



Foto: Pixsel/Stock

# Nutzung von Lastenrädern und Fahrradanhängern

## Analyse der Hemmnis- und Förderfaktoren zur Nutzung von Lastenrädern und Fahrradanhängern im privaten Bereich

Lastenrad, Fahrradanhänger, Nachhaltigkeit, Mobilität, Nutzungsbedürfnisse, Verkehrswende

Lastenräder und Fahrradanhänger besitzen großes Potenzial, um die Beförderung von Personen und den Transport von Lasten nachhaltiger zu gestalten. Allerdings müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Fahrradanhänger werden oft nachrangig behandelt, sind aber insbesondere für einkommensschwache Gruppen eine attraktive und praktische Alternative. Eine Förderung über Kaufprämien wäre sinnvoll. Diese Studie basiert auf einem großen Stichprobenumfang von  $n = 3.654$  Befragten, wobei  $n = 1.236$  bevölkerungsrepräsentativ per Telefon und  $n=2.418$  als Lastenrad- bzw. Fahrradanhängernutzende online befragt wurden.

Marc Schelewsky, Josephine Steiner, Hannah Eberhardt, Eileen Niehaus, Tom Weber

**L**astenräder und Fahrräder mit Anhängern erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Sie sind flexibel nutzbar, können alltägliche Transport- und Mitnahmebedürfnisse erfüllen und unterstützen zudem ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten. In den letzten Jahren sind die Verkaufszahlen deutlich gestiegen. Der Zweirad-Industrie-Verband ZIV beziffert die Zahl der verkauften Lastenräder im Jahr 2022 mit 212.800 Stück<sup>1</sup>. Zu den verkauften Fahrradanhängern gab

es 2022 erstmals Marktzahlen. Im Jahr 2022 wurden 293.000 Fahrradanhänger verkauft. In Großstädten gehören Lastenräder und Fahrradanhänger inzwischen zum gewohnten Straßenbild.

Doch bisher wurde das tatsächliche Marktpotenzial, Nutzungsanlässe und Einsatzzwecke wissenschaftlich kaum untersucht. Mit dem Forschungsprojekt „Potenzial von Lastenrädern und Fahrradanhängern – Analyse zur Anschaffung und Nutzung im privaten Bereich“ soll diese Lücke

geschlossen werden. Ein weiteres Ziel besteht in der Ableitung von Handlungsansätzen und Fördermaßnahmen, um Nutzungshürden und Zugangshemmnisse abzubauen. Bei dem Projekt handelt es sich um eine Studie im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), welche von den Partnern Nuts One, infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Cargobike.jetzt und Verkehr mit Köpfchen bearbeitet wird. In diesem Beitrag werden erste Teilergebnisse des Projekts vorgestellt.

### Methodisches Vorgehen

Im Zentrum des Vorhabens steht eine empirische Untersuchung mit qualitativen und quantitativen Methoden. Zunächst werden im Folgenden die Ergebnisse der quantitativen Erhebung unter Nutzenden und Nicht-Nutzenden vorgestellt.

Die bevölkerungsrepräsentative Befragung wurde als telefonische Befragung (Dual-Frame-Design im ADM-Standard) durchgeführt. Dabei wurden n = 1.236 vollständige Interviews erhoben, darunter befanden sich n = 95 Interviews mit Nutzenden eines Lastenrads oder Fahrradanhängers.

Die vertiefende Befragung der Nutzenden wurde mit einem Convenience-Sample als nicht-repräsentative Online-Befragung umgesetzt. Durch eine breit angelegte Informationskampagne konnten insgesamt n = 2.418 vollständige Interviews erhoben werden. Für beide Erhebungen wurde ein einheitliches Erhebungsinstrument entwickelt. Die Befragungspersonen wurden über Filtersteuerung zu den relevanten Fragen geleitet. Die Feldphase dauerte vom 1. Juli bis zum 17. August 2022.

### Ergebnisse der Nutzerbefragung

Zwei Drittel der befragten Nutzenden sind zwischen 30 und 49 Jahre alt und wohnen

mit 89% überwiegend in Stadtregionen. 44% der Befragten besitzen einen Fahrradanhänger, 40% ein Lastenrad und 16% beides (vgl. Bild 1). Die Befragungsgruppe ist insgesamt durch ein hohes Haushaltsnettoeinkommen gekennzeichnet. 54% der Lastenradnutzenden und 46% der Nutzenden von Fahrradanhängern verfügen über ein Haushaltsnettoeinkommen von mehr als 4.000 EUR im Monat. Da die Befragung nicht repräsentativ ist, bleibt offen, ob die Struktur der Soziodemografie unter den Befragten ein Rekrutierungsartefakt darstellt oder kennzeichnend für die Gruppe der Lastenrad- und Fahrradanhängernutzenden ist.

