RADLOGISTIK

BRANCHENREPORT 2023



Die nächsten 5 Jahre Wachstum!

Erstellt durch:

Herausgeber:





Grußwort des Vorstands

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Radlogistikbegeisterte, liebe Mitglieder,

Inflation, Energiepreise und der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine erzeugen ein anspruchsvolles, wirtschaftspolitisches Umfeld und keine gute Stimmung. Auch in den Bemühungen um den Klimaschutz, besonders im Verkehrssektor, hängt das Land deutlich hinter den selbstgesteckten und notwendig zu erreichenden Zielen her.

"Double cycling" verkündete der Vize-Präsident der Europäischen Kommission, Frans Timmermans, Anfang März in Brüssel. Alle Ebenen der Politik erkennen es langsam: das Fahrrad ist ein effektives und effizientes Transportmittel in der Nahmobilität und vor allem eins: erschwinglich. Das Fahrrad ist ein essentieller Lösungsbaustein für die Herausforderungen unserer modernen Mobilität. Dazu gehört auch der moderne Wirtschaftsverkehr. Lastenräder sparen 90% und mehr der Energie pro Kilometer im Vergleich zum Van, reduzieren massiv Energiekosten und schützen wirksam das Klima. Damit wird insgesamt die Fahrzeugflotte resilienter, der Betrieb zukunftsfester und die Stimmung hellt sich auf: Umsatteln lohnt sich.

Als Verband begehen wir dieses Jahr unser 5-jähriges Jubiläum. Die Branche hat sich Mitte der 2010er aus dem fast Nichts neu entwickelt und ist in den letzten fünf Jahren enorm gewachsen. Dafür ein großes Dankeschön an Alle, die daran mitgewirkt haben. Als Branche haben wir die Technologie, haben wir die Geschäftsmodelle, haben wir besonders aber den Spirit dafür, jetzt die urbane Logistik und den Wirtschaftsverkehr CO2-neutral und zukunftsfest zu gestalten. Die Unternehmen blicken im hohen Maße positiv in die Zukunft und gehen in den nächsten fünf Jahren von jährlich 30% Wachstum der Branche aus. Radlogistik ist ein wesentlicher Baustein der Zukunft des Verkehrs.

Der Erfolg ist bisher selbstgemacht. Für wirksamen Klimaschutz brauchen wir bis zum Jahr 2030 30%+X Anteil Radlogistik und Lastenräder im Wirtschaftsverkehr. Dafür braucht es noch mehr Wachstum. Hier fehlt uns bisher jedoch die richtige Weichenstellung der Bundespolitik. Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr braucht es faktenbasierten Fokus auf Energieeffizienz und Technologie, die jetzt verfügbar sind. Als Branche sind wir lieferfähig. Aber dafür braucht es faire Marktbedingungen, bessere und höhere Förderung von Lastenrädern und -anhängern, mehr Gestaltungsspielräume und Planungskapazitäten für Kommunen und deutlichen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Als Vorstand bedanken wir uns in diesem Jahr besonders für die hervorragende Unterstützung der TH Wildau. Wir freuen uns auf die weitere, tolle Kooperation.

Mit nachhaltigen Grüßen







Martin Schmidt



Jens Achilles



Karolin Zientarski





Grußwort der TH Wildau

Liebe Leser*innen, liebe Radlogistiker*innen,

die Radlogistik professionalisiert sich zunehmend und ganze Ökosysteme haben sich um die Fahrradlogistik entwickelt. Zudem erhöht sich die Verlässlichkeit der Fahrzeuge. Im Zuge dessen können alltäglich anfallende Aufgaben auf der letzten Meile fachgerechter bewerkstelligt werden, als noch einige Jahre zuvor. In manchen Städten ist die Fahrradlogistik integrativer Bestandteil einer zukunftsorientierten, nachhaltigen und stadtverträglichen Verkehrs- und Stadtplanung geworden. Die Anzahl der Unternehmen, die ökologische Last-Mile-Lieferdienste anbieten, steigt kontinuierlich, wie der Branchenreport und die steigende Anzahl an Mitgliedern des RLVD verdeutlichen. Trotz dieser positiven Signale hat die Fahrradlogistik weiterhin einen geringen Anteil an der letzten Meile. Konventionelle dieselbetriebene Lieferwagen kommen nach wie vor am häufigsten zum Einsatz.

Die Folgen sind besonders in urbanen Räumen sichtbar. Parken in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen, das Versperren von Zufahrten sowie weitere Behinderungen sind häufig zu beobachtende Verkehrsordnungswidrigkeiten. Dies wird insbesondere von Anwohnenden bemängelt, jedoch selten geahndet, vielleicht auch weil die Behörden keine alternativen Lösungen anbieten können. Zustellkonzepte mit konventionellen Lieferwagen sind aktuell immer noch attraktiv für die Dienstleister. Dabei bedarf es jetzt akutem Handeln aller Logistikunternehmen und insbesondere der Politik, die angehalten ist, den Last-Mile-Operatoren strengere Vorgaben zu machen. Leider ist aktuell auf vielen unterschiedlichen Ebenen genau das Gegenteil zu beobachten. Dabei bietet die Last-Mile-Logistik mit ihren innovativen Lastenrädern sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch das Potential für eine Trendwende im urbanen Lieferverkehr.

Die Stiftungsprofessur Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen an der TH Wildau ist eine von sieben Professuren für Radverkehr, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Zeitraum von 2020 bis 2025 mit Stiftungsgeldern gefördert werden. Die TH Wildau unterstützt in diesem Jahr das erste Mal den RLVD bei der Konzeption, der Durchführung, der Auswertung und breiten Kommunikation des Marktgeschehens sowie der Kennzahlen der Fahrradlogistik in Deutschland.

Wir möchten uns bei allen, die an der Umfrage zum Branchenreport teilgenommen haben, herzlich bedanken. Wir möchten aber auch all denjenigen Danke sagen, die sich jeden Morgen auf den Sattel schwingen und die Radlogistik in Deutschland stetig voranbringen: Für lebenswertere Städte, für die Mobilitätswende und für die nachfolgenden Generationen. Jeder Kilometer zählt!

Mit freundlichen Grüßen



Christian Rudolph



Anna Bürklen



Nicolas Schüte





1 Vorbemerkung

Der Radlogistikverband Deutschland e.V. (RLVD) hat mittlerweile 80¹ Mitglieder und hat mit vier Verbänden Partnerschaften geschlossen. Im Verband sind u.a. Hersteller, Logistikunternehmen, Verkehrsplaner und die Wissenschaft vertreten.

Die Radlogistiker*innen der Branche haben allesamt das Ziel: stadtverträgliche, emissionsarme und verlässliche Lieferdienstleistungen anbieten. Mit smarten Konzepten, die zum Teil, Fahrzeug, Disposition, Routing, Tracking und Tracing sowie Personaleinsatzplanung aus einer Hand anbieten, professionalisiert sich die Branche zunehmend und kann wirtschaftlich tragfähige UND ökologisch verträgliche Last-Meile-Lieferdienste anbieten. Gerade bei den Fahrzeugen, die die Branche nutzt, gab es in den letzten fünf Jahren erstaunliche Entwicklungen. Stabilität, Zuverlässigkeit, Antriebsstrang, Standardisierung, sind nur einige Themenfelder, in denen es immense Fortschritte gab.

Sogar im Bereich der für den letzten Umschlag benötigten innerstädtischen Mikrodepots sind Fortschritte zu verzeichnen. So ist zu beobachten, dass der Wechsel von der mobilen Wechselbrücke rein in die innerstädtische Logistikimmobilie schon teilweise geschafft wurde (vgl. z.B. DB Smart City Mikrodepot Berlin Alexanderplatz). Nur so kann die Radlogistik effizient und wirtschaftlich agieren.

Die Radlogistik hat vielfältige positive Eigenschaften: die Zustellung auf der letzten Meile ist nahezu emissionsfrei, sie ist sehr stadtverträglich und sehr leise. Die Radlogistik ermöglicht Menschen, ohne Führerschein einen Job in der Logistik zu bekommen und erschließt dadurch weitere Personengruppen. Sehr vorteilhaft ist, das Unfall- und Staurisiken reduziert werden, da die Fahrzeuge, wenn sie nicht bewegt werden, auf dem Gehweg abgestellt werden dürfen. Zudem können Abkürzungen durch z.B. Parks realisiert werden, die Fahrradinfrastruktur genutzt werden, um Staus zu umfahren und Zustelladressen können direkt angefahren werden.

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

- Radlogistiker*innen, 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 sowie
- Forschung, Entwicklung und Beratung für die vorher genannten Bereiche.

Im Branchenreport Radlogistik 2023 sind kleine und mittelständische Unternehmen sowie weitere Einrichtungen in der sehr diversen Branche erfasst. Nicht enthalten sind Logistiksystemdienstleister, wie z.B. großen Integratoren der Kurier-, Express-, Paketbranche (KEP), und Lastenradhersteller mit fast ausschließlicher Fokussierung auf Privatkund*innen.

¹ Stand 28.03.2023, exkl. Verbandsmitglieder und natürliche Personen







2 Radlogistik als wachsender Arbeitsmarkt

Aktuell sind in der Radlogistik-Branche ca. 4.200 Beschäftigte in Deutschland tätig. Hierzu zählen sowohl Teilzeitbeschäftigte als auch geringfügig angestellte Personen. Der dynamische Charakter der Radlogistik-Branche ist stark geprägt durch kleine und mittelständische Unternehmen (KMU), was sich auch in der Unternehmensgröße ausdrückt. Im Median sind bei den Unternehmen lediglich 13,5 Beschäftigte angestellt. Also die Hälfte aller Unternehmen kommt mit weniger als 14 Beschäftigen aus.

4.200 Beschäftige in der Radlogistik

Ca. die Hälfte aller Unternehmen haben weniger als 14 Beschäftigte

Gegenüber dem Vorjahr wurden in der Branche insgesamt 1.250 neue Stellen geschaffen. Wie auch schon 2022, blicken die Befragten optimistisch in die Zukunft und rechnen auch weiterhin mit einer Zunahme an Beschäftigten. Über 70% der befragten Organisationen gehen von einer Zunahme der Beschäftigten in der Branche im Jahr 2023 aus (vgl. Abbildung 1). Die Bewertung der Beschäftigtenentwicklung für das Jahr 2023 ist damit trotz der (welt)politischen Unsicherheiten ähnlich wie im Jahr 2022.

