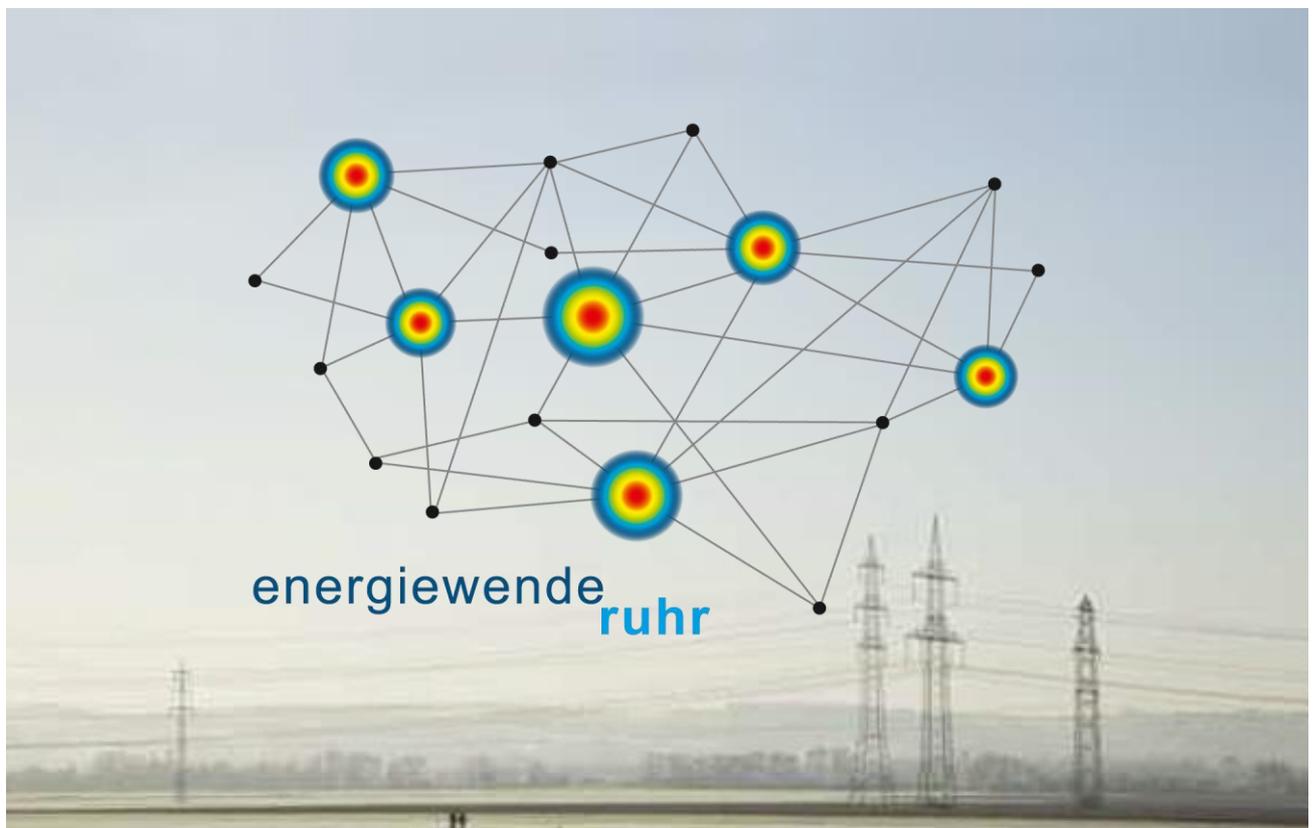


# HELFI – HErner LastenFahrrad Innovation

Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr in Kommunen als Beitrag  
zur Energiewende – A5 Teilnehmerfeedback

Lea Heinrich | Wolfgang H. Schulz | Stand 03.01.2017  
unter Mitarbeit von Fabian Menke | Patrick Pfersich



HELFI- Herner Lastenfahrrad Innovation  
Zeppelin Universität gGmbH  
Amadeus Center for Mobility Studies

Praxispartner  
Stadt Herne  
Stadtwerke Herne  
ZEG Zweirad Einkaufsgenossenschaft

IN KOOPERATION MIT:  
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt,  
Energie GmbH (Koordination)  
Kulturwissenschaftliches Institut Essen  
Technische Universität Dortmund,  
Fachgebiet Städtebau, Stadtgestaltung und  
Bauleitplanung  
Spiekermann & Wegener (S&W)  
Stadt- und Regionalforschung  
Bergische Universität Wuppertal, Lehrstuhl  
Umweltverträgliche Infrastrukturplanung,  
Stadtbauwesen

WIR  
SIND  
DABEI!  
KlimaExpo.NRW  
Motor für den Fortschritt

# Inhalt

1	HINTERGRUND	3
2	PROJEKTFEEDBACK DER TEILNEHMER	4
2.1	Projektfeedback der Stadt Herne	6
2.2	Projektfeedback der Stadtwerke Herne	7
2.3	Projektfeedback der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Herne	8
2.4	Projektfeedback von Elektro Sprick	9
2.5	Projektfeedback der Blumenhandel Maylahn	10
2.6	Projektfeedback der Kornmühle	11
2.7	Projektfeedback des Neumarkt Apotheke	12
2.8	Projektfeedback des City Center	13
2.9	Projektfeedback des Meister Lieder	14
3	ABSCHLUSSWORKSHOP	15
4	NACHNUTZUNGSKONZEPTE	17
5	FAZIT UND ALLGEMEINE HANDLUNGSEMPFEHLUNG	21
6	IMPRESSIONEN	25
7	ANHANG	29
8	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	40
9	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	41
10	KONTAKT	42

## 1 Hintergrund

Das Projekt „Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr in Kommunen als Beitrag zur Energiewende“ – so der offizielle Arbeitstitel des HELFI Projektes, ist Teilprojekt des Rahmenprogramms „Energiewende Ruhr“, welches anstrebt, die Ziele der Energiewende auf lokaler Ebene umzusetzen. Als geografischer Mittelpunkt des Ruhrgebietes gab es keine bessere Wahl für die „Lastenradmanege“ als die Stadt Herne, welche nach Vorstellung des Projektvorhabens bereitwillig zustimmte, nicht nur der Austragungsort der ersten Ruhrgebiets-Lastenrad-Business-Flottenerprobung zu sein, sondern ebenso die neue Form der unternehmerischen Mobilität gesellschaftsfähig zu machen. Was sind Beweggründe für eine Kommune, sich als „Schauplatz“ für die Erprobung des Einsatzes von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr zu fungieren? Als AGFS<sup>1</sup> Kommune und mit dem „Masterplan Mobilität“ auf der Agenda ist das Lastenradprojekt ein zusätzlicher, wichtiger Baustein in der strategischen Ausrichtung der Stadt Herne. Verkehr und Mobilität sollen nicht nur effizienter, sondern auch umweltverträglicher gestaltet werden. Hier heißt es, mit gutem Beispiel voran zu gehen und einen wichtigen Beitrag zur Energiewende im Ruhrgebiet zu leisten – mit einem Bereich der in Hinblick auf den Strukturwandel wohl oft vernachlässigt wird – dem Verkehrssektor. Energiewende bedeutet eben nicht nur die Abkehr von fossilen Brennstoffen, sie bedeutet auch, ein Umdenken in den Köpfen der Menschen zu bewirken hin zu ressourcenschonendem Verhalten. Was die Wahl der Praxiskommune betrifft, so wird man stets mit der Frage konfrontiert „Warum Herne? Warum nicht Münster, oder Essen, oder Dortmund?“. Diese Frage könnte ebenso lauten „Warum nicht Kopenhagen oder Amsterdam? Dort würde der Einsatz von Lastenfahrrädern im Wirtschaftsverkehr sicherlich problem- und reibungslos verlaufen“. Hiermit wird verdeutlicht, dass es nicht darum geht, lediglich den Lastenradeinsatz zu testen. Die Potenziale des Transportrades sind bekannt, jedoch ist nicht klar, ob dieses Transportmittel für alle potenziellen Nutzer gleichermaßen geeignet beziehungsweise effizient nutzbar ist. Im Rahmen des Herner Lastenradprojektes wurde daher Wert darauf gelegt, eine möglichst unterschiedliche Gruppe von Testfahrern zu akquirieren, um die Potenziale des Lastenradeinsatzes gewerbe- und personenspezifisch bestimmen zu können. Ziel des Projektes ist es, die in der Stadt Herne ermittelten Erkenntnisse auf andere Kommunen des Ruhrgebietes und darüber hinaus übertragen zu können. Auch auf Kommunen mit einer im Gegensatz zu Kopenhagen oder Münster minder ausgeprägten Fahrradkultur. Es geht nicht darum, fahrradaffine Nutzer zu überzeugen, sondern bisher überzeugte Pkw Nutzer zu gewinnen. Das Lastenrad ist ebenso ein Synonym

---

<sup>1</sup> Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, <http://www.agfs-nrw.de/>

für klimafreundliches, nachhaltiges Denken und Verhalten. Ein Lastenrad macht noch keine Energiewende, jedoch geht es darum, Alternativen zu nutzen, zu akzeptieren und wertzuschätzen. Um ein unverfälschtes Feedback zum Einsatz des Lastenrades im Unternehmensalltag zu erhalten, wurden die Teilnehmer nach Projektende im Rahmen einer bilateralen Befragung um ein kritisches Resümee gebeten. Die im Folgenden dargestellten Teilnehmerfeedbacks geben einen detaillierten Einblick in den Projektverlauf, wobei positive als auch negative Erfahrungen mit dem Lastenrad sowie Ausblicke Teilnehmerspezifisch dargestellt werden. Mit Hilfe der Feedbacks ist es möglich, konkrete Handlungsfelder zur effizienten Umsetzung von Lastenradkonzepten zu identifizieren und entsprechende Empfehlungen abzuleiten.

## 2 Projektfeedback der Teilnehmer

Den Teilnehmern des Feldversuches wurde nach Abschluss des Projektes im Juni 2016, ergänzend zum Feldversuch-Bewerbungsfragebogen, ein Fragebogen zur Evaluation des Projektverlaufes und der Lastenradnutzung übersendet. Ziel der Befragung war es, die zu Beginn identifizierten Potenziale mit den Ergebnissen des Feldtestes abzugleichen (siehe Anlage 2). Weiterhin wurde beabsichtigt, ein durch Beendigung der Projekt-Bindung zu unverfälschtes Feedback zu erhalten um nutzer- und aktorspezifische Handlungsempfehlungen zu generieren. Die detaillierten Antworten sind im Folgenden aufgeführt und werden zusammen mit den Erkenntnissen aus dem Abschlussworkshop (Kapitel 3) und der Nachnutzungskonzeptentwicklung (Kapitel 4) in allgemeine Handlungsempfehlungen überführt (Kapitel 5).

Die folgenden Abbildungen 1 und 2 zeigen die erste Fahrt der Projektteilnehmer mit dem Lastenfahrrad sowie die anschließende Einweisung in die Handhabung. Die ersten von vielen „letzten Meilen“ führte zum Herner Gysenberg, wo der offizielle Start des Herner Feldversuches am folgenden Tag durch Umweltminister des Landes Nordrhein-Westfalen bekannt gegeben wurde. Diese Fahrt bildete somit den Auftakt für die 6-monatige Erfahrungssammlung, wobei die Feldversuchsteilnehmer noch völlig unvoreingenommen waren und nicht abschätzen konnten, welchen Herausforderungen sie begegnen würden. Das Resümee der Testphase ist den folgenden Kapiteln zu entnehmen.

Abbildung 1: Jungfernfahrt



© Lea Heinrich

Abbildung 2: Einweisung in die Lastenrad-Nutzung



© Lea Heinrich

## 2.1 Projektfeedback der Stadt Herne

Stadt Herne		
	Frage	Antwort
<b>Frage 1</b>	Was waren die ursprünglichen Erwartungen an das Projekt?	1) Eine neue Klientel (Handel und Handwerksbetriebe) für die Art des Fahrrads zu interessieren 2) die Möglichkeit zu haben, in diese Richtung Radverkehrsförderung zu betreiben 3) verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad
<b>Frage 2</b>	Was ist Ihr Resümee zum Verlauf?	1) Das Projekt hat eine hohe Aufmerksamkeit bei den lokalen und überregionalen Medien erzeugt. 2) "Kinderkrankheiten" des Prototyps drohten das Projekt zu kippen.
<b>Frage 3</b>	Wie geht es weiter?	1) Einige Räder werden von den Betrieben weiter genutzt: 1 Lastenrad wird in einem neuen City-Logistikprojekt verwendet, 1 Lastenrad wird in dem Quartiersprojekt "Nachhaltigkeit nimmt Quartier" verwendet, Jeweils 1 Rad wird von der Wirtschaftsförderung Herne und den Stadtwerken übernommen.
<b>Frage 4</b>	Was sollte bei künftigen Vorhaben dieser Art beachtet werden (was war gut, was war schlecht, Empfehlungen)	1) unkomplizierte Zusammenarbeit mit der Projektleitung, 2) weite Wege zwischen Projektleitung und Praxiskommune, 3) längere Vorbereitung vor Projektphase wäre hilfreich.
<b>Frage 5</b>	Welchen Beitrag konnten Sie zum Projektverlauf leisten? Was wäre noch möglich und wen sehen Sie als weitere, wichtige Akteure an, die es zu involvieren gilt?	1) Netzwerke konnten genutzt werden, 2) die Aufgaben für das Projekt waren umfangreicher als im Letter of intent (LOI) fixiert, 3) weitere Beteiligung wie z. B. Handwerkskammer und Einzelhandelsverbände.
<b>Frage 6</b>	Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen?	1) Die Vorteile des Einsatzes von Lastenrädern so zu präsentieren, dass potentielle Nutzer davon überzeugt werden, 2) dass ein flächendeckendes Angebot für Lastenräder von Fahrradhändlern incl. Service vorhanden ist.
<b>Frage 7</b>	Lustige Anekdote mit HELFI:	Wir werden immer danach gefragt, warum eine Stadt im Ruhrgebiet ein Projekt der Zeppelin Universität aus dem Süden durchführt

## 2.2 Projektfeedback der Stadtwerke Herne

Stadtwerke Herne, Öffentliche Gesellschaft		
	Frage	Antwort
<b>Frage 1</b>	Was waren die ursprünglichen Erwartungen an das Projekt?	Den Weg zu einer neuen klimaschonenden Innovations- und Lebenskultur in den Städten und Gemeinden des Ruhrgebietes aufzuzeigen.
<b>Frage 2</b>	Was ist Ihr Resümee zum Verlauf?	Das Projekt leistete einen Beitrag zur Weiterentwicklung und Steuerung nachhaltiger lokaler Infrastrukturen und zur Stärkung von Initiativen und auch wenn das Rad das Auto nicht komplett ersetzen wird, so wird es eine entscheidende Rolle spielen.
<b>Frage 3</b>	Wie geht es weiter?	Das Fahrrad ist das Thema der Zukunft. Das hat uns überzeugt, ein Lastenfahrrad für einen symbolischen Preis nach Projektende zu übernehmen und die Mobilität in Herne nachhaltig mitzugestalten.
<b>Frage 4</b>	Was sollte bei künftigen Vorhaben dieser Art beachtet werden (was war gut, was war schlecht, Empfehlungen)	Die Radwegeinfrastruktur ist nicht mit dem Lastenrad nutzbar, auch sind 80% der Radwege gemeingefährlich. Positiv war, dass man durch das Rad ins Gespräch mit den Leuten kommt und das Rad generell positiv wahrgenommen wird. Die Nutzung des gewählten Modells war etwas aufwendig, einfach aufsteigen und losfahren war nicht möglich. Auch fehlten Abstellanlagen in der Stadt. Prinzipiell wären eine kleinere Kiste und ein E-Motor sehr hilfreich, da das Rad sehr windanfällig ist und schon bei einer Zuladung von 50KG oder 4 Kästen Wasser kaum mehr zu steuern war.
<b>Frage 5</b>	Welchen Beitrag konnten Sie zum Projektverlauf leisten? Was wäre noch möglich und wen sehen Sie als weitere, wichtige Akteure an, die es zu involvieren gilt?	Durch den WDR-Bericht konnte eine starke Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erreicht werden, auch diverse Presseartikel platzierten das Lastenrad und das Projekt prominent. So konnte eine positive Wahrnehmung in der Öffentlichkeit erreicht und das Interesse an dem Unternehmen verstärkt werden. Prinzipiell braucht das Projekt politische Rückendeckung.
<b>Frage 6</b>	Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen?	Windanfälligkeit, Entgegenkommende Verkehrsteilnehmer, Radwegeinfrastruktur, zu große Kiste und fordernde Nutzung
<b>Frage 7</b>	Lustige Anekdote mit HELFI:	Das Frage-Antwort Spiel, das sich im Laufe der Zeit automatisiert hat: „Ja, ich habe noch einen Führerschein, Ja ich habe auch ein Auto und das Rad kostet 5000€.“

## 2.3 Projektfeedback der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Herne

Wirtschaftsförderungsgesellschaft Herne		
	Frage	Antwort
<b>Frage 1</b>	Was waren die ursprünglichen Erwartungen an das Projekt?	Nutzung des Rades für den Transport von Post und kleinen Lasten.
<b>Frage 2</b>	Was ist Ihr Resümee zum Verlauf?	Unsere Mitarbeiter hatten bei gutem Wetter Spaß an der Nutzung des Rads und wir konnten das Rad wie geplant einsetzen, auch wenn es für unseren Bedarf überdimensioniert war. Das Branding ist ebenfalls neu ausgeführt worden.
<b>Frage 3</b>	Wie geht es weiter?	Wir werden es weiter nutzen.
<b>Frage 4</b>	Was sollte bei künftigen Vorhaben dieser Art beachtet werden (was war gut, was war schlecht, Empfehlungen)	Bei künftigen Projekten sollte man eine größere Auswahl an Radmodellen vorhalten, die zur Probe zur Verfügung stehen.
<b>Frage 5</b>	Welchen Beitrag konnten Sie zum Projektverlauf leisten? Was wäre noch möglich und wen sehen Sie als weitere, wichtige Akteure an, die es zu involvieren gilt?	Im Bereich der Citylogistik sehen wir durchaus Potenzial für Elektrolastenträder.
<b>Frage 6</b>	Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen?	Eine große Herausforderung wird sein, eine gute Fahrradinfrastruktur zu schaffen.
<b>Frage 7</b>	Welche Auswirkungen hatten die Technischen Fehler auf die Nutzung der Räder?	nicht beantwortet
<b>Frage 8</b>	Hat sich dadurch die Einstellung zu den Lastenrädern geändert?	nicht beantwortet
<b>Frage 9</b>	Lustige Anekdote mit HELFI:	nicht beantwortet

## 2.4 Projektfeedback von Elektro Sprick

Elektro Sprick, Elektroinstallation		
	Frage	Antwort
Frage 1	Was waren die ursprünglichen Erwartungen an das Projekt?	nicht beantwortet
Frage 2	Was ist Ihr Resümee zum Verlauf?	Die ursprünglichen Erwartungen nicht erfüllt. Das lag daran, dass unserer Meinung nach, dass Lastenrad nicht so konzipiert wurde, dass es in unserem beruflichen Alltag eingesetzt werden konnte.
Frage 3	Wie geht es weiter?	Wie wir zukünftig das Lastenrad nutzen werden ist abzuwarten. Leider ist das Interesse unserer Mitarbeiter nicht sehr groß in dieser Hinsicht, was Herr Sprick sehr bedauert. Vielleicht wäre das Interesse der Mitarbeiter größer, wenn die Handhabung des Lastenrads einfacher wäre.
Frage 4	Was sollte bei künftigen Vorhaben dieser Art beachtet werden (was war gut, was war schlecht, Empfehlungen)	nicht beantwortet
Frage 5	Welchen Beitrag konnten Sie zum Projektverlauf leisten? Was wäre noch möglich und wen sehen Sie als weitere, wichtige Akteure an, die es zu involvieren gilt?	nicht beantwortet
Frage 6	Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen?	nicht beantwortet
Frage 7	Welche Auswirkungen hatten die Technischen Fehler auf die Nutzung der Räder?	nicht beantwortet
Frage 8	Hat sich dadurch die Einstellung zu den Lastenrädern geändert?	nicht beantwortet
Frage 9	Lustige Anekdote mit HELFI:	nicht beantwortet

## 2.5 Projektfeedback der Blumenhandel Maylahn

Blumenhandel Maylahn, Einzelhandel/ Blumenhandel und Gärtnereibetrieb		
	Frage	Antwort
<b>Frage 1</b>	Was waren die ursprünglichen Erwartungen an das Projekt?	Nutzung im Betrieb, um Blumen auszuliefern.
<b>Frage 2</b>	Was ist Ihr Resümee zum Verlauf?	Leider konnte ich das Rad nicht so nutzen, wie ich mir das zu Beginn des Projekts vorgestellt habe. Da die Handhabung doch einen erhöhten Anspruch an den Fahrer hat, bin ich nicht bereit, andere Personen fahren zu lassen. Meine Azubine kam in Betracht, fährt aber meistens Bahn und hat ziemlich deutlich gemacht, dass sie Angst hat zu fahren. Und mein Job ist in der Gärtnerei nicht, Blumen auszuliefern.
<b>Frage 3</b>	Wie geht es weiter?	Ich kann mir mittlerweile echt nicht vorstellen, dass ich das Rad über die Testphase hinaus weiterfahren möchte.
<b>Frage 4</b>	Was sollte bei künftigen Vorhaben dieser Art beachtet werden (was war gut, was war schlecht, Empfehlungen)	Der Motor geht ständig aus und es wird eine Software Aktualisierung mit Fehlercode "580" gefordert. Zwar geht das Rad nach Drücken des "Anschalters" wieder, geht aber auch teilweise danach recht schnell wieder aus... daher wäre eine höhere technische Reife von Nöten.
<b>Frage 5</b>	Welchen Beitrag konnten Sie zum Projektverlauf leisten? Was wäre noch möglich und wen sehen Sie als weitere, wichtige Akteure an, die es zu involvieren gilt?	nicht beantwortet
<b>Frage 6</b>	Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen?	Schwierige Handhabung, technische Schwierigkeiten, eingeschränkte Wendigkeit
<b>Frage 7</b>	Welche Auswirkungen hatten die Technischen Fehler auf die Nutzung der Räder?	Das Rad hat mittlerweile 266,7 km gefahren. Ich nutze es leider nur, wenn "mal eben was um die Ecke" schnell auszuliefern ist.
<b>Frage 8</b>	Hat sich dadurch die Einstellung zu den Lastenrädern geändert?	Ich favorisiere eher ein "normales" Rad mit Elektroantrieb (da kann man sich echt dran gewöhnen ;-)) und großen Körben vorne und hinten. Ich glaube, dass würde in unseren Betrieb besser passen.
<b>Frage 9</b>	Lustige Anekdote mit HELFI:	nicht beantwortet

## 2.6 Projektfeedback der Kornmühle

Kornmühle, Einzelhandel/ Bio Supermarkt		
	Frage	Antwort
Frage 1	Was waren die ursprünglichen Erwartungen an das Projekt?	Dass ich es dadurch schaffe, die Zustellung mit Pkw einzustellen und zu reduzieren und neue Käuferschichten gewinnen.
Frage 2	Was ist Ihr Resümee zum Verlauf?	Konnten es nicht etablieren
Frage 3	Wie geht es weiter?	Es geht so weiter wie es ist, Lieferbereich wird nicht erweitert.
Frage 4	Was sollte bei künftigen Vorhaben dieser Art beachtet werden (was war gut, was war schlecht, Empfehlungen)	Das Rad selber war nicht so praktisch, eher Kiste hinten, nicht von oben einladen, neues Konzept für das Rad wäre hilfreich.
Frage 5	Welchen Beitrag konnten Sie zum Projektverlauf leisten? Was wäre noch möglich und wen sehen Sie als weitere, wichtige Akteure an, die es zu involvieren gilt?	Kein großen. Ansatz von der Frau Heinrich Altenheime und Seniorenstifte anzusprechen, wegen Lieferung. Das noch mal zu versuchen, wäre gut.
Frage 6	Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen?	Kundenkreis gewinnen, den man beliefern kann und das Rad dabei auszulasten
Frage 7	Welche Auswirkungen hatten die Technischen Fehler auf die Nutzung der Räder?	Keine Rolle, da das Rad ja ok war.
Frage 8	Hat sich dadurch die Einstellung zu den Lastenrädern geändert?	Nein.
Frage 9	Lustige Anekdote mit HELFI:	nicht beantwortet

## 2.7 Projektfeedback des Neumarkt Apotheke

Neumarkt Apotheke, Apotheke		
	Frage	Antwort
<b>Frage 1</b>	Was waren die ursprünglichen Erwartungen an das Projekt?	Weniger Kfz Fahrten, schneller auf Kurzstrecken.
<b>Frage 2</b>	Was ist Ihr Resümee zum Verlauf?	Fahrrad technisch gut, aber es wurde kaum genutzt, weil die Fahrer nicht überzeugt werden konnten das Rad zu fahren.
<b>Frage 3</b>	Wie geht es weiter?	So wie bisher.
<b>Frage 4</b>	Was sollte bei künftigen Vorhaben dieser Art beachtet werden (was war gut, was war schlecht, Empfehlungen)	Für unsere Lieferzwecke könnte es im Grunde etwas kleiner sein, aber für die Belieferung für das Seniorenheim ist wiederum zu klein. Für den Alltag aber zu groß
<b>Frage 5</b>	Welchen Beitrag konnten Sie zum Projektverlauf leisten? Was wäre noch möglich und wen sehen Sie als weitere, wichtige Akteure an, die es zu involvieren gilt?	Kaum einen Beitrag, weil quasi nicht genutzt. Herr van Oppen war der einzige, der es genutzt hat.
<b>Frage 6</b>	Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen?	Das Rad muss geliebt werden, aber der Akzeptanzbogen ist schwierig.
<b>Frage 7</b>	Welche Auswirkungen hatten die Technischen Fehler auf die Nutzung der Räder?	Es gab keine Probleme.
<b>Frage 8</b>	Hat sich dadurch die Einstellung zu den Lastenrädern geändert?	Nein.
<b>Frage 9</b>	Lustige Anekdote mit HELFI:	Typisch Ruhrpott: „Habt ihr keine Kohle, dann ihr schon Fahrrad fahren müsst!“

## 2.8 Projektfeedback des City Center

City Center (Frau Pachtmann), Einzelhandel & Dienstleistungszentrum		
	Frage	Antwort
Frage 1	Was waren die ursprünglichen Erwartungen an das Projekt?	Durch die Vielfalt des Hauses war eine vielfältige Nutzung angedacht. Anwalt, für den Transport von Akten, Apotheker für Medikamente, Rewe für Einkäufe nach Hause fahren usw. Alle abgewunken wegen des schweren Handling. Habe es dann nur selber genutzt, zum Baumarkt einkaufen usw.
Frage 2	Was ist Ihr Resümee zum Verlauf?	Grundsätzlich ist die Idee hervorragend, kurze Wege mit dem Rad gut erreichbar, Post, Bauordnungsamt, usw. mit der Kiste lassen sich gut Sachen mitnehmen, aber das Rad muss man im Griff haben, Umsetzung in der Innenstadt klasse.
Frage 3	Wie geht es weiter?	Frau Pachtmann würde das Rad gerne kaufen, es gab aber Missverständnisse, der Werbeeffekt ist unbezahlbar!
Frage 4	Was sollte bei künftigen Vorhaben dieser Art beachtet werden (was war gut, was war schlecht, Empfehlungen)	Im Grunde ist das Rad klasse, durch die Länge ist es unhandlich, es müsste an der Form der Kiste etwas verändert werden. Die Begleitung durch die Frau Heinrich war klasse, weite Wege zur Reparatur war schlecht, der Aufwand war zu groß. Leute gewinnen die vor Ort sind.
Frage 5	Welchen Beitrag konnten Sie zum Projektverlauf leisten? Was wäre noch möglich und wen sehen Sie als weitere, wichtige Akteure an, die es zu involvieren gilt?	Wir waren die, die das vielfältig begleiten wollten, aber das hat sich dann nicht erbracht Fahrradhändler vor Ort, mehr Ortsnahe Firmen.
Frage 6	Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen?	Kilo Angaben für die Kiste waren unrealistisch, 100kg Zuladung Utopie, 35kg schon schwer zu handeln, vorne ist es sehr instabil, für Frauen sehr schwierig,
Frage 7	Welche Auswirkungen hatten die Technischen Fehler auf die Nutzung der Räder?	Das Fahrrad war 3-4 Wochen weg, weil der Computer defekt war, ansonsten wenig Probleme
Frage 8	Hat sich dadurch die Einstellung zu den Lastenrädern geändert?	Nein, nach wie vor gute Idee, Lastenräder spezifischer gestalten, für die Anzugträger, eine kleinere Kiste, kürzerer Radstand, besseres Handling.
Frage 9	Lustige Anekdote mit HELFI:	Im August das Rad dem zukünftigen OB ausgeliehen. Dieser hat die Kiste vollgepackt mit Sekt und ist damit durch die Straßen gezogen - ist gut angekommen, er ist OB geworden.

## 2.9 Projektfeedback des Meister Lieder

Meister Lieder, Elektrofachhandel		
	Frage	Antwort
Frage 1	Was waren die ursprünglichen Erwartungen an das Projekt?	Ersparnis, kürzere Wege, Vorbildfunktion, Gesprächsstoff sein
Frage 2	Was ist Ihr Resümee zum Verlauf?	Bis Ende August war das mit den Rädern schlimm, das ist besser zu vergessen. Problem war die Ausführung und Sicherheit des Fahrrades. Aber danach war alles gut und wir sind zufrieden, dass wir es gekauft haben.
Frage 3	Wie geht es weiter?	Nach wie vor einsetzen und nutzen.
Frage 4	Was sollte bei künftigen Vorhaben dieser Art beachtet werden (was war gut, was war schlecht, Empfehlungen)	Unabhängig von den Kinderkrankheiten der Fahrräder sollte man sich zuvor zusammensetzen und maßgeschneiderte Räder für den jeweiligen Einsatzzweck absprechen, (Größe, Zuladung, Ladevolumen). Nächstes Mal würde ich etwas kleineres Rad nehmen, die Kiste war oft nur zur Hälfte genutzt.
Frage 5	Welchen Beitrag konnten Sie zum Projektverlauf leisten? Was wäre noch möglich und wen sehen Sie als weitere, wichtige Akteure an, die es zu involvieren gilt?	Der Umwelttag war absolut daneben, Übergabe war sehr unglücklich, ohne Übung durch die Stadt, zwischen Gartenmöbeln, Blümchen usw. waren wir sehr deplatziert. Und was haben Parteien da eigentlich zu suchen? Man sollte eine PR Geschichte draus machen und noch Handwerksbetriebe dazu einladen, kündigt machen, ein eigenes Event machen. An die Innung herantreten und dort dafür werben.
Frage 6	Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen?	Ein direkter und naher Ansprechpartner in der direkten Nähe wäre hilfreich, Herr Morbitzer war zwar Anfangs zur Stelle, wenn was war, aber die Werkstatt war absoluter Mist, da würde man sein eigenes Rad noch nicht mal mehr abgeben. Man brauchte rund 4 Wochen bis man mit dem Rad richtig umgehen konnte. Die Herner Radwege sind eine große Herausforderung mit dem Rad, man kann nur auf der Straße fahren.
Frage 7	Welche Auswirkungen hatten die Technischen Fehler auf die Nutzung der Räder?	4 Monate Stillstand, danach alles gut.
Frage 8	Hat sich dadurch die Einstellung zu den Lastenrädern geändert?	Nein
Frage 9	Lustige Anekdote mit HELFI:	Keine Kohle mehr, Führerschein weg? Dat ist nicht der Lieder, der ist ja mit dem Fahrrad da.

### 3 Abschlussworkshop

Der Abschlussworkshop zum Lastenrad-Feldversuch fand am 10.02.2016 in den Räumlichkeiten der Stadt Herne statt. Ziel des Workshops war es, ein abschließendes Resümee zum Feldversuch zu ziehen, gemeinsam mit allen Projektbeteiligten die wichtigsten Erkenntnisse zu sammeln und Handlungsfelder zu identifizieren sowie gemeinsam Nachnutzungskonzepte für die Lastenräder zu entwickeln. Die wichtigsten Punkte sind im Folgenden aufgeführt:

#### 1) Resonanz zu den Rädern

- Ja, viele, vor allem auch nach dem WDR-Bericht.
- Es besteht dann auch vermehrt Interesse an dem Unternehmen.
- Generell positive Wahrnehmung.
- Die Kosten finden viele von 4000-5000€ zu teuer.
- Große Rückmeldung durch Presseartikel → im Zusammenhang mit einer spanischen Stadt die auf Fahrräder setzt.
- Frage-Antwort Spiel, das sich im Laufe der Zeit automatisiert hat:  
*„JA, ich habe noch einen Führerschein. Ja ich habe auch ein Auto und das Rad kostet 5000€.“*

#### 2) Erfahrungsberichte

- Radwegeinfrastruktur ist nicht mit dem Lastenrad nutzbar.
- 80% der Radwege sind gemeingefährlich.
- Ab August waren die Räder ok.
- Bis Mitte Januar gut genutzt.
- Durch das Rad kommt man ins Gespräch.
- Feldwege schafft man mit dem Auto nicht, aber schon viel vorher mit dem Fahrrad gemacht, Korb vorne und Korb hinten, das hat bisher immer gereicht (Maylahn).
- Bei dem Modell, das hier zur Verfügung stand, kann man nicht einfach aufsteigen und losfahren.
- Abstellanlagen fehlen.
- Erzbahntrasse ist ideal.

### 3) Probleme mit dem Rad

- 4 Kästen Wasser waren nicht mehr händelbar.
- 50kg Zuladung im Grunde nicht möglich.
- Das Rad ist sehr Windanfällig.
- Zu groß
- Entgegenkommende Verkehrsteilnehmer hatten Angst.
- Kleinere Kiste.
- Nicht ohne Motor!

### 4) Meinung zur Lastenradnutzung

- Generell positive Einstellung zum Lastenrad.
- Das Lastenrad macht Sinn.
- Man muss aus dem Kollaps des Verkehrs raus.
- Das Fahrrad ist das Thema der Zukunft.
- Reichweite: 160km mit 2 Akkus, bei 15km Restladung wird wieder aufgeladen, auf 800 km muss maximal 5-mal geladen werden.<sup>2</sup>
- Situation bei schlechtem Wetter: Anorak an und durch (im November).

### 5) Kann das Lastenrad das Auto komplett ersetzen?

- nein
- z.B. werden die Fernseher immer größer, der Transport solcher Geräte mit dem Lastenrad ist hinsichtlich der Maße und der Sicherung nicht möglich (Meister Lieder)<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Die Akkulebensdauer beläuft sich laut Herstellern auf ca. 500 bis 700 Ladezyklen (Quelle: ZEG, Patrick Morbitzer; <http://www.elektrobike-online.com/know-how/die-lebensdauer-von-pedelec-akkus.439653.410636.htm>). Hinsichtlich der Erfahrungen des Testfahrers können demnach bei korrekter Handhabung und Pflege potenziell 80.000 bis 120.000 km über die komplette Lebensdauer zurückgelegt werden. Bei einer Fahrleistung von 20 km pro Werktag und im Schnitt 220 Werktagen pro Jahr und somit einer Jahresfahrleistung von 4400 km entspräche dies einer gewerblichen Nutzungsdauer von 25,5 bzw. 27,3 Jahren und somit einer Akku-bezogenen Nutzungsdauer über den Abschreibungszeitraum hinaus. Die Details zu Fahrradkosten sind dem Anhang zu Anlage 7, zu entnehmen.

<sup>3</sup> Hr. Lieder hat jedoch laut eigenen Angaben einen Monat lang komplett auf den Pkw verzichten können und nutzt das Lastenrad ebenfalls gerne privat, da die körperliche Ertüchtigung sein Wohlbefinden steigert und der Elektroantrieb ihm trotz diversen körperlichen Einschränkungen ermöglicht, aktiv zu sein und sich durch Bewegung fit zu halten.

## 6) Was muss getan werden?

- „Wir brauchen Rückenwind von den Menschen, damit was passiert“.
- Lobbyarbeit kann die Stadtverwaltung leisten.
- Der RS1<sup>4</sup> hält das Thema Fahrrad hoch.
- Der Minister<sup>5</sup> hat erkannt, dass es eine einzigartige Sache ist, die unterstützt werden muss.
- Lastenradhändler und Hersteller sollten beispielsweise auf Handwerksmessen vertreten sein, damit sie die Zielgruppe direkt erreichen.
- Die Teilnehmer werden auch künftig das Thema Lastenrad vorantreiben und Interessenten gerne beratend zur Seite stehen.

## 4 Nachnutzungskonzepte

Die Zielsetzung hinsichtlich der Erfolge des Herner Lastenradprojektes war, dass die Testfahrer bestenfalls die ihnen zur Verfügung gestellten Lastenräder nach Projektende zum Restwert erwerben. In diesem Fall wäre neben den ermittelten Potenzialen und Fakten sowie den erhobenen Daten zu Nutzungspotenzialen und dem Beitrag zu den Zielen der Energiewende bewiesen, dass der Einsatz von Lastenfahrrädern für geschäftliche Zwecke von den lokalen Unternehmern als praktikabel und effizient erachtet wird. Nach Ende des Feldversuches haben sich lediglich 3 der 7 teilnehmenden Unternehmerinnen und Unternehmern zur Übernahme des Rades für einen mehr oder minder symbolischen Kaufpreis entschieden.<sup>6</sup> Der Listenpreis der eingesetzten Prototypen beläuft sich auf ca. 4000€, für den Feldversuch wurden die 7 Räder für insgesamt 10.000€ erworben, da es sich um die Null-Serie der Produktion vor Markteinführung handelte. Der Sonderpreis war somit durch die Tatsache begründet, dass die Teilnehmer nicht nur das Lastenrad an sich, sondern diese spezielle Ausführung mit den auf den Wirtschaftsverkehr zugeschnittenen Sonderfunktionen<sup>7</sup> testen würden, bevor das Modell offiziell auf dem Markt verfügbar ist. Da

---

<sup>4</sup> RS1: Radschnellweg Ruhr

<sup>5</sup> Bezug nehmend auf NRW-Umweltminister Johannes Remmel, welcher den Feldversuch des Projektes eröffnete, sowie Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, welcher das Projekt als qualifiziertes Projekt der Klimaexpo.NRW auszeichnete.

<sup>6</sup> 350 Euro netto für die Teilnehmer, 500€ netto für Stadt Herne, Stadtwerke Herne und Wirtschaftsförderungsgesellschaft Herne.

<sup>7</sup> Lenker mit Ladefläche vom Rahmen trennbar, Zwei-Akku-System für größere Reichweite, große Transportbox für entsprechend große Zuladung, Traglast von 100kg

die Prototypen zahlreiche technische Defizite aufwiesen, welche durch den Hersteller vor Markteinführung korrigiert wurden, wurde von der Übernahme der Räder zum Restwert (ca. 1.300€ nach Abschreibung vom Sonderpreis pro Rad) abgesehen und lediglich ein symbolischer Kaufpreis verlangt. Von einer kostenfreien Übernahme der Räder wurde abgesehen, um die tatsächliche Nutzung durch die Unternehmer sicherzustellen und das Rad nicht rein zu „Dekorations- und Werbezwecken“ behalten wird. Diese Maßnahme wurde als notwendig erachtet um – wie im Projektvorhaben geschildert und den Zielen des Rahmenprogramms entsprechend - die Wirkung der Pilotphase über die Projektlaufzeit hinaus zu gewährleisten und die Botschaft buchstäblich „weiter zu transportieren“.

In diesem Zusammenhang war ein zentrales Ziel des Projektabschlussworkshops, Nachnutzungskonzepte für die übrigen 4 Räder zu entwickeln, damit der weitere Einsatz vor Ort in Herne sichergestellt wird und somit ein Beitrag zu nachhaltiger urbaner Mobilität und der Nutzung der enormen Öffentlichkeitswirkung des Beispielprojektes realisiert werden kann. In diesem Zusammenhang war ebenfalls Bestandteil des Workshops, den Teilnehmern und Projektbeteiligten alternative Lastenradtypen (zweirädrig und dreirädrig) zum Test zur Verfügung zu stellen, um die Ablehnung des Lastenrades an sich als alternatives Transportmittel gegebenen Falls auszuschließen.

Diese Maßnahme war in vielerlei Hinsicht von Erfolg gekennzeichnet: Zum einen wurde die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Herne vertreten durch Herrn Thomas Mülling davon überzeugt, eines der Räder sowohl für die interne betriebliche Nutzung durch den Instandhaltungsdienst als auch hinsichtlich ihrer Vorbildfunktion mit Empfehlungskompetenz für die lokalen Unternehmer zu übernehmen. Die Stadtwerke Herne AG als Mit-Initiatoren bei der Platzierung des Projektvorhabens entschlossen sich nach anfänglichem Widerstand – bedingt durch die als gering eingeschätzten Einsatzpotenziale – ebenfalls dazu, einen Prototypen für den Werksverkehr und interne Botenfahrten einzusetzen. Die Übernahme durch die Stadt Herne sowie des weiteren, verfügbaren Rades wurden vor dem finalen Entschluss zum Einsatzbereich mehrere Möglichkeiten erarbeitet. Seitens der Werbegemeinschaft Herne Eickel bekundete bereits während der Projektarbeit ein lokaler Unternehmer (Bestattungsunternehmen mit Grabpflegeservice), der durch den befreundeten Testfahrer Manfred Lieder (Meister Lieder) auf das Lastenrad aufmerksam wurde, Interesse an der Nutzung des Lastenrades. Grundsätzlich wurde es jedoch als kritisch erachtet, das Rad ohne weiteres an diesen Interessenten zu vergeben, da anzunehmen war, dass auch weitere Unternehmer ein Rad zum vereinbarten, symbolischen Preis von 500 Euro erwerben wollen würden.

Es wurde daher den Projektpartnern sowie dem Fördergeber, der Stiftung Mercator, der Vorschlag unterbreitet, das verbleibende Rad im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung zum Kauf anzubieten. Dieser Vorschlag wurde durch die Erwartung zur Generierung weiterer Synergieeffekte begründet:

1. Erlangung von Erkenntnissen darüber, inwieweit das Konzept bereits bekannt und wie hoch das Interesse der Herner Unternehmer ist.
2. Der Problematik, nicht wettbewerbskonform hinsichtlich der Vergabe des Rades zu handeln, wird umgangen, da die Möglichkeit zum Erwerb des Rades öffentlich bekannt gegeben wird und niemand hinsichtlich des Informationsstandes benachteiligt würde.
3. Die Ausschreibung ist äußerst wirksam in Hinblick auf Öffentlichkeitsarbeit und die Verbreitung des Konzeptes, zumal auch auf die Auszeichnung des Projektes als qualifiziertes Projekt der Klimaexpo.NRW und die Zeppelin Universität als entsprechende Beratungsstelle hingewiesen werden kann. Hierdurch wäre die Möglichkeit zum Anstoß weiterer Projekte oder auch konkreter Initiativen und Maßnahmen auf kommunaler, Landes- und Bundesebene gegeben.

Um diese Synergieeffekte zu erwirken, sollte ein Aufruf zur Einsendung eines Motivationsschreibens durch interessierte Unternehmer erfolgen. Die Auswertung der Einsendungen sollte durch eine unabhängige Expertenjury, bestehend aus Lastenradexperten sowie relevanten Institutionen (beispielsweise ADFC, ADAC, VCD, IHK) erfolgen, um auch hier noch einmal die Bedeutung eines solchen Projektes zu bewerben und die entscheidenden Akteure zu aktivieren. Die Verbreitung der Ausschreibung über angemessene, zielgruppengerechte Kanäle<sup>8</sup> sollte hierbei sowohl der weitläufigen Informationsverbreitung als auch der Bewerbung des Projektvorhabens als beispielhafter Anwendungsfall zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte und der „Energiewende Ruhr“ als Rahmenkonzept zur Umsetzung klimapolitischer Ziele dienen.

Bedauerlicherweise war die Umsetzung dieses Vorhabens in Hinblick auf das nahende Projektende und die fehlende Zeit für Konzeption und Umsetzung nicht möglich, wobei sich jedoch eine angemessene Alternative für ein Nutzungs-Folgekonzept ergab. Die Stadt Herne wurde kurzfristig vom KEP Dienstleister UPS angesprochen, welcher zeitnah (zum 01.06.16) ein City Hub Projekt starten wollte und die Räder im Rahmen einer Pilotphase für

---

<sup>8</sup> Lastenradforen, Stadt Herne, Newsletter der Wirtschaftsförderung, Stadtwerke und Werbegemeinschaften, soziale Medien

innerstädtische Paketlieferungen einsetzen wollte. Die 2 verbleibenden Räder sollten daher auf Wunsch der Stadt Herne an UPS gehen, da hier die Grundlage für ein umfangreiches Delivery Konzept mit einer größeren Lastenradflotte gelegt werden soll - was sich als besonders vorteilhafte Situation hinsichtlich der Projektfortführung und nachhaltiger Entwicklungen des städtischen Verkehrs im Rahmen des „Masterplan Mobilität der Stadt Herne sowie der Projektziele darstellte. Die Planung änderte sich daher dahingehend, dass die zwei verbleibenden HELFI Räder für die Start- bzw. Testphase des UPS-Gesamtvorhabens eingesetzt würden und nach einer entsprechenden Testphase durch von UPS eigens beschafften Rädern ersetzt und die Flotte erweitert würde. Die Räder gehen nach Ende der Testphase wieder in den Bestand der Stadt Herne, welche diese im Rahmen eines Beratungskonzeptes zu nachhaltiger Mobilität des neu etablierten Agendabüros den Herner Bürgern zum Test zur Verfügung gestellt werden soll. Hierdurch soll auch die Zivilbevölkerung für das Thema klimafreundliche Transportmittel sensibilisiert und ein möglicher Modal Shift erwirkt werden. Die Pilotphase des UPS Konzeptes wurde am 22.06.2016 offiziell verkündet.<sup>9</sup> Auch hier kam es jedoch kurzfristig zu einer Planänderung, da UPS lediglich ein Rad für die Testphase einsetzen wollte.

Nachdem die Testfahrerin Frau Sabine Pachtmann, Center Managerin des City Center Herne, zunächst von der Übernahme ihres Rades absah, hat sie sich nach reichlicher Überlegung doch dazu entschieden, das Rad zu behalten. Begründet war dieser Sinneswandel durch die enormen Werbeeffekte, welche durch die Ausstellung des Rades im Center erzielt werden konnten. Hier war es jedoch notwendig, die Wirkung des Nachnutzungskonzeptes hinsichtlich des Beitrages zu nachhaltiger Etablierung des Lastenrades als alternatives Transportmittel im städtischen Verkehr abzuwägen. Die Ausstellung des Rades würde in dieser Hinsicht zwar das Interesse der Zivilbevölkerung wecken. Da eine aktive Nutzung des Rades im Sinne eines Test- oder Leihkonzeptes aus rechtlichen und organisatorischen Gründen nicht gegeben ist, wurde von der Nutzung der reinen Aufmerksamkeitsgewinnung abgesehen (vgl. hierzu Anlage 3 zu Geschäftsmodellen sowie Anlage 6 zu Nutzerakzeptanz).

Um ein „Stillstehen“ des zweiten Rades zu vermeiden, wurde dieses nach einer Vereinbarung zur kooperativen Nutzung durch Herner Unternehmer an die Werbegemeinschaft des Stadtteils Eickel veräußert, deren Vorsitzender Herr Manfred Lieder

.....  
<sup>9</sup> <http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-herne-und-wanne-eickel/ups-liefert-pakete-in-herne-nun-mit-lastenfahrraedern-aus-id11940670.html>

als Testfahrer und Folgebekitzer des Pilotrades in seiner Funktion als Berater und Promoter zur Nutzung des Lastenrades als geschäftliches Transportmittel fungiert. Durch die gemeinschaftliche Nutzung des Rades als Allgemeingut der Werbegemeinschaft haben die Unternehmer die Möglichkeit, ohne rechtliche und finanzielle Bindung das Rad für ihr spezielles Gewerbe und die verbundenen Einsatzgebiete zu testen, um sich nach positiven Eindrücken zur Nutzung gegebenen Falls für die Anschaffung eines eigenen Rades oder die Erweiterung der Werbegemeinschaft-Flotte zu entscheiden. Der Einsatz des Rades im Rahmen dieses Nachnutzungskonzeptes weist somit erhebliche Potenziale als Multiplikator auf.

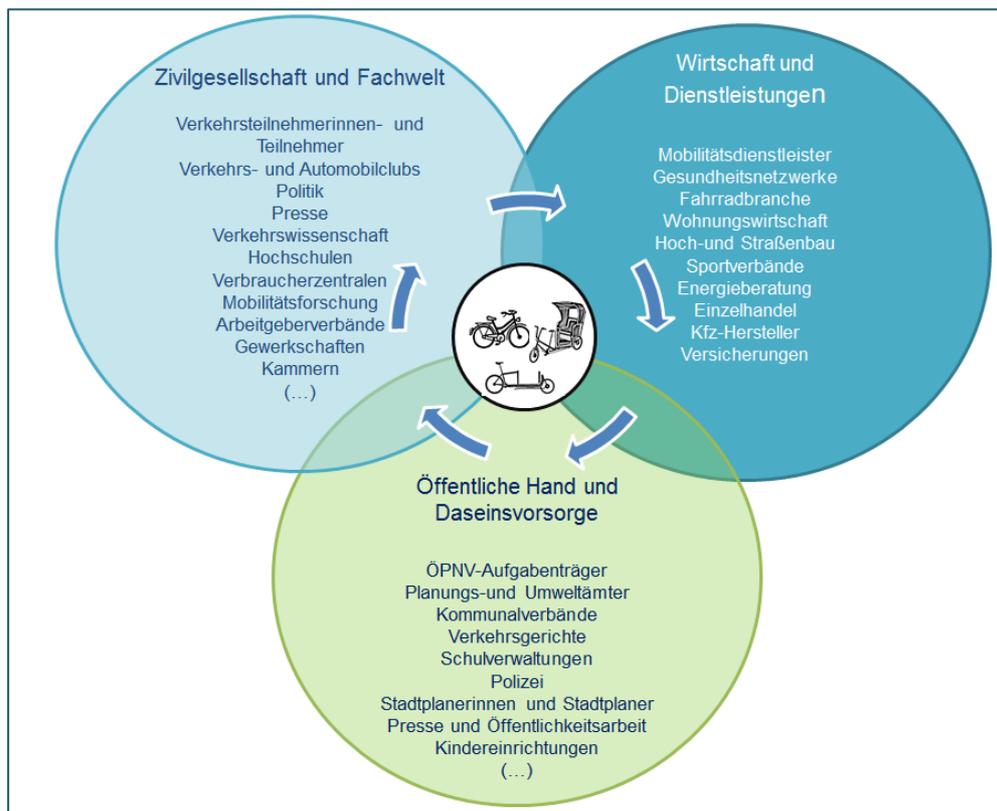
## 5 Fazit und allgemeine Handlungsempfehlung

Die individuellen Feedbacks der Teilnehmer sowie die Schilderungen zur Entwicklung der Nachnutzungskonzepte spiegeln unverfälscht die Eindrücke und somit die Chancen und Potenziale aber auch Hürden und Handlungsfelder bei der Implementierung derartiger Pilotprojekte wider. Der vorliegende Bericht veranschaulicht zudem, dass ein Großteil der Implementierungs- und Akzeptanz-Barrieren auf den Einsatz der Lastenrad-Prototypen hinsichtlich der technischen Defizite, aber auch der ungeeigneten Passung auf die individuellen Benutzeransprüche zurückzuführen ist. Diese Aspekte werden im Detail in Anlage 6 (Nutzerakzeptanz) sowie Anlage 1 (Lastenradnutzung und Umfeldanalyse) behandelt.

Weiterhin ist aus den Schilderungen der Teilnehmern hervor gegangen, dass bei der Potenzialabschätzung des Lastenrades als alternatives, umweltfreundliches Verkehrsmittel sowie die ambitionierten Zielsetzungen auf politischer Ebene, der Aspekt der Infrastrukturgestaltung sowie die Bedeutung von Beratung zur Steigerung der Nutzerakzeptanz nicht außer Acht gelassen werden darf. Sofern die Vorteile des (Lasten-) Rades gegenüber dem Auto nicht offensichtlich sind, muss die Akzeptanz potenzielle Nutzer durch die Erkenntnisse zuverlässiger Quellen, wie beispielsweise Erfahrungsberichte oder die eigenständige Erprobung des Fahrzeugs, gesteigert werden. Noch überwiegen die erwarteten Nachteile wie beispielsweise hohe Anschaffungskosten und die Bedenken hinsichtlich der Nutzung der Transportmittel bei schlechten Wetterbedingungen sowie verminderter Fahrkomfort und mögliche Kapazitätsprobleme bei spezifischen Transportgütern. Geht man jedoch davon aus, dass die Vorteile überwiegen und sich Verlagerungspotenziale tatsächlich realisiert werden, werden Kommunen mit den Herausforderungen einer hohen Radverkehrsauslastung konfrontiert. Im Falle eines enormen Anstiegs des Radverkehrs durch Verlagerung, ist eine umfassende Anpassung der

Infrastruktur notwendig, damit die Potenziale wie Zeitersparnis und Flexibilität tatsächlich ausgeschöpft werden können. Sind beispielsweise im Vergleich zu der Masse an Fahrrädern nicht genügend Abstellplätze verfügbar, sehen sich die Radfahrer ebenso wie die Autofahrer einer aufwendigen Parkplatzsuche gegenübergestellt. Gerade was E-Lastenräder und Pedelecs betrifft, sind hier einfache Fahrbahnmarkierungen oder Radständer nicht ausreichend. Die Räder sind vergleichsweise hochpreisig und somit muss ein angemessener Schutz vor Vandalismus und Diebstahl sowie Witterungseinflüssen sichergestellt sein. Zudem muss hinsichtlich der Elektroantriebe eine entsprechende Ladeinfrastruktur errichtet werden. Ein hoher Radverkehrsanteil geht weiterhin mit der Notwendigkeit einer Anpassung der Verkehrsführung bzw. dem Ausbau des Radwegenetzes einher. Die Herausforderungen bei der Gestaltung lastenradfreundlichen Infrastruktur werden in Anlage 1 (Lastenrad Markt- und Umfeldanalyse) näher erörtert.

Die Vielfalt der bereits im Projekt beteiligten, unterschiedlichen Akteure und Interessengruppen zeigt weiterhin, dass nachhaltige Verkehrs- und Stadtentwicklung nicht lediglich in der Verantwortung von Bund, Ländern und Kommunen liegt. Um die Ziele der Energiewende und energieeffizienter, sozial- und umweltverträglicher Mobilität in ein konkretes Aktionsfeld umzusetzen, bedarf es einem hohen Maß an interdisziplinärer Zusammenarbeit. Die folgende Abbildung 3 demonstriert die hierbei zu involvierenden Akteure.

**Abbildung 3: Akteure der Radverkehrsförderung**

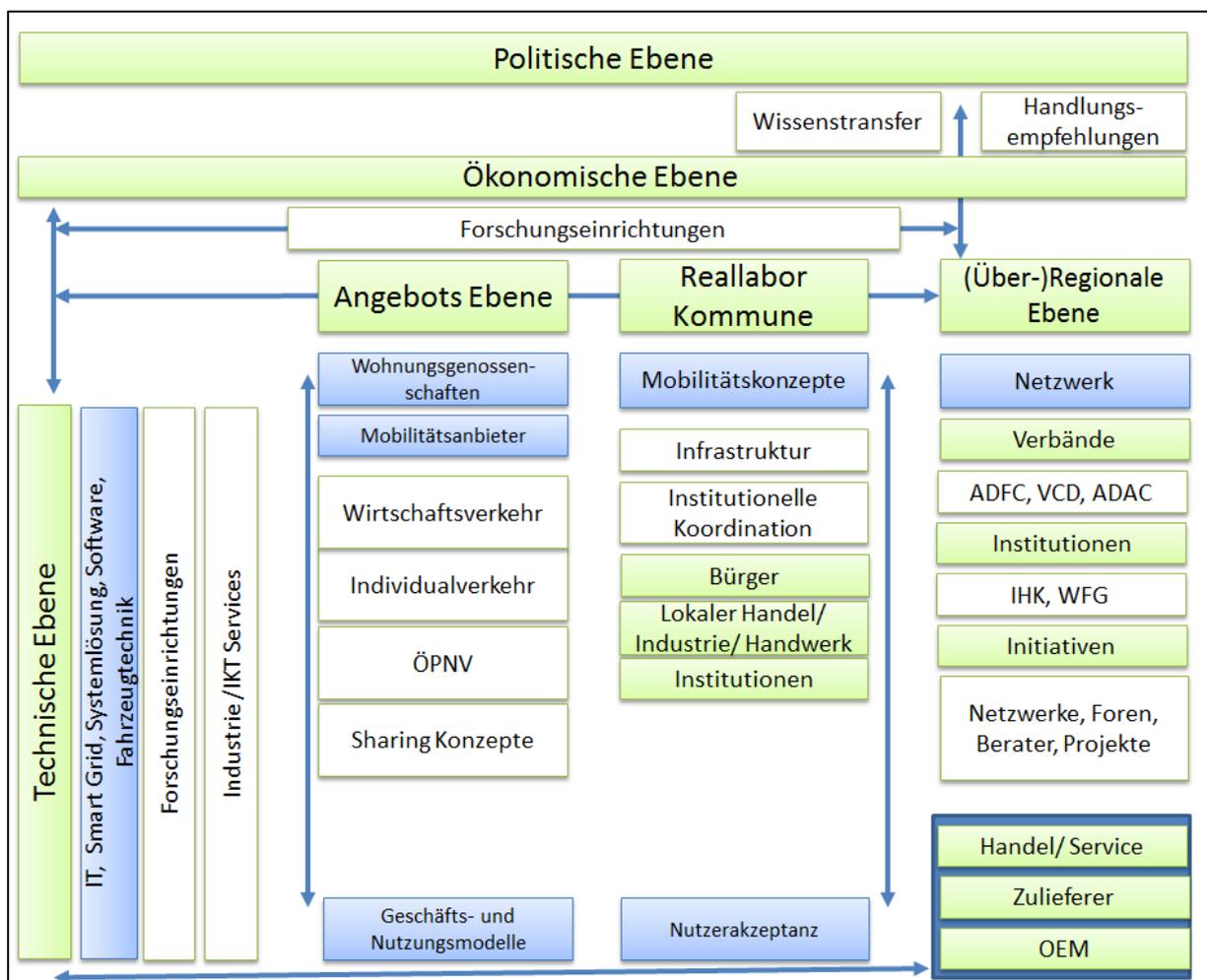
Quelle: adaptiert von BMVBS, 2012, Nationaler Radverkehrsplan 2020 - *Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln*. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin

Wie der Abbildung 3 zu entnehmen ist, handelt es sich bei der effizienten Gestaltung von Maßnahmen der Radverkehrsförderung um ein kooperationsintensives Unterfangen, bei dem der Einbezug aller relevanten Akteure und Interessensgruppen ausschlaggebend ist. Im Rahmen des Projektes wurde neben dem interdisziplinären Projektkonsortium, welches alle drei Bereiche abdeckt, darauf Wert gelegt, diese entscheidenden Akteure der Radverkehrsförderung einzubeziehen.

Ein entscheidender Faktor zur Umsetzung eines solchen Vorhabens ist die Vernetzung lokaler Akteure. Mit den Erfahrungen aus dem Herner Lastenradprojekt wurde nicht nur die Bedeutung der „Vorreiter“ als Innovationstreiber identifiziert, sondern auch die Bedeutung der Unterstützung auf kommunaler Ebene im Sinne der Rahmgebung. Die Potenziale des Lastenradeinsatzes müssen klar kommuniziert und kooperativ erschlossen werden. Durch die Identifikation der unterschiedlichen Einsatzbereiche, der notwendigen Akteure und Abstimmungsprozesse, konnten konkrete Umsetzungskonzepte erarbeitet werden, welche es den Kommunen erleichtern, das Vorhaben effizient in die Tat umzusetzen. Dieser Ansatz hat sich bereits im Rahmen von Beratungstätigkeiten für weitere Kommunen wie Detmold

(OWL)<sup>10</sup> und Friedrichshafen (BW)<sup>11</sup> bewährt. Der hieraus entstandene „Leitfaden für Kommunen zur Umsetzung von Lastenradkonzepten“ (Anlage 8) sowie die Beratung durch das an der Zeppelin Universität ansässige Center for Mobility Studies bieten die Möglichkeit, die Transformation urbaner Mobilität nicht nur im Bereich der Fahrradmobilität überregional voran zu treiben. Die Erkenntnisse über entscheidende Einflussfaktoren zur Nutzung alternativer Transportmittel kann verkehrsträgerübergreifend Anwendung finden. Die möglichen Handlungs- und Interaktionsfelder der entscheidenden Akteure bei der nachhaltigen, urbanen Transformation sind im Folgenden dargestellt.

**Abbildung 4: Energiewende als Aufgabe von interdisziplinären Kooperationen**



Quelle: Eigene Darstellung

<sup>10</sup> OWL: Ostwestfalen-Lippe

<sup>11</sup> Baden-Württemberg

## 6 Impressionen

Abbildung 5: Meister Lieder, Patrick Morbitzer (ZEG)



© Lea Heinrich

Abbildung 6: Sabine Pachtmann (City Center), Manfred Lieder, Eva Maylann



© Jens Nieth

**Abbildung 7: Start Feldversuch mit Minister Remmel**



© Jens Nieth

**Abbildung 8: Einweisung Lastenradnutzung**



© Lea Heinrich

Abbildung 9: Kornmühle



© Köhne (Kornmühle)

Abbildung 10: Gartenlieferung



© Eva Maylahn

Abbildung 11: Elektro Sprick Lastenrad



© Lea Heinrich

Abbildung 12: Fußgängerzone Herne (Radfahrverbot)



© Lea Heinrich

## 7 Anhang

Resümee Projektverlauf (Workshoppräsentation)



zeppelin universität

Energiewende Ruhr  
*Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr in Kommunen als Beitrag zur Energiewende*

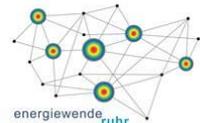



stadtherne stwh STADTWERKE HERNE

 STIFTUNG MERCATOR

 Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH

zeppelin universität  
zwischen Wirtschaft Kultur Politik





zeppelin universität

# Resümee 2014 bis Heute

2

© ZU | 2015-04

Einsatz von Lastenrädern im kommunalen Wirtschaftsverkehr  
Unsere Vision: Es gibt keine Grenzen...



Einzelhändler



Reifenhändler



Blumenhändler



Stadtwerke



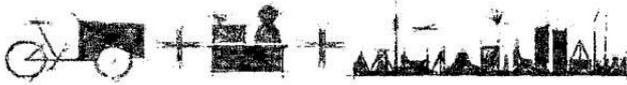
Paketdienst

.... oder doch?

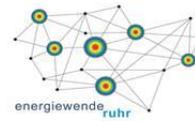


Unsere Mission: Die Erfolgsformel vermitteln





zeppelin universität



## Projektziele und Inhalte

### Wir sind kein weiteres Projekt, dass :

- | die Potenziale des Radverkehrs bzw. (Lasten-) Fahrrads allgemein darstellt;
- | beweist, dass man durch den Umstieg auf Fahrräder CO<sub>2</sub> Emissionen verringert
- | der Verkehr in Städten „entzert“ und Belastungen vermindert werden

### Wir möchten:

- | An einer für das Ruhrgebiet repräsentativen Kommune **ohne „Idealvoraussetzungen“** und ohne große Marketingmaschinerie
- | **den Einsatz von Lastenrädern** im Wirtschaftsverkehr erproben, um
- | allgemeine und individuelle **Einsparpotenziale** zu ermitteln, diese praktisch belegen und bewerten.
- | Aus den tatsächlichen Ergebnissen **Handlungsempfehlungen** ableiten und
- | sowohl aus den positiven als auch negativen Erfolgen des Projektes wertvolle **Erkenntnisse** für Wissenschaft und Wirtschaft ziehen.



zeppelin universität

## Wie alles begann

Kick-off August 2014 in Herne





## Wie alles begann Der Plan



7



## Wie alles begann Der Plan

### Themenschwerpunkte/ Diskussionsschwerpunkte

- Bestehende Konzepte
- Einsatz von (Lasten-) Rädern als Transportalternative
- Best Practices
- Erfahrungsberichte
- Ausblick/ Entwicklungen/ Trends
- Interessante (Rad-) Geschäftsmodelle für den kommunalen Raum
- Chancen und Risiken
- Öffentlichkeitsarbeit
- Geschäftsprozessanalyse
- (Infra-)Strukturelle Voraussetzungen (allgemein und Stadt Herne)

...

8



zeppelin universität  
**HELFI**  
Herne Lastenrad Innovation

## Praxisphase Start des Feldversuchs



9



zeppelin universität  
**HELFI**  
Herne Lastenrad Innovation

## Erfolge Positive Resonanz von Testfahrern, Presse und Bevölkerung

### Öffentlichkeitsarbeit:

- | Website [www.helfi-herne.de](http://www.helfi-herne.de)
- | Facebook Seite
- | Netzwerke

### Presseberichte:

- WAZ
- Lokalkompass
- Südseite
- Bild
- uvm.

### Stimmen aus Herne:

„Wo kann man das Rad leihen?“

„Mensch, wieso hast du ein Lastenrad und ich nicht?“



### „HELFI“ KRIEGT DIE KURVE

Verfäbrt an Selbstversuch, SÜDSIT-Redakteur Christine Weiser begleitet Blumenkäserei Du...  
...auf dem Stadtbreit durchs Quartier

„Ich bin begeistert, wie viele Menschen sich für das Projekt interessieren. Die Leute sind sehr offen und wollen wissen, wie es funktioniert.“

„Die Leute sind sehr offen und wollen wissen, wie es funktioniert.“



### Lastenräder in Herne Firmen neistern die erste Etappe



### Herne steigt aufs Lastenrad

HERNE/PROJEKT: In der Herne...  
...steigt aufs Lastenrad...  
...erste Etappe...



## Herausforderungen Beispiel: Lieferkonzepte Supermarkt

„...wir sind leider dazu gezwungen, uns aus dem Lastenrad Feldversuch zurück zu ziehen. [...]Die rechtliche Frage des Versicherungsschutzes des ausleihenden Kunden kann nicht sichergestellt werden. Um uns vor unkalkulierbaren Regressansprüchen zu schützen, haben wir uns deshalb entschieden, den Feldversuch nicht fortzuführen.“

### Hintergrund:

- | Ursprünglich war geplant, dass Lebensmittellieferungen an Kunden mit dem Lastenraddurchgeführt werden
- | Strecken jedoch zu weit und Ladung pro Tour zu groß
- | Alternative kurze Strecken wurde aus organisatorischer Hinsicht abgelehnt

### Daher:

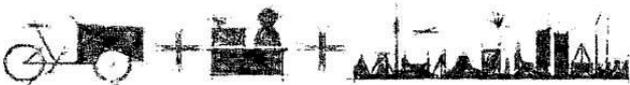
- | Lastenradverleih an Kunden geplant

### Problem:

- | Eine offizielle, rechtliche Absicherung bzw. ein Versicherungsschutz für diesen Zweck besteht derzeit nicht
- | Lösung absehbar: Das Netzwerk der freien Lastenradinitiativen erarbeiten gemeinsam mit einem Versicherungsunternehmen einen Speziellen Versicherungsschutz für Leihlastenräder.

### Neues Testunternehmen: Kornmühle – Biomarkt

- | Einsatz des Rades: Lebensmittel Lieferungen an Kunden, Kindergärten und Schulen
- | Lieferdienst für Kunden „Sie suchen aus, wir liefern nach Haus“



## Herausforderungen Beispiel: Sharing Konzept

### Hintergrund:

- | Ursprünglich war geplant, dass die im City Center Ansässigen Unternehmen, Kanzleien, Arztpraxen und Anwohner das Lastenrad teilen
- | Leider Kein Interesse bzw. zu viele Bedenken was die Lastenradnutzung angeht

### Daher:

- | Einsatz für private Fahrten durch das Center Management
- | Vorzeigerad für Interessenten
- | Gezielte Promoaktionen, um das Projekt und das Lastenrad bekannter zu machen

### Ausblick:

- | Vorstellung des Lastenrades auf der Handwerkermesse im November
- | Lastenrad wird zur Testfahrt angeboten, um gezielt Handwerker auf das alternative Transportmittel aufmerksam zu machen





## Herausforderungen Optimierungspotenziale

Fußgängerzone vs. Lastenrad



Möglichkeiten zur Nutzung der  
Fußgängerzone in Planung



Teilnehmer sind noch nicht überzeugt

- | Technische Probleme
- | Handling der Räder nicht einfach
- | „Nett“ aber nicht 100% geeignet

→ Mehr Erkenntnisse gewinnen  
Nutzung durch die Teilnehmer optimieren  
(neue Konzepte) und Teilnehmer  
überzeugen, das Lastenrad weiter zu  
nutzen (Abschlussworkshop 01/2016)





# Ausblick

14

© ZU | 2015-04

zeppelin universität

Grundstein für Weitere Erfolge

Wahrnehmung des Projektes – Agenten des Wandels



Eröffnung des Feldversuches durch NRW  
Umweltminister Remmel



Auszeichnung als qualifiziertes Projekt der  
KlimaExpo.NRW und Verleihung der  
Urkunde KlimaExpo.NRW Projekt durch  
NRW BWSV Minister Groschek

Unser Beitrag

Anforderungen des Rahmenprojektes

Forderungen aus dem Protokoll:

- | Aktivierung über Netzwerke und Multiplikatoren
- | Zukunftsrat und Agenten des Wandels
- | Kooperative Prozesse zwischen Politik, Verwaltung und Agenten des Wandels
- | Avantgarde: Vorreiter und Follower – Lebensstile über Netzwerke verbreiten
- | Engagierte Bürger als Agenten des Wandels
- | Harte und weiche Forschungserkenntnisse: Zahlen und nicht messbare Erkenntnisse

Projekt Herne

- | Potenzialermittlung und Bewertung der Ergebnisse
- | Technische- und Innovationsaspekte
- | Projekt der ersten Stunde mit Erkenntnissen, die grundlegend für die Implementierung weiterer Konzepte sind
- | Ermittlung der Hürden auf institutioneller, planerischer, politischer, kommunaler und individueller Ebene
- | Bildung von Netzwerken und Nutzung von Multiplikatoren (KlimaExpo)



3. Organisation und nächste Schritte?

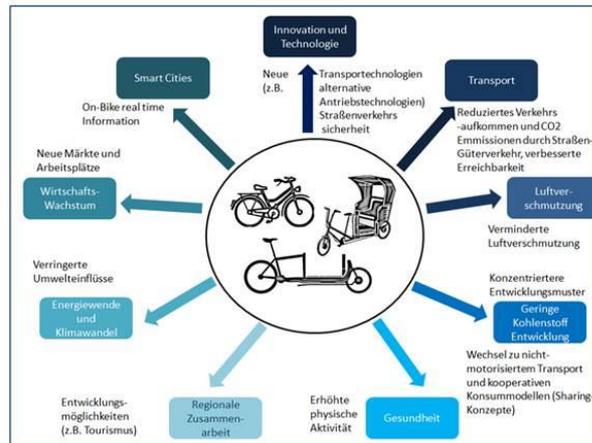
Antwort: Wir haben mit unserem Projekt einen Anstoß gegeben, den es weiter zu führen gilt!



### Nächste Schritte

Erkenntnisse nutzen und übertragen – Netzwerk ausbauen – Akteure akquirieren – Plattform schaffen

Das Ziel

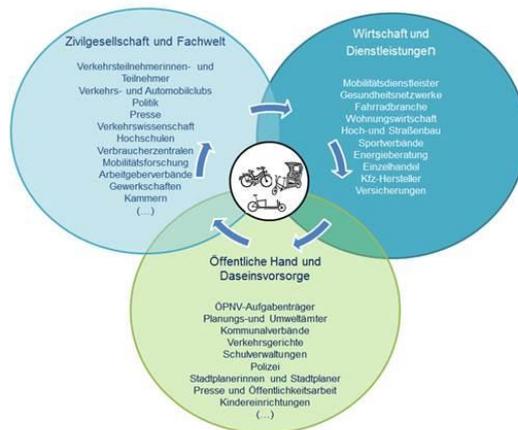


(eigene Darstellung, übernommen von Cesbron & Luckhurst, 2015)

### 3. Organisation und nächste Schritte?

Erkenntnisse nutzen und übertragen – Netzwerk ausbauen – Akteure akquirieren – Plattform schaffen

Die Akteure



Akteure der Radverkehrsförderung (adaptiert von Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2012)

zeppelin universität

Nachnutzungskonzept = Nachhaltigkeitskonzept  
Lastenradverleih in Herne



zeppelin universität

Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr in Kommunen als  
Beitrag zur Energiewende.

Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit der Stadt Herne einen Beitrag zur Energiewende  
und nachhaltiger Mobilität zu leisten.

Sie haben noch weitere Fragen? Kontaktieren Sie uns!

**HELFI**  
Herne Lastenfahrrad Innovation

Lea Heinrich

Projektmitarbeiterin  
Zeppelin Universität gGmbH  
Center for Mobility Studies | CfM



Am Seemooser Horn 20

88045 Friedrichshafen | Bodensee

07541 6009 1605

[lea.heinrich@zu.de](mailto:lea.heinrich@zu.de)

[www.lastenfahrrad-herne.de](http://www.lastenfahrrad-herne.de)

[www.energiewende-ruhr.de](http://www.energiewende-ruhr.de)

## 8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Jungfernfahrt .....	5
Abbildung 2: Einweisung in die Lastenrad-Nutzung.....	5
Abbildung 3: Akteure der Radverkehrsförderung.....	23
Abbildung 4: Energiewende als Aufgabe von interdisziplinären Kooperationen .....	24
Abbildung 5: Meister Lieder, Patrick Morbitzer (ZEG).....	25
Abbildung 6: Sabine Pachtmann (City Center), Manfred Lieder, Eva Maylahn .....	25
Abbildung 7: Start Feldversuch mit Minister Remmel .....	26
Abbildung 8: Einweisung Lastenradnutzung .....	26
Abbildung 9: Kornmühle .....	27
Abbildung 10: Gartenlieferung .....	27
Abbildung 11: Elektro Sprick Lastenrad.....	28
Abbildung 12: Fußgängerzone Herne (Radfahrverbot) .....	28

## 9 Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte
BMVMS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BW	Baden-Württemberg
Kfz	Kraftfahrzeug
LOI	Letter of Intend
NRW	Nordrhein-Westfalen
NRVWP	Nationaler Radverkehrswegeplan
OWL	Ostwestfalen-Lippe
Pkw	Personenkraftwagen

**Wissenschaftliche Leitung**

Univ.-Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz

Lehrstuhl für Mobilität, Handel und Logistik

Direktor Center for Mobility Studies | CfM

07541 6009 1610

[Wolfgang.schulz@zu.de](mailto:Wolfgang.schulz@zu.de)

**Projektkoordination**

Lea Heinrich (BA)

Projektmitarbeiterin

Center for Mobility Studies | CfM

07541 6009 1605

[lea.heinrich@zu.de](mailto:lea.heinrich@zu.de)

Zeppelin Universität gGmbH

Am Seemooser Horn 20

88045 Friedrichshafen | Bodensee

[www.zu.de](http://www.zu.de)

[www.lastenfahrrad-herne.de](http://www.lastenfahrrad-herne.de)

[www.energiewende-ruhr.de](http://www.energiewende-ruhr.de)

<http://www.klimaexpo.nrw/mitmachen/projekte-vorreiter/vorreitergefunden/helfi/>