Bei den Befragten mit niedrigem Haushaltsnettoeinkommen, die in der Stichprobe allerdings nur schwach vertreten sind, überwiegt der Besitz von Fahrradanhängern mit 48% gegenüber dem Besitz von Lastenrädern mit 34%, 18% besitzen beides. Bei den Befragten mit mittlerem oder höherem Einkommen sind die Anteile gleich ausgeprägt. Etwa jeder dritte befragte Lastenradnutzende hat für den Erwerb des Lastenrads eine Kaufprämie in Anspruch genommen, bei den Personen mit Fahrradanhänger sind es nur 2%. Mit der Höhe des Haushaltseinkommens steigt auch der Anteil an den Personen an, die eine Kaufprämie in Anspruch

genommen haben. Fast ein Viertel der Personen (23%), die eine Kaufprämie erhalten haben, hätte den Kauf ohne diese Unterstützung nicht getätigt. Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass ein erheblicher Teil (77%) der Befragten sich auch ohne Kaufprämie ein Lastenrad hätte leisten können und dies auch getan hätte.

### Geringer Autobesitz

Die befragten Nutzenden zeichnen sich durch einen geringen Autobesitz aus. 39% steht kein Auto im Haushalt zur Verfügung. Etwas mehr als die Hälfte der befragten Personen aus autolosen Haushalten haben in der Vergangenheit ein Auto besessen und wiederum gut die Hälfte davon gibt an, das Auto durch ein Lastenrad oder einen Fahrradanhänger ersetzt zu haben. Daraus ergibt sich eine Substitutionsquote von 12% (vgl. Bild 2). Das heißt, jeder achte befragte Nutzende hat sein Auto durch ein Lastenrad oder Fahrradanhänger ersetzt. Wird zwischen Lastenrädern und Fahrradanhängern differenziert, dann zeigt sich für Fahrradanhänger eine Substitutionsquote von 9%, bei Lastenrädern von 13%.

Für die Kaufentscheidung von Lastenrädern und Fahrradanhängern trugen sowohl werteregeleitete als auch pragmatische Grün-

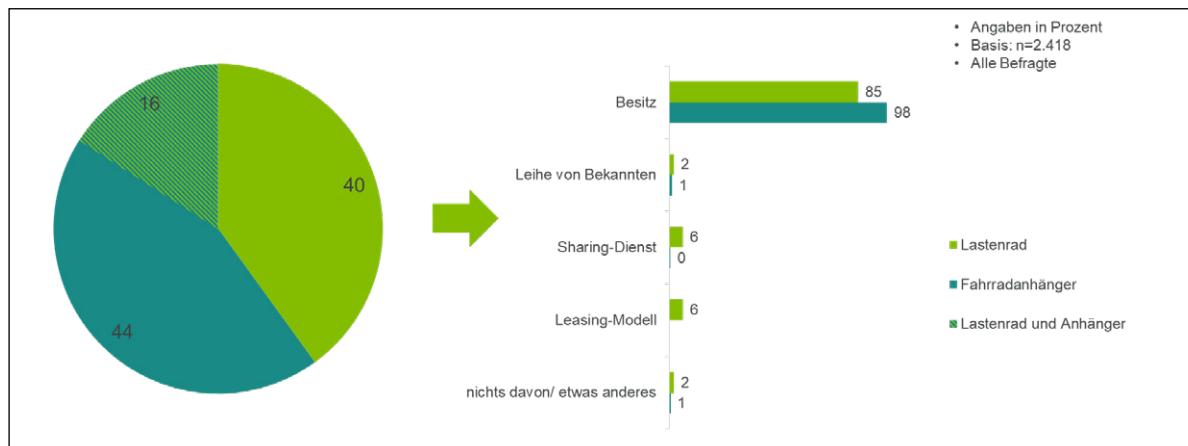


Bild 1: Anteile Lastenrad und Fahrradanhänger sowie Bezugsquelle  
Alle Darstellungen: Autoren

