

# RADLOGISTIK

BRANCHENREPORT 2022



**Cargobikes und Radlogistik  
nehmen weiter Fahrt auf!**

## Grußwort des Vorstands

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Radlogistikbegeisterte, liebe Mitglieder, die Radlogistik ist gekommen um zu bleiben. Als Verband vertreten wir die Pioniere rund um Produkte und Dienstleistungen zum Transport mit Fahrrädern, Anhängern und Lastenrädern. In den letzten Jahren haben wir uns enorm entwickelt. Unsere Mitglieder sind es, die durch unternehmerische Vision, Passion für eine gute Zukunft und viel Ehrgeiz das vormals Nischenthema Radlogistik mitten in die Diskussion zur Zukunft der Logistik gebracht haben. Sie sind es, die tagtäglich zeigen, dass Logistik mit Lastenrädern und Anhängern technisch und wirtschaftlich super funktioniert, dass es Klima schützt, Straßen sicherer macht und die Luft sauber werden lässt. Als Branche sind wir von den Straßen nichtmehr wegzudenken.

Die Radlogistik ist gekommen um zu wachsen. Als Radlogistikbranche wollen wir faire und nachhaltige Jobs schaffen. Wir unterstützen die Entwicklungen der Städte in Bezug auf Verkehr, Klima, lebenswerte Straßen und ersetzen immer mehr konventionelle Kraftfahrzeuge durch Lastenräder und Anhänger, wo es sinnvoll ist. Dies tun wir. Seit letztem Jahr können wir mit dem Branchenreport dieses Wachstum auch erfassen. Die Branche wächst, aus sich heraus z.B. durch mehr verkaufte Lastenräder und Anhänger, aber auch in der Breite durch mehr Akteure, die in dem sauberen Transport einen Zukunftsmarkt für Komponenten, Software, Hardware, Dienstleistungen und weitere Angebote sehen. Dies, und die durchweg sehr positiven Aussichten der Teilnehmenden am Branchenreport, lässt für 2022 einiges mehr an Radlogistik erwarten. Wer in die Radlogistik einsteigen will; jetzt ist genau der richtige Zeitpunkt.

But: It is still a long way to ride! Für wirksamen Klimaschutz braucht es 30% Radlogistik am urbanen Wirtschaftsverkehr. Davon ist der Verkehr noch ein gutes Stück entfernt. Der Weg dahin wird von unseren Mitgliedern eindeutig beschrieben: Politische Priorität für die Radlogistik, Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, Verkehrsberuhigung in Städten und deutliche Ausweitung von Förderprogrammen für nachhaltige Transportkonzepte. Wir haben die (Transport-)Mittel, aber für sauberen Verkehr braucht es beherzte und richtige Maßnahmen der Politik. Als Vorstand danken wir allen Mitgliedern und (noch) Nicht-Mitgliedern für die Teilnahme, ihren Einsatz und freuen uns auf ein spannendes Radlogistikjahr 2022.

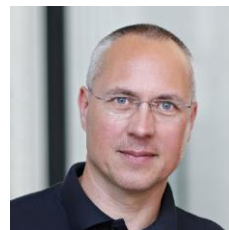
## Mit nachhaltigen Grüßen



Tom Assmann



Martin Schmidt



Thomas Schmitz



Karolin Zientarski

## 1 Vorbemerkung

Zur Radlogistik zählen Unternehmen und andere juristische Personen sowie Selbstständige/Freischaffende, wie folgt:

- Radlogistiker die alle Arten von Waren transportieren und Logistikdienstleistung anbieten
- Hersteller von Lastenrädern, Anhängern und deren wesentliche Komponenten
- Dienstleistungen die für Lastenradnutzer erbracht werden, wie Wartung und auch Handel
- Forschung, Entwicklung und Beratung für die vorher genannten Bereiche

Mit dem Branchenmonitor Radlogistik sind kleine und mittelständische Unternehmen sowie weitere Einrichtungen in der sehr heterogenen Branche erfasst. Nicht enthalten sind Logistiksystemdienstleister, wie z.B. die großen KEP-Dienste, und Lastenradhersteller mit fast ausschließlicher Fokussierung auf Privatkund:innen.

## 2 Einstieg in die Radlogistik – Der Zeitpunkt ist jetzt

2.950 Beschäftigte in der Radlogistik  
12,5 Beschäftigte pro Organisation (im Median)

Die Radlogistik schafft Jobs. Zwischen der Befragung von 2020 und dem Jahr 2021 wurden in der Branche knapp 350 neue Stellen für Vollzeitkräfte, Teilzeitbeschäftigte und geringfügig Angestellte geschaffen. Das Wachstum von 14% innerhalb von einem Jahr zeigt jedoch eine hohe Dynamik in der Generierung von neuen, nachhaltigen und zukunfts zugewandten Jobs. Der Median der Beschäftigten bleibt aber konstant bei 12,5 und zeigt, dass ein großer Teil der Branche noch aus kleinen Unternehmen oder Organisationseinheiten besteht.

Wie im letzten Jahr blicken die Teilnehmenden sehr optimistisch in die Zukunft und wollen weiter kräftig Jobs schaffen. 71% der befragten Organisationen gehen von einer Zunahme der Beschäftigten im Jahr 2022 aus. Die Bewertung der Beschäftigtenentwicklung hat sich leicht verbessert. Für das Jahr 2022 ist damit mit einem ähnlichen, wenn nicht sogar größerem Jobwachstum zu rechnen.

Bei vielen Unternehmen der Radlogistik sind offene Positionen ausgeschrieben. In der Disposition, der Entwicklung, auf dem Sattel, im Aftersales, der Werkstatt und allen anderen Bereichen sind Stellen zu besetzen. Wer Lust hat auf einen Job, der die Verkehrs- und Logistikwende umsetzt und das Klima wirksam schützt, sollte jetzt nicht zögern bei den regionalen Radlogistikunternehmen vorbeizuschauen.

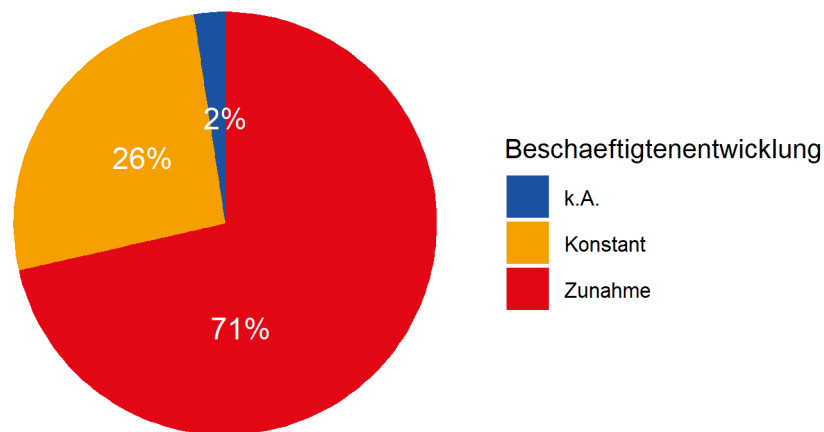


Abbildung 1: Einschätzung der Beschäftigtenentwicklung für das Jahr 2022

### 3 Mehr Verkäufe – aber noch mehr Potential

13.400 produzierte Lastenräder und Anhänger

Im Befragungsjahr 2021 wurden zusammengefasst 13.400 Lastenräder und Anhänger abgesetzt. Dies sind 3.300 mehr als im Jahr 2020 und entspricht einem Wachstum von 33% in einem Jahr. Die Hersteller können damit ihre Marktposition festigen und ausbauen. Gegenüber dem antizipierten Wachstum im generellen Lastenradbereich in Europa von 66% (Behrens, 2021) hängen die gewerblichen Modelle jedoch noch zurück. Die Wachstumsdynamik besteht bei den antwortenden Herstellern besonders bei einspurigen Lastenrädern und Anhängern.

Die Blick in die unmittelbare Zukunft ist deutlich besser als im Vorjahr. Die Hersteller wurden für die jeweiligen Produktkategorien (Einspurig, Mehrspurig, Schwere, Anhänger, Andere) nach der Absatzprognose für 2022 gefragt. Waren im letzten Jahr noch in 30% der Fälle nur eine Stagnation oder sogar ein Rückgang verzeichnet wurden, so hat sich die Zukunftserwartung deutlich aufgehellt. Kein Hersteller hat in einer Kategorie diese Auswahl getätigt. In allen Kategorien wird von allen Herstellern eine leichte Zunahme, wenn nicht sogar eine starke Zunahme erwartet. Der Anteil der Erwartung einer starken Zunahme bleibt gegenüber der letzten Befragung konstant bei einem guten Drittel.

Das Wachstum von 33% und starke Erwartungen im Absatzzuwachs stimmen positiv. Für die kommenden Jahre ist weiterhin von analogen Zahlen auszugehen. Bis zu 30% des urbanen Lieferverkehrs sind per Radlogistik realisierbar. Dafür müssen noch deutlich mehr Lastenräder und Anhänger pro Jahr produziert und verkauft werden.

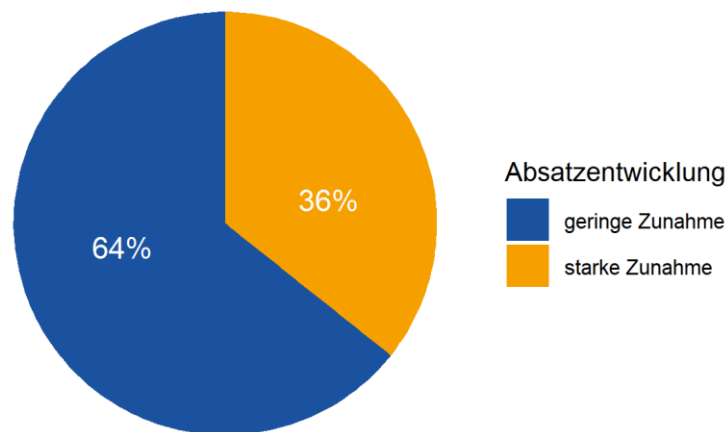


Abbildung 2: Absatzentwicklung über alle Produktkategorien und Hersteller in 2022

#### 4 Mit sicherer Fahrt zum Klimaschutz

1,6 Mio. km per Lastenrad zurückgelegt  
422 t CO<sub>2</sub> Emissionen gespart

1,6 Mio. km wurden im Jahr 2021 durch Radlogistiker und Einzelunternehmer:innen per Muskelkraft zurückgelegt. Durch den Einsatz von Lastenrädern für die Logistik konnten im Jahr 2021 422 t CO<sub>2</sub> oder, plastischer ausgedrückt, 105 Sprinter vermieden und damit ein effektiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Insgesamt wurden 4,7 Mio. Sendungen, 0,1 Mio. Sendungen mehr als letztes Jahr, per Radlogistik zugestellt. Das hier noch deutliches Potential zur Substitution von Zustellfahrzeugen durch emissionsfreie, platzsparende und sichere Lastenräder besteht, ist offensichtlich.

Durch eine kleine Änderung in der Methodik zur präziseren Bestimmung der Radlogistik können Vergleiche zum Vorjahr nicht getroffen werden. Zudem ist zu beachten, dass diese Zahlen nicht die Transportleistung von u.a. KEP-Systemdienstleistern umfasst.

Sicherheit geht vor und Lastenräder sind sicher. Auch im Jahr 2021 ist kein Lastenrad im Logistikeinsatz in einen Unfall mit Getöteten, Schwerverletzten oder schwerem Sachschaden verwickelt gewesen. Die Fahrzeuge zeigen damit im Dauereinsatz auf, dass sie ein vitaler Beitrag zu sicherem Verkehr und lebenswerten Straßen darstellen.

#### 5 Umsatzentwicklung

120. Mio. € Umsatz

Das Wachstum der Branche über die transportierten Sendungen, Beschäftigten und verkauften Lastenräder schlägt sich auch in einem deutlichen Umsatzwachstum nieder.

Dies ist von 76 Mio.€ in 2020 auf 120 Mio.€ in 2021 gewachsen. Innerhalb eines Jahres wuchs der Umsatz um 58%.

Das relative Umsatzwachstum liegt damit über den Wachstumsraten der oben einzeln analysierten Kennzahlen zur Branchenentwicklung. Das starke Wachstum lässt sich durch die Zunahme an Akteuren in der Kategorie „Sonstige“ erklären. Hierunter fallen in der Selbstbenennung Softwarehersteller für die Radlogistik und Hardwarehersteller rund um die Radlogistik mit ausgewiesenen Umsätzen über dem üblichen Branchenschnitt.

Für die Branche ist das Eintreten neuer Marktakteure das Zeichen für eine langfristige Erwartung der weiteren Etablierung der Radlogistik. Durch neue Marktakteure wird es den Akteuren möglich Prozesse, Dienstleistungen und Produkte weiter zu professionalisieren und neue Kunden- wie Marktsegmente zu avisieren.

Die positive Umsatzerwartung für die nächsten Jahre zeigt sich auch in der Erwartung von 79% der antwortenden Organisationen, dass der Umsatz im Jahr 2022 zunehmen wird. Die Stimmung bleibt damit gegenüber dem Vorjahr konstant sehr gut.

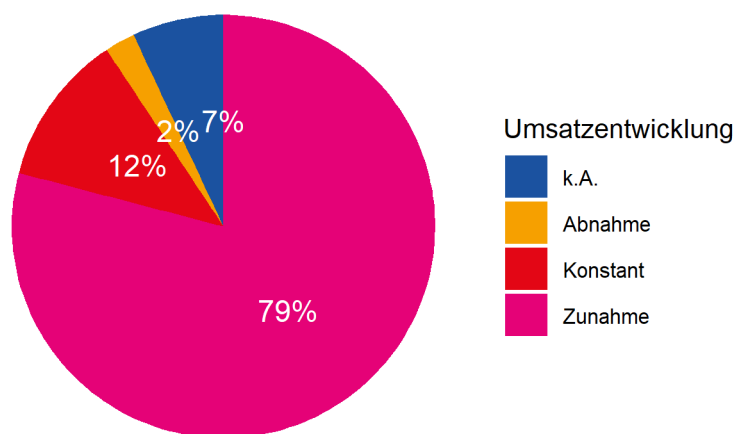


Abbildung 3: Einschätzung der Umsatzentwicklung in der Radlogistik in 2022

## 6 Probleme mit der Lieferkette – Radlogistik ist leicht betroffen.

Globale Lieferketten stehen aktuell unter Stress. Davon bleibt leider auch die Radlogistik nicht verschont. Die Hersteller haben wir in diesem Jahr befragt, welche Effekte die Lieferengpässe auf ihr Geschäft haben und was die kritischen Teile sind. Aus dem positiven Ausblick auf den Absatz und die Umsatzentwicklung lässt sich jedoch auch feststellen, dass das grundsätzliche Wachstum nicht gefährdet scheint.

Knapp ein Viertel der antwortenden Hersteller spürt aktuell keine Beeinträchtigungen. Bei einer ebenso großen Gruppe werden sehr starke Lieferschwierigkeiten erwartet. Ein bisschen mehr als die Hälfte geht von starken Lieferschwierigkeiten aus. Die Gruppe der Hersteller von Lastenrädern und Anhängern ist damit auch von den allgemeinen Problemen in den Lieferketten betroffen.

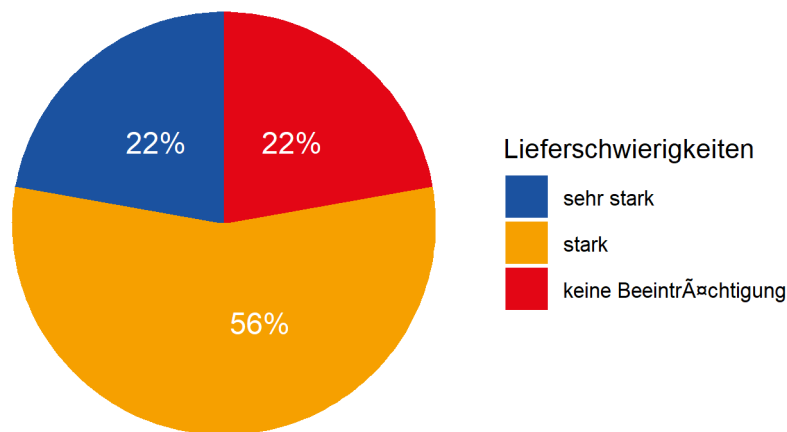


Abbildung 4: Beurteilung der Beeinträchtigung des Lieferzeitverzugs durch Probleme in den Lieferketten

Die Verzögerungen, die sich dadurch in der Lieferfähigkeit ergeben, sind über die Hersteller heterogen ausgeprägt und schwanken von wenigen Wochen bis mehreren Monaten. Die Lieferzeitverzögerungen bedeuten jedoch nicht, dass Hersteller nicht lieferfähig sind. Unter den antwortenden Herstellern ist es gesichert, dass Kunden innerhalb von 9 Monaten bei jedem Hersteller ein Lastenrad oder Anhänger erhalten können. 44% der Akteure geben an, dass sie innerhalb eines Monats lieferfähig sind.

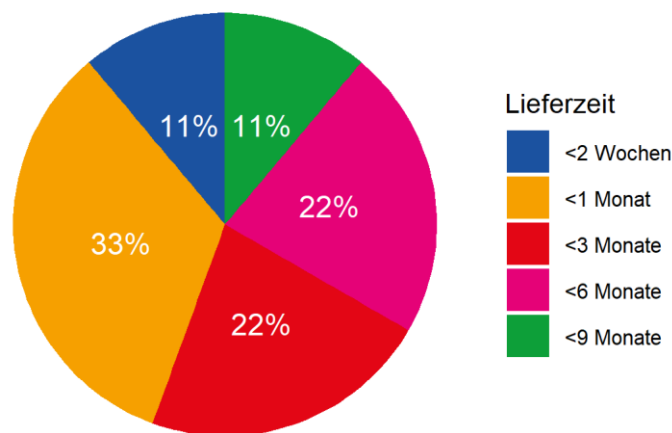


Abbildung 5: Angaben zu den Lieferzeitfenstern der Hersteller

Lastenräder für die Radlogistik sind damit, mit Einschränkungen, am Markt verfügbar. Die Logistikwende wird so durch Lieferengpässe verlangsamt, jedoch nicht ausgebremst. Wenn aktuell konventionelle Zustellfahrzeuge aufgrund des Chip-Mangels nicht verfügbar sind, lohnt sich die Anfrage beim nächsten Lastenradhersteller definitiv. Dies gilt umso mehr, da die fehlenden und kritischen Bauteile sich nach Nennung der Hersteller besonders auf mechanische Komponenten, Bremsen, Reifen und anderes erstrecken.



Abbildung 6: Problem- und Mangelkomponenten der Radlogistik; Anhand der Nennungen skalierte Wortwolke.

## 7 Kaufanreize, bessere Infrastruktur, autoarme Städte und Priorität für die Radlogistik – damit gelingt saubere Logistik

Die Zeit für wirksamen Klimaschutz in Stadt und auf dem Land ist jetzt. Radlogistik steht für energieeffiziente Transporte mit Fahrzeugen die keine, oder mindestens 10mal weniger elektrische Energie brauchen. Damit sind sie das effektivste Tool zum Klimaschutz in der urbanen Logistik.

Lastenräder und Anhänger sind deutlich kleiner als konventionelle Logistikfahrzeuge. Sie sparen Platz für Stellplätze, sparen Platz auf den Straßen. Lastenräder fahren sicher, mit einer Geschwindigkeit von 25km/h. Radlogistik trägt damit dazu bei, Straßen für Menschen zu gestalten, wo diese sich aufhalten, entspannen und ihre Kinder wieder spielen lassen können.

Die Teilnehmenden konnten drei Punkte angeben, die es politisch braucht, um die Radlogistik weiter voranzubringen. Die Antworten normiert, geclustert und anhand der Häufigkeit der Nennung dargestellt (Abbildung 7).

Die relevanteste Forderung ist die Weiterführung, Vereinheitlichung und Ausweitung von Kaufprämien für Lastenräder und Anhänger. Ebenso wird die Förderung von Logistikkonzepten, auch mit der Förderung von Micro-Hubs, gewünscht. In der Infrastruktur braucht es den weiteren Ausbau einer durchgängigen, sicheren und breiten (2m) Radwegeinfrastruktur sowie von Abstellanlagen. Kommunen sollen zudem Flächen für Micro-Hubs und die Radlogistik vorhalten.

Die Teilnehmenden wünschen sich eine deutlich höhere Priorität der Radlogistik in der Politik. Kommunen sehen sie als wirksame Gestalter sauberer Logistik an, die dafür aber mehr Gestaltungsspielräume brauchen als jetzt. Einige Akteure wünschen sich einen klaren, rechtlichen Rahmen für Logistiklastenräder mit höherer Dauernennleistung.

Attraktive Viertel für Menschen! Viele Teilnehmende wünschen sich die Verkehrs- und Logistikwende in innerstädtischen Bereichen. Dafür soll der Verkehr beruhigt,



Verbrennungsfahrzeuge limitiert und die allgemeine Autonutzung reduziert werden um Straßen Menschen zurückzugeben und Waren umweltfreundlich per Radlogistik zuzustellen.



Abbildung 7: Politische Forderungen der Teilnehmenden für die bessere Etablierung der Radlogistik

Die Nennungen der Teilnehmenden bestätigen die im September 2021 an die Bundesregierung aufgestellten Forderungen des RLVD zur Erzielung von 30% Radlogistik bis 2030:

1. Ausweitung der bundesweiten Kaufprämie für gewerbliche Lastenräder und Anhänger! Dazu gehört auch die Förderung von Leasing und sicheren Abstellanlagen.
2. Lastenräder und Anhänger in der Vergabepolitik der öffentlichen Hand verankern! Bei der Vergabe öffentlicher Aufträge muss zukünftig geprüft werden, ob für Transporte anstatt von Kraftfahrzeugen auch Fahrräder, Anhänger oder Lastenräder eingesetzt werden können.
3. Mehr Gestaltungsspielraum für Kommunen zur Förderung der Radlogistik! Kommunen brauchen mehr gesetzliche Spielräume, um Radlogistik zum Beispiel durch Niedrig- und Nullmissionszonen sowie die Ausweisung spezieller Logistikflächen per Bauleitplanung zu fördern.
4. Förderprogramme für Radlogistik vereinfachen und ausbauen! Kommunen und Unternehmen brauchen stärkere Unterstützung des Bundes beim Aufbau personeller Kompetenz und bei der Investition in Infrastrukturen wie Mikrodepots für die Radlogistik.
5. Radverkehrsinfrastruktur und Rechtsrahmen für gewerbliche Lastenräder und Anhänger verbessern! Kommunen brauchen mindesten 30€ pro Person und Jahr (NRVP 3.0), auch durch Bundesmittel, um lückenlose, mindestens 2 Meter breite Radverkehrsnetze auszubauen.

## 8 Methodik und Umfragedaten

Der Branchenreport Radlogistik wird vom Radlogistik Verband Deutschland e.V. organisiert und geleitet. Die Befragung und Auswertung wurde durch das RLVD-Mitglied „Institut für Logistik und Materialflusstechnik (ILM)“ an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg unentgeltlich realisiert.

Die Befragung wurde vom 14. Januar 2022 bis zum 05. Februar 2022 durchgeführt und in der Fachöffentlichkeit sowie über Mitgliedermailings beworben. Die Teilnahme war anonymisiert. Es wurden keine Unternehmensnamen, IP-Adressen o.ä. erhoben. Die Daten werden ausschließlich auf deutschen Servern des ILM gespeichert. Die Teilnahme richtet sich an RLVD-Mitglieder und deutsche Unternehmen und Einrichtungen der Radlogistik. Die Fragen sind bis auf die Fragen zur Lieferfähigkeit aus dem Vorjahr übernommen und somit vergleichbar. Die Befragung wurde einem Pretest mit Branchenexpert:innen unterzogen.

An der Befragung haben 48 Akteure mit vollständig ausgefüllten Fragebögen teilgenommen. Davon sind 26 Akteure Mitglieder im Verband. 3 Akteure mussten leider aufgrund unpassender Datensätze aus dem Sample entfernt werden. Die Kategorien der Teilnehmenden sind Abbildung 8 zu entnehmen. Die Radlogistik als Gesamtheit kann jedoch, mit einiger Vorsicht, bewertet werden. Es haben 47% der RLVD-Mitglieder geantwortet. Dieser Wert wird genutzt, um erste Kennzahlen für die gesamte Branche konservativ zu berechnen. Für die Bereiche Hersteller und Radlogistiker wird im Gegensatz zum Jahr 2021 ein verfeinertes Verfahren über die Anzahl bekannter Marktakteure genutzt. Bei den Nicht-Mitgliedern ist von einer geringeren Quote an Teilnahmen auszugehen, da diese durch Mailings und andere Kommunikationswege schlechter erreicht werden konnten. Die Kennzahlen stellen damit eine konservative Schätzung dar.

Die Anzahl der Antworten bei vielen Fragen mit der Unterscheidung in Produktkategorien sind leider bisher zu klein. Belastbare Aussagen können damit z.B. nicht zu der Entwicklung in den Lastenradkategorien getroffen werden.

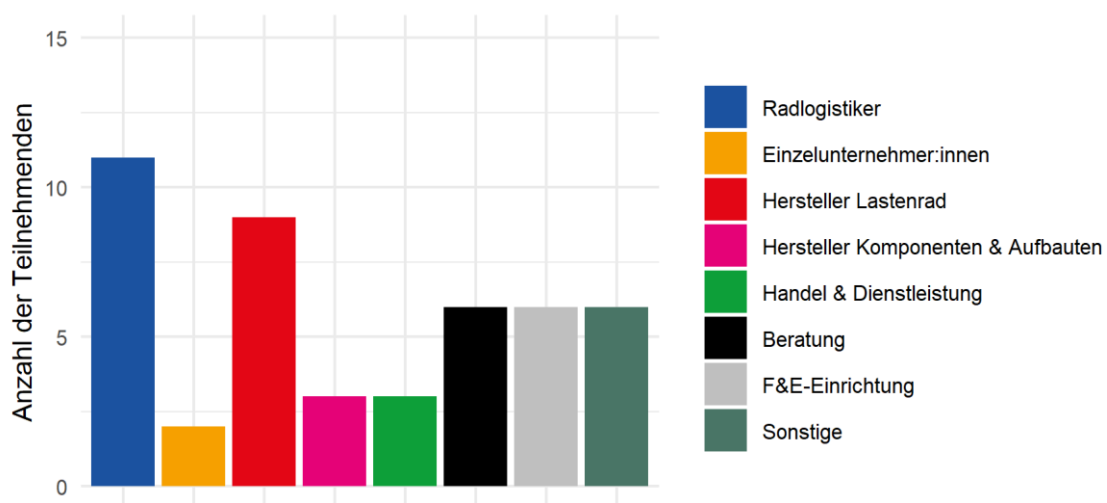


Abbildung 8: Kategorie und Anzahl der Teilnehmenden 2022

# RADLOGISTIK

## BRANCHENREPORT 2022

Autor:innen:

Dr. Tom Assmann

Andreas Schumann

David Storm

Titelfoto: Heavy Pedals GmbH

Herausgeber:

Radlogistik Verband Deutschland e.V.

Potsdamer Straße 7

10785 Berlin

Telefon: (+49) 030 20 07 62 07

E-Mail: [info@rlvd.bike](mailto:info@rlvd.bike)

Homepage: [www.rlvd.bike](http://www.rlvd.bike)

In Kooperation mit:

Institut für Logistik und Materialflusstechnik, Otto-von-Guericke-Universität  
Magdeburg