

Kommunale Wegbereiter: Kommunen als Enabler der Radlogistik.

WHITE PAPER I ZUR STAKEHODERBEFRAGUNG DES BMDV-
FÖRDERPROJEKTS IKNOWRADLOGISTIK

LUISE BRAUN | DR. TOM ASSMANN | DR. FRANZISKA WOUTERS

BERLIN, FRANKFURT: 09. JULI 2024



ein Konsortium aus:



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes

White Paper zur Stakeholderbefragung

Teil 1, Kommunale Wegbereiter: Zielstellung

Zielstellung des White Papers

Klimaschutz und die Reduktion von CO₂-Emissionen sind eine der großen Herausforderungen für Kommunen und kommunale Planung. Insbesondere im urbanen Bereich liegen durch den Güterverkehr hohe CO₂-Belastungen, Flächenkonflikte und Lärmbelastungen vor. Hier tritt die Radlogistik als ein funktionierendes Beispiel hervor: Sie hat sich als umweltfreundliche und effiziente Alternative erwiesen und bereits in vielen Pilotprojekten ihr Potenzial für Emissionsreduktion und Verbesserung des Stadtverkehrs erfolgreich unter Beweis gestellt. Sie erlebt aktuell in vielen Kommunen im Bundesgebiet eine Renaissance als innovatives Lösungskonzept für innerstädtische Verkehrsprobleme. Sie ist eine Chance, die Verkehrs- und Logistikwende aktiv voranzubringen und somit die Lebensqualität in urbanen Bereichen zu verbessern. Die Radlogistik ist in einigen Marktbereichen bereits fest etabliert und zeigt dort, dass sie modernen Lieferverkehr bewältigen kann. Sie hat aber noch viel Potential zum Wachsen.

Die kommunalen Verwaltungen spielen eine zentrale Rolle bei der Umsetzung nachhaltiger Verkehrskonzepte. Zu ihren Aufgaben zählt u.a. die verkehrliche Erschließung und auch Erneuerung von Verkehrswegen oder auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Insbesondere nachhaltige Mobilitäts- und Logistikkonzepte haben Attraktivitätssteigerungen und verbesserte Lebensqualitäten in den urbanen Bereichen zur Folge¹. Der Wirkungsbereich von einer erhöhten Berücksichtigung von Lastenfahrrädern und -anhängern in kommunalen Ausschreibungen und der öffentlichen Beschaffung, von besseren Förderungen für Fahrzeuge, Infrastruktur und Personal und mehr kommunaler Logistikplanung kann immens sein². Insgesamt sind Städte und Gemeinden entscheidend dafür verantwortlich, wie der Verkehr gestaltet wird und wie nachhaltige Lösungen umgesetzt werden können.

Welche Rolle Kommunen bei der Skalierung von Radlogistik bislang spielen und wie die Radlogistik zum jetzigen Zeitpunkt innerhalb dieser etabliert ist, soll dieses White Paper einschätzen. Es bezieht sich dabei auf das 2023 seitens des Projekts iKnowRadlogistik veröffentlichte White Paper *Radlogistik in Kommunen* sowie die im Herbst 2023 durchgeführte *Stakeholderbefragung zur Radlogistik in Kommunen* (2024). Es wird ein Blick auf die Ergebnisse geworfen, weitere Erkenntnisse der Projektarbeit eingebettet und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

¹ Umweltbundesamt 2022: Kommunale Verkehrsplanung, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/verkehrsplanung/kommunale-verkehrsplanung#integrierte-verkehrsentwicklungsplanung-kommunen-stellen-weichen>

² Radlogistik Verband Deutschland e.V. 2022: Wieviel RADLOGISTIK braucht Klimaschutz? Kurzstudie zum Klimaschutzpotential der Radlogistik

White Paper zur Stakeholderbefragung

Teil 1, Kommunale Wegbereiter: Zusammenfassung

Zusammenfassung

Dieses Whitepaper stellt den Wissensstand von Kommunen zum Themenfeld Radlogistik dar. Die Ermittlung erfolgte über zwei Online-Befragungen, bei denen zum ersten kommunale Entscheider:innen den Wissensstand für Ihre Kommune bewertet haben (*White Paper zur Radlogistik in deutschen Kommunen*) und zum zweiten durch Branchenvertreter:innen mit Kontakt zu Kommune[(n), die in Fremdeinschätzung den Wissensstand der Kommunen bewertet haben.

In der Betrachtung der Ergebnisse der Radlogistikakteur:innen zeigt sich grundlegend, dass der Wissensstand auf kommunaler Ebene als überwiegend mangelhaft oder schlecht eingestuft wird. Dies deckt sich mit der Selbsteinschätzung aus den Städten und Gemeinden und zeigt damit deutlich auf, dass hier ein starker Nachholbedarf besteht. Dieser wird seitens der Radlogistik besonders in der praktischen Umsetzung und dem Lernen an dieser gesehen.

Interessant ist, dass die Bewertungen der fehlenden Wissens- und Informationsbereiche jedoch unterschiedlich ausfallen. Seitens der Radlogistik wird ein Bedarf zum Kompetenzaufbau besonders in den Bereichen der Infrastruktur, der Geschäftsmodelle und der Logistikflächen/ Mikro-Hubs abgebildet. Eine höhere Kompetenz als in der Selbsteinschätzung wird den Kommunen jedoch in den Kategorien des Rechts und der Förderung zugesprochen.

Kommunen sind der Gestalter des Verkehrs vor Ort. Sie haben die entscheidende Hoheit nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs zu planen und zu steuern. Die Gestaltung moderner urbaner Logistik benötigt die Kooperation zwischen Kommune und Wirtschaft, besonders in neuen Feldern für Kommunen wie Logistikflächen oder Geschäftsmodellen für diese wie für die urbane Logistik allgemein. Dafür ist es erforderlich, dass Kommunen für die neuen Aufgaben Kompetenzen und Kapazitäten aufbauen und ein gemeinsamer und gegenseitiger Lernprozess zwischen Logistik und Kommunen weitergeführt und stärker verankert wird.

White Paper zur Stakeholderbefragung

Teil 1, Kommunale Wegbereiter: Ergebnisse

Erhebungsdesign

Die Befragung der Branchenvertreter:innen fand in zwei Teilen statt. Es soll nachfolgend ein Blick auf die wichtigsten Informationen der Befragung zur Radlogistik in Kommunen geworfen werden. Die Ergebnisse des zweiten Befragungsteils werden im White Paper: *Treiber der Radlogistik: Geschäftsfelder, Situation und Perspektiven* untersucht.

Stakeholderbefragung zur Radlogistik in Kommunen

- Zielgruppe: bundesweite Akteur:innen des Ökosystems der Radlogistik, u.a. aus den Bereichen Kurier und Radlogistikunternehmen, Dienstleistungssektor, Fahrzeug- und Komponentenherstellung
- Zeitraum der Befragung: Juli bis November 2023
- Format: anonyme Online-Umfrage mittels Microsoft Forms, Verwendung offener und geschlossener Fragen
- Erhebungsbereiche: Ermittlung Kooperation Radlogistik und Kommunen: Austausch, Wissensstände, Informationsbedarfe
- Akquise: zufällige Auswahl der Teilnehmenden durch verschiedene Veranstaltungen, Mailverteiler, LinkedIn, Telegram (Kurier:innengruppe) und über direkte Ansprache
- Antworten: n = 40

Ergebnisse

Bei der im November 2023 abgeschlossenen anonymen Befragung, welche sich an die Kommunen im Bundesgebiet zu verschiedenen Fragestellungen zur Radlogistik richtete, nahmen 64 Städte und Gemeinden aus 12 Bundesländern teil. Bei dieser Befragung wurden keine Praxisvertreter:innen befragt. Diese wurden jedoch in der darauffolgenden Stakeholderbefragung adressiert und es soll nachfolgend ein Blick auf die Ergebnisse geworfen werden.

Die Kommunen und insbesondere die Städte haben durch ihre Rolle in der Infrastrukturplanung oder als Mittler zwischen verschiedenen Akteur:innen einen besonderen Einfluss auf die Implementierung von Radlogistik. In der Kommunenbefragung wurde jedoch festgestellt, dass die Informationslage bei vielen der befragten Städte und Gemeinden ausbaufähig ist. In der Kommunenbefragung wurde ferner ermittelt, ob bereits radlogistikbezogene Projekte vorliegen, was Gründe für bislang fehlende Projekte sind und welche Informationsbedarfe zur Radlogistik vorliegen. Insgesamt konnten in der Befragung große Wissenslücken identifiziert werden.

Interessant ist es nun, wie seitens der Unternehmen und Institutionen der Radlogistik der Austausch mit den Kommunen, sowie die Einschätzung ihrer Wissensstände bewertet wird. Die *Befragung zur Radlogistik in Kommunen* fand zusammen mit weiteren Themenfeldern in der Stakeholderbefragung statt. Die übrigen abgefragten Felder werden im White Paper: *Treiber der Radlogistik: Geschäftsfelder, Situation und Perspektiven* betrachtet.

White Paper zur Stakeholderbefragung

Teil 1, Kommunale Wegbereiter: Ergebnisse

Kommune trifft auf Radlogistik: Kooperation, Wissensstände und Nachholbedarf

Die Kommunenbefragung aus dem Jahr 2023 ermittelte, dass circa ein Drittel der teilgenommenen Kommunen bereits laufende oder sich in Planung befindende Radlogistikprojekte vorweisen können. Die Kommunen ohne Radlogistikprojekte gaben dafür als Hauptgrund an, dass andere Themen dringlicher seien, gefolgt von fehlendem Personal und dem Grund, dass das Potenzial der Radlogistik noch nicht ausreichend erkannt wird. Als vierter Grund wurden fehlende Partner angegeben³.

25 Unternehmen (62,5 %) der 40 befragten Unternehmen aus der Radlogistik gaben an, dass sie bereits im Kontakt mit einer oder mehreren Kommunen stehen.

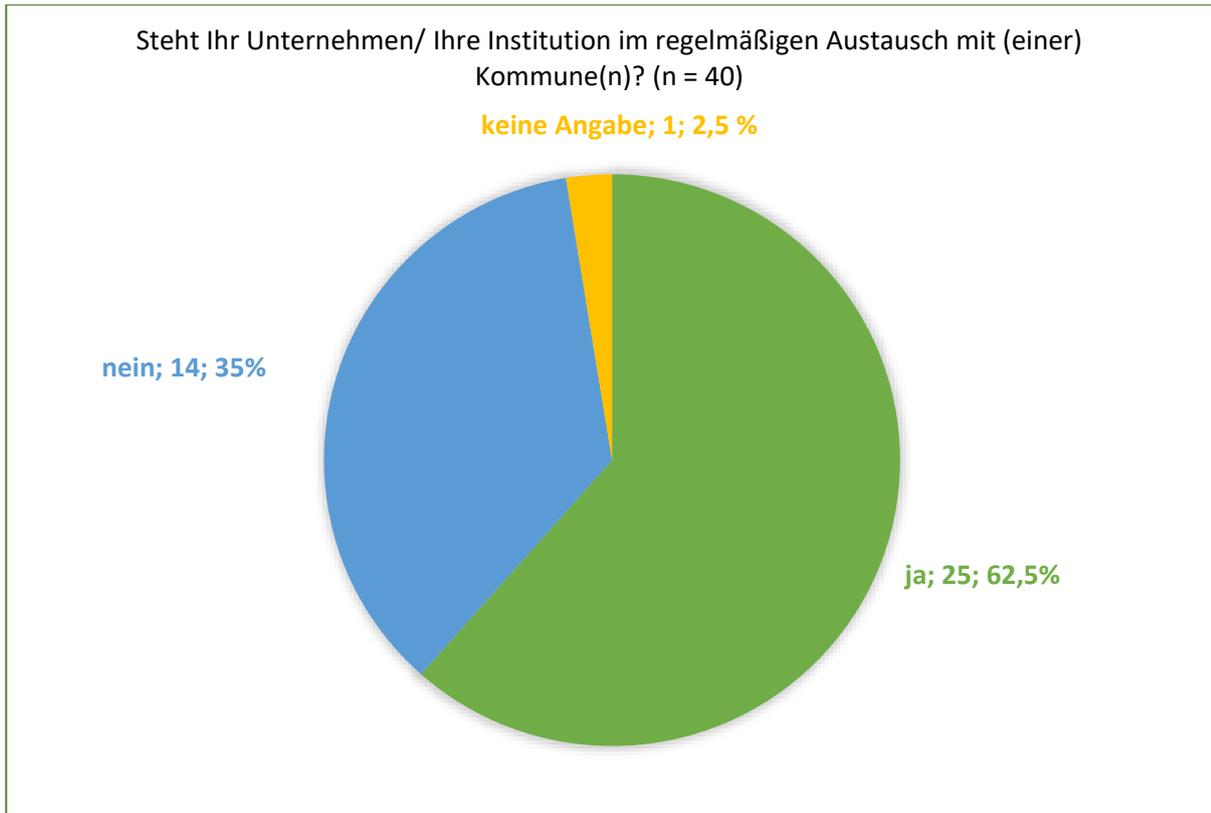


Abbildung 1 Befragung der Branchenvertreter:innen zu vorliegenden Kontakten zu einer oder mehreren Kommunen

Es kann angenommen werden, dass es seitens der Branche ein hohes Interesse an kommunalen Kooperationen gibt. Die ermittelten Daten über den Kontakt zwischen den Branchenvertreter:innen und den kommunalen Verwaltungen geben jedoch keine Auskunft über den genauen Kontaktgegenstand. Es wurde somit durch die Stakeholderbefragung nicht ersichtlich, ob bereits gemeinsame Projekte durchgeführt werden/wurden oder sich in Planung befinden. Im White Paper zur Radlogistik in deutschen Kommunen wurde festgehalten, dass rund ein Drittel der dort befragten 64 Kommunen Radlogistikprojekte vorweisen konnten³. Daraus kann geschlossen werden, dass nicht aus jedem kommunalen Kontakt ein gemeinsames Projekt hervorgeht.

Kommunale Wissensstände zur Radlogistik

Die 25 befragten Personen, die bereits im Kontakt mit einer oder mehreren Kommunen stehen, wurden nachfolgend darum gebeten die Wissensstände zur Radlogistik in den Kommunen einzuschätzen. Dabei gaben fast die Hälfte der Personen einen (sehr) schlechten Wissensstand an, von

³ Vgl. iKnowRadlogistik 2023: White Paper zur Kommunenbefragung

White Paper zur Stakeholderbefragung

Teil 1, Kommunale Wegbereiter: Ergebnisse

knapp einem Drittel der Personen wurde der Wissensstand als mittel oder gut eingeschätzt. Wie die nachfolgende Abbildung 2 verdeutlicht, besteht bei der Selbsteinschätzung der kommunalen Vertreter:innen sowie der Fremdeinschätzung der befragten Stakeholder der Radlogistik zu dem Wissensstand bei den Kommunen eine hohe Kongruenz.

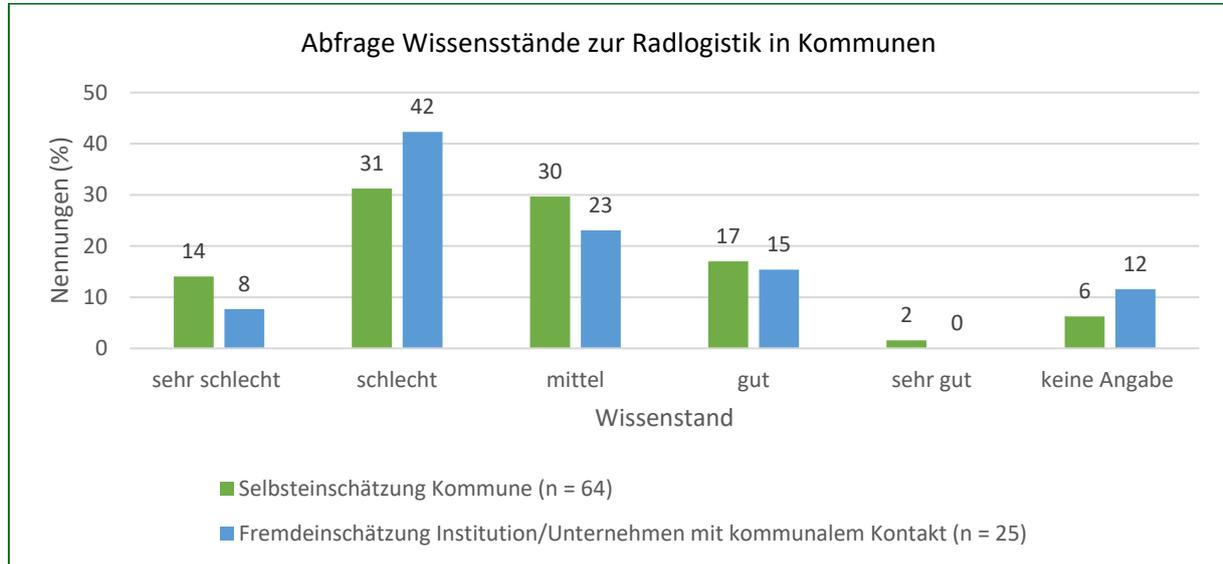


Abbildung 2: Abfrage der Wissensstände zur Radlogistik: Vergleich der Selbsteinschätzung seitens der Kommunen vs. Fremdeinschätzung Unternehmen/Institution mit kommunalem Kontakt

Die Branchenvertreter:innen hatten die Möglichkeit sowohl zum bisherigen Austausch mit einer oder mehrere(n) Kommunen als auch den eingeschätzten Kenntnisständen zur Radlogistik bei diesen einen Freitext zu hinterlassen.

Zur Nachfrage, wie der Austausch mit den kommunalen Vertreter:innen wahrgenommen wird, wurde eine große Spannweite an Eindrücken genannt. Dabei gingen die Angaben zur Kommunikation von neugierig, engagiert und interessiert bis hin zu schleppend.

Vor allem die Personen, die die Wissensstände als (sehr) schlecht angaben, bemängeln fehlende Umsetzungsdynamik, wenig Fachstrukturen und wenig proaktives Handeln. Die entsprechenden Bereiche werden oftmals als unterbesetzt beschrieben, was sich mit dem Ergebnis des fehlenden Fachpersonals aus der Kommunenbefragung deckt⁴.

Bei der Begründung der Einschätzung der Kenntnisstände gingen die Angaben auch wieder stark auseinander. Die Branchenvertreter:innen berichten von deutlichen Wissenslücken bei der Konzeptionierung und Umsetzung sowie dem Wissen über das Potenzial und die Möglichkeiten von Radlogistik. Die Wissensstände schwanken obendrein stark je Kommune, Ansprechperson oder Projekt. Auch dieser ermittelte Wert wurde ebenfalls in der Kommunenbefragung sichtbar und kann im *White Paper zur Radlogistik in deutschen Kommunen* eingesehen werden⁴.

⁴ Vgl. iKnowRadlogistik 2023: White Paper zur Kommunenbefragung

White Paper zur Stakeholderbefragung

Teil 1, Kommunale Wegbereiter: Ergebnisse

Informationsbedarfe

Die Kommunenbefragung fragte ferner ab, bei welchen Bereichen rund um die Radlogistik ein erhöhter Informationsbedarf bei den befragten kommunalen Vertreter:innen vorliegt, wobei eine Mehrfachnennung möglich war. Die gleiche Frage wurde auch den befragten Unternehmen gestellt, die bereits im Kontakt mit Kommune(n) stehen.

Die nachfolgende Abbildung 3 zeigt die Unterschiede der Informationsbedarfe seitens der Kommunen und der Branchenvertreter:innen. Dafür wurden die Ergebnisse der Kommunenbefragung, ersichtlich im *White Paper zur Radlogistik in deutschen Kommunen*, erneut aufgenommen.

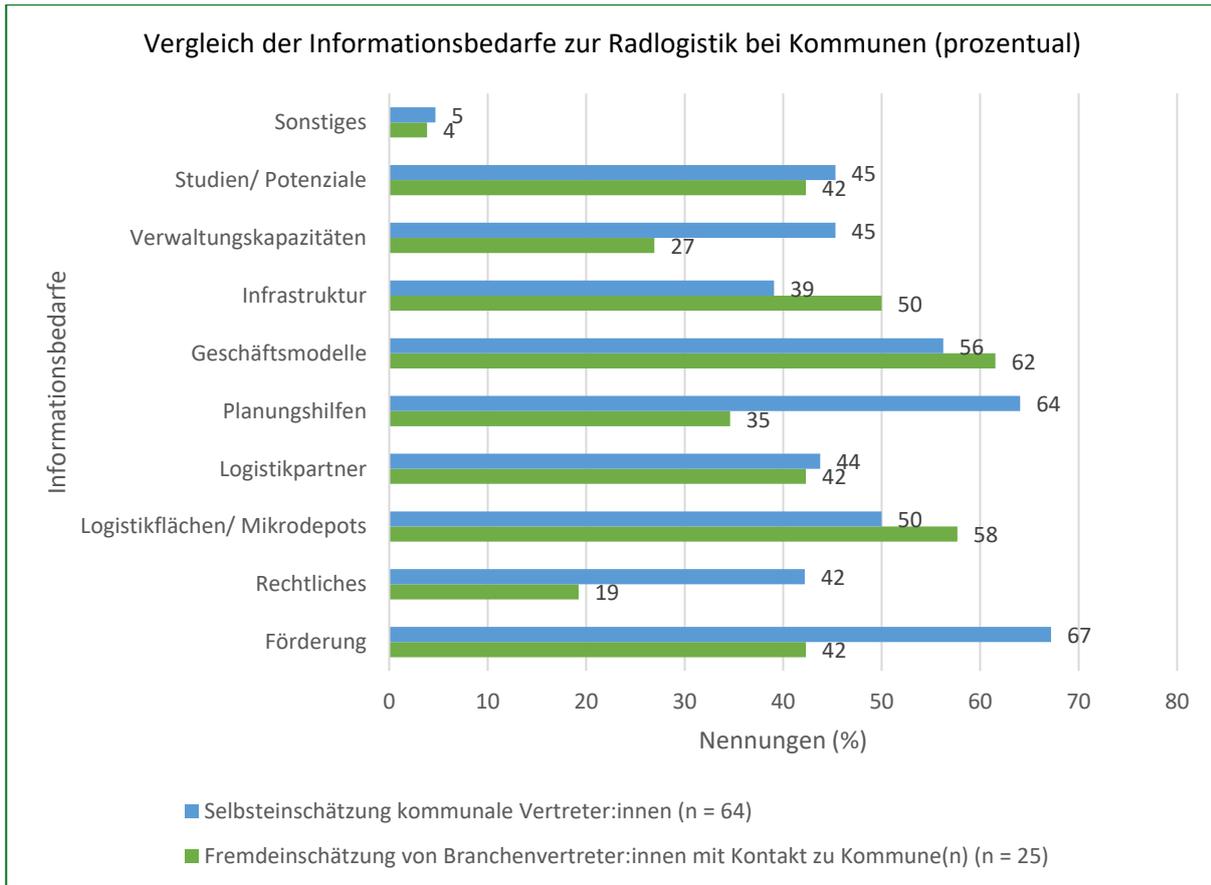


Abbildung 3: Abfrage von Informationsbedarfen zur Radlogistik seitens der Kommunen. Selbsteinschätzung Kommune, Fremdeinschätzung Branchenvertreter:innen

In der Abbildung 3 wird zudem deutlich, dass die Ausprägung der Selbst- und Fremdeinschätzung in den meisten Feldern divergiert. Lediglich die Themenfelder Studien/Potenziale, Logistikpartner und Sonstiges (keine näheren Angaben) weisen annähernd gleiche Ergebnisse auf. Die beiden erstgenannten weisen jeweils hohe Nennungen auf, was zum einen die hohe Relevanz der Themen verdeutlicht und zum anderen zeigt, dass die Wissenslücken auf Seiten der Kommunen auch von der Branche als solche wahrgenommen werden.

Themenfelder, in denen die Selbsteinschätzung der kommunalen Entscheider:innen deutlich über der der branchenseitigen Vertreter:innen liegt, sind Verwaltungskapazitäten, Planungshilfen, Rechtliches und Förderung. Aus dem hohen Unterschied lässt sich erkennen, dass öffentlichen Akteur:innen durch die Praxis in vielen Fällen eine Expertise zugesprochen wird. Die Kommune sieht hier jedoch weiterhin Aufholbedarfe im Wissen.

White Paper zur Stakeholderbefragung Teil 1, Kommunale Wegbereiter: Ergebnisse

Bei der gegensätzlichen Ausprägung, also dass die Branchenvertreter:innen höheren Wissensbedarf als die Kommunen identifizieren, stechen die drei Bereiche Infrastruktur, Geschäftsmodelle und Micro Hubs/Logistikflächen hervor. Die Ergebnisse können darauf hindeuten, dass bei diesen infrastrukturellen und baulichen Themen im Fall der Radlogistik eine höhere Expertise bei den Praxisvertreter:innen, als bei den kommunalen Verantwortlichen vorliegt. Dies ist bei Logistikflächen und Geschäftsmodellen auch erwartbar, da dies originäre Kompetenzbereiche der Unternehmen sind.

Die angegebene Divergenz beim Feld der Infrastruktur ist ein überraschendes Ergebnis. Denn besonders bei diesem Gebiet liegt die planungsseitige Hoheit auf Kommunenseite und eine hohe Expertise in jeglichen Planungsbereichen sollte gegeben sein. Die Branchenvertreter:innen schätzen diese Expertise im Fall der radlogistikseitigen Infrastrukturplanung jedoch als deutlich ausbaufähig ein. Ein notwendiger Aufholbedarf in dieser kommuneneigenen Domäne wird ersichtlich.

Erklärungsansätze für das ausgeprägte Wissensdefizit auf Seiten der Kommunen können sein:

- Der Wirtschaftsverkehr im Allgemeinen hat über lange Zeit eine nur stark untergeordnete Rolle in den Lehrfächern der Stadt- und Verkehrsplanung gespielt. Für den Radverkehr trifft dies, wenn in schwächerem Maße, ebenso zu.
- Gewerblich eingesetzte Lastenräder und die moderne Radlogistik sind ein junges Themenfeld, das seit ca. 10 Jahren Einzug in Verkehr und Planung hält. Die Studien- und Wissenslage ist wachsend, hält aber erst langsam Einzug in die Lehre und Planungshilfen, wie technische oder planerische Regelwerke.
- Analog zur Lehre hat der Wirtschaftsverkehr und damit die Logistik über Jahrzehnte kaum eine Rolle in der Praxis der kommunalen Verkehrsplanung gespielt. Damit einher geht, dass es nur selten zuständige Personen mit ausreichend Zeitkapazität für das Themenfeld gibt.
- Zusätzlich stellt sich nach wie vor die Datenlage zum Wirtschaftsverkehr in den meisten Städten als mangelhaft dar, sodass auch kaum Wissen zum Status Quo und des aktuellen Geschehens vorhanden ist.
- Einige der durch die Radlogistik aufgezeigten Bereiche mit Aufholbedarf im Wissen sind keine originären Kompetenzbereiche der Kommunen. Die Gestaltung von Geschäftsmodellen und Logistikflächen war bisher als reine Aufgabe der Wirtschaft angesehen.

Handlungsempfehlungen

Die infrastrukturellen, verkehrsregulatorischen und auch -organisatorischen Möglichkeiten seitens der Kommunen sind vielfältig. Und doch hemmen Wissens- und Informationsdefizite bisher die breite Etablierung stadtverträglicher und umweltfreundlicher Radlogistik. Auf Basis der Befragungsergebnisse wurden mit weiteren Expert:innen Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der Planungskompetenzen auf öffentlicher Seite entwickelt. Die in diesem White Paper entwickelten Ansätze richten sich vermehrt an die bundesweiten Kommunen. Es erfordert jedoch ferner auch unterstützende und regulierende Ansätze seitens Bund und Länder, welche hier ebenfalls aufgeführt werden.

1. Berücksichtigung der Radlogistik in der Aufstellung und Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen (VEP).
 - Aufnahme der Radlogistik in die Zielstellung von VEPs, indem z.B. Zielwerte für die CO₂-Emissionen der Logistik definiert werden oder ein bestimmter Anteil von Radlogistik in geeigneten Logistiksegmenten angestrebt wird.
 - Aufstellung von Logistikkonzepten als Bestandteil der VEPs, die sich am SULP (Sustainable Urban Logistics Plan) Planungsleitfaden zur Aufstellung einer nachhaltigen städtischen Güterverkehrspolitik sowie eines nachhaltigen Logistikplans der Europäischen Union orientieren.
 - Verstärkte Berücksichtigung von gewerblich eingesetzten Lastenrädern und -anhänger bei der Planung und Umsetzung tauglicher Infrastruktur. Besonderes Augenmerk auf ausreichend dimensionierte Wegebreiten, Aufstellflächen, Knotenpunktbereiche und weitere Radverkehrsanlagen legen.
 - erleichterte Umsetzung von Logistikflächen, welche durch mehrere Dienstleister genutzt werden können und Bereitstellung von Ladezonen für Lastenräder und -anhänger.
 - Berücksichtigung von Radlogistik in der Planung und Abwägung von Verkehrsberuhigungen und Kiez-Block Umsetzungen. Die Errichtung von Pollern, Umsetzung von Einbahnstraßen und Diagonalsperren können sinnvoll Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöhen. Die Alltagslogistik ist durch Radlogistik meist weiterhin effizient möglich.⁵
 - Ermittlung möglicher Verkehrsregulierungen, wie die sukzessive Umsetzung von Zufahrtsbeschränkungen und Tempolimits voranbringen.

2. Austausch und Vernetzung unter den Kommunen - und mit der Logistik voranbringen.
 - Passende Austauschformate zum Austausch der kommunalen Akteur:innen seitens Kommune und Branche finden, beispielsweise gemeinsame thematische Roundtables zum nachhaltigen Wirtschaftsverkehr.
 - Verantwortung des Schnittstellenthemas Radlogistik bestenfalls einem Fachbereich in der Kommune zuordnen und klare Ansprechpartner:innen kommunizieren.
 - Ein festes Netzwerk der städtischen Ansprechpartner:innen im Wirtschaftsverkehr etablieren. Dafür können, z.B. in Anlehnung an die AG-FKs, die Arbeitsgemeinschaften logistikfreundlicher bzw. wirtschaftsverkehrsfreundlicher Kommunen auf Landesebene etabliert werden.
 - Projektauswertungen und Wissen zu erfolgten Projekten und Erfahrungen generieren und bereitstellen.

⁵ Deutsches Institut für Urbanistik 2022: Kiezblocks für Berlin: Mehr als nur Poller! Kiezblocks für Berlin: Mehr als nur Poller! | Deutsches Institut für Urbanistik (difü.de)

White Paper zur Stakeholderbefragung

Teil 1, Kommunale Wegbereiter: Handlungsempfehlungen

- Informationsangebote und Bausteine bereitstellen zu:
 - Nachhaltige Beschaffung von Lastenrädern als Dienstfahrzeuge sowie zur Beauftragung von Transport-, Post- und Paketdienstleistungen der öffentlichen Hand.
 - Erstellung und Evaluation von kommunalen Förderprogrammen zur Lastenradförderung, Förderung von Infrastrukturen im privaten Bereich (Abstellanlagen, Logistikflächen, Mikro-Hubs.
 - Möglichkeiten und Effekten von Verkehrsberuhigung und -regulierung auf Wirtschaftsverkehr und Radlogistik.
 - Good Practice und Maßnahmenevaluation zu lastenradgerechten Infrastrukturmaßnahmen.

- 3. Wissen in den Kommunen zur Radlogistik ausbauen.
 - Wirtschaftsverkehrsbeauftragte als Wissens- und Kompetenzträger in den Kommunen fest verankern.
 - Weiterbildungsangebote im Bereich Wirtschaftsverkehr stärken und ausbauen, z.B. durch einen guten Mix aus (Online-) Kursen, Fachkonferenzen und Seminaren.
 - Fördermöglichkeiten stärker publizieren.
 - Wirtschaftsverkehrsplanung als festen Bestandteil der Weiterbildung im Bereich der Verkehrs- und Stadtplanung in den Kommunen verankern.

- 4. Unterstützung seitens Bund und Länder verstärken.
 - Neuauflage, Überarbeitung und Verstetigung des Förderprogramms städtische Logistik. Auch mit dem Ziel, den Aufbau von Planungskompetenzen und -kapazitäten durch ein geeignetes Förderprogramm anzuregen und zu unterstützen.
 - Analog den sehr guten Fortbildungsangeboten zum Radverkehr kann das Mobilitätsforum Bund Lehrgänge zum Wirtschaftsverkehr und der Radlogistik anbieten. Hier kann z.B. die Qualifizierung „Kommunale:r Logistikplaner:in“ erfolgen.
 - In der Ausbildung von Verkehrsplaner:innen und Stadtplaner:innen sollten Themen des Wirtschaftsverkehrs und der Radlogistik stärker etabliert werden. Mit den Stiftungsprofessuren Radverkehr wurde hier ein erster sehr guter Schritt gemacht.

White Paper zur Stakeholderbefragung

Teil 1, Kommunale Wegbereiter: Projektinformationen

Zum Projekt

Das Ziel des Förderprojekts **iKnowRadlogistik** ist die Erstellung einer webbasierten Übersicht des bundesweiten Ökosystems der Radlogistik einschließlich der Akteur:innen, Projekte, urbaner Hubs sowie der Bereitstellung von Planungshilfen und der Erstellung von Umsetzungsempfehlungen für Kommunen mittels einer kartenbasierten, intuitiven Darstellung und weiterführenden Informationsfeldern. Das Projekt richtet sich vornehmlich an Kommunen aber auch an die Branche an sich sowie die Wirtschaft und Politik. Insgesamt sollen sowohl Personen mit bereits bestehender Expertise als auch fachfremdes Publikum angesprochen werden. Die webbasierte Darstellung wird unter dem Namen *Atlas der Radlogistik* als ein wesentlicher Teil des Leistungsspektrums des Förderprojekts erstellt.

Ein wesentlicher Baustein des Projektvorgehens ist die Durchführung aufeinander folgender Kampagnen mit thematisch anschließenden Fragebögen sowie die Diskussion und Verifizierung der Ergebnisse in gebündelten Workshops. Neben diesen finden eine umfassende Marktrecherche und Expert:innengespräche statt.

Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert und durch ein Konsortium aus dem Radlogistik Verband Deutschland e.V., der House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH sowie der cargobike.jetzt GmbH über zwei Jahre durchgeführt.

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

Ein Überblick der bundesweiten Stakeholder, ein Einblick in die Grundlagen der Radlogistik sowie spannendes weiterführendes Wissen finden Sie auf unserer Website, dem Atlas der Radlogistik: <https://www.radlogistikatlas.de/> .

Kommunale Wegbereiter: Kommunen als Enabler der Radlogistik

Juli 2024

WHITE PAPER 1 der Stakeholderbefragung

Autor:innen:

Radlogistik Verband 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:

Radlogistik Verband 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



Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes