

Wasilis von Rauch, Verkehrsclub Deutschland e.V.

Stellungnahme mit Anlagen I und II zur öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags am 24. April 2013 zu den Drucksachen 17/10681, 17/11000 und 17/11357 (Nationaler Radverkehrsplan 2020)

Der VCD begrüßt die Fortführung des NRVP ausdrücklich. Der Plan ist eine ausgezeichnete, umfassende Bestandsaufnahme des ist-Zustands. Außerdem werden der aktuelle Wissens- und Forschungsstand gut wiedergegeben und viele Ideen und Möglichkeiten der Fahrradförderung aufgezeigt. Dennoch wird der NRVP dem eigens formulierten Anspruch „Den Radverkehr gemeinsam weiter entwickeln“ an vielen Stellen nicht gerecht.

Dies wird auch in den beiden Anträge der SPD-Fraktion („Den Nationalen Radverkehrsplan überarbeiten“) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN („Den NRVP 2020 zum ambitionierten Aktionsplan weiterentwickeln“) detailliert dargelegt.

Wichtiger Anlass für die Kritik des VCD ist, dass das BMVBS als Herausgeber des NRVP 2020 zwar Ländern und Kommunen gute und wichtige Empfehlungen für die Fortentwicklung des Radverkehrs gibt, dabei aber seinen eigenen Gestaltungsspielraum bei weitem nicht ausschöpft. Zudem fehlt es an bundesweit verbindlichen, ambitionierten Zielen und den dafür notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen. Trotz erkennbaren politischen Willens zur Fahrradförderung ist der Umsetzungsweg unklar.

Ein höherer Radanteil erhöht die Lebensqualität in Städten. Der allgemeine Trend zum Fahrrad oder der Rückgang der Führerscheinquote bei jungen Menschen in Deutschland beweisen zudem: Die Anforderungen der Bevölkerung an Verkehrspolitik sind im Wandel. Einseitiges fokussieren auf den Kraftfahrzeug (Kfz)-Verkehr, bei gleichzeitiger Vernachlässigung des Radverkehrs heißt, Willen und Bedürfnisse vieler Menschen nicht ernst zu nehmen.

Wachsender Radverkehr löst oder lindert zugleich zahlreiche drängende Probleme im Verkehrssektor, Probleme denen an anderer Stelle nur mit deutlich mehr Aufwand begegnet werden kann. Das gilt beispielsweise für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor, Luftreinhaltung in Städten (jährlich sterben in Deutschland 60.000 Menschen vorzeitig an den Folgen verschmutzter Atemluft), auf Bewegungsmangel zurückzuführende Krankheiten, Ölabhängigkeit der Mobilität, oder Verkehrslärm und -sicherheit.

Zahlreiche dieser Probleme verlangen aus Sicht des VCD nach bundesweiten Lösungsansätzen. Für den Bund böten sich vielfältige Möglichkeiten, tätig zu werden und damit den positiven Bekundungen zum Radverkehr Handlungen folgen zu lassen. Diese Möglichkeiten werden im NRVP 2020 teils nicht genannt, teilweise werden Ansätze erwähnt, allerdings ohne verbindliche Fristen und Maßnahmen. An vielen Stellen findet sich die Formulierung der Bund werde „im Rahmen verfügbarer Mittel“, also je nach Kassenlage, tätig. Das ist aus Sicht des VCD nicht ausreichend, es bleibt zu hoffen, dass der Deutsche Bundestag zukünftig Handlungs- und Finanzierungsschritte beschließt.

Insbesondere sieht der VCD den Bund in den folgenden Bereichen in der Pflicht, seinen Handlungsspielraum stärker auszuschöpfen:

- **Neue Fahrrad-Trends mit hohem Potential erkennen und bundesweit fördern**
Das Verkehrsmittel Fahrrad entwickelt sich stetig weiter, neue Produktgruppen machen es für immer mehr Anwendungsbereiche und Zielgruppen interessant. Wichtige aktuelle Beispiele sind die Entwicklungen bei Elektrofahrrädern (Pedelecs) und Lastenrädern. Diese bieten für Pendelwege, Mobilität im ländlichen Raum bzw. den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr große Verlagerungspotenziale weg von Kfz. Der Bund sollte diese Potenziale, sowie die Voraussetzungen für deren Ausschöpfung in einer repräsentativen bundesweiten Empirie erforschen. Die Markteinführung sollte mit Hilfe von Pilotprojekten substantiell unterstützt werden. Die Ankündigung im NRVP 2020, auch Mittel der Elektromobilität für Elektrofahrräder einzusetzen, sollte auch tatsächlich umgesetzt werden. Davon kann aktuell weder in den Modellregionen noch in den Schaufenstern die Rede sein. Zur Bedeutung von Lasten- und Elektrofahrrädern für eine zukunftsfähige Mobilität hat der VCD im Rahmen seiner Projektarbeit umfangreiche Informationen erarbeitet und dieser Stellungnahme in Auszügen beigefügt (siehe Anlagen I und II).
- **Verkehrssicherheit und Straßenverkehrsordnung (StVO),**
Im NRVP 2020 wird festgestellt, dass in großer Mehrheit Kfz-Fahrende die Hauptschuld bei Unfällen mit Radfahrenden tragen (NRVP 2020 S.30). Große Differenzen bei den Geschwindigkeiten sind nachgewiesenermaßen die Hauptursache bei diesen Unfällen. Umso paradoxer ist es, dass Tempo30 im NRVP 2020 nicht behandelt wird. Die Relevanz von Tempo30 zeigt sich u.a. darin, dass sich das Tötungsrisiko für Fußgängerinnen und Fußgänger um mehr als das Doppelte erhöht, wenn mit 50 km/h statt mit 30 gefahren wird. Mit dem Thema „Eigenverantwortung der Radfahrenden“, sowie Kampagnen für freiwilliges Tragen von Helmen wird stattdessen erneut bei den schwächeren Verkehrsteilnehmenden angesetzt. Der VCD fordert, dass sich das Verkehrssystem an den schwächsten Verkehrsteilnehmenden ausrichtet und dass Verkehrssicherheitspolitik maßgeblich bei der verträglichen Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ansetzt.

Die StVO ist zentrales Instrument des Bundes, um Verkehrsabläufe zu ordnen. In der derzeitigen Form ist sie aus Sicht des VCD weiterhin zu starr und überreguliert. Wie in der Stellungnahme des VCD vom 20.7.2012 dargelegt, sollte Kommunen die Möglichkeit gegeben werden „Tempo 30“ als Basisgeschwindigkeit einzuführen. Tempo 30 ist für große Bereiche Innerorts die verträglichste Geschwindigkeit und damit eine der wesentlichsten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Denn Radverkehrsförderung funktioniert nur, wenn Sicherheit gewährleistet ist.

Weiter ist die Kenntnis von Verkehrsregeln in der Bevölkerung gerade bei den Regelungen zum Radverkehr verbesserungswürdig. Die Absicht des Bundes, bei Fernsehanstalten eine Verkehrssicherheitssendung nach dem Muster der früheren Sendung „Der 7. Sinn“ anzuregen, ist ein Schritt in die richtige Richtung. Auch das Entwickeln von an verschiedenen Orten durchführbaren Kampagnen, wie „Rücksicht im Straßenverkehr“ (bisher in Berlin, Freiburg) ist ein sinnvoller Ansatz.

Wichtig ist hierbei jedoch deutlich zu machen, dass viele Regelverstöße durch mangelhafte Infrastruktur produziert werden. Etwa durch schlechte Führung des Radwegenetzes oder Planungsfehler in der Kreuzungsführung. Hier muss für Verständnis geworben

werden, einseitige Schuldzuweisungen sind nicht zielführend. Parallel zu Öffentlichkeitskampagnen muss auch die Ausbildung von Planerinnen und Planer in dieser Hinsicht weiterentwickelt werden (s. unten).

Weiter fordert der VCD dass es Begleitpersonen von Kindern, die auf dem Gehweg fahren müssen, ebenfalls erlaubt sein muss, auf dem Gehweg zu fahren.

Die Radwegnutzungspflicht sollte auf ihre Sinnhaftigkeit überprüft werden – gute Radwege werden in aller Regel ohnehin genutzt, Radwege in schlechtem Zustand fallen nicht unter die Nutzungspflicht. Generelle Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn und Radweg würde Unklarheiten beseitigen.

- **Ausbau bundesweit bedeutsamer Radverkehrsinfrastrukturen**

Laut NRVP 2020 sind im gesamten Bundesgebiet nur knapp 40 Prozent der Bundesstraßen mit Radwegen ausgestattet (NRVP 2020 S. 23). Dass das zu wenig ist, zeigt sich bspw. in vielen Gemeinden, in denen der Radverkehr Innerorts einen hohen Anteil hat, Wege über die Ortsgrenzen hinaus aber kaum per Fahrrad bewerkstelligt werden können (bspw. Arbeitswege). Besonders durch den Boom bei Elektrorädern, die häufig für den Weg zur Arbeit genutzt werden, werden auch Pendelstrecken an Bundesstraßen über Ortsgrenzen hinaus zunehmend praktikabel (siehe Anlage I). Es ist positiv zu vermerken, dass das nicht sachgerechte Tabu „außerorts keine Schutzstreifen für den Radverkehr“ durch den NRVP 2020 aufgeweicht wird. Aber es ist vollkommen falsch, die Bundesmittel in diesem Bereich immer weiter zu senken. Stattdessen sollte die Ausstattung von Bundesstraßen mit Radwegen bundesweit zeitnah an das Niveau von Ländern wie Niedersachsen oder Schleswig-Holstein angeglichen werden. Der dafür notwendige Finanzrahmen sollte ermittelt und vom Bund bereitgestellt werden. Mittelfristig sollten Radwege an Bundesstraßen nicht mehr gesondert finanziert werden, sondern integraler Bestandteil von Planung und Erhalt der Bundesstraßen selbst sein.

Damit die Fahrradnutzung auch über längere Distanzen attraktiv wird, sind außerdem Radschnellwege eine entscheidende Entwicklung. Aus Sicht des VCD wäre wegen der Bedeutung für die Entlastung von Bundesfernstraßen im Ballungsraum eine systematische, bundesweite Erfassung von für Radschnellwege geeigneten Pendlerrelationen seitens des Bundes durchzuführen. Länder und Kommunen sollten in der Folge bei deren Umsetzung als weitere Pilotprojekte des Bundes finanziell unterstützt werden.

Leuchtturmprojekte des Bundes für den Ausbau von guter Radinfrastruktur sind auch im Bereich Fahrradparken denkbar, etwa an großen Bahnhöfen oder in dichten Wohngebieten. Hier könnten Ideenwettbewerbe innovative Lösungen liefern.

- **Ausbildung von Personal**

Die Fortführung und Weiterentwicklung der Fahrradakademie ist ein wichtiger Baustein für die Radverkehrsentwicklung. Allerdings deckt diese ausschließlich den Bereich der berufsbegleitenden Fortbildung ab. Aus Sicht des VCD ist das nicht ausreichend. Vielmehr muss dafür gesorgt werden, dass an Universitäten und Fachhochschulen Verkehrsplanerinnen und -planer bzw. Ingenieurinnen und Ingenieure für die Umsetzung von Radverkehrsanlagen ausgebildet werden. Der Bund kann hierbei eine koordinierende Rolle spielen und mit seinem reichen fachlichen Fundus aus dem NRVP 2020 Unterstützung für die Hochschulpraxis beisteuern. Es muss sichergestellt werden, dass in Zu-

kunft sowohl in der Verwaltung, als auch bei umsetzenden Betrieben ausreichend qualifiziertes Fachpersonal für Planung und Realisierung von Radverkehrsstrategien vorhanden ist.

- **Fahrzeugbeschaffung seitens des Bunds**

Der Bund sollte im Rahmen seiner eigenen Fahrzeugbeschaffung und seines Mobilitätsmanagements Fahrräder stärker berücksichtigen und entsprechende Vergaberichtlinien anpassen. Dies hätte Signalwirkung und würde wichtige praktische Erfahrungswerte liefern.

- **Fördern eigenständiger Mobilität von Kindern und Jugendlichen**

Die Aussage „Ich will Mobilität fördern und nicht verhindern“, die Minister Ramsauer gegen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften ins Feld führt, zeigt, dass der Minister Mobilität zu sehr aus Sicht des motorisierten Autoverkehrs versteht. Die große Bedeutung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen sowie die Potenziale der Mobilität durch Zu-Fuß-Gehen und Radfahren werden nicht erkannt. Dass Eltern bspw. ihren Kindern nicht erlauben, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren, weil es zu gefährlich ist, ist inakzeptabel. Die vielfältigen positiven Folgen, die eine eigenständige Mobilität und Radfahren für Kinder und Jugendliche haben, werden außer Acht gelassen: Gesundheits- und Konzentrationsförderung, Verbesserung der psychomotorischen Entwicklung sowie des Orientierungssinns.

In diesem Bereich verweist der NRVP 2020 lediglich auf das Fahrradportal „RADSchlag“ zur Mobilitätserziehung, das unter Federführung des VCD mit Förderung des Bundes aufgebaut wurde. Der VCD bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich für die Förderung, aus seiner Sicht ist eine vergleichbarer Projekte weiterhin notwendig.

- **Potenziale für Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit zur Fahrradmobilität**

Die Bereiche Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit sowie Klimaschutz und Verkehrssicherheit sind auch Bundesaufgaben. Der Bund sollte eine bundesweite mehrjährige Kampagne in Anlehnung an die erfolgreiche Kampagne „Kopf an. Motor aus“ durchführen, um die Fahrradmobilität als klimafreundliche Mobilitätsform zu bewerben und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

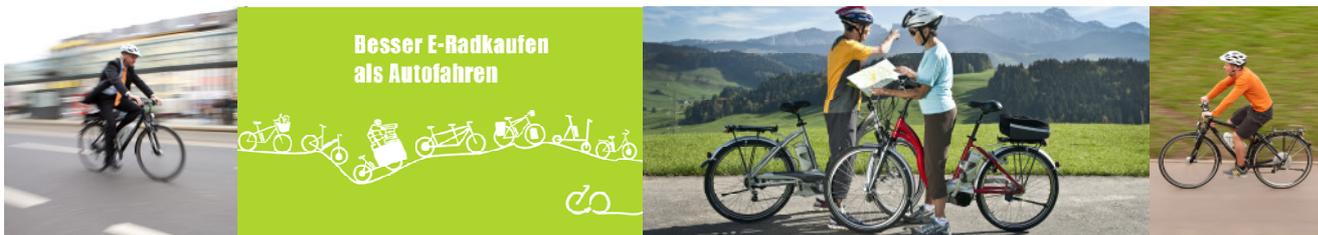
Im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern, wie bspw. Österreich, ist auch im NRVP 2020 das Thema Gesundheitsförderung und Fahrrad stark unterbelichtet. Der Organismus des Menschen ist dafür ausgelegt, große Strecken in aktiver Bewegung zurückzulegen. Unser heutiges Mobilitätsverhalten greift dagegen überwiegend auf Verkehrsmittel zurück, die den Menschen nur passiv sitzen lassen. Das entspricht nicht den natürlichen Bedürfnissen des Körpers und führt, neben falscher Ernährung, zu den bekannten Zivilisationskrankheiten. Deshalb muss ein wichtiges Ziel der Bildungs-, Gesundheits- und Verkehrspolitik sein, die aktiven Mobilitätsarten zu Fuß gehen und Fahrradfahren zu fördern.

Der Bund sollte überlegen, ob er hier die ressortübergreifende Initiative ergreifen will und die Aktivitäten der Bewegungsförderung in den Ländern und Kommunen koordinieren und unterstützen will.

Fazit

Die hier angeführten Aspekte machen aus Sicht des VCD deutlich, dass dem Bund viele Möglichkeiten offenstehen, den Radverkehr in Zukunft aktiver zu fördern. Damit könnte er seinen Teil dazu beitragen, die bis 2020 realistischen 15 Prozent Radverkehrsanteil zu erreichen. Bestenfalls könnte der Wert merklich übertroffen werden.

In Anbetracht des - aus den oben angesprochenen Problemen - notwendigen Wandels hin zu einer zukunftsfähigen Mobilität ist es dringend erforderlich, dass sich der Bund dieser Möglichkeiten im Rahmen einer umfassenden Mobilitätsstrategie noch stärker bewusst wird und sie wahrnimmt. Nur damit kann der NRVP 2020 aus Sicht des VCD die notwendigen Impulse für eine dynamische Fortentwicklung des Radverkehrs setzen.



Anlage I

Zur Stellungnahme des VCD zur öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags am 24. April 2013 zu den Drucksachen 17/10681, 17/11000 und 17/11357 (Nationaler Radverkehrsplan 2020)

Potenziale von Elektrofahrrädern für Pendlerinnen und Pendler

Als ökologischer Verkehrsclub sieht der VCD im E-Rad (Pedelec) vor allem eine attraktive Alternative zum Auto und eine Möglichkeit, den Aktionsradius des Fahrrads im Alltag deutlich zu erhöhen.

Vieles spricht für diese Einschätzung: Vorbei an Staus und ohne Parkplatzsuche ist man mit dem E-Rad oft schneller als mit dem Auto, spart dabei Kosten und tut der Gesundheit etwas Gutes. Gleichzeitig ist man in der Regel flotter unterwegs als mit dem Fahrrad und kann auch ohne sportliche Ambitionen Wege über zehn Kilometer zurücklegen.

Doch was in der Theorie klar scheint, muss sich nicht in der Realität niederschlagen. Daher hat das Projekt Besser E-Radkaufen zwischen Juni und Dezember 2012 über 500 Menschen per Online-Fragebogen zur E-Rad Nutzung befragt.

Im Folgenden werden die Teile der Ergebnisse präsentiert, die besonders für die Eignung des E-Rads als Verkehrsmittel für Wege zur Arbeitsstelle wichtig sind (das vollständige Hintergrundpapier steht im Pressebereich auf www.e-radkaufen.de als Download zur Verfügung).

Distanzen zur Arbeitsstätte

Laut den aktuellsten Zahlen des statistischem Bundesamts lagen 2008 45,8 Prozent der Arbeitswege im Bereich bis 10 Kilometer, 73,9 Prozent im Bereich bis 25 Kilometern. Aktuell werden 8 Prozent der Wege zur Arbeit mit dem Fahrrad bewerkstelligt.

Laut unserer Umfrage legen 73 Prozent der Befragten mit dem E-Rad regelmäßig Distanzen über 10 Kilometer zurück (Abb. 1). Die Mehrheit (78 Prozent) nutzt das E-Rad mehrmals in der Woche (Abb. 2)



Abb. 1: Welche Distanzen legen Sie regelmäßig mit Ihrem E-Rad zurück?



Abb. 2: Wie häufig nutzen Sie Ihr E-Rad?



Die hohe wöchentliche Fahrleistung (Abb.3) bestätigt die Aussagen aus Abb. 1 und 2.



Abb. 3: Wie viele Kilometer fahren Sie wöchentlich mit dem E-Rad? (über das gesamte Jahr)

Insgesamt lässt sich für Distanzen bis zu 10 Kilometern ein erhebliches Potenzial für die Verlagerung vom Pkw aufs E-Rad erkennen.

Das E-Rad als Pendelfahrzeug

Betrachtet man die vorrangigen Einsatzgebiete zeigt sich, dass dieses Potenzial im Alltag der E-Rad Nutzerinnen und Nutzer offenbar bereits genutzt wird. Zwar liegt die Freizeitnutzung mit 76 Prozent ganz vorne. Immerhin 49 Prozent nutzen das E-Rad jedoch auch für den Weg zu Arbeit. Nimmt man die Altersklasse 60+ aus der Betrachtung sind es sogar 75 Prozent (Abb. 4, roter Balken).



Abb. 4: Wann nutzen Sie Ihr E-Rad? (Mehrfachnennungen möglich)

Fazit und Forderungen des VCD

Die Potenziale von Elektrofahrrädern für den Weg zur Arbeit sind hoch, gleichzeitig hält der Boom bei den Verkaufszahlen weiter an. Für überbelastete Pendlerrelationen bieten Elektrofahräder daher einen vielversprechenden Ausweg. Wie Abb. 5 zeigt, fordern 83 Prozent der Nutzerinnen und Nutzer für die weitere Entwicklung des E-Rad Verkehrs breitere Radwege und Radschnellwege, 63 Prozent wünschen sich mehr sichere Abstellanlagen.

Hier sieht auch der VCD großen Handlungsbedarf. Sichere Abstellanlagen für E-Räder am Arbeitsplatz, an Bahnhöfen und in Wohnlagen sind unabdingbar, bundesweite Ideenwettbewerbe könnten Lösungen liefern. Zudem sollte seitens des Bundes eine bundesweite Erfassung von für Radschnellwege geeigneten Pendlerrelationen durchgeführt werden. Länder und Kommunen sollten in der Folge bei deren Umsetzung als weitere Pilotprojekte des Bundes finanziell unterstützt werden.



Abb. 5: Welche Rahmenbedingungen müssten verbessert werden, damit mehr Menschen mit dem (E-) Fahrrad fahren? (Mehrfachnennungen möglich)

Fotos (v. l. n. r.)

Seite 1: M. Gloger, VCD, www.pd-f_biketec, M. Gloger

Seite 2: Kettler AG, © Riese und Müller GmbH, Kalkhoff, ©
Riese und Müller GmbH

Gedruckt auf 100% Recyclingpapier

© VCD e.V. Berlin (April 2013)

Anlage II

Zur Stellungnahme des VCD zur öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags am 24. April 2013 zu den Drucksachen 17/10681, 17/11000 und 17/11357 (Nationaler Radverkehrsplan 2020)

Potenziale von Lastenrädern im städtischen Wirtschaftsverkehr*

In Städten hat der Wirtschaftsverkehr (bestehend aus Güter-, sowie Personenwirtschaftsverkehr) einen hohen Anteil am Gesamtaufkommen. In den letzten Jahren haben der wachsende Onlineversandhandel und die Diversifizierung des Kurier-, Express- und Paketzustellgewerbes (KEP-Gewerbe) für einen besonders starken Zuwachs bei kleinteiligen Lieferungen per Pkw gesorgt. In Städten wie Berlin, Hamburg oder München macht der innerstädtische Wirtschaftsverkehr im Tagesverlauf bis zu 50 Prozent des Kfz-Verkehrsaufkommens aus. Häufig sind dabei dieselbetriebene Kraftfahrzeuge im Einsatz, die durch den Ausstoß von Dieselruß und NOx in besonders hohem Maße die Gesundheit der Menschen und das Klima belasten. Eine Möglichkeit, diesen Problemen zu begegnen, ist der Ersatz von Pkw durch moderne Lastenfahrräder (gemeint sind im Folgenden ein- und zweispurige Fahrzeuge mit und ohne elektrischem Zusatzantrieb). Der NRVP 2020 behandelt die Potentiale von Lastenfahrrädern im Unterpunkt „Elektromobilität“ in einem eigenen Einschub. Darin heißt es einleitend: „Das Fahrrad ist auch als Transportmittel – sowohl für private Zwecke als auch im Wirtschaftsverkehr – geeignet. Neue Fahrradtypen mit zwei oder drei Rädern (z. B. Lastenräder und Kindertransporträder) und das entsprechende Zubehör (z. B. Anhänger) werden stetig weiterentwickelt und finden wachsende Verbreitung.“

Die kommerzielle Anwendung von Lastenrädern nimmt vor allem im KEP Gewerbe zu: Kurierdienste wie messenger oder DPD (in Hamburg), UPS (in Hamburg, Bochum, Köln), Anbieter von Lieferservices (bspw. Joeys Pizza) steigen für die Zustellung auf der „letzten Meile“ teilweise von Pkw oder Motorrollern auf Lastenräder um. Auch wenn die Stückzahlen noch gering sind, sind die Erfahrungen der Unternehmen fast immer positiv. Die Deutsche Post AG ist mit dem Einsatz von 20.000 Lastenfahrrädern seit jeher führend beim Einsatz von Lastenfahrrädern. In vielen weiteren Bereichen öffentlicher Institutionen, bei Unternehmen aus dem sozialen Bereich (mobile Pflegedienste oder Essensbelieferung), im Handwerk, bei Einzelhändlern und bei anderen Anbietern aus dem Service- und Dienstleistungssektor sind ähnliche Entwicklungen denkbar.

Wie groß die Verlagerungspotenziale sind, ist weitgehend unerforscht. Wo Berechnungen vorliegen, sind die Ergebnisse allerdings sehr ermutigend. So schätzt das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Rahmen des BMU-geförderten Modellprojekts "Ich ersetze ein Auto" den Anteil der ersetzbaren Pkw Kilometer im Kuriergewerbe auf Basis einer umfangreichen Potenzialanalyse auf bis zu 48 Prozent der PKW-Kilometerleistung oder 68 Prozent der Aufträge. Zu ähnlichen Ergebnissen kommen auch Studien aus anderen europäischen Ländern, die im Rahmen des EU geförderten Projekts Cyclelogistics entstanden.

Handlungsbedarf

In der Praxis fehlt bei potentiellen privatwirtschaftlichen und öffentlichen Anwendern häufig das Wissen über die vorhandene Vielfalt und die Potentiale von Lastenrädern. Relevante Strukturen – von Fuhrpark-Management über Logistikroutinen bis zu öffentlicher Vergabepolitik – sind fast ausschließlich auf Kfz ausgerichtet. Auch in der Öffentlichkeit fristen Lastenräder noch oft ein Nischendasein. Der VCD will in diesem Bereich für Verbesserungen sorgen und wird im

Rahmen seines aktuell anlaufenden BMU/UBA geförderten Projekts „Ich fahr' Lastenrad“ besonders den Bereich Information und Wissensverbreitung in den Mittelpunkt stellen. Der Wissenstransfer zwischen anwendenden Branchen und Lastenradherstellern soll gestärkt- und eine breite Öffentlichkeit über Modellvielfalt und Einsatzmöglichkeiten informiert werden.

Darüber hinaus bieten folgende Bereiche und Maßnahmen, Möglichkeiten, um das Potenzial von Lastenfahrrädern im städtischen Wirtschaftsverkehr auszuschöpfen: :

- **Geeignete Infrastrukturen:** Besonders für das KEP-Gewerbe sind dezentrale Umschlagplätze in Ballungsgebieten wichtig – ein erster Testversuch mit der „Bento Box“ in Berlin hat gezeigt, dass durch sie der kommerziell sinnvolle Einsatz von Lastenfahrrädern deutlich gesteigert werden kann; generell (auch für die zunehmende Zahl von privaten Nutzer von Kindertransportfahrrädern) sollte Radinfrastruktur auch für Lastenfahrräder dimensioniert sein
- **Forschung und Entwicklung:** Es bestehen in vielen Branchen noch kaum Erfahrungen, wie Lastenfahrräder passend in die logistische Praxis eingefasst werden können. Im KEP-Gewerbe, in dem erste Erkenntnisse über Potenziale vorliegen, müssen Voraussetzungen für deren Ausschöpfung erprobt werden. In anderen Anwendungsbereichen wären Forschungs- und Modellprojekte ähnlich dem DLR Projekt "Ich ersetze ein Auto" auf den Weg zu bringen. Bei der Fahrzeugentwicklung sind Lastenfahrräder trotz der großen Modellvielfalt noch am Anfang. Mittels gezielter Wirtschaftsförderung könnten weitere Fortschritte für spezifische Anwendbarkeit von Lastenrädern im professionellen Bereich erreicht werden.
- **Handlungsspielraum der öffentlichen Hand:** Öffentliche Einrichtungen der Kommunen, Länder oder des Bundes könnten bei internen Auslieferungen gezielt Lastenfahrräder einsetzen. Dafür müssten in vielen Fällen erst nötige organisatorische Voraussetzungen geschaffen werden. So konnte etwa eine Kaserne der Bundeswehr in Köln nach erfolgreicher Testphase keine Lastenräder beschaffen, da im Fahrzeugpool des Fuhrpark-Managements keine Fahrräder angeboten werden. Denkbar ist auch eine Selbstverpflichtung für eingekaufte Transportleistungen gezielt auch auf Lastenfahrräder zu setzen.
- **Schaffung von finanziellen Anreizen:** Zustellungen per (Lasten)Fahrrad könnte in urbanen Räumen durch eine Abgabe auf Zustellungen per PKW/LKW subventioniert werden (entsprechend der Förderung der erneuerbaren Energien); Unternehmen könnten bei der Anschaffung von Lastenfahrrädern finanziell unterstützt werden.

Aus Sicht des VCD sollten Bund, Länder und Gemeinden in den nächsten Jahren durch konkrete Maßnahmen den Weg der Lastenräder aus der Nische in den Alltag des Wirtschaftsverkehrs voran treiben.