



Förderprojekt für eine Wissens- und Best Practice Landkarte der Radlogistik

Ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

White Paper zur Radlogistik in deutschen Kommunen

Berlin, Frankfurt: 23.11.2023

Zum Projekt

Das Ziel des Förderprojekts **iKnowRadlogistik** ist die Erstellung einer deutschlandweiten Wissenslandkarte, die allen Beteiligten notwendige Kenntnisse für eine Umsetzung von Radlogistik-Projekten vermittelt, z.B. durch die Bereitstellung von aktuellen Informationen zu wichtigen Akteur:innen, Mikro-Depots, hilfreichen Beispielen aus den Kommunen sowie durch eine Auflistung von Förderprogrammen und weiteren Unterstützungsmöglichkeiten. Zusätzlich werden im Rahmen des Projekts Handlungsempfehlungen für ein Fachpublikum wie auch für Radlogistik-Einsteiger:innen entwickelt.

Ein wesentlicher Baustein ist die Einbindung verschiedener Stakeholder durch eine mehrstufige Kampagne mit aufeinander aufbauenden Fragebögen sowie die Diskussion und Verifizierung der Ergebnisse in gebündelten Workshops. Neben der Kampagne und den Workshops werden eine umfassende Marktrecherche und Tiefeninterviews mit Expert:innen der Branche durchgeführt.

Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert und durch ein Konsortium aus dem Radlogistikverband Deutschland e.V., der House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH sowie der cargobike.jetzt GmbH über zwei Jahre durchgeführt. Ziel des Projekts ist, die Radlogistik großflächig als emissionsfreien und stadtverträglichen Baustein der Logistik auf der letzten Meile zu etablieren, indem Transparenz über die Stakeholder und Projekte geschaffen wird.

Weitere Informationen finden Sie auf der Projektseite: <https://rlvd.bike/iknowradlogistik>

Methodik und Ziel der Kommunenbefragung

Was ist der aktuelle bundesweite Status Quo der Radlogistik? Wie sind die Kenntnisstände und Verantwortlichkeiten zur Radlogistik in den Kommunen und welche Projekte liegen bereits vor? Und welche Informationen wünschen sich die kommunalen Vertreter:innen, um das Thema mehr in der Fläche zu integrieren?

Diesen und weiteren Kernfragen ging das Konsortium des Förderprojekts iKnowRadlogistik in ihrer Kommunenbefragung nach. Auf verschiedenen Kanälen wandten sich die Projektdurchführenden seit Ende April bis Juli 2023 bundesweit an Kommunen, um vorliegende Wissensstände und Projekte der Radlogistik zu ermitteln. Die Ansprache der Kommunen erfolgte sowohl direkt per E-Mail als auch über die Arbeitsgruppen Fahrradfreundlicher Kommunen, den Newsletter des Deutschen Städte- und Gemeindebundes sowie über weitere Wege. Allein durch die persönliche Ansprache wurden über 450 Kommunen angeschrieben. Zudem wurden wiederkehrende Reminder via E-Mail und Social Media versendet und neue Kontakte durch Veranstaltungen und tiefere Recherche ermittelt.

Die ca. 15-minütige formulargestützte Online-Befragung lief über die Innovationsplattform Innoversum des Konsortialpartners House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH. Aus Datenschutzgründen musste eine einmalige Anmeldung auf dem Innoversum vorgenommen werden. Das Innoversum wird auch für die weiteren Befragungen des Projekts verwendet und dient zudem als Plattform der Projektergebnisse.

rlyd.bike/iknowradlogistik | kontakt@iknowradlogistik.bike



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

White Paper zur Kommunenbefragung November 2023

Ergebnisse

Nachfolgend werden die Ergebnisse der einzelnen Themenbereiche zusammengefasst:

- die generellen Daten zur Kommuntenteilnahme,
- die Verantwortlichkeiten und Wissensstände in den Kommunen,
- vorliegende Planungswerke sowie die Verankerung der Radlogistik in diesen und
- vorliegende und geplante Radlogistikprojekte sowie Gründe für eine noch ausstehende Umsetzung.

Teilnahme der Kommunen

Zum Stand November haben 64 Kommunen den Fragebogen komplett ausgefüllt. Damit wurde zwar lediglich eine kleine Menge der bundesweit 1.100 Kommunen erreicht, allerdings liegt die Rücklaufquote im erfolgreichen Bereich von 14 % bei den persönlich angeschriebenen Kommunen. Bei den teilgenommenen Kommunen liegt eine gute Verteilung der verschiedenen Größen je nach Einwohner:innengrößen vor.

	Anzahl der Einwohner:innen					METRO-POLE	Σ
	5.001 BIS ≤ 25.000	25.001 BIS ≤ 50.000	50.001 BIS ≤ 100.000	100.001 BIS ≤ 250.000	> 250.000		
Anzahl	20	10	10	7	14	3	64

Tabelle 1: Anzahl der teilgenommenen Kommunen nach Anzahl der Einwohner:innen

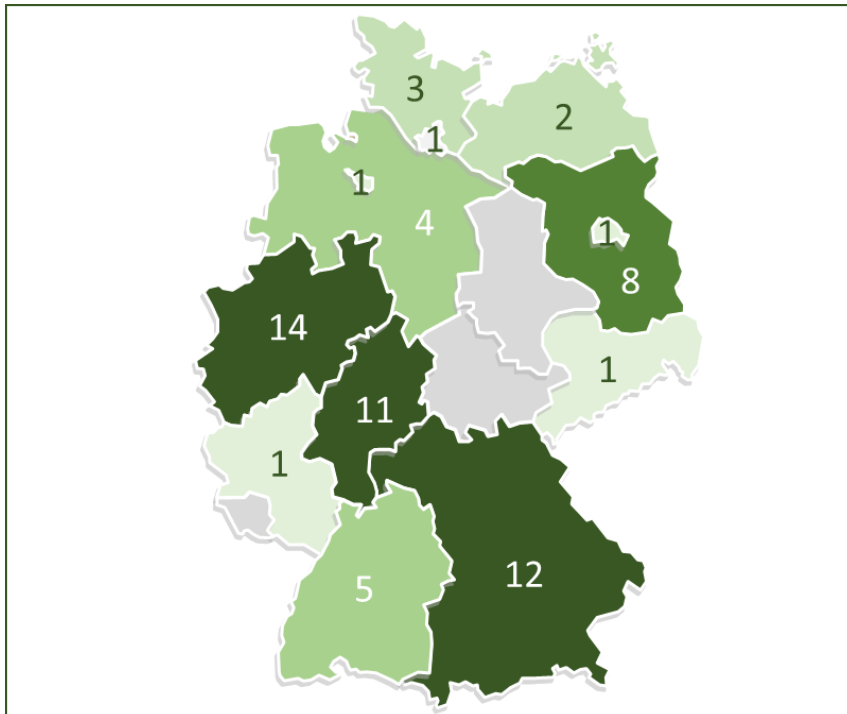


Abbildung 1 Verteilung der teilgenommenen Kommunen nach Bundesländern

rlvd.bike/iknowradlogistik | kontakt@iknowradlogistik.bike



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

White Paper zur Kommunenbefragung November 2023

- Die Antworten stammen überwiegend aus NRW, Hessen und Bayern.
- Der Großteil der beantworteten Fragebögen stammt aus dem Bereich der Größe 5.001 bis 25.000 Einwohner:innen.
- Die Bundesländer Saarland, Thüringen und Sachsen-Anhalt sind bislang nicht vertreten.
- Die Ergebnisse sind nicht repräsentativ aber können dennoch ein gutes Meinungsbild der befragten Kommunen zum aktuellen Status Quo der Radlogistik in Kommunen wiedergeben.

Verantwortlichkeiten und Wissenstände zur Radlogistik in Kommunen

Es wurde zunächst abgefragt, ob ein:e Wirtschaftsverkehrsbeauftragte:r (WV-B) vorliegt und in welcher Abteilung die Radlogistik bislang angesiedelt wurde. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, liegen in den meisten Kommunen keine Beauftragten für den Wirtschaftsverkehr vor.

	Anzahl der Einwohner:innen					METRO- POLE	Σ
	5.001 BIS ≤ 25.000	25.001 BIS ≤ 50.000	50.001 BIS ≤ 100.000	100.001 BIS ≤ 250.000	> 250.000		
Anzahl	20	10	10	7	14	3	64
WV-B liegt vor	3	0	0	1	4	3	11
in %	15	0	0	14	28	100	17

Tabelle 2: Vorkommen WV-B je Kommunengröße

- Nur 17 % der teilgenommenen Kommunen haben eine:n Beauftragte:n für den Wirtschaftsverkehr in ihrer Kommune. Ein detaillierter Blick auf die jeweiligen Zahlen und Prozentsätze verdeutlicht, dass bei den drei teilgenommenen Metropolen (Anzahl der Einwohner:innen > 1 Million) mit 100 % der größte Teil der angegebenen Beauftragten für den Wirtschaftsverkehr vorliegt. Es folgen mit einem Anteil von 28 % die Kommunen im Bereich von > 250.000 Einwohner:innen und der Bereich 5.000 bis ≤ 25.000 Einwohner:innen mit 15 %. Eine Annahme, dass nur in größeren Kommunen Beauftragte für den Wirtschaftsverkehr vorliegen, kann somit nicht getroffen werden.
- Annähernd die Hälfte der teilnehmenden Kommunen gaben an, dass die Zuständigkeit für Radlogistik im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung angesiedelt ist, gefolgt von der Radverkehrsplanung und Stadtplanung (Mehrfachnennung war möglich). 29 der befragten Kommunen gaben nur einen Bereich an.
- In 18 Kommunen wurde die Radlogistik zwei Bereichen zugeordnet.
- In 10 der 64 teilgenommenen Kommunen liegt zum jetzigen Zeitpunkt keine Zuständigkeit der Radlogistik vor. Diese Kommunen weisen auch kein:e Beauftragte:n für den Wirtschaftsverkehr vor.

rlvd.bike/iknowradlogistik | kontakt@iknowradlogistik.bike



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

White Paper zur Kommunenbefragung November 2023

Der Fragebogen erbat auch eine **Einschätzung über den Wissensstand über die Radlogistik** in den jeweiligen Kommunen.