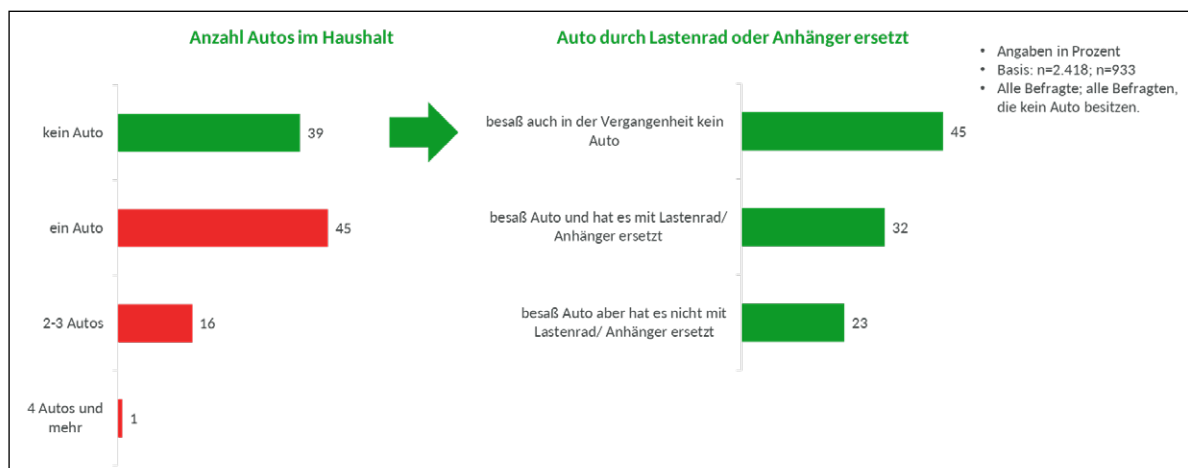
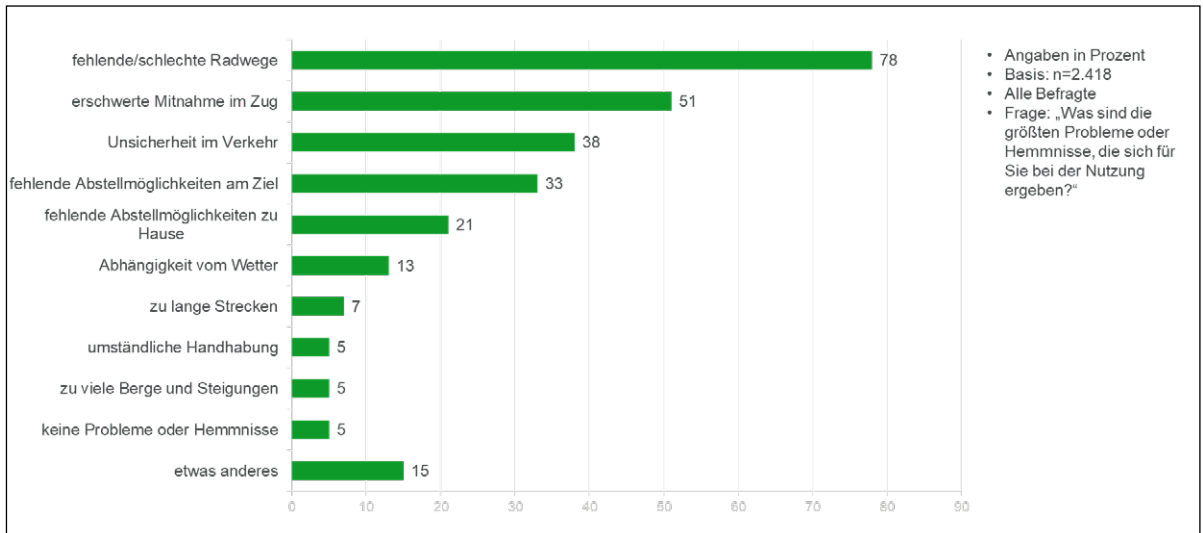


Bild 2: Autoverfügbarkeit und Substitution durch Lastenrad oder Fahrradanhänger

Bild 3: Probleme und Hemmnisse bei Lastenrad- oder Fahrradanhängernutzung



de bei: Umweltschutz, Transport von Lasten und die Mitnahme von Kindern sind die am häufigsten benannten Gründe. Größere Unterschiede zwischen Lastenrädern und Fahrradanhängern bestehen bei den Anschaffungsgründen vor allem bei den wertgeleiteten Gründen. Umweltschutzaspekte stellen beim Kauf von Lastenrädern den wichtigsten Grund dar, drei Viertel der Befragten geben dies an. Bei Fahrradanhängern ist es nur etwa die Hälfte. Die wichtigsten Anschaffungsgründe bei Fahrradanhängern bestehen im Lastentransport (56%) und der Mitnahme von Kindern (52%). Große Unterschiede zeigen sich ebenfalls bei den Eigenschaften „Platzsparsamkeit“, „Flexibilität“ und „Schnelligkeit“, die deutlich häufiger zum Kauf eines Lastenrads geführt haben als zum Kauf eines Fahrradanhängers.

**Verbesserungsbedarf bei der Infrastruktur**

Neben den positiven Eigenschaften wurden auch Probleme und Hemmnisse der Lastenrad- oder Fahrradanhängernutzung erfasst. Diese sind vor allem in einer noch unzureichenden oder fehlenden Infrastruktur zu sehen. „Fehlende oder schlechte Radwege“ werden dabei am häufigsten benannt (78%). Etwa die Hälfte der Befragten benennt die „erschwerter Mitnahme im Zug“ als Nutzungshemmnis, wodurch Ausflüge, Besuche und ähnliche Aktivitäten mit Lastenrad und Fahrradanhänger deutlich eingeschränkt werden. Schließlich werden auch fehlende Abstellmöglichkeiten sowohl zu Hause als auch am Ziel (33 bzw. 21%) als verbesserungsbedürftige Infrastruktur benannt. Die fehlenden oder schlechten Radwege haben Auswirkungen auf die große Unsicherheit im Verkehr, die von 38% der Befragten als dritthäufigstes Problem benannt wurde (vgl.

Bild 3). Die Unsicherheit resultiert einerseits aus der Infrastruktur selbst (Radwege zu schmal, nicht durchgängig, schlechte Oberflächen) und andererseits aus dem häufig fehlenden Abstand zum KFZ-Verkehr, u. a. durch fehlende bauliche Abgrenzungen.

Die Ergebnisse der Nutzenden-Befragung zeigen, dass Lastenräder mit mehr positiven Eigenschaften versehen werden als Fahrradanhänger. Bei Lastenrädern scheint eine stärkere emotional-expressive Bindung zum Gegenstand zu bestehen, die sich bei Fahrradanhänger nicht zeigt. Fahrradanhänger sind Gebrauchsgegenstand, Lastenräder werden zusätzlich als Statussymbol wahrgenommen. Beide Verkehrsmittel sind aber im Alltag mit ähnlichen infrastrukturellen Problemen konfrontiert, die eine Nutzung einschränken, mitunter sogar verhindern können.

**Ergebnisse der Befragung von Nicht-Nutzenden**

Die Befragung der Nutzerinnen und Nutzer von Fahrradanhängern und Lastenrädern wurde durch eine repräsentative Nicht-Nutzenden-Befragung ergänzt. Da dabei auch Nutzende identifiziert wurden, verringert sich die Stichprobe der Nicht-Nutzenden auf n = 1.141. Etwa drei Viertel der Befragten finden die Idee von Lastenrädern oder Fahrradanhängern gut, etwa ein Viertel könnte sich sogar eine Nutzung vorstellen. Unter den jüngeren Befragten zwischen 16 und 29 Jahren überwiegt das Interesse an Lastenrädern (46 gegenüber 36%; 17% sowohl als auch), wobei mit zunehmendem Alter das Interesse auf Fahrradanhänger wechselt. In der Gruppe der 50- bis 64-Jährigen kann sich etwa die Hälfte die Nutzung von Fahrradanhängern vorstellen, aber nur 28% die Nutzung von Lastenrädern (Bild 4). 24% ge-

ben „sowohl als auch“ an. In ländlichen Regionen ist das Interesse ähnlich hoch wie in Stadtregionen, raumstrukturelle Unterschiede finden sich nur gering ausgeprägt. Die positiven Eigenschaften von Lastenrädern und Fahrradanhängern werden in der praktischen Alltagsnutzung gesehen sowie in der Nachhaltigkeit, als Reaktion auf hohe Kraftstoffpreise oder als Alternative zum Auto.

**Großes Interesse auch an Fahrradanhängern**

Bei den Befragten, die sich eine Nutzung vorstellen können, überwiegt das Interesse an Fahrradanhängern mit 39% leicht gegenüber Lastenrädern mit 34%. 22% geben sowohl als auch an. Als Nutzungsvoraussetzung werden infrastrukturelle Argumente benannt, z. B. wenn auf den relevanten Strecken gut Rad gefahren werden könne (88%) oder auch die Abstellmöglichkeiten besser wären (78%). Ebenso wäre der Verzicht oder Ersatz des eigenen Autos ein relevanter Anlass für einen Nutzungsbeginn (78 bzw. 76%). Die relevanten Nutzungsanlässe sind der Transport von Einkäufen, die Nutzung für Ausflüge sowie die Mitnahme von Kindern oder Tieren.

**Kauf und gemeinschaftliche Nutzung**

Rund die Hälfte der Befragten mit Nutzungsinteresse gibt den Kauf als die präferierte Zugangsart an. Mit 35% kann sich noch jeder Dritte eine gemeinschaftliche Nutzung, z. B. in Hausgemeinschaften vorstellen. Die hohen Zustimmungswerte einer gemeinschaftlichen Nutzung liegen vermutlich in den geteilten Anschaffungs- und Wartungskosten bzw. Wartungsarbeiten begründet, die sich auf mehrere Parteien verteilen. Bei der Umsetzung von geteilten Fuhrparks in Hausgemeinschaften könnte

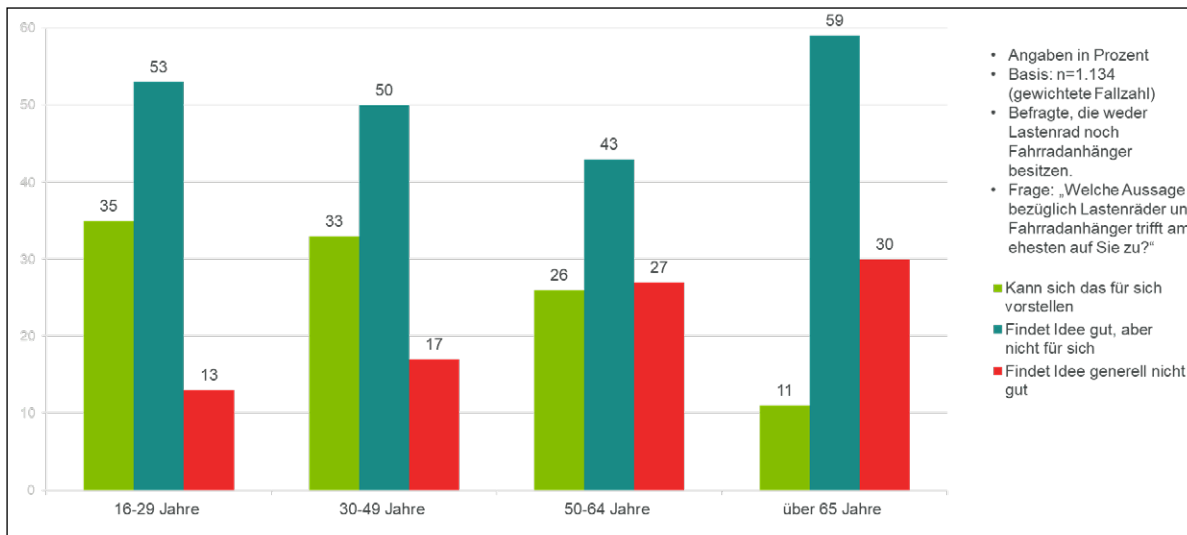


Bild 4: Allgemeines Nutzungsinteresse nach Altersgruppen

dies in Zukunft berücksichtigt werden. Sharing- oder Leasingangebote stoßen in der repräsentativen Erhebung eher auf geringes Interesse, wobei die mittleren Altersgruppen zwischen 30 und 64 Jahren mit rund 15 % sich auch für Sharing-Angebote interessieren. Ein Vergleich der erhobenen Zahlungsbereitschaften mit den am Markt bestehenden Preisen zeigt jedoch eine gewisse Spannung und erklärt den bislang eher überschaubaren Sharing-Markt für Lastenräder. Für Fahrradanhänger existiert kein Sharing-Angebot, was unter anderem auf technische Anforderungen (interoperable Kupplung) zurückzuführen ist. Aber auch für den Kauf eines Lastenrads oder eines Fahrradanhängers geben die Befragten eine Zahlungsbereitschaft unter den marktüblichen Preisen an.

Rund ein Viertel der Befragten gibt an, ihre Mobilitäts- und Transportbedürfnisse, die sie derzeit mit dem Auto erfüllen, durch ein Lastenrad oder einen Fahrradanhänger substituieren könnten. In Stadtregionen ist dieser Anteil mit 27% deutlich höher als in ländlichen Regionen mit 16%. Hier zeigt sich ein großes Potenzial, Lastenräder oder Fahrradanhänger als einen Baustein nachhaltiger Mobilität zu etablieren.

**Zusammenfassung und Ausblick**

Die vorgestellten Ergebnisse zeigen, dass sowohl Lastenräder als auch Fahrradanhänger für die Nutzerinnen und Nutzer vielseitig einsetzbare Verkehrsmittel darstellen und dass sie sich gut in den Alltag integrieren lassen.

Gleichzeitig konnte hier aufgezeigt werden, dass in der Bevölkerung in Deutschland ein hohes Interesse sowie eine hohe Nutzungsabsicht von Lastenrädern und Fahrradanhängern besteht. Sowohl die aktuell schon Nutzenden als auch die potenzi-

ell Nutzenden benennen ähnliche Probleme, die einer umfassenden Nutzung entgegenstehen. Dazu zählt insbesondere die fehlende oder unzureichende Fahrradinfrastruktur, die nicht nur Radwege betrifft, sondern auch Abstellmöglichkeiten oder die Mitnahme im Zug. Entsprechende Verbesserungen im ruhenden und fließenden Verkehr kämen daher nicht nur den aktuellen Nutzenden von Lastenrädern und Fahrradanhängern zugute, sondern dem Radverkehr insgesamt.

Eine wichtige Erkenntnis der Befragungen liegt in der großen Verbreitung von Fahrradanhängern. In der öffentlichen Wahrnehmung und der Förderlandschaft werden sie bisweilen kaum oder gar nicht berücksichtigt. Die Befragungsergebnisse zeigen auf, dass mit Fahrradanhängern andere Zielgruppen erschlossen werden können, insbesondere Haushalte mit eher niedrigem Einkommen. Deshalb wäre eine Unterstützung der Anschaffung von Fahrradanhängern analog zu Kaufprämien bei Lastenrädern ein wichtiger Ansatzpunkt, mehr Menschen zur Nutzung zu motivieren.

Das Verkehrswendepotenzial von Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern in der privaten Nutzung ist hoch. Die Befragung konnte bereits jetzt eine zweistellige Substitutionsquote des Autos bei den aktuell Nutzenden aufzeigen. Dabei wurde nicht betrachtet, ob ein Zweit- oder Drittwagen durch den Kauf eines Lastenrads oder Fahrradanhängers abgeschafft wurde oder der Erwerb eines Lastenrads oder Fahrradanhängers den Kauf eines neuen Autos verhindert hat. Die tatsächliche Substitutionsquote dürfte damit höher liegen.

Eine Förderung von Lastenrädern, aber auch von Fahrradanhängern könnte ein wesentlicher Ansatzpunkt sein, weitere Per-

sonen in eine Nutzung zu überführen und dadurch mehr Transport- und Mitnahmefahrten vom PKW auf den Radverkehr zu verlagern. Dies gilt unabhängig davon, ob sie im ländlichen oder städtischen Raum wohnen.

<sup>1</sup> [www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/ZIV\\_Marktdatenpraesentation\\_2023\\_fuer\\_GJ\\_2022.pdf](http://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/ZIV_Marktdatenpraesentation_2023_fuer_GJ_2022.pdf)

- 

**Marc Schelewsky**  
Senior-Projektleiter, infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Berlin  
[m.schelewsky@infas.de](mailto:m.schelewsky@infas.de)
- 

**Josephine Steiner**  
Senior-Projektleiterin, Nuts One GmbH, Berlin  
[josephine.steiner@nuts.one](mailto:josephine.steiner@nuts.one)
- 

**Hannah Eberhardt**  
Inhaberin, Verkehr mit Köpfchen, Heidelberg  
[h.eberhardt@verkehr-mit-koepfchen.de](mailto:h.eberhardt@verkehr-mit-koepfchen.de)
- 

**Eileen Niehaus**  
Projektleiterin, Cargobike.jetzt GmbH, Berlin  
[eileen.niehaus@cargobike.jetzt](mailto:eileen.niehaus@cargobike.jetzt)
- 

**Tom Weber**  
Mobilitätsforscher, Nuts One GmbH, Berlin  
[tom.weber@nuts.one](mailto:tom.weber@nuts.one)