vandalen hatten somit leichtes Spiel, ihr Unwesen an den schlecht gesicherten Rädern zu treiben. Durch das durch die DB und das Bundesumweltministerium initiierte Projekt findet nun im Umfeld vieler Bahnhöfe eine spürbare Aufwertung der Infrastruktur für Radfahrer statt.

Warum lohnt es sich für Kommunen generell, in Fahrradabstellanlagen zu investieren?

Das hohe Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs ist in vielen Kommunen inzwischen zum Problem geworden. Politisch ambitioniert formulierte Ziele wie Klimaschutz, Nachhaltigkeit beim Ressourcenverbrauch und eine Verbesserung der Lebensqualität erfordern ein Umdenken und Umlenken. Im Hinblick auf die Umdichtung des für den motorisierten Individualverkehr bisher „reservierten Platzes“ bei der Aufteilung der Straßen zugunsten von sicheren Radfahr- und Fußgängerwegen.

Wie hoch ist der finanzielle und planerische Aufwand und welche Fördermittel gibt es?

Die an dem Projekt teilnehmenden Kommunen profitieren von hohen Zu-

schüssen. Der Bund steuert bis zu 70 % bei, sodass sich der Eigenanteil der Kommune auf bis zu 30 % reduziert. Die DB leistet ihren Beitrag in Form der Projektkoordination sowie durch kostenlose Überlassung der erforderlichen Fläche. Der planerische Aufwand für die Kommune ist abhängig von den vorgefundenen örtlichen Umständen. Als Hersteller mit über 40-jähriger Erfahrung im Bereich der Ausstattung von Flächen mit funktionalen Fahrradparksystemen unterstützt ORION Bausysteme den Kunden, um die jeweils beste Lösung zu finden.

Was sind Ihre Erfahrungen mit der bundesweiten Bike+Ride-Offensive?

Als ORION Bausysteme haben wir Ende 2019 den Zuschlag für das Gewerk „Fahrradparksysteme“ erhalten. Seitdem stehen wir in regem Kontakt mit der DB sowie interessierten Kommunen. Zur Ausführung kommen sowohl ebenerdige als auch doppelstöckige Abstellsysteme für Fahrräder. Beide Systeme bieten den Vorteil, in puncto „Platzverbrauch“ sehr effektiv für genügend Abstellkapazität zu sorgen. Das ist für die Kommunen oft



Geschäftsführer ORION Bausysteme, Jörg Suckow, bei der Demonstration des „Doppelstockparkers“ für das gemeinsame Projekt von DB und BMU „100.000 Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen bis 2022“

Bilder: ORION Bausysteme



Bild: ORION Bausysteme

Praktisch und platzsparend:
Auch die oberen Einstellungen
werden vorbehaltlos genutzt.

Über die ORION Bausysteme GmbH

ORION Bausysteme mit Sitz in 64584 Biebesheim bietet dem Kunden eine Komplettleistung aus einer Hand: Planung, Konstruktion, Herstellung, Lieferung und Montage. Im Jahr 1980 gegründet, gehört das Unternehmen seit über 40 Jahren zu den führenden Herstellern im Bereich funktionaler Fahrradparksysteme und Überdachungen sowie Stadtmöbiliar. Im Jahr 1996 wurde am Standort Neustadt/Sachsen, in der Nähe von Dresden, das Unternehmen ORION Stadtmöblierung GmbH gegründet. Beide Firmen zusammen bilden seitdem einen erfolgreichen Verbund, begleitet von kontinuierlichem Wachstum. Die Belegschaft umfasst 80 Mitarbeiter.

von entscheidender Bedeutung, da Fläche in der Regel den restriktiven Faktor darstellt. Interessierte Kommunen sind über das gesamte Bundesgebiet verteilt.

Wie unterstützen Sie als Unternehmen zusammen mit der Deutschen Bahn Städte und Kommunen konkret bei der Umsetzung?

Wir beraten persönlich und erkennen dabei sehr schnell, welche Lösungen an welchem Standort zu favorisieren sind.

In den Niederlanden sieht man oft Doppelstockparker an Bahnhöfen und auch bei uns werden sie immer populärer. Welche Vorteile ergeben sich aus Ihrer Sicht?

Doppelstockparker bieten den Vorteil, dass man gegenüber klassischen, ebenerdigen Parksyste-men auf vorhandener Fläche nahezu die doppelte

„Im Schnitt vergehen vom Abruf bis zur Montage ca. vier bis sechs Wochen.“

Jörg Suckow
Geschäftsführer ORION Bausysteme

Anzahl an Abstellplätzen für Fahrräder schaffen kann. Die Vorbehalte der angeblich erschwerten Bedienung relativieren sich mit etwas Übung sehr schnell! In manchen Systemen werden sogenannte „Gasdruckfedern“ als Hebehilfe integriert, was die erforderliche Muskelkraft deutlich reduziert. Doppelstöckige Fahrradparksysteme exportieren wir inzwischen in viele europäische Länder, was deren praktische Akzeptanz bestätigt. Beim Begehen von Fahrradstationen in Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz, Österreich usw. stellt man fest, dass die oberen genau wie die unteren Einstellungen vorbehaltlos genutzt werden.

Nach Ihrer praktischen Erfahrung: Wie lange dauerte es von den ersten Plänen bis zur Fertigstellung einer Fahrradabstellanlage?

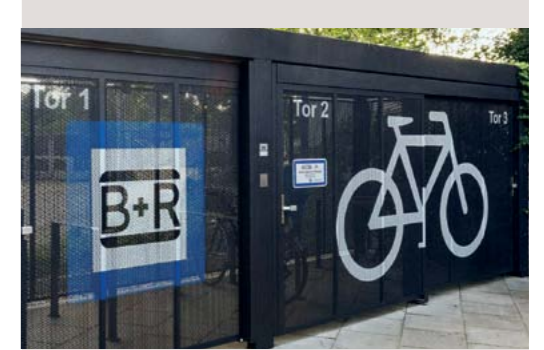
Hierzu gibt es klare vertragliche Grundlagen mit der DB. Als Hersteller mit Ausrichtung auf industrielle Serienfertigung sind wir in der Lage, die durchaus „sportlichen“ Anforderungen der DB sowie der Kunden zu realisieren. Im Schnitt vergehen vom Abruf bis zur Montage ca. vier bis sechs Wochen, wobei der Zeitbedarf eher

die kundenseitige Abwicklung bei der Umsetzung der vorzubereitenden Arbeiten widerspiegelt.

Was sollte noch besser werden im Hinblick auf die aktuellen und künftigen Herausforderungen mit Blick auf Fahrradparken und allgemein die Mobilitätswende?

Um Städte, aber auch Ortschaften dabei zu unterstützen, den Verkehr klimafreundlicher zu gestalten, müssten den Ankündigungen der Politik auch Taten folgen. In vielen ländlichen Regionen ist der ÖPNV unterentwickelt, die Fahrradinfrastruktur häufig ein Stiefkind, sodass für Wegstrecken, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten, das Auto genommen wird. In größeren Städten ist zwar der ÖPNV besser getaktet, im Hinblick auf die Infrastruktur für Radfahrer gibt es aber große Unterschiede. Best-Practice-Beispiele findet man zum Beispiel in Karlsruhe, Freiburg und Münster. Auch Frankfurt und Berlin entwickeln Ambitionen und zeigen Erfolge. Trotzdem: Es bleibt noch viel zu tun. ■

Interview: Reiner Kolberg



To-dos für die Kommunen

Die Deutsche Bahn bietet im Rahmen der Bike+Ride-Offensive umfangreiche Hilfe bei der Projektrealisierung. Informationen unter www1.deutschebahn.com/bikeandride/Realisierungen
Folgende To-dos liegen demnach bei den Städten und Kommunen:

- Projektregistrierung über die Bike+Ride-Website
- Rechtzeitige Einplanung der Eigenmittel/ Finanzierungsmöglichkeiten im Haushaltsplan
- Teilnahme an einer Bahnhofsbegehung (virtuell/ vor Ort)
- Freigabe des Prüfkonzepts zur Übergabe an DB Immobilien
- Freigabe des Feinkonzepts mittels rechtskräftiger Flächenauswahl
- Ggf. Unterzeichnung des Bike+Ride-Standard-Gestattungsvertrages
- Ggf. Einreichung des Förderantrages über das Easy-Online-Portal
- Ggf. Flächenherrichtung und Bestellung der Anlagentypen
- Baustellenbeschilderung (Ankündigung des Vorhabens/ Schrotträderbeseitigung)
- Betrieb der Anlage unter Einhaltung der Mindeststandards
- Einhaltung vorliegender Gestattungs- und Förderbedingungen

Bild: DB Station&Service AG – Bike+Ride – Philipp Boehme

(R)Evolution im Wirtschaftsverkehr

CARGOBIKES MIT NEUER TECHNIK ALS ECHTE ALTERNATIVE

Schwerlastfahrräder haben ein enormes Potenzial, den urbanen Wirtschaftsverkehr nachhaltig zu verändern. Mit neuen, hochbelastbaren Komponenten ausgerüstet liefern sie gute Argumente für die Ergänzung oder Umstellung des Warentransports: kompakt, flexibel, umwelt- und klimafreundlich, verlässlich und günstig in Anschaffung und Unterhalt.

► Natürlich kann man nicht jede Fahrt mit dem Lkw, Sprinter oder Hochdachkombi im Wirtschaftsverkehr ersetzen. Andererseits zeigen Studien und Beispiele aus der Praxis, wie gut sich sogenannte Schwerlastfahrräder oder Heavy Cargobikes für urbane Regionen eignen und wie viele Fahrten sich damit vergleichsweise leicht und wirtschaftlich sinnvoll verlagern lassen. Schon vor Jahren schätzten Experten das Verlagerungspotenzial auf rund 20 Prozent der Fahrten. Angesichts neuer Erkenntnisse, entscheidender Verbesserungen der Fahrzeuge und einem zunehmenden Bewusstseinswandel schätzt der Radlogistik Verband Deutschland (RLVD) das Potenzial inzwischen sogar auf bis zu 30 Prozent, eine Einschätzung, die auch die Politik inzwischen teilt.

Hohe Anforderungen an die Technik erfüllt

Die Technik für Lastenräder befindet sich mittlerweile auf einem hohen technischen Niveau. Insbesondere bei Schwerlastfahrrädern werden Komponenten wie Antrieb, Bremsen und Fahr-

werk ständig weiterentwickelt, denn die Anforderungen sind extrem, vor allem im täglichen Lieferverkehr. „Schwerlastfahrräder unterscheiden sich maßgeblich von Cargobikes im privaten Sektor und müssen höchsten Beanspruchungen standhalten“, sagt Dirk Stölting, Head of Marketing & Design der Pinion GmbH aus Denkendorf bei Stuttgart. „Nutzungsintensität und Wirtschaftlichkeit erfordern entsprechende Komponenten.“ Pinion hat sich als Hersteller besonders leistungsfähiger, hochbelastbarer und gleichzeitig praktisch wartungsfreier Getriebebeschaltungen seit der Gründung 2008 einen Namen in der Fahrradbranche gemacht. Das Ziel der beiden Pinion-Gründer und ehemaligen Porsche-Ingenieure Christoph Lermen und Michael Schmitz war von Beginn an das Beste aus Automobil- und Fahrradtechnologien zu verbinden. So entstand ein am Tretlager untergebrachtes vollständig abgedichtetes High-End-Getriebe. Zusammen mit Partnern aus der Radlogistik haben die Pinion-Macher die besonderen Anforderungen im Bereich pro-

fessioneller Lastenräder eingehend untersucht und so eine noch mal robustere Produktlinie mit einigen Extras für den besonderen Einsatzzweck, wie zum Beispiel einen Neutralgang entwickelt. Bei der neuen T-Linie, die für Transport steht, wurden laut Pinion sämtliche Bauteile auf sehr hohe Laufleistungen, geringen Verschleiß und maximale Beanspruchung ausgelegt. „Das Besondere am Getriebe ist, dass sich die Gänge auch bei hohen Nutzlasten in jeder Situation schalten lassen, ob im Stand oder während dem Pedalieren“, erläutert Dirk Stölting. „Bei plötzlichen Stopps oder beim Anfahren an Ampeln ist das ein enormer Vorteil.“ Dazu kommt, dass das Getriebe auf bis zu 250 Newtonmeter Eingangsdrehmoment ausgelegt ist und keinerlei Einstellung oder Justage benötigt. „Alle 10.000 Kilometer ein Ölwechsel – mehr muss man nicht tun“, so Stölting. „Zudem bieten wir auch Servicekonzepte für Gewerbekunden, wie zum Beispiel eine lebenslange Verlängerung der Mobilitätsgarantie.“ Für den Pinion-Launchpartner Tricargo sind das ganz

wesentliche Anforderungen, denn professionelle Fahrer*innen bringen mehr Kraft mit und haben, wie in anderen Berufszweigen, ganz andere Ansprüche an die Robustheit ihres Arbeitsgeräts. Die konkreten Herausforderungen kennt das Hamburger Unternehmen Tricargo sehr genau. Zum einen als lokaler Dienstleister für Radlogistik und zum anderen als Entwickler und Flottenhersteller des Schwerlast-Cargobikes „Lademeister“.

Innovationen aus der Garage für die Straße

Viele heutige Marktführer haben mit neuen Ansätzen und neuem Denken quasi „aus der Garage heraus“ Innovationen entwickelt, die unser Leben verändert haben und heute nicht mehr wegzudenken sind. Bemerkung am Rande: Auch Apple hat in einer Garage angefangen und dem Zitat von Steve Jobs, „Computers are like a bicycle for the mind“, folgend, sollte sein erster kommerzieller Computer nicht nach der Apfelsorte „Macintosh“, sondern schlicht „Bicycle“ heißen.



Bild: Tricargo

„Computers are like a bicycle for the mind.“

Steve Jobs

Auch Tricargo ist aus einer Garage heraus entstanden, mit dem Anspruch, genau den Service anzubieten, der im Hamburger Umfeld benötigt wird: flexible und nachhaltige Logistik per Fahrrad. Wobei die Idee nicht neu, sondern nur in Vergessenheit geraten ist. Bis zum Zweiten Weltkrieg gehörten Lastenräder für den günstigen Transport von Waren und Gütern und dem Verkauf auf der Straße nicht nur in den europäischen Städten zum alltäglichen Bild. Begonnen hat die Renaissance der Lastenräder mit der Entwicklung leistungsfähiger Lithium-Ionen-Akkus, die sich heute praktisch überall finden, und der Kombination mit entsprechend leistungsstarken Komponenten. Dazu kommen Aufbauten, die sich an den industriellen Standard-Industriemaßen von Paletten und Kisten und die einfache Beladung per Hubwagen orientieren. Was in der Theorie ein-

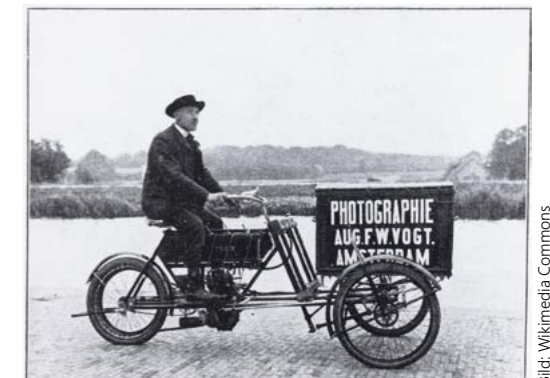


Bild: Wikimedia Commons

Dreirädrige Lastenräder mit Motor gab es schon zur Jahrhundertwende. Unterwegs: Fotograf August F.W. Vogt (1871-1922) im Jahr 1905 in Amsterdam.

„In Regionen wie Hamburg, Köln oder Bonn kommen wir mit 250 Watt Motorunterstützung gut klar, aber wir müssen auch an Regionen mit anspruchsvolleren Topografien denken.“

Heinrich Berger
Tricargo



Steckbrief Lademeister

Das Schwerlasttrad Lademeister von Tricargo ist optimiert für den Transport von Europaletten und allen kompatiblen Kistenformaten. Er lässt sich ergonomisch be- und entladen – auch per Gabelstapler. Die effektive Nutzlast beträgt 210 kg und das zulässige Gesamtgewicht 425 kg, bei 140 kg Leergewicht inkl. Box. Die Reichweite beträgt in der Praxis 40 bis 60 km. Für die Energie sorgt ein Greenpack-Wechselakku mit 1.456 Wh und einer Ladezeit von vier Stunden. Der Vorderradnabenmotor unterstützt mit 250 Watt und verfügt über eine Anfahr- bzw. Schiebehilfe. Die hintere Scheibenbremsanlage sowie die Laufräder kommen aus dem Motorradbau. Die optionale Transportbox hat ein Volumen von 2,17 Kubikmetern, Ladefläche in der Box 1522 x 815 x 1520 mm (L x B x H). Weitere Konfigurationen sind optional verfügbar.

Informationen: www.lademeister.bike
Informationen zur Pinion-Schaltung: www.pinion.eu

Bild: Tricargo

fach klingt, führte vor allem in der ersten Zeit zu Problemen, die aber inzwischen gelöst sind. „Die Beschaffenheit des Materials und die Verarbeitung und Stabilität der Komponenten sind enorm wichtig für die Haltbarkeit des Rades und die Sicherheit des Fahrens“, betont Heinrich Berger von Tricargo. Das gab letztlich auch den Ausschlag zur Entwicklung eigener Lastenräder, zuerst für den Eigenbedarf, aber natürlich mit dem Ziel, auch andere davon profitieren zu lassen. So entstand der sogenannte Lademeister als robustes Nutzfahrzeug, das zuverlässig tägliche Transportaufgaben erledigt. „Im Lademeister stecken mehr als 150.000 Kilometer Praxiserfahrung aus unserer Radlogistik“, erläutert Heinrich Berger. „Dort entwickelten und testeten wir den Lademeister für die Feinverteilung von Gütern auf der letzten Meile.“ Die Pedalkraft wird beim Lademeister mittels Pinion-Getriebe übersetzt und wirkt auf das rechte Hinterrad. Zusätzlich unterstützt ein 250-Watt-Elektromotor in der Vorderradnabe bis 25 km/h. Rechtlich ist das große zweispurige Rad damit ein Pedelec und dem Fahrrad gleichgestellt. Die Vorteile: Fahrer*innen benötigen keinen Führerschein und können überall dort fahren, wo auch einspurige Fahrräder gemäß StVO unterwegs sein dürfen. Auch das Parken auf dem Fußweg ist erlaubt. Die Geschwindigkeit reicht laut Heinrich Berger völlig aus, nur bei der zugelassenen Leistungsangabe, also der Watt-Zahl im Dauerbetrieb, würde er sich eine schnelle Änderung der EU-weit gülti-

gen Regularien wünschen. „In Regionen wie Hamburg, Köln oder Bonn, wo sich unsere Räder im Einsatz befinden, kommen wir mit 250 Watt Motorunterstützung gut klar, aber wir müssen auch an Regionen mit anspruchsvolleren Topografien denken. Deshalb setzen wir uns, wie die Verbände, für die Anhebung der Leistungsgrenze ein.“

Profi-Lastenräder sind eine echte Alternative

Ansonsten habe man inzwischen ein sehr ausgereiftes Produkt, das sich in der harten täglichen Praxis bestens bewähre. Dafür sorgen beispielsweise ein hochstabiler Stahlrahmen, der in der Nähe von Osnabrück speziell für Tricargo gefertigt wird, sowie Räder und Scheibenbremsen aus der Motorradtechnik. Das ist wichtig, denn das zulässige Gesamtgewicht beträgt 425 kg, bei einer Nutzlast von 210 kg. Wer den Zustand der Radwege und die Vielzahl der Hindernisse wie Bordsteinkanten kennt, kann sich die Belastungen im Alltag gut vorstellen. „Auch wenn Profi-Lastenräder damit in der Anschaffung teurer werden, die hohe Qualität wirkt sich auf die Zuverlässigkeit, die Standzeiten der Komponenten und die Haltbarkeit der Räder insgesamt positiv aus“, sagt Heinrich Berger. Das mache sich vor allem mit Blick auf die Gesamtkosten, also die Total Cost of Ownership (TCO) der Lastenräder bemerkbar. Deshalb setzt Tricargo seit jeher unter anderem auch auf das Pinion-Getriebe. Als Launchpartner von Pinion nutzen die Hamburger erste Serienmodelle des

Profi-Cargobikes passen in die Zeit und hervorragend zu wieder lebenswerten Städten und Quartieren.



neuen Lastenradgetriebes mit großer Begeisterung schon seit über 10.000 Kilometern. „Nicht die Idee des Lastenradtransports an sich macht den Erfolg und eine Revolution im Wirtschaftsverkehr möglich, sondern die Kombination hochleistungsfähiger Komponenten“, betont Berger. „Ich bin davon überzeugt, dass wir gerade einen Durchbruch erleben. Cargobikes mit neuer Technik sind eine echte Alternative, nicht irgendwann in der Zukunft, sondern jetzt.“

Neue Geschäftsmodelle und Chancen

Auch veränderte Kundenerwartungen und neue Geschäftsideen dürften den Markt künftig weiter befeuern. Zu den Abnehmern des Tricargo Lademeisters gehört beispielsweise das im Raum Köln/Bonn tätige werbegetriebene Unternehmen „Himmel un Ääd“ – analog zum rheinischen Gericht Äpfel (Himmel) und Kartoffeln (Ääd/Erde). Das Geschäftsmodell ruht dabei auf zwei Säulen: Radlogistik und ein Onlineshop für regionale Lebensmittel, die mit dem Lastenrad ausgeliefert werden. Ein weiterer Kunde und gleichzeitig Multiplikator ist die Memo AG. Der Spezialist für nachhaltigen Öko-Bürobedarf mit über 20.000 Produkten im Sortiment legt Wert darauf, dass Bestellungen auf der letzten Meile mit E-Lastenrädern ausgeliefert werden, die ausschließlich Ökostrom als Energie nutzen und so komplett emissionsfrei unterwegs sind. Um das zu gewährleisten stellt das Unternehmen Radlogistikern entsprechend gebrandete Räder zur Verfügung.



Bilder: Tricargo

Generell sind die Einsatzgebiete von Profi-Cargobikes enorm vielfältig. Aktuell sind sie nicht nur technisch ausgereift, sie passen auch in die Zeit und hervorragend zu wieder lebenswerten Städten und Quartieren. Entsprechende Verbesserungen bei der Infrastruktur vorausgesetzt, zum Beispiel mit mobilen oder stationären Sammelpunkten für Pakete, sogenannten Micro-Hubs/Mikro-Depots, breiten Radwegen und ausreichend großen Park- und Halteflächen, verschiedenen Push- und Pull-Faktoren und neuen gesetzlichen Regelungen könnte hier ein völlig neuer, klimafreundlicher Multimillionen-Markt entstehen. Technologietreiber sind aktuell vor allem kleine und mittelständische Unternehmen. Sie aktiv zu

fördern und neuen Entwicklungen für den nachhaltigen Lastentransport keine unnötigen Steine, wie bei der Begrenzung der Motorkraft, in den Weg zu legen, sollte mit Blick auf die Herausforderungen der Zeit eine Selbstverständlichkeit sein. Besonders wichtig für die Zukunft ist laut Experten unter anderem, dass die rechtliche Gleichstellung von Schwerlasträdern bis zu einem Gewicht von 500 kg zum Fahrrad erhalten bleibt. Eine umfangreiche Stellungnahme zum Nationalen Radverkehrsplan 3.0 mit Wünschen an die Politik hat der Radlogistik Verband Deutschland e.V. (RLVD) vorgelegt (www.rlvd.bike/nrvp3punkt0). ■

Text: Reiner Kolberg



GEDANKEN ZUR WAHL

Kommentar von Reiner Kolberg, Chefredakteur

► Darf man sich im „Superwahljahr“ als Fachmagazin Gedanken machen zur Politik? Ja, man darf, und ich meine, man muss sogar. Natürlich bewegt man sich dabei auf einem schmalen Grat als Journalist, denn man sollte ja möglichst objektiv und neutral sein. Wobei es auch hier Ausnahmen gibt. Denn selbstverständlich stehen wir, wie jedes Fachmedium, positiv und sagen wir ruhig „parteiisch“ zu unseren Themen Radverkehr und Mikromobilität. Was im Umkehrschluss selbstverständlich nicht heißt, dass wir gegen Autos wären und den öffentlichen Verkehr oder den Fußverkehr vergessen würden. Parteiisch darf man, so die Meinung vieler Jour-

nalisten, auch sein, wenn es um den Klimaschutz geht. Angesichts der inzwischen sicheren wissenschaftlichen Erkenntnisse und des Bedrohungspotenzials für die Wirtschaft und die Gesellschaft kann engagierter Journalismus, so die Auffassung, nicht umhin, Stellung zu beziehen und Dinge und Entscheidungen kritisch zu hinterfragen.

Zäsur: Gerichtsurteile verankern Klimaschutz

Eine von den meisten Seiten sicher unerwartete Zäsur bringt nach Einschätzungen von Experten das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 29. April 2021 zum Klimaschutz. Es er-

klärte nicht nur das Klimagesetz der Bundesregierung für verfassungswidrig, es betonte auch die besondere grundgesetzliche Verantwortung der Bundespolitik. „Das Grundgesetz verpflichtet unter bestimmten Voraussetzungen zur Sicherung grundrechtsgeschützter Freiheit über die Zeit und zur verhältnismäßigen Verteilung von Freiheitschancen über die Generationen“, so die Richter*innen des höchsten unabhängigen Verfassungsorgans in Deutschland. Diese nach Expertenmeinung „Neudefinition des Freiheitsbegriffs“ setzt uns in Verbindung mit der verbindlichen Festschreibung auf das Pariser Klimaabkommen unmissverständlich Grenzen und legt uns für heute und die Zukunft Pflichten auf.

Während die Politik noch nach Lösungen sucht, kommt schon das nächste Urteil, dessen Gewicht und Auswirkungen auf die Bereiche Energie und Verkehr ebenfalls kaum abzusehen sind. „Das Urteil gegen Shell zeigt die neue Klima-Macht der Justiz“ schreibt die „Welt“ zum Sieg niederländischer Aktivisten am 26. Mai gegen einen der größten Ölkonzerne der Welt. Zum ersten Mal in der Geschichte wird ein Konzern gerichtlich gezwungen, Verantwortung für die Klimakrise zu übernehmen und seine Emissionen radikal zu reduzieren. Weitere „Klima-Klagen“ gegen verschiedene Länder und Konzerne sind weltweit anhängig.

Die bislang gesprochenen und noch zu erwartenden Urteile könnten, verbunden mit erweiterten Klagemöglichkeiten, direkt in die Diskussionen

„Deutschland hat in der Verkehrsinfrastruktur massiv den Anschluss an andere Länder verloren.“

Stefan Wallmann

Ramboll Deutschland (Ingenieur-, Planungs- und Managementberatung)

und Entscheidungen auf allen Ebenen wirken: auf die Wirtschaft, den Bund, die Länder und Kommunen und nicht zuletzt wohl auch in die Verwaltungen hinein. Möglichkeiten für Veränderungen in Richtung klimafreundliche Mobilität sowie Pläne und Empfehlungen dazu gibt es reichlich, nicht nur von ökologisch orientierten Verbänden, Instituten oder Parteien. Auch die hochkarätig besetzten Arbeitsgruppen, Untersuchungen und Studien der Bundesregierung bzw. beauftragter Institute geben eine klare Richtung vor. Nur bei der Umsetzung hapert es bislang.

Politik bislang zu langsam und zu zögerlich?

Kritiker merken immer wieder an, dass es die Politik in den vergangenen Jahren trotz gegenteiliger Zielsetzungen und Bekundungen nicht geschafft hat, den CO₂-Ausstoß im Verkehr maßgeblich zu verringern, mehr Waren vom Lkw auf die Schiene oder deutlich mehr Menschen aufs Fahrrad zu bringen. Gleiches gilt für das Vorhaben, die Zahl der Toten und Schwerverletzten bei geschützten und ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen deutlich zu senken. Selbst beim Thema Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit,



Geflügeltes Wort: „Wir machen das mit den Fähnchen!“ Oder, wie der Karikaturist meint: „Und wenn wir einfach auf ein Wunder warten?“

445

Radfahrende sind 2019 bei Unfällen in Deutschland getötet worden. Mehr als die Hälfte von ihnen war über 64 Jahre alt.

Quelle: Statistisches Bundesamt

das Kommunen, der Städtetag und auch der Bundestag als Modellprojekt fordern: Fehlanzeige.

Bei neuen Plänen, wie dem kürzlich vorgestellten Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) oder dem geplanten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in Nordrhein-Westfalen mangelt es nicht an Zielen. Aber auch hier fehlen nach Meinungen von Fachverbänden und Experten bislang noch konkret ausgestaltete Maßnahmenpakete inklusive messbarer Zwischenziele. Dabei besteht ein großer Konsens darin, dass es ein „Business as usual“ künftig nicht mehr geben kann. Selbst die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, die die grundlegenden Regelwerke, wie die Straßenverkehrsordnung (StVO), Empfehlungen für Radverkehrsplan-

gen (ERA) und das Straßenverkehrsgesetz (StVG), erarbeitet, kam schon 2016 in einem Ergebnisbericht zu dem Schluss, dass die Klimaziele mit einer Umstellung auf Elektroantriebe allein im Verkehrssektor nicht zu erfüllen seien. Was unabdingbar dazu kommen müsse, seien Verhaltensänderungen, also eine Verkehrsvermeidung, sowie der Umstieg auf ÖPNV, Fahrrad und Zufußgehen.

Hinter den Erwartungen vieler Fachleute und Verbände zurückgeblieben sind auch die kürzliche StVO-Reform sowie der vom BMVI Anfang Mai vorgestellte „Pakt für Verkehrssicherheit“. Fachleute reiben sich verwundert die Augen und fragen sich, wie man mit wenigen Änderungen, vielen Appellen und einem Verweis auf neue Technologien, die wohl erst in 15 Jahren

wirksam werden, Richtung Vision Zero kommen oder eine Mobilitätswende voranbringen soll.

Kritischer Punkt: mehr Sicherheit für Radfahrende

Parteiisch dürfen und müssen wir als Magazin auch sein, wenn es um die subjektive und objektive Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen, vom Kind bis zur stark wachsenden Gruppe der Alten geht. Neben den tatsächlichen Gefahren spielt vor allem die subjektive Sicherheit beim Radverkehr eine große Rolle. Denn wie will man mehr Menschen, also auch Unsichere, Neueinsteiger, Ältere, Kinder und (werdende) Eltern aufs Rad bringen, wie die Alltagsmobilität dauerhaft verändern und wie den Fahrradanteil vervielfachen, wenn die Menschen kein Vertrauen haben in ihre eigene Sicherheit oder die ihrer Kinder? Fakt ist: Selbst erfahrene Nutzerinnen und Nutzer fühlen sich hierzulande nicht sicher auf dem Rad. Fast 70 Prozent gaben dies laut ADFC Klimatest 2020 deutschlandweit so an. Wie fühlen sich dann wohl erst Unerfahrene oder die große Zahl der Älteren, die nicht mehr so gut hören, sehen, den Kopf drehen oder im Notfall blitzschnell reagieren können? Dabei ist mehr gefühlte Sicherheit ebenso machbar, wie das von der EU vorgegebene und von der Großen Koalition angenommene Ziel Vision Zero. Im Arbeitsschutz haben wir uns an hohe Standards, etablierte Systeme und ständige Audits zur Vermeidung von Gefahren, Unfällen und gesundheitlichen Schäden seit Jahrzehnten ebenso gewöhnt wie in vielen anderen Bereichen, zum Beispiel bei der Produktsicherheit oder beim Flugverkehr. Es geht also, wenn man wirklich will und weder Kosten noch Mühen noch unpopuläre Maßnahmen scheut.



Bild: Norbert Michalke - Changing Cities

„In Deutschland hat Verkehrssicherheit leider zu wenig Lobby, und Verkehrstote werden oftmals als Kollateralschaden angesehen. Erst wenn man persönlich betroffen ist, wird das Thema real.“ Stefan Pfeiffer, Vorsitzender Fachkommission Verkehr, Deutsche Polizeigewerkschaft

Bild: stock.adobe.com - Halfpoint



Laut Umfragen des Umweltbundesamts sehen 65 % der Bevölkerung Umwelt- und Klimaschutz als sehr wichtiges Thema. Für 51 % sollte das auch in der Verkehrspolitik eine übergeordnete Rolle spielen.

Nicht nur Kritik, auch Lob und Ausblick

Nicht, dass wir uns falsch verstehen, in den letzten Jahren hat sich in Deutschland ganz sicher sowohl in den Köpfen wie auch bei den Maßnahmen einiges getan. Dass der Radverkehr beispielsweise nicht nur als Freizeitvergnügen, sondern sowohl in der Bevölkerung als auch in der Politik und der Verwaltung als ernst zu nehmende Verkehrsart gesehen wird, ist eine wichtige Entwicklung und auch das Verdienst vieler Menschen auf allen Ebenen. Gleichzeitig muss anerkannt werden, dass es in der Politik immer auch darum geht, Bevölkerungsgruppen mitzunehmen und nicht zu verprellen. Rechnet man hier Beharrungskräfte, Zukunftsängste und die durchaus unterschiedlichen Lebenssituationen mit ein, dann kann man manche Aussagen und Entscheidungen sicher besser nachvollziehen. Ähnliches gilt auch für die Verwaltung-

gen in den Städten und Kommunen, die mit vielerlei Hürden und Widerständen zu kämpfen haben und mit dem Aufbau der notwendigen Kapazitäten und der nötigen Planung kaum nachkommen.

Klar ist aber auch, es gibt akuten Handlungsbedarf und noch viel Luft nach oben. Hier wäre zu wünschen, dass sich im Zuge des Wahlkampfs nicht unnötig Fronten aufbauen oder verhärten, sondern die Menschen im Gespräch bleiben und die wichtigen Probleme entschlossen zusammen angegangen werden. Die Erfahrung, dass zuerst viele gegen Veränderungen, dann aber fast alle dafür sind, sobald das Neue sichtbar und erlebbar wird, machen auch Stadt- und Verkehrsplaner in den viel gelobten Vorreiterstädten wie Kopenhagen, Amsterdam, Wien oder neu, Barcelona und Paris. In Paris gibt es beispielsweise inzwischen eine große Allianz zwischen allen Parteien und den

Bürgerinnen und Bürgern der Stadt für eine schnelle Transformation, und in Spanien war kein Aufschrei nach der landesweiten Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften zu hören.

Wie es gelingt, Menschen nicht nur mitzunehmen, sondern aktiv einzubinden und zu begeistern für Veränderungen und wie die Mobilität der Zukunft aussehen kann, dazu haben wir in den vergangenen Ausgaben mit renommierten Experten gesprochen, unter anderem mit Dr. Uwe Schneidewind, Transformationsforscher und neuer Oberbürgermeister in Wuppertal, und Prof. Dr. Stephan Rammler vom IZT – Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung, einem der renommiertesten Vordenker, wenn es um die großen Zusammenhänge bei der Mobilität geht. Beide Interviews können Sie jetzt auch online lesen unter veloplan.de/magazin. ■



Fest steht: Komponenten müssen im Schwerlastbereich enormen Belastungen standhalten. **Pinion T-Linien-Getriebe** sind für den dauerhaften Einsatz von Lasten bis zu 250 Nm Eingangsdrehmoment ausgelegt. Verschleißarm und mit minimalem Wartungsaufwand sind die Getriebe kosteneffizient bei geringem TCO. Sie können als Direkt- oder Zwischengetriebe in Ein-, Zwei- und Dreispurfahrzeugen eingesetzt und mit verschiedenen Elektromotoren kombiniert werden – das bietet Herstellern höchste Flexibilität in der Entwicklungs- und Konstruktionsphase. Abgerundet wird Pinions Angebot an gewerbliche Kunden durch verlängerte Serviceintervalle und speziell angepasste Servicekonzepte.



Technisch einzigartig: Als einzige Schaltung am Markt sind Pinion T-Linien-Getriebe optional mit einem Neutralgang ausgestattet. Dieser ermöglicht ergonomisches Rückwärtsrangieren schwerer Cargo-Fahrzeuge.

Pinion + Tricargo

GEWERBLICH GENUTZTE LASTENRÄDER MIT BELASTBARER FAHRZEUGTECHNIK

Mit eigens für den Schwerlastbereich entwickelten Schaltgetrieben professionalisiert Getriebehersteller Pinion den Markt der gewerblich genutzten Lastenräder. Erfahrungen aus der Praxis liefert der Hamburger Flottenhersteller Tricargo, der die Getriebe bereits über einige 10.000 km in seinen E-Transporträdern im Einsatz hat.

Die **Tricargo Genossenschaft** produziert elektrische Transportfahräder für den Flottenbetrieb. Im Modell Lademeister steckt die Erfahrung von über 150.000 km und 1.200 t transportierter Nutzlast in der hauseigenen Radlogistik. Dort entwickelte Tricargo den Lademeister für die Feinverteilung von Gütern auf der letzten Meile. Mit einer effektiven Nutzlast von 210 kg und einem Ladevolumen von über 2 m³ überzeugt das Modell Lademeister täglich zahlreiche Gewerbekunden. „Die Zuverlässigkeit unserer Fahrzeuge steht an erster Stelle. Deswegen setzen wir in der Serie auf Pinion-Getriebe!“ - Björn Fischer, Tricargo eG

Weiterführende Informationen:
pinion-industrial.eu
tricargo.de
lademeister.bike



Effizient, ergonomisch und zuverlässig: Der Lademeister von Tricargo überzeugt Gewerbekunden mit langen Laufzeiten, optimaler Kostenkontrolle und geringem TCO.



DB Schenker liefert inzwischen vor allem in französischen Städten auch per **Cargobike** aus, zum Beispiel in Straßburg, Nizza und Lille. Mehr als 120.000 Lieferungen finden pro Jahr alleine in Frankreich umweltfreundlich statt. Darüber hinaus sind Lastenräder international auch in weiteren großen Städten für DB Schenker im Einsatz, zum Beispiel in Norwegen, Finnland, Schweden und Österreich.

XXL-Cargobike bei Bahntochter

GRÜNE LOGISTIK FÜR DIE STADT

Als Alternative zu Transportern oder Lkws setzt auch der Logistikspezialist DB Schenker in Städten auf Lastenräder. Mehr als nur ein Hingucker in der Hamburger Cargobike-Flotte ist dabei das 6,50 Meter lange XXL-Lastenrad von Cargo Cycle.



Das Standardmodell und die Basis für das XXL-Rad ist das Cargo-Cycle-Modell Nanuk. Lieferbar in verschiedenen Varianten mit und ohne Nabenmotor und mit einer Nutzlast von 200 kg.

Innerhalb des Smart-Cities-Programms sind verschiedene Schwerlastbikes für DB Schenker in Berlin und Hamburg unterwegs. Ein nicht nur optisches Highlight ist dabei das intern „langer Lulatsch“ genannte Cargobike der Hamburger Lastenrad-Manufaktur Cargo Cycle. Eine halbe Tonne Nutzlast lässt sich mit dem 6,50 langen „Megaliner unter den Lastenrädern“ transportieren. Trotz der Länge verspricht Christian Rusche, Gründer von Cargo Cycle und Konstrukteur des motorunterstützten Cargobikes, eine überraschend hohe Wendigkeit. Das Unikat fährt seit 2019 durch die Hansestadt und hat dabei inzwischen über 4.000 Kilometer zurückgelegt. Neben dem praktischen Nutzwert ist sicher auch die Werbewirkung nicht zu unterschätzen. So greifen viele Passanten fast reflexartig zum Smartphone, wenn sie den Lastentransporter sehen.

Messbare Ziele und weitere Reformen gefordert

In den vergangenen Monaten konnte man seinen Terminkalender gut füllen mit Fachveranstaltungen rund um Verkehrsthemen. Ein Online-Kongress und ein Symposium folgte dem anderen: Zukunftsmobilität, Mobilität in Städten, Mobilität in Stadt und Land, Fußverkehr, der Nationale Radverkehrskongress, ein Pakt für Verkehrssicherheit ... Was dabei deutlich wurde, war zum einen die Klarheit über die Probleme und Aufgaben, denen Bund, Länder und Kommunen gegenüberstehen. Auch an fachlichen Erkenntnissen gibt es offensichtlich keinen großen Mangel, vor allem nicht, wenn man die Expertise und Erfahrungen aus dem europäischen Ausland und grundlegende Erkenntnisse wie vom Architekten und Stadtplaner Jan Gehl (Städte für Menschen) einbezieht. Große Zustimmung gibt es auch bei den Zielen. Nordrhein-Westfalen will beispielsweise mit dem geplanten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent ansteuern und Bundesverkehrsminister Scheuer erklärte mit der

Vorstellung des neuen Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 3.0) das Ziel, Deutschland bis 2030 zum „Fahrradland“ machen zu wollen. Auch das bereits vor fünf Jahren vereinbarte Ziel Vision Zero findet immer wieder prominente Erwähnung. Was nach Meinung von Experten*innen und Verbänden bislang allerdings weiter fehlt, das sind konkret ausgestaltete Maßnahmenpakete inklusive messbarer Zwischenziele. Angesichts der Fakten, wie den wiederholt ernüchternden Ergebnissen des ebenfalls vorgestellten ADFC-Fahrradklima-Tests ist das sicher kein unberechtigter Einwand. Zudem fehlt bislang nach wie vor die gesetzliche Basis, um grundlegende Änderungen vor Ort und damit eine echte Wende überhaupt möglich zu machen. Für den Mobilitätsforscher Andreas Knie, der sich kritisch zum Status quo äußerte, ist auch der NRVP 3.0 keine kleine Revolution, sondern nur ein „laues Lüftchen“, das an der bisherigen autofixierten Verkehrspolitik wenig ändere. Um mit der nächsten Bundesregierung mehr

Bewegung ins Thema Mobilitätswende zu bringen, hat zum Beispiel der ADFC einen Aktionsplan „So geht #Fahrradland“ vorgelegt. Im Zentrum der Forderungen stehen unter anderem eine grundlegende Reform des Verkehrsrechts und der Regelwerke, wie StVG, StVO, ERA etc., eine Erhöhung und Verstärkung der Bundesmittel für Radverkehrsinfrastruktur sowie mehr Freiheiten für die Kommunen. Ganz ähnlich lauten auch die gemeinsamen mit dem ADFC aufgestellten Forderungen der Verbände der Fahrradwirtschaft, die um wirtschaftspolitische Forderungen ergänzt werden. Konkrete Maßnahmen vermisst auch der Radlogistik Verband Deutschland (RLVD), der dazu eine Liste von Vorschlägen vorgelegt hat. Eine darüber hinausgehende grundlegende Neuausrichtung will der ökologische Verkehrsclub VCD. Sein Fazit: Verkehrspolitische Entscheidungen folgten aktuell keinen übergeordneten Zielen. Ein Grund dafür sei der veraltete Rechtsrahmen. „Viele Verkehrsgesetze sind in den 1930er-Jahren entstanden und wollen vor allem die ‚Leichtigkeit des (Auto-)Verkehrs‘ gewährleisten.“ Um den Verkehr von Morgen umwelt- und sozialverträglich zu gestalten, schlägt der VCD ein Bundesmobilitätsgesetz vor, das „erstmalig alle Verkehrsträger gleichberechtigt“ in den Blick nimmt. Auf die von Verbands- und Expertenseite konkret genannten Probleme, Zielsetzungen und Änderungsvorschläge werden wir in der kommenden Ausgabe mit dem Schwerpunkt „Plan-Build-Ride“ genauer eingehen.



Bild: BMVI - Fahrradklimatest



Bild: DPA

Neue Regelgeschwindigkeiten in Spanien

Für große Aufmerksamkeit haben die neu eingeführten innerstädtischen Tempolimits in Spanien gesorgt, dem ersten Land in der EU, das die Regelgeschwindigkeit in den Städten von 50 km/h auf 30 km/h, bzw. 20 km/h reduziert. Pere Navarro, Leiter des spanischen Straßenverkehrsamts, begründete die neuen Tempolimits mit der Notwendigkeit, die zu hohe Zahl innerstädtischer Verkehrstoter zu senken und die Lebensqualität zu verbessern. 80 Prozent der städtischen Straßen könnten nun durch die neuen Regelungen sicherer und lebenswerter werden. „Die bisherige Geschwindigkeit war wirklich ein Unsinn“, so Pere Navarro. Gute Erfahrungen hätte man mit den bereits vor einigen Jahren eingeführten Tempolimits in den spanischen Städten Madrid, Barcelona und Bilbao gemacht. Seit dem 11. Mai 2021 gelten nun landesweit einfache, intuitiv erfassbare Regeln für die Nutzung der Straßen. Zur Erläuterung gibt es unter anderem eingängige Filme auf Youtube. Konkret gilt nun einheitlich Tempo 30 für alle innerörtlichen einspurigen Straßen, bei denen der Bürgersteig erkennbar von der Fahrbahn abgesetzt ist. Gibt es keinen abgesetzten Bürgersteig, wie in vielen Altstädten üblich, bzw. nur eine Fahrspur für zwei Richtungen, dann gilt Tempo 20. Tempo 50 bleibt Straßen mit mehr als einer Spur pro Fahrtrichtung vorbehalten, wobei hier Sonderregeln für die Mischnutzung mit geringerem Tempo ausgewiesen werden können. 2019 sind in Spanien 509 Menschen im städtischen Straßenverkehr ums Leben gekommen. Mit den neuen Geschwindigkeiten könne das Risiko eines tödlichen Unfalls um 80 Prozent gesenkt werden, so Pere Navarro.

Frankreich: E-Bike- statt Auto-Kaufprämie

Um die Mobilität der Menschen in den Städten mit weniger Autos zu gewährleisten, hat Frankreichs Regierung einen Gesetzesentwurf für eine Tauschprämie auf den Weg gebracht. Französischen und Franzosen sollen so künftig ihr altes Auto gegen ein E-Bike nach Wahl tauschen können und werden dabei mit einer Prämie von bis zu 2.500 Euro belohnt. Barbara Pompili, Ministerin für ökologische Transformation („Transition écologique“) sprach von einer „kulturellen Wende“. Man wolle Anreize und Alternativen schaffen, die sich positiv auf den CO₂-Ausstoß sowie die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bürger auswirken. Für Olivier Schneider von der französischen Radfahrer-Vereinigung FUB ist die Prämie ein historischer Schritt. „Zum ersten Mal wird jetzt anerkannt, dass es keine Lösung ist, die Autos grüner zu machen, sondern einfach ihre Anzahl zu verringern.“ Medienberichten zufolge könnte der Gesetzesentwurf bis Ende des Jahres beschlossen werden. Eine ähnliche, aber nochmals flexiblere Lösung gibt es seit einiger Zeit in Finnland und in Litauen: Hier kann eine Tauschprämie in Höhe von 1.000 Euro für Elektroautos, ein E-Bike oder den öffentlichen Nahverkehr genutzt werden.



Bild: Maitra



ONO-Transporter bei Hermes Berlin

Der Handels- und Logistikdienstleister Hermes Germany startet nach einem erfolgreichen Pilotprojekt mit einer Flotte von 18 Cargobikes des Berliner Anbieters Onomotion in der Bundeshauptstadt. Die „ONO“ ist ein sogenannter Pedal Assisted Transporter (PAT) der neuesten Generation, gilt rechtlich als Fahrrad und kommt mit ausgefeilter Technik für die letzte Meile, wie einem wechselbaren 2-Kubikmeter-Container-Modul, zwei Motoren, Bedienung per RFID-Chip, 220 kg Nutzlast und Wetterschutz. Der schmale Transporter kommt mit optionalem Doppelakku (Akku-Tauschprinzip) auf eine Reichweite von 60 Kilometern, bei einer Tretunterstützung bis zu 25 km/h. Durch das Container-Wechselprinzip lassen sich die Mini-Container im Vorfeld fertig kommissionieren. Neben Mikro-Depots als Verladestellen wären laut Hermes nochmals kleinere Nano-Depots entlang der Strecke ideal, an denen die Fahrer einfach nur die Container austauschen müssten. Solche Nano-Depots könnten zum Beispiel abschließbare Container in Hinterhöfen sein. „Für uns sind Lastenräder eine sinnvolle Ergänzung zu Transportern – insbesondere im urbanen Raum“, sagt Michael Peuker, Sustainability Manager bei der Hermes Germany GmbH. Leistungsfähige Lastenräder sind ein wichtiger Baustein im Hermes-Konzept „Urban Blue“ für nachhaltige Mobilität. Bis 2025 will Hermes die 80 größten deutschen Innenstädte emissionsfrei beliefern.

Neues Messekonzept: „polisMOBILITY“

„Wie wollen wir künftig in Städten leben und uns bewegen?“ Diese Frage soll ein neues „hybrides Event“ der Kölner Messegesellschaft beantworten. Der Name setzt sich aus dem griechischen „polis“ für „Stadt“ und dem englischen „Mobility“ zusammen. Branchenübergreifend sollen die Herausforderungen für die Städte und Lösungen mit einem Dreiklang aus Expo, Konferenz und Erlebnis in den Mittelpunkt gestellt werden. Laut Henriette Reker, Oberbürgermeisterin der Stadt Köln, soll polisMOBILITY einen wichtigen Beitrag dazu leisten, „im Dialog zwischen Städten, Unternehmen, Verbänden und Universitäten die Lösungen auf die Straße zu bringen, die wir für eine nachhaltige Mobilität in unseren Städten benötigen“. Das Event soll die ganze Stadt einbeziehen, denn „eine so rasante soziale, räumliche und technologische Transformation kann nur funktionieren, wenn wir die Menschen mitnehmen und ihnen den Mehrwert für ihr tägliches Leben in Köln vor Augen führen“, so die Oberbürgermeisterin. Wissenschaftlicher Berater ist das ebenfalls in Köln ansässige Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), das sich schon lange mit Mobilitätsthemen, unter anderem im Bereich Cargobikes befasst. Die Komplexität der Aufgabe beschreibt Prof. Dr. Meike Jipp, Direktorin des Instituts für Verkehrsforschung des DLR: „Die Mobilität wird von vielen Aspekten beeinflusst: gesellschaftliche Trends und individuelle Anforderungen, Verkehrsmittel und -angebote, Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung, Infrastruktur und Stadtentwicklung, Umwelt und Innovationskultur, Diversität und Partizipation gesellschaftlicher Interessengruppen.“

Termin: 18.–21.05.2022;
Informationen und Beteiligungsmöglichkeiten:
polis-mobility.de



1. – 4. September EUROBIKE, Friedrichshafen

Die globale Fahrrad-Leitmesse Eurobike darf stattfinden. An zwei reinen Fachbesuchertagen und zwei Festivaltagen gibt es wieder jede Menge Austausch, Informationen und Networking. Eingerahmt wurde die Veranstaltung 2019 von über 100 Talks, Vorträgen und Workshops. 2020 fiel sie pandemiebedingt leider aus. „Die Eurobike generiert permanent Mehrwert für Industrie und Handel und schafft den Spagat zwischen Fachmesse und Think Tank“, so die Veranstalter. Am Vortag der Eurobike gibt es eine Diskussions-Konferenz mit dem Titel „Bike Biz Revolution“, auf der über Zukunftsthemen der Branche gesprochen wird. Einblicke in die Zukunft gibt auch wieder die Verleihung der Eurobike-Awards für Innovationen. Business Days für akkreditierte Fachhändler und Fachbesucher: 1./2. September; Business & Festival Day auch für Endverbraucher am 3.9. und Festival Day am 4.9. Während der vier Messetage gelten, wie bei den anderen Messen, strenge Hygienebestimmungen inklusive entsprechender Nachweise.

eurobike.com

6. – 9. September Velo-City-Kongress, Lissabon

Auch der Velo-City-Kongress, das weltweite Treffen von Fahrrad- und Mobilitätsexpert*innen, Planer*innen, Verbänden, Organisationen und Entscheider*innen kann aller Voraussicht nach endlich stattfinden. Die Konferenz in Lissabon steht unter dem Motto „Cycle Diversity“. „Radfahren wird immer stärker von unterschiedlichsten Gruppen zu verschiedensten Zwecken genutzt“, so die Organisator*innen zum Schwerpunktthema der Konferenz. Dabei wird von den Referent*innen auf verschiedene Wege eingegangen, Städte sicherer zu machen und eine inklusive Umgebung für Radfahrende zu schaffen. Einige der Themen und Referent*innen finden Sie in dieser VELOPLAN-Ausgabe. Andere behandeln wir in den folgenden Magazinen, unter anderem: „Mobilitätsarmut von Menschen mit niedrigem Einkommen und soziale Ausgrenzung“, „Überwindung der Geschlechterkluft“, „Mobilitätsgerechtigkeit“, „Endloses Potenzial von Cargobikes“, „Mobility Hubs“, „Taktischer Urbanismus und Pop-up-Bikelanes – von temporären hin zu stetigen Lösungen“ etc.

velo-city2021.com



7. – 12. September IAA Mobility, München

Mit dem Umzug verordnet sich die IAA eine neue Ausrichtung. Inzwischen haben sich zahlreiche hochkarätige Fahrradhersteller zur neuen „IAA Mobility“ angemeldet und unterstreichen damit den multimodalen Anspruch der Messe. In einer Zwischenbilanz werden zudem die E-Antriebshersteller Bosch, Brose, Mahle, Valeo und ZF, die ihre Wurzeln in der Automobilbranche haben, sowie der Münchner Anbieter Faza genannt. Darüber hinaus haben auch Anbieter von Fahrzeugen einen Auftritt, die eine Mischung aus Automobil und Pedelec darstellen. Auch die ZEG, einer der größten Anbieter und Innovatoren im Fahrrad- und E-Bike-Markt ist mit dabei. 3500 qm will die ZEG im Bereich des Summits auf dem Messegelände belegen, um ihre Marken und die neuesten Modelle und Angebote zu präsentieren. Auf dem „Open Space“ soll es zusätzlich einen Gemeinschaftsstand geben, mit dem das klassische Laufpublikum in der Münchner Innenstadt erreicht werden soll. Im B2B-Bereich des Summits sollen mit dem ganzheitlichen Sharing-Modell „Sharea“ (für Sharing and Area) Firmen, Institutionen, Quartiers- und Städteplaner angesprochen werden.

iaa.de

2. – 3. Oktober VELOBerlin, Berlin

Endlich wieder ein Fahrradfestival! Die Weite des ehemaligen Berliner Flughafens und des Tempelhofer Feldes rufen förmlich danach, neue Mobilitätslösungen auszuprobieren. Das beliebte Fahrrad-Festival VELOBerlin findet pandemiesicher in diesem Jahr komplett Open Air statt. „Auf großen und teils überdachten Ausstellungsbereichen präsentieren Aussteller*innen Fahrrad- und Mobilitätsprodukte jeglicher Gangart. Riesige Teststrecken und Parcours sowie ein buntes Bühnen- und Erlebnisprogramm machen das Fahrrad erlebbar“, so die Organisator*innen. Gerechnet wird mit rund 20.000 Besucherinnen und Besuchern, für die in Zusammenarbeit mit den Behörden ein umfassendes Hygienekonzept erstellt wird. Online Vorverkauf ab August; Tageskarte ab 8 Euro, Kinder unter 14 Jahren Eintritt frei.

velofestivals.com/veloberlin



Peter Hennicke war Präsident des Wuppertal Instituts. Er ist Träger des deutschen Umweltpreises und Mitglied des Club of Rome. Er gilt als einer der Vordenker der deutschen Energiewende.



Unser Buchtipp:

NACHHALTIGE MOBILITÄT FÜR ALLE

EIN PLÄDOYER FÜR MEHR VERKEHRSGERECHTIGKEIT

von Peter Hennicke, Thorsten Koska, Jana Rasch et al.



Das Wuppertal Institut ist Think Tank und Forschungsinstitut zum Thema gesellschaftlicher Transformationsprozesse. Vor allem zu klima- und umweltpolitischen Zielen und deren Implementierung in der Wirtschaft wird hier geforscht und gearbeitet.

Die Zeit ist reif für mehr Klimaschutz und dieses Buch kommt damit genau richtig. Die neue Veröffentlichung des Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie bringt alles mit, was es für ein grundsätzliches Neudenken im Verkehr braucht. Die fast 400 Textseiten sind dicht mit wertvollen Informationen gespickt. Zielgerichtet und handlungsorientiert wird hier gezeigt, warum die Mobilitätswende kommen muss, und noch wichtiger: wie der Wandel vonstattengehen kann.

▶ Es erstaunt zu sehen, wie einfach faktenbasiertes Handeln sein kann. Das vielschichtige Thema Verkehrsgerechtigkeit, das alle Lebensbereiche buchstäblich miteinander verbindet, wird von den Autor*innen erläutert und konstruktiv angegangen. Dabei werden zahlreiche wichtige Fragen nach aktuellem wissenschaftlichem Kenntnisstand beantwortet. Welche Rolle spielt beispielsweise der kommunale Strukturwandel bei der Verkehrswende? Welche politischen Entscheidungen sind wirkungsvoll und welche haben schwerwiegende Schlupflöcher? „Die Grenzen des Verkehrswachstums sind erreicht. Klimaschutz und Lebens-

qualität sind wichtiger als hochgerüstete Autofлотten, die für Millionen Menschen ohne Auto Belastungen und Mobilitätsnachteile bedeuten. Notwendig ist eine radikale sozial-ökologische Transformation des Verkehrssystems: Ausbau und Förderung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Schiene, Sharing-Systemen, Rad- und Fußverkehr – das sind bekannte Strategieelemente, die aber durch die herrschende Privilegierung des Autos ausgebremst werden.“

Das Buch liefert Kritik an historischen und aktuellen Entwicklungen. In „Nachhaltige Mobilität für alle“ ist diese nicht oberflächlich und plakativ, sondern wird mit wissenschaftlichen Erkenntnissen und genauen Beobachtungen und Analysen unterfüttert. Mit Blick auf die Zukunft sind die Autor*innen zwiespalten: „Ob diese Zeit all jene schon vor der Corona-Pandemie wirkenden multiplen Krisen auf die Spitze treibt oder ob Einsichten in allen Ländern gewachsen sind und weltweite Aktionsprogramme für eine wirkliche Wende zur Nachhaltigkeit aufgelegt werden, wird sich in wenigen Jahren zeigen.“ Wir bleiben ebenso gespannt, ob und wie sich die Wende entwickeln wird, und empfehlen bis dahin die Lektüre des Buches, die Probleme, Lösungsansätze und Entwicklungspfade aufzeigt. ■

Nachhaltige Mobilität für alle. Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit | Oekom Verlag | 1. Auflage, Mai 2021 | 432 Seiten (farbig). Softcover/E-Book | ISBN: 978-3-96238-279-7 | 28,00 Euro



Reiner Kolberg

... befasste sich schon vor 20 Jahren, zu Beginn von Internet und E-Business, journalistisch mit Umbrüchen. Seit 2007 beschäftigt sich der Kommunikationsexperte auch mit Fahrradthemen, E-Bikes und der Zukunft der Mobilität. Zusammen mit dem Fritsch & Wetzstein Verlag hat er die Idee zu VELOPLAN entwickelt. Für ihn ein Herzensprojekt.



Andrea Reidl

... arbeitet seit ihrem Volontariat bei einer Tageszeitung seit mehr als fünfzehn Jahren freiberuflich als Journalistin. Sie hat sich auf die Themen Mobilität und Fahrradkultur spezialisiert und schreibt dazu mehrmals pro Woche in ihrem Fahrradblog busy-streets.de.



Wolfgang Scherreiks

... arbeitet als freier Journalist in Berlin und weltweit für Tageszeitungen und Magazine zu Mobilität, Nachhaltigkeit, Reise sowie Nature Writing. Von 2014 bis 2020 war er Chefredakteur der Fahrradzeitschrift „Cycle“. Der Autor bewegt sich zu Fuß oder auf seinem englischen Path Racer durch Stadt und Land.



Sebastian Gengenbach

... hat im Geografie-Studium gesellschaftliche Transformationsprozesse für sich entdeckt und in Redaktionspraktika dazu gearbeitet. Der begeisterte Mountainbiker freut sich, als Volontär beim Fritsch & Wetzstein-Verlag seine Themen nun miteinander verknüpfen zu können.



Daniel Hrkac

... ist seit frühester Jugend mit dem MTB- und insbesondere dem Downhill-Sport verbunden. Bereits in seiner aktiven Zeit begann der Übergang zum Schreiben. Seit 2006 beschäftigt er sich journalistisch und unternehmerisch vor allem mit Handelsthemen.

AUSBLICK: SCHWERPUNKT „PLAN-BUILD-RIDE“

Bis eine einzige Straße umgeplant, besprochen, nochmals besprochen, entschieden und schließlich umgebaut ist, dauert es schnell fünf Jahre. Hier in Köln werden daraus auch gerne mal 10 Jahre, 15 Jahre und mehr. Noch länger sind die Zeiträume, wenn wir an den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs denken, die breite Wirksamkeit elektronischer Assistenzsysteme oder autonomes Fahren. Nicht nur unter Fachleuten herrscht dagegen große Einigkeit darüber, dass wir JETZT Lösungen brauchen. Die Ziele sind benannt und es ist logisch und nachvollziehbar, dass die Expert*innen und Verbände angesichts der konkreten Probleme auf ebenso konkrete Pläne und Maßnahmen sowie gemeinsame Anstrengungen drängen. Mit dabei sind auch viele Kommunen, die zu diesem Zweck mehr Unterstützung und mehr Freiheiten vom Bund fordern. „Die Städte wollen die Verkehrswende“, sagte im Februar letzten Jahres der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags Helmut Dedy im VELOPLAN-Interview (jetzt online zum Nachlesen auf veloplan.de). Zum „Wie ...?“ machen sich die Fachleute gerade jede Menge guter Gedanken. Das Innovationsklima ist besser denn je, die Technik entwickelt sich rasant weiter und eine große Zahl der Menschen will mehr Tempo beim Wandel und bringt sich aktiv ein. Weder das Rad noch die Straßen und Städte müssen wir wirklich neu erfinden, allerdings sicher vieles ändern. Aber Herausforderungen halten uns ja jung und flexibel.

Bleiben Sie gesund und empfehlen Sie uns gerne weiter.
Reiner Kolberg und Ihr Team von VELOPLAN
Feedback und Anregungen gerne an rk@veloplan.de



► Die nächste Ausgabe von VELOPLAN erscheint am 16. September 2021.

Vielen Dank an Peter Holländer für das Bild. Aufgenommen in der Nähe von Grevenbroich in NRW.

VELOPLAN

IMPRESSUM

Ausgabe 02|2021

Erscheinungstermin: Juni 2021

VELOPLAN ist ein Fachmagazin der
Fritsch & Wetzstein Verlag GmbH & Co. KG

Anschrift:

Zwingerstraße 2
D-85579 Neubiberg
Tel. +49 (0)89 189 08 2770
Fax +49 (0)89 189 08 2779

Objektleitung/Herausgeber:

Markus Fritsch
Tel. +49 (0)89 189 08 2770
E-Mail: mf@fwv.de

Chefredakteur:

Reiner Kolberg (v.i.S.d.P.)
Büro Kolberg | Rennbahnstr. 147
50737 Köln
Tel. +49 (0)89 189 08 2775
E-Mail: rk@veloplan.de

Schlussredaktion:

Sarina Stützer

Gestaltung:

Marjana Fritsch

Anzeigenverkauf:

Markus Fritsch
Tel. +49 (0)89 189 08 2770
E-Mail: mf@fwv.de

Leser-Service/Abo:

veloplan.de/abo
service@veloplan.de
Tel. +49 (0)89 189 08 2770

Geschäftsführende Gesellschafter:

Markus Fritsch, Jürgen Wetzstein

Persönlich haftender Gesellschafter:

FWV Verwaltungsgesellschaft mbH
(Anschrift wie Verlag)

Druck:

F&W Druck- und Mediencenter GmbH
Holzhauser Feld 2
83361 Kienberg

Dieses Fachmagazin und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Die Vervielfältigung, Nachdruck oder Nutzung der Inhalte in elektronischen Medien ist nur mit schriftlicher Genehmigung der Fritsch & Wetzstein Verlag GmbH & Co. KG erlaubt.

VELOPLAN

DAS FACHMAGAZIN FÜR RADVERKEHR UND MIKROMOBILITÄT

► HAT IHNEN DIESE
AUSGABE GEFALLEN?

DANN WERDEN SIE
JETZT VELOPLAN-
ABONNENT!



Bild: stock.adobe.com - Shutterstock

JETZT ABONNIEREN:

VELOPLAN.DE/ABO

► **4x JÄHRLICH**

**NÄCHSTE AUSGABE:
16. SEPTEMBER 2021
SCHWERPUNKT
„PLAN-BUILD-RIDE“**



Bild: Qimby - Benedikt Giltz

RIESE & MÜLLER

Das Multicharger.



Multicharger vario
mit optionaler Ausstattung