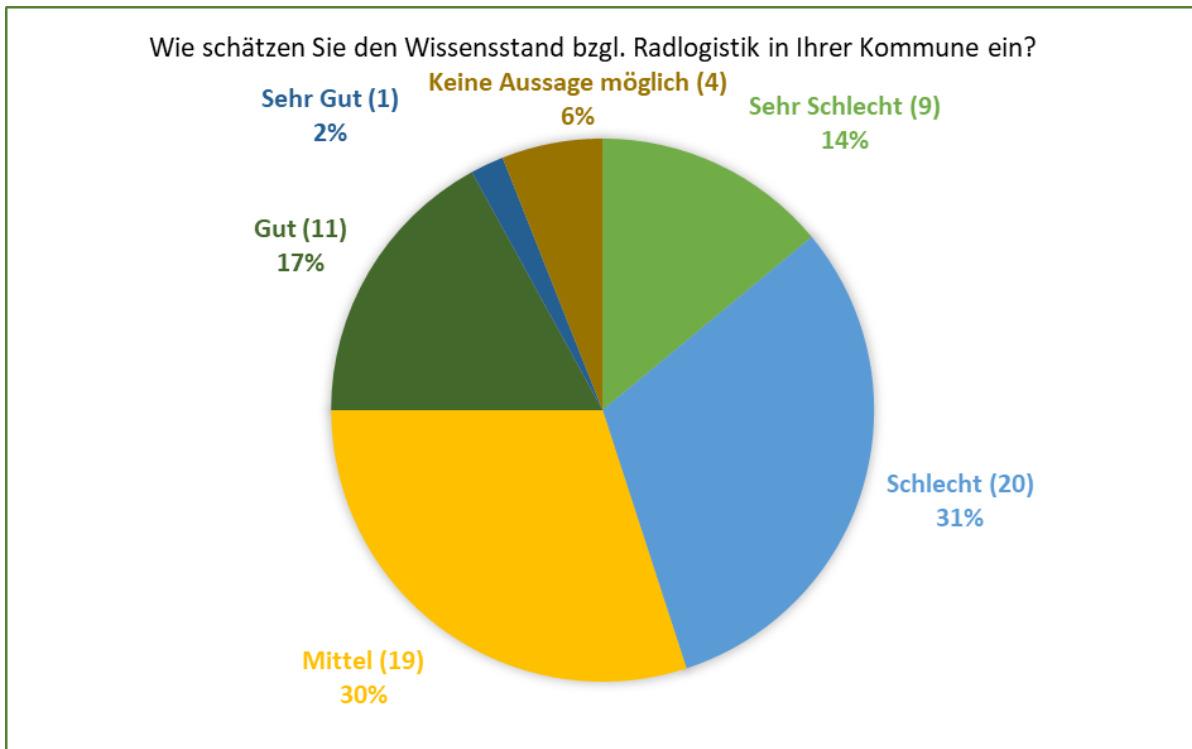


Abbildung 2: Wissensstände zur Radlogistik in den Kommunen

- 45 % der befragten Kommunen geben einen schlechten bis sehr schlechten Wissensstand zur Radlogistik an.
- Weniger als ein Fünftel der befragten Kommunen können ihren Wissensstand als gut oder sehr gut bezeichnen.

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht den **Einfluss einer/eines Wirtschaftsverkehrsbeauftragten auf die Beurteilung der Wissensstände zur Radlogistik** seitens der Kommune.

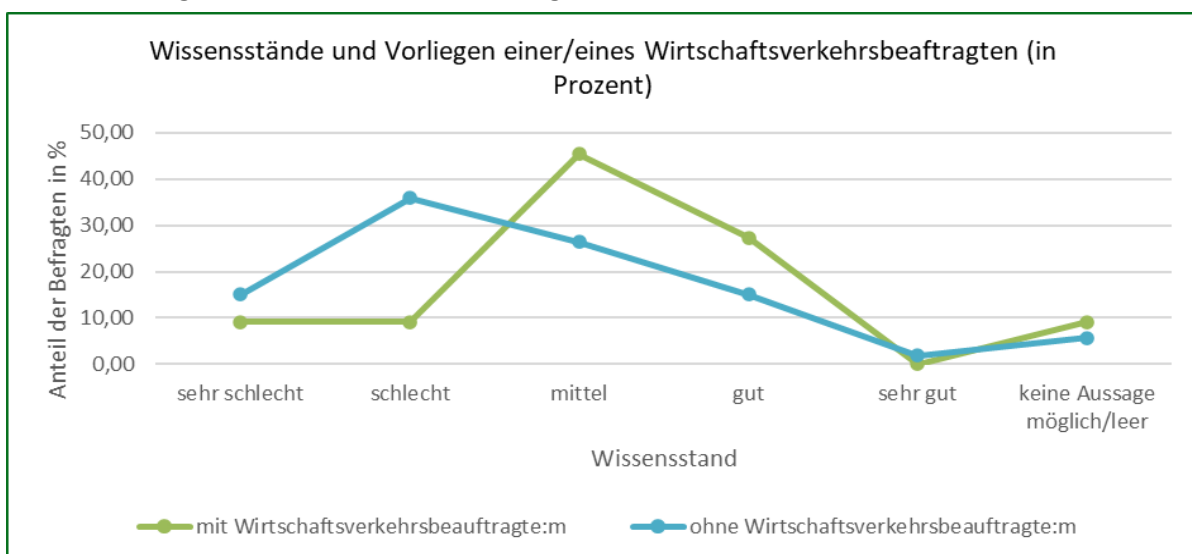


Abbildung 3: Verhältnis zwischen dem Vorliegen eines B-WV und den Wissensständen zur Radlogistik

rldv.bike/iknowradlogistik | kontakt@iknowradlogistik.bike



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

White Paper zur Kommunenbefragung November 2023

- Es wird deutlich, dass sich das Vorliegen einer/eines Wirtschaftsverkehrsbeauftragten positiv auf die Kenntnisstände zur Radlogistik auswirken kann. Ferner bildet die Grafik ab, dass trotz des Vorliegens einer/eines Wirtschaftsverkehrsbeauftragten im Schnitt nur mittlere Kenntnisstände angegeben wurden.

Planungswerke und Verankerung der Radlogistik

Bei der Abfrage vorliegender Planungswerke, welche für die strategische Umsetzung von Radlogistik relevant sind, sowie der Verankerung der Radlogistik in diesen, wurde erneut eine Mehrfachnennung zugelassen. Der Blick auf die Ergebnisse zeigt, dass nur zwei der befragten Kommunen keines der aufgeführten Planungswerke vorzuliegen haben. Die meisten Nennungen erfolgten bei der Angabe Masterplan Klimaschutz, gefolgt vom integrierten Stadtentwicklungskonzept und der Lärmaktionsplanung. Es war bei beiden Fragen eine Mehrfachnennung möglich.

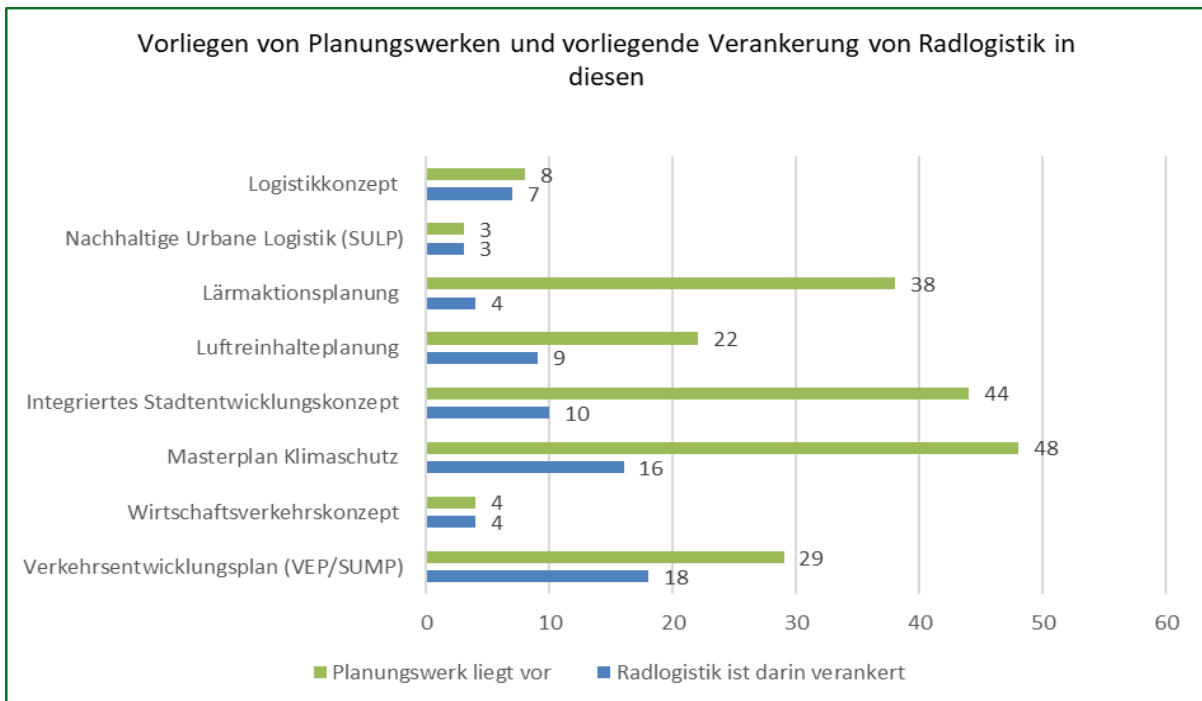


Abbildung 4: vorliegende Planungswerke und darin verankerte Radlogistik

Die Grafik zeigt, dass die Radlogistik mehrheitlich beim Verkehrsentwicklungsplan (VEP/SUMP), gefolgt vom Masterplan Klimaschutz angesiedelt ist.

- 7 von 8 Kommunen gaben zudem an, dass diese Teil ihres Logistikkonzepts ist.
- Beim Vorliegen eines Wirtschaftsverkehrsverkehrskonzepts oder eines Plans für Nachhaltige Urbane Logistik (SULP) ist die Radlogistik zu 100 % verankert.
- Bei 34 der befragten Kommunen ist die Radlogistik in keinem der Planungswerke verankert.
- 9 Kommunen gaben an, die Radlogistik in einem Planungswerk verankert zu haben.
- Weitere 20 Kommunen gaben einen Wert zwischen 2 und 4 Planungswerken an.

rlvd.bike/iknowradlogistik | kontakt@iknowradlogistik.bike



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

White Paper zur Kommunenbefragung November 2023

- Eine Kommune gab 7 vorliegende Planungswerke an, in denen die Radlogistik verankert ist.

Es wird deutlich, dass Radlogistik als Teil des Wirtschaftsverkehrs, auch in diesen Planwerken verankert wird. Daraus kann geschlossen werden, dass mit dem Erstellen eines Wirtschaftsverkehrskonzepts, eines Plans für Nachhaltige Urbane Logistik (SULP) oder eines Logistikkonzepts auch die umfassendere Verankerung von Radlogistik in den Kommunen zusammen hängt.

Insgesamt zeigt das Ergebnis dieses Themenblocks deutlich, dass Kommunen bereits eine gute Anzahl von Planungswerken nutzen, die Radlogistik jedoch noch nicht weitreichend verankert ist. Dies deckt sich auch mit den folgenden Erkenntnissen.

Radlogistikprojekte in den Kommunen

Ein weiterer Teil der Befragung widmete sich dem Thema von **bereits abgeschlossenen, aktuellen oder sich in Planung befindlichen Projekten**. Im Detail wurde abgefragt, ob Radlogistik-Projekte vorliegen, in welchem Bereich diese angesiedelt waren oder sind und welche Gründe bestehen, wieso es noch kein Projekt gab oder gibt.

Über ein Drittel der Kommunen gaben ein in Planung oder bereits stattfindendes Radlogistikprojekt an. Davon nannten fünf Kommunen mehrere Projekte. Bei einigen Kommunen wurde zwar ein Projekt vermerkt, jedoch ohne Details. Geplant ist, die fehlenden Informationen im Laufe des Projekts noch zu vervollständigen.

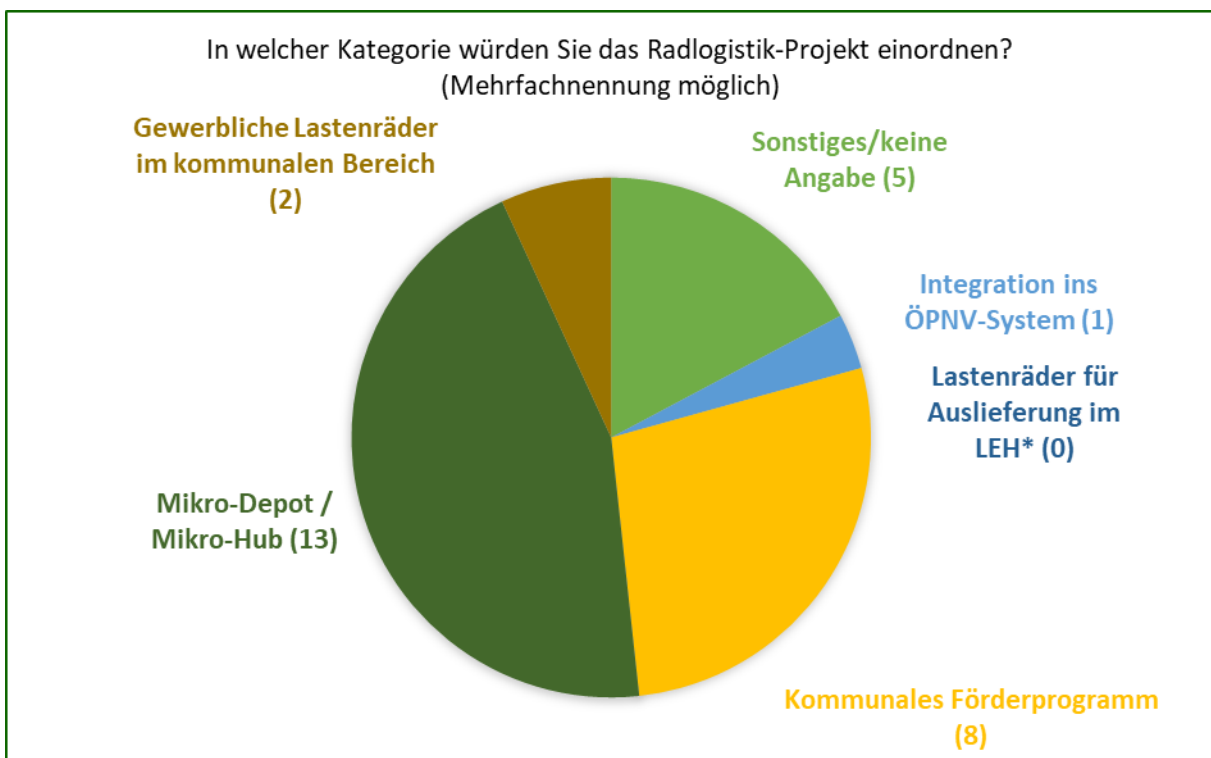


Abbildung 5: Kategorisierung der Radlogistik-Projekte

rlvd.bike/iknowradlogistik | kontakt@iknowradlogistik.bike



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

White Paper zur Kommunenbefragung November 2023

Die **Nachfrage nach fehlenden Projekten** verdeutlichte relevante Gründe, welche auch für die Handlungsempfehlungen des Förderprojekts verwendet werden. Die Verteilungen können der nachfolgenden Grafik entnommen werden.

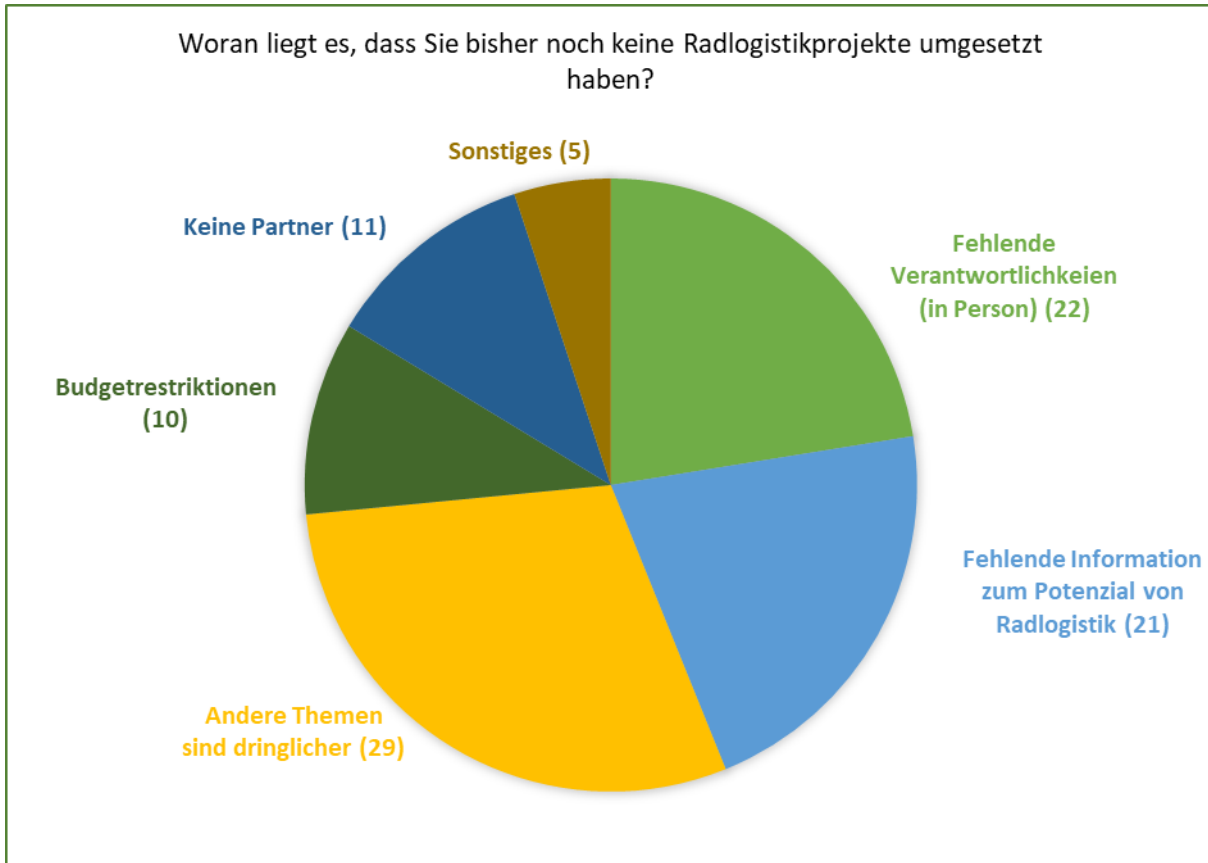


Abbildung 6: Problemfaktoren bezüglich der Umsetzung von Radlogistikprojekten

- Als Gründe für bisher noch nicht umgesetzte Projekte wurde am häufigsten genannt, dass andere Themen dringender seien, gefolgt von fehlenden Verantwortlichen und mangelnden Informationen. Besonders der Aspekt der fehlenden Verantwortlichkeiten deckt sich mit Aussagen aus Gesprächen mit kommunalen Vertreter:innen.

rlvd.bike/iknowradlogistik | kontakt@iknowradlogistik.bike



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

White Paper zur Kommunenbefragung November 2023

Bei der Abfrage, in welchen Themenfeldern mehr Informationen zur Radlogistik benötigt werden, war erneut eine Mehrfachnennung möglich.

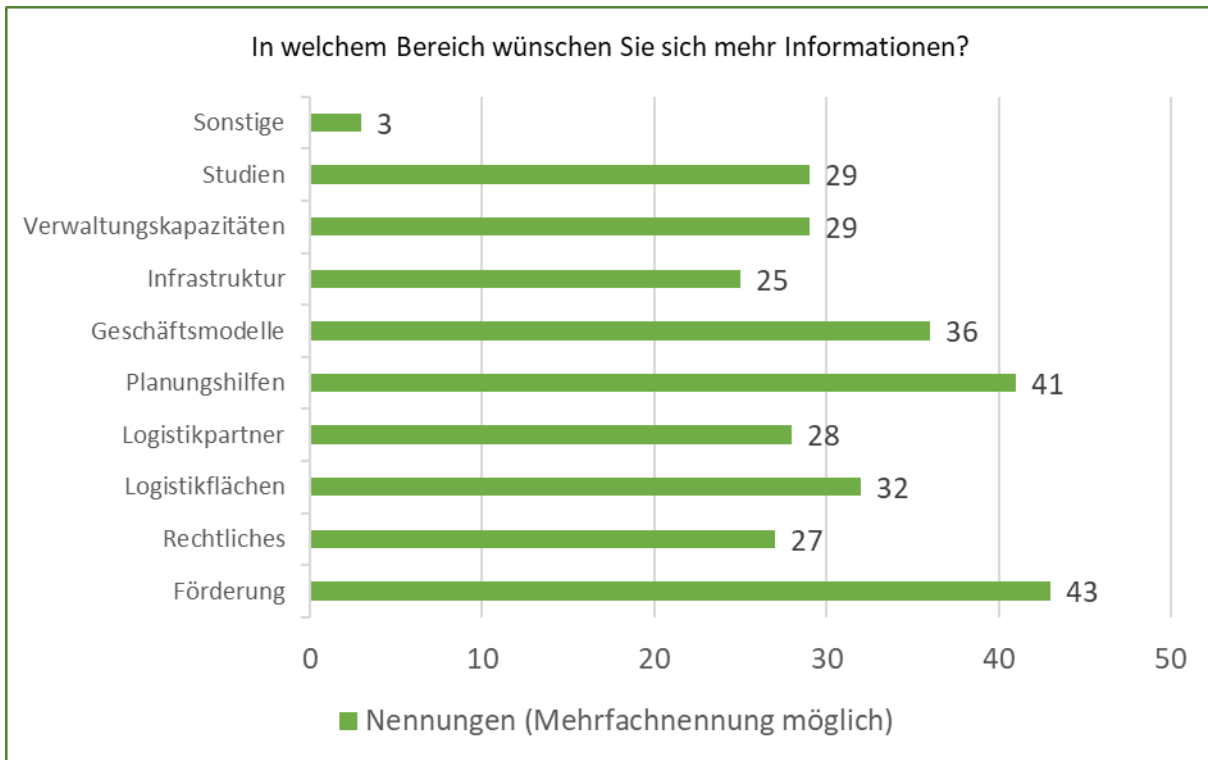


Abbildung 7: Informationsbedarfe zu Themenfeldern der Radlogistik

- Ein Großteil der befragten Personen gab mittels Mehrfachnennung an, Informationen in verschiedenen Bereichen zu benötigen. Die Antwortmöglichkeiten Förderung und Planungshilfen wurden am meisten ausgewählt. Zudem werden weitere Informationen über Geschäftsmodelle und Logistikflächen gewünscht. Insgesamt gaben die wenigsten Kommunen nur in einem Bereich einen Wissenswunsch an.
- Es zeigt sich, dass nachhaltige Logistik- und Wirtschaftsverkehrsplanung mit Radlogistik als Baustein bisher überwiegend eine geringe Priorität in Kommunen hat.
- Obwohl Budgetrestriktionen nur von 10 Kommunen als (ein) Grund für die fehlende Umsetzung eines Radlogistik-Projektes angegeben wurden, nannten ein Großteil der Kommunen Informationsbedarf im Bereich der Fördermöglichkeiten (siehe Abbildung 6).
- Zusätzliche Informationen gibt der Bereich *Sonstiges* aus, in dem die Befragten noch einen Freitext eingeben konnten. Viele Kommunen wünschen sich Good-Practice Beispiele und mehr Wissen zur Umsetzung und Machbarkeit von Radlogistikprojekten. Einige formulierten das Bedürfnis nach einer Bedarfs- und Potentialanalyse, um herauszufinden, ob Radlogistik überhaupt ein relevantes Thema für die Kommune sein könnte. Die Problematik der fehlenden personellen Kapazitäten wurden auch in diesem Bereich erneut von vielen Kommunen aufgenommen.

rlvd.bike/iknowradlogistik | kontakt@iknowradlogistik.bike



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Radlogistik in die Breite? Da geht noch was!

Bei der Auswertung und Interpretation der Ergebnisse ist es wichtig zu bedenken, dass vermutlich viele Kommunen teilgenommen haben, die bereits auf Grund des Netzwerks der fahrradfreundlichen Kommunen offen gegenüber stadtverträglicheren Transportmöglichkeiten sind. Eine Ausweitung des erzeugten Stimmungsbilds auf sämtliche deutsche Kommunen ist somit zu vermeiden.

Insgesamt macht der Blick auf die Ergebnisse der Kommunenbefragung klar: da geht noch mehr! Weder die Radlogistik als solche noch ihr Potential werden bislang ausreichend in der Breite von Kommunen wahrgenommen.

- In den Kommunen sind bisher andere Themen dringlicher und es fehlen sowohl die personellen Mittel als auch das Wissen über diesen Teilbereich der urbanen Logistik.
- Besonders Kommunen, die keine eigene Stelle für den Wirtschaftsverkehr besetzt haben, haben bislang keine Radlogistik in der Kommune verankert und weisen überwiegend einen schlechten bis sehr schlechten Wissensstand zur Radlogistik vor.

Trotzdem gaben immerhin über ein Drittel der befragten Kommunen vorliegende oder sich in Planung befindliche Projekt an.

Die gute Rücklaufquote von 14 % zeigt auch: Radlogistik ist in einigen Kommunen durchaus ein Thema aber verschiedene Gründe behindern aktuell noch eine umfassendere Umsetzung:

- Personelle Kapazitäten,
- Andere Themen sind wichtiger,
- Potential der Radlogistik ist bislang kaum erkannt.

Die Betrachtung der angegebenen sonstigen Gründe ermittelte grundlegende Fragen einiger Kommunen:

- Wie und mit wem kann ein temporäres oder dauerhaftes Radlogistikprojekt umgesetzt werden?
- Ist meine Kommune dafür geeignet?
- Gibt es ausreichenden Bedarf und auch Potential?

Dies sind Fragen, welche Mithilfe der Wissenslandkarte und den darin aufgeführten Informationen und Kontakten beantwortet werden sollen. Somit sollen Kommunen eine erleichterte Implementierung von Radlogistik in ihren Kommunen ermöglicht werden und Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie sie für die Ansiedelung von Akteur:innen der Radlogistik attraktiver werden können.

Fazit und Handlungserfordernisse

Radlogistik kann ein wesentlicher Baustein zur Reduktion von CO2-Emissionen, Luftschadstoffen und 2. Reihe Parken sein. Sie ersetzt konventionelle Vans und PKWs durch kleinere, leichtere und langsamere Fahrzeuge, die durch ihre an sensible Innenstadtbereiche angepasste Gefäßgröße für verbesserte Sichtbeziehungen sorgen und mehr Platz in engen Städten schaffen. Die Verkehrssicherheit wird somit

White Paper zur Kommunenbefragung November 2023

erhöht und das Leitbild der menschenzentrierten Städte vorangebracht. Zur Förderung von nachhaltiger Logistik und Radlogistik in Kommunen braucht es deswegen:

- Übersichtliche Darstellung von Förderinstrumenten für Radlogistikprojekte für Kommunen
- Informationsmaterial zur Förderinstrumenten von Kommunen für die Wirtschaft vor Ort zur Nutzung und Etablierung von Radlogistik wie z.B. Anschaffungsprämien u.ä..
- Erarbeitung und Verbreitung einer strukturierten Good-Practice Darstellung von Radlogistikprojekten in Kommunen.
- Kollektion an Informationsmaterial und Planungsleitfäden zur Radlogistik um Planer:innen aus verschiedenen Fachdisziplinen einen Einstieg in das Themenfeld zu bieten. Hier ist auch die Einrichtung eines Weiterbildungsangebots „Kommunale:r Logistikplaner:in“ interessant.
- Darstellung und Kommunikation der verkehrlichen, städtebaulichen und ökologischen Potentiale der Radlogistik gegenüber Kommunen und weiteren Stakeholdern.
- Eine Schärfung des kommunalen Bewusstseins, dass Wirtschaftsverkehr und Logistik essenziell für nachhaltigen Verkehr sind und deutlich höhere Planungsprioritäten erhalten müssen. Der Wirtschaftsverkehr inkl. Logistik stellt ca. 30% der Verkehrsleistung in der Stadt.

rlyd.bike/iknowradlogistik | kontakt@iknowradlogistik.bike



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

RADLOGISTIK IN KOMMUNEN

NOVEMBER 2023

WHITE PAPER

Autor:innen:

Radlogistikverband Deutschland e.V.

Luise Braun

Dr-Ing. Tom Assmann

House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH

Dr. Franziska Wouters

Herausgeber:innen

Konsortium des Projekts iKnowRadlogistik:

Radlogistikverband Deutschland e.V.

House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH

cargobike.jetzt GmbH

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

rlvd.bike/iknowradlogistik | kontakt@iknowradlogistik.bike



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages