

Kurzfassung

Vor über 100 Jahren entstanden parallel zum Fahrrad die ersten Lastenräder, die das damalige Mobilitätsangebot entscheidend veränderten, da das Potential für den Transport schnell erkannt wurde. So wurden Lastenräder bereits früh für die Briefzustellung oder den Krankentransport verwendet. Infolge der Beliebtheit des Radfahrens lag das Verhältnis von Fahrrädern zu Kraftfahrzeugen im Straßenraum in den 1930er Jahren bei 20:3. Während der NS-Zeit folgten allerdings restriktive Maßnahmen gegen Radfahrer, um das Fahrradaufkommen im Straßenraum zu reduzieren. Auch nach dem zweiten Weltkrieg blieben die Restriktionen bestehen, da sich das Automobil in der Nachkriegszeit zum Symbol des wirtschaftlichen Aufschwungs entwickelt hatte. Infolgedessen liegt der Radverkehrsanteil im Modal Split seit 1976 durchweg bei ca. zehn Prozent, während der MIV-Anteil angestiegen ist.

Das hohe MIV-Aufkommen erzeugt Probleme wie Stauerscheinungen und die damit einhergehenden negativen Folgen von Luftverschmutzung und Lärm nehmen die Ballungsräume ein. Infolgedessen fokussiert sich die Verkehrsplanung und -politik in Deutschland mehr denn je auf den Ausbau von alternativen Mobilitätsangeboten und stärkerer Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Ziel ist es, den Verkehr so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten um somit eine Verkehrswende zu erreichen. Dieser Umstand hat dazu geführt, dass Lastenräder einen „Boom“ in der Gesellschaft erleben. Sie werden privat genutzt, um die Kinder zum Kindergarten zu bringen oder von der Kindertagesstätte abzuholen oder auch um Einkäufe zu erledigen. So sparen sich viele Verkehrsteilnehmende die Anschaffung eines Zweitwagens oder sogar überhaupt die Anschaffung eines Kfz. Die steigende Aufmerksamkeit für Lastenräder wird daran deutlich, dass die Bekanntheit seit 2017 einen Zuwachs von 38 Prozent erlebt hat. Im gleichen Zeitraum verdoppelte sich der Absatz von E-Lastenrädern, was durch Kaufprämien im Rahmen der Verkehrspolitik weiter gefördert wird. Auch für den gesamten Europäischen Markt ist statistisch nachgewiesen, dass die Absatzzahlen jährlich steigen. Ferner stellt Europa im weltweiten Vergleich den größten Markt für Lastenräder dar.

Die immer weiter steigenden Verkaufszahlen sorgen dafür, dass das Aufkommen von Lastenrädern im Straßenraum erhöht wird. Eine Bestandsanalyse der Anlagen für den ruhenden Verkehrs hat ergeben, dass der Großteil der Anlagen für Lastenräder ungeeignet ist. Nach Begutachtung der entsprechenden Regelwerke wurde festgestellt, dass durch eine korrekte Umsetzung der Empfehlungen eine Lastenradeignung grundsätzlich möglich wäre. Somit ist festzuhalten, dass regelwerkskonforme Abstellanlagen für den ruhenden Fahrradverkehr eine Eignung für Lastenräder ermöglichen. Auch eine Umfunktionierung von Pkw-Parkständen zu Lastenradparkplätzen ist empfehlenswert, da diese sowohl den Lastenradverkehr fördern als auch eine Pkw-Nutzung weniger attraktiv gestalten. Bei einer Umfunktionierung sollten schmale Anlehnbügel verwendet werden, um ein einfaches Rangieren zu ermöglichen.

Abstract

More than 100 years ago, the first cargo bikes appeared parallel to the bicycle, which decisively changed the mobility offer at the time, as the potential for transport was quickly recognized. Cargo bikes were used early on for mail delivery or patient transport. As a result of the popularity of cycling, the ratio of bicycles to motor vehicles on the street was 20:3 in the 1930s. During the Nazi era, however, restrictive measures were taken against cyclists in order to reduce the number of bicycles on the road. The restrictions remained in place even after the Second World War, as the automobile had developed into a symbol of the economic boom in the post-war period. As a result, the share of cycling in the modal split has been around ten percent since 1976, while the share of motorized vehicles has increased.

The high appearance of motorized vehicles creates problems such as traffic jams and the associated negative consequences of air pollution and noise take over the conurbations. As a result, transport planning and policy in Germany is more focused on the expansion of alternative mobility offers and stronger promotion of transport means of the environmental network than ever. The aim is to make traffic as environmentally friendly as possible in order to achieve a traffic turnaround. This fact has resulted in cargo bikes experiencing a “boom” in society. They are used privately to take the children to kindergarten or to pick them up from the day-care center or to do the shopping. This saves many road users from buying a second car or even buying a car at all. The increasing attention to cargo bikes is evident from the fact that awareness has increased by 38 percent since 2017. In the same period, sales of e-cargo bikes have doubled, which is further promoted by purchase bonuses as part of transport policy. It has also been statistically proven for the entire European market that sales figures are increasing every year. In addition, Europe represents the largest market for cargo bikes in a global comparison.

The increasing sales figures ensure that the number of cargo bikes on the road is increasing. An inventory analysis of the systems for stationary traffic has shown that the majority of the systems are unsuitable for cargo bikes. After reviewing the relevant regulations, it was determined that if the recommendations were correctly implemented, suitability for cargo bikes would be possible in principle. It should therefore be noted that parking facilities for stationary bicycle traffic that conform to the regulations enable cargo bikes to be used. It is also advisable to convert car parking spaces into cargo bike parking spaces, as these both promote cargo bike traffic and make car use less attractive. If the function is changed, narrow support brackets should be used to enable easy maneuvering.