

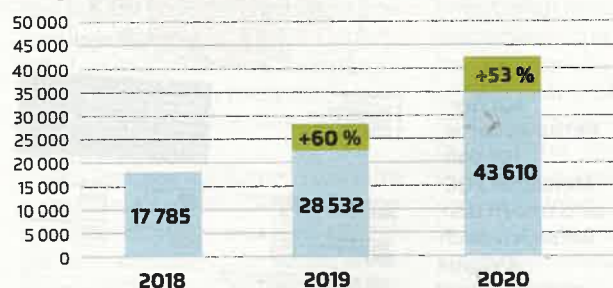
Lastenräder Das große Risiko?



In Berlin schon lange hip, prägen die Zwei- und Dreiräder mit Transportfläche vorne oder hinten inzwischen auch in vielen anderen deutschen Metropolen das Stadtbild: Cargobikes. Gemeint sind ein- und mehrspurige Lastenräder unterschiedlichster Größen und Gewichtsklassen, die durch Muskelkraft und mit elektrischer Unterstützung angetrieben werden. In der Postzustellung seit über 100 Jahren Normalität, erfreuen sie sich vor allem als Kindertransporter zunehmender Beliebtheit. Gerade die noch sehr junge Gattung mit Elek-

LASTENRAD-BOOM IN EUROPA HÄLT AN

Der CIE rechnet 2020 mit rund 43 600 verkauften Cargobikes – ein Plus von mehr als 50 Prozent.



Quelle: CityChangerCargoBike



Das Lastenrad als Kindertransportmittel – beliebt, aber gefährlich?

troantrieb versetzt Eltern in die Lage, den Nachwuchs umweltfreundlich mit dem Rad durch den Alltag zu transportieren. Mit Zuladungskapazitäten von bis zu 450 Kilogramm kommen sie allmählich auch als gewerbliches Güterverkehrsmittel zum Einsatz.

Laut Ergebnis einer European Cargo Bike Industry-Umfrage wurden 2018 europaweit 17 800 Lastenräder verkauft, im Folgejahr waren es bereits rund 28 500. Für das Jahr 2020 rechnet der europäische Lobbyverband Cycling Industries Europe (CIE) gar mit 43 600 verkauften Cargobikes, und auch das Sharingangebot boomt. Angesichts steigender Nutzerzahlen und der wertvollen Fracht an Bord schlagen Experten nun aber Alarm. Man wisse schlicht zu wenig über die Sicherheit der Lastenräder – und das, was man weiß, klingt beunruhigend. Außerdem fürchten viele Autofahrer, dass sie in Unfälle mit den ungewohnten Bikes verwickelt werden könnten, in denen Kinder offensichtlich kaum geschützt unterwegs sind.

Sicherheitsrisiko Lastenrad

Es waren schreckliche Bilder: In Köln wird eine Lastenradfahrerin samt Kind von einem abbiegenden Autofahrer erfasst. Die Frau befand sich nach Angaben der Polizei entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung auf der falschen Radwegseite und erlitt bei der Kollision

Cargobikes liegen voll im Trend und sind vor allem bei Eltern beliebt, die ihren Nachwuchs damit zum Kindergarten und durch den Alltag kutschieren. Doch das Sicherheitsrisiko ist groß, es gibt kaum rechtliche Vorgaben. Experten warnen.

schwere Verletzungen, das Kind kam mit dem Schrecken davon. Bereits zuvor hatte die Regierung im Nachbarland Niederlande ein spezielles Lastenradmodell für den Kindertransport verboten, das aus ungeklärten Gründen vor einem Bahnübergang nicht zum Stehen kam. Vier Kinder starben. Es sind Nachrichten wie diese, die immer häufiger in den Zeitungen zu lesen sind. Und trotzdem: Viele Nutzer von Cargobikes berichten, dass sie sich damit im Straßenverkehr wohler fühlen als auf einem gängigen Fahrrad. Zweifelsohne ist der damit verbundene Transport der Sprösslinge sicherer als der klassisch montierte Kindersitz auf dem Gepäckträger. Der Grund: Der Nachwuchs sitzt im Vergleich meist deutlich niedriger. Das verringert nicht nur die Fallhöhe, sondern erleichtert es dem Fahrer, die Balance zu halten.

Aber: Bauartbedingt sollten sich Neulinge vor dem Alltagsinsatz mit den besonderen Fahransforderungen auseinandersetzen. Lastenräder haben ein deutlich höheres Gewicht, sind länger und breiter als gewöhnliche Fahrräder. Entsprechend groß ist ihr Wendekreis. Dreirädrige Modelle können sich in Kurven nicht zur Seite neigen. Das erfordert Übung. Gerade Cargobikes mit einer hohen Zuladung verhalten sich beim Bremsvorgang anders als gewöhnliche Drahtesel – mit teils fatalen Folgen, wie die oben genannten Beispiele zeigen.

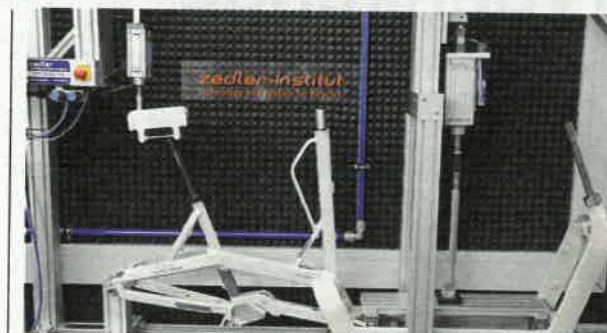
Stichwort Bremsen: Vor einem Kauf sollten sich Kunden von einem Fachmann beraten lassen und dabei auf den Hersteller achten. Es ist ein offenes Geheimnis, dass holländische Fabrikate – der dortigen Topografie geschuldet – mit spärlichen Bremsen auskommen müssen. Das mag in Städten wie Amsterdam ausreichen, im hügeligen Stuttgart schon nicht mehr. Dirk Zedler, Sachverständiger für Fahrräder und E-Bikes, ordnet ein: „Fahren Sie mal mit einem holländischen Lastenrad mit Rollenbremsen einen Berg hinunter. Da kommen Sie nicht zum Stehen.“

Noch gefährlicher wird es dann, wenn die Lastenradfahrer auf die Straße ausweichen, was im morgendlichen Stadtverkehr mit ohnehin nur wenig Platz bei Autofahrern immer häufiger für Verwirrung sorgt. Die Fachwältin für Verkehrsrecht Daniela Mielchen klärt auf: „Lastenräder ohne oder mit Tretunterstützung bis maximal 25 km/h gelten rechtlich als Fahrräder.“ Dementsprechend müssen Fahrer eines Lastenrads auf den Radweg ausweichen, soweit die Nutzung durch eine entsprechende Beschilderung vorgeschrieben ist. Fehlt eine Kennzeichnung oder ist der Radweg für das konkret genutzte Lastenrad zu schmal, dürfe man ausnahmsweise auf die Fahrbahn ausweichen.

Steigenden Unfallopfer-Zahlen zum Trotz

Wenig Platz und mehr Lastenräder bereiten Probleme. Vor allem an Kreuzungen, an denen die Verkehrsführung nicht klar definiert ist, kam es im vergangenen Jahr zu einer steigenden Anzahl von Unfällen mit Pedelecs, also E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h: Während von Januar bis November 2019 die Zahl der Verkehrstoten bei Nutzfahrzeugen, Motorrädern und Fußgängern zurückging, stieg sie bei den Fahrrädern mit Elektromotor – häufig die Basis für Lastenräder – um 32,6 Prozent.

Stresstest: Dirk Zedler und sein Team prüfen im Labor die Sicherheit von Cargobikes



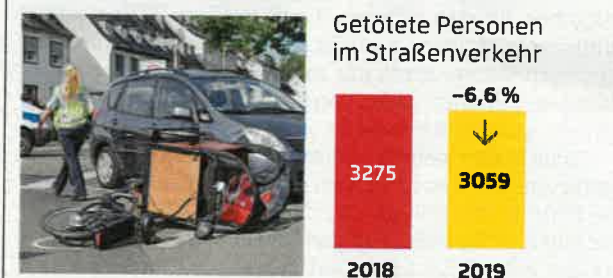
Wie viele Unfälle speziell Cargobikes betreffen, geht aus der Statistik nicht hervor. Dabei wären diese Zahlen so wichtig, um eine fachlich fundierte Debatte führen zu können. In der Straßenverkehrs-Unfallstatistik wird jedoch lediglich nach Fahrrad und Pedelec unterschieden. Nicht nur der Verkehrsclub Deutschland e. V. fordert deshalb eine gesonderte Erfassung.

Klingt plausibel, eine Umsetzung kann aber laut Siegfried Brockmann noch dauern. „Das ist ein gesetzgeberischer Vorgang, bei dem die Länder ein wichtiges Wort mitzureden haben“, meint der Leiter der Unfallforschung der Versicherer skeptisch.

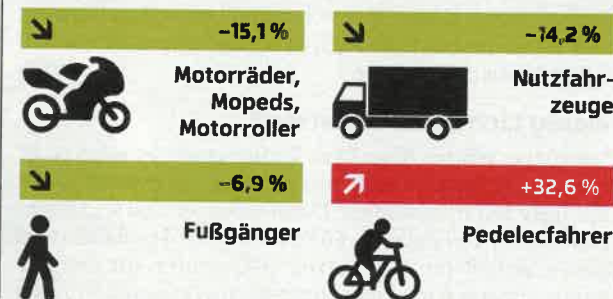
Dirk Zedler sieht auch bei der Polizei Verbesserungsbedarf. So fehle dort die notwendige Sensibilität: „Spuren werden zu oft ungenügend dokumentiert, die Fahrräder

E-BIKE-UNFÄLLE: ANSTIEG DRAMATISCH

2019 sank die Zahl der getöteten Personen im deutschen Straßenverkehr, stieg aber entgegen dem Trend bei den Pedelecs.



Verkehrstote nach Gruppen (Januar bis November 2019 im Vergleich zum Vorjahr)



Quelle: Statistisches Bundesamt

LASTENRÄDER IM VERGLEICH

Typenkunde

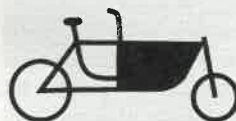
Ladefläche vorne oder hinten, ein- oder mehrspurig, mit E-Antrieb oder ohne? Die Auswahl an Cargobikes ist groß und besteht aus fünf Grundtypen.



Schwertransporter



Dreirad



Long John



Bakery Bike



Longtail

schnell weggeräumt.“ Im Ergebnis gäbe es dann nur in wenigen Fällen verwertbare Fotos.

So wie man auf aussagekräftige Statistiken noch warten muss, hapert es auch bei speziellen Sicherheitsbestimmungen für Cargobikes. Eine Anfang 2020 veröffentlichte DIN-Norm legt erstmals Anforderungen an den Kindertransport auf Lastenrädern fest. Für den gewerblichen Einsatz gibt es bislang nur eine Information der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. Beide dienen Herstellern, Handel und Verbrauchern als Orientierung – und weisen Lücken auf. So beinhaltet die sogenannte DIN-79010 weder Angaben für den sicheren Transport von Kleinkindern unter neun Monaten noch für Schwertransporte auf mehrspurigen Lastenrädern mit mehr als 300 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht, von einer Helm- oder Anschnallpflicht ganz zu schweigen.

Auch Zedler sieht Handlungsbedarf: „Die Norm ist ein guter Ansatz, aber es wurden ein paar Sachen vergessen.“ So fehle es ebenfalls an einer Prüfung der Lenksäule. Die sei laut dem Sachverständigen enorm wichtig, da über den Träger erhebliche Kräfte auf den Rahmen wirkten. Am Ende ist die DIN-79010 nur der kleinste gemeinsame Nenner, auf den sich die Branche einigen konnte. Zedler resümiert: „Die Latte wird so tief gelegt, dass nahezu jeder drüberkommt. Mehr lässt sich aktuell nicht durchsetzen, weil im Normausschuss auch Hersteller sitzen, die einfach billige Ware produzieren.“

Wenig Licht, viel Schatten?

Deutliche Worte. Aber Dirk Zedler muss es wissen. Er betreibt ein großes und international agierendes Labor mit über 50 Prüfsystemen. Dabei testen er und sein Team Lastenräder von mehr als 60 Firmen. Im Fokus dabei steht die Sicherheit für den Nutzer. „Wir prüfen für fast alle Kunden deutlich über die allgemein anerkannten Normen

hinaus“, nimmt Zedler seine Kunden in Schutz. Doch nicht alle Hersteller scheinen es mit der Sicherheit so genau zu nehmen. Der Lastenradmarkt ist ein noch junges und dynamisches Feld, die Zahl der Anbieter liegt inzwischen im hohen zweistelligen Bereich. Gerade in der jungen Start-up-Szene tummeln sich noch einige schwarze Schafe. Zedler spricht Klartext: „Da gibt es Firmen, da ist der Fahrer der Testpilot.“ Der Radlogistik Verband Deutschland, kurz RLVD, versucht zu beschwichtigen: „Der Markt der Cargobikes entwickelt sich erst und die Technologie ebenfalls.“

Zu den positiven Beispielen zählen sicher Unternehmen wie Riese und Müller. Der Premiumanbieter hat gemeinsam mit dem Bremssystem-Hersteller TRP die erste speziell für Lastenräder konzipierte Scheibenbremsanlage im Angebot, die ein Cargobike auch bei hoher Zuladung sicher zum Stehen bringen soll. Neben einer Vollfederung gehören Dauerfahrlicht und je nach Modell auch serienmäßiges Fern- und Bremslicht zum Ausstattungsumfang. Damit die Kinder sicher mitfahren können, hat der Hersteller aus Darmstadt ein flexibles Kindersitzkonzept mit 5-Punkt-Gurtsystem entwickelt.

Die Firma Ca Go Bike geht noch einen Schritt weiter und ersetzt den in der Branche noch gängigen Holzkasten durch einen Kunststoffkübel inklusive Knautschzone und optionaler Kinder-Kopfstütze.

Laut RLVD hätten die Cargobike-Anbieter inzwischen verstanden, dass es standfeste Komponenten brauche. In Zeiten, in denen Lastenräder für die Massen interessant werden, ist das auch dringend notwendig.

Text: Martin Ehrenfeuchter

Fotos: flaticon.com, Adobe Stock, Thomas Banneyer, Picture Alliance, imago images/Sven Simon, Zedler-Institut

Eine Federung sorgt dafür, dass das Riese- und Müller-Bike auf schlechten Straßen Kontakt zum Boden hält



Sicherheit hat ihren Preis: Die Ca Go-Bikes mit einer Transportbox aus Schaumstoff starten bei 6435 Euro

