

## FOLGE 3: Smarte Fahrradlogistik für mehr Lebensqualität!

Mit viel Vorfreude haben wir unser nächstes Gespräch im Nordend mit Herrn Prof. Knese virtuell geführt, seit kurzem Inhaber der Stiftungsprofessur für Radverkehr an der University of Applied Sciences (UAS). Frankfurts erster "Fahrrad-Prof" sorgt nicht nur in der Radszene für Neugier. Spätestens seitdem viele Menschen während der Corona-Pandemie das Radeln an der frischen Luft dem ÖPNV oder Auto vorziehen und die Klimakrise weiterhin bevorsteht, gelangt ein neuer Impuls in die Debatten um integrierte Verkehrsplanung und die Rolle des Fahrrads.



v.l.n.r.: Magdalena Polloczek, Gökhan Özmemis, Prof. Dr. Dennis Knese. © Gökhan Özmemis.

**Herr Prof. Knese, herzlichen Glückwunsch! Sie kommen zurück an Ihre frühere Wirkungsstätte im Nordend, die UAS. Wie fühlt sich das an?** Vielen Dank! Es ist ein spannender Prozess. Gerade häufen sich sehr viele Presseanfragen und gleichzeitig ist die Online-Lehre im Wintersemester in vollem Gange. Zum Glück kenne ich die UAS bereits und kann gut starten. Das Nordend mit seinem urban-ökologischen Lebensstil hat als Umgebung der Uni einerseits eine super Anbindung an den ÖPNV, erfährt aber durch den Alleenring als trennendes Element im Viertel eine sehr hohe Lärmbelastung und Luftverschmutzung.

**Sie treten mit einem Forschungsprogramm an, welches Verkehrsplanung und Logistik für Radverkehr ins Zentrum rückt. Wie gestaltet sich klimafreundlicher Lieferverkehr mit dem Rad?** Ein wesentlicher Bestandteil von Logistikplanungen welche das Rad integrieren, sind Lastenräder. Sie erfreuen sich bereits im Privatgebrauch immer größerer Beliebtheit und können als einfache oder als Elektromotor-gestützte Pedelecs insbesondere am Ende der Logistikkette gewinnbringend im Stadt-raum eingesetzt werden. Lieferanten verteilen in einem sogenannten "Micro Hub", im Grunde einem kleinen Depot, die Ware vom Lieferwagen - oder wie ein Pilotprojekt zeigt, von der Straßenbahn - auf das Lastenrad und damit zum Kunden. Diese Art von Logistik ist emissionsfrei und entlastet dort die Straßen wo es entweder eng zugeht und (bisher) wenig ausgewiesene Halte-zonen für Lieferanten gibt, wie im Nordend und in Innenstadtlagen, oder wo viel Verkehr fließt.

**Klingt vielversprechend! Woran hakt es noch?** So ein paar Herausforderungen gibt es noch. Das Problem der letzten Meile ist, dass es meist nur effizient ist, wenn ein Lastenrad-Anbieter die Ware verschiedener Logistikfirmen zum Kunden bringt. Diesen Prozess müsste man zuallererst organisatorisch und technisch stabilisieren, die Akteure müssten zusammenfinden und sich auf ein Vorgehen einigen. Daneben sind Park- und Ladezonen für e-Lastenräder ein Thema. Und ganz grundsätzlich hängen mit so einem Logistikkonzept auch Herausforderungen der Verkehrsplanung zusammen: Wo sind Lieferströme? Gibt es

Radwege und können diese auch von Lastenrädern mit ihrem größeren Lenk-Radius genutzt werden? Kollidiert das mit „normalem“ Fahrradverkehr? Welche Nachfrage wird erwartet? Das sind so Themen mit denen ich in meiner Forschung zu tun haben werde.

**Stichwort Radwege. Warum polarisiert die Debatte darum so stark?** Das wird in der Tat sehr emotional behandelt. Vielleicht weil jede\*r Verkehrsteilnehmer\*in die eigenen Freiheiten der Fortbewegung durchsetzen möchte. Dadurch können sich Konflikte ergeben. Im besten Fall organisiert eine kluge Verkehrspolitik die Verkehrsteilnehmer so, dass alle gleichberechtigt nebeneinander bestehen können, wodurch die gegenseitige Akzeptanz steigt. Jahrzehntlang wurde die motorisierte Mobilität priorisiert, auch weil die Automobilbranche ja große Bedeutung hat und viele Arbeitsplätze daran hängen. Auf der anderen Seite beurteilen Menschen ihre Lebensqualität wesentlich höher wenn sie in auto-reduzierten Städten wohnen. Auf der Friedberger Landstraße wurde zuletzt den Fahrradfahrer\*innen bereits mehr Platz auf der Straße eingeräumt, auch Corona stützt den Fahrradboom. Mein Ansatz ist, dass es nur zusammen geht. Insbesondere Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen wurden hier lange vergessen.

**Sie konnten bereits viel internationale Erfahrung sammeln. Von welcher Idee oder Projekt sind Sie nachhaltig begeistert?** Der ehemalige Bürgermeister der Stadt Bogotá (Kolumbien), Enrique Peñalosa, ist Vorreiter in Sachen nachhaltiger Verkehrspolitik: Seit den 1970ern wird jeden Sonntag die Straße für den motorisierten Verkehr gesperrt und als öffentlicher Raum zur Verfügung gestellt. Dieser autofreie Sonntag hat natürlich erst mal bedeutenden Symbolcharakter, trotzdem aber zeigt es, wie viel Raum die Straße bietet. Menschen picknicken dort, veranstalten Konzerte oder fahren Fahrrad. Das ist schon ziemlich beeindruckend und auch eine ziemlich schöne Idee!

**Vielen Dank für das Gespräch!** Mehr Infos:

[www.frankfurt-university.de](http://www.frankfurt-university.de) und [www.spd-nordend-ii.de](http://www.spd-nordend-ii.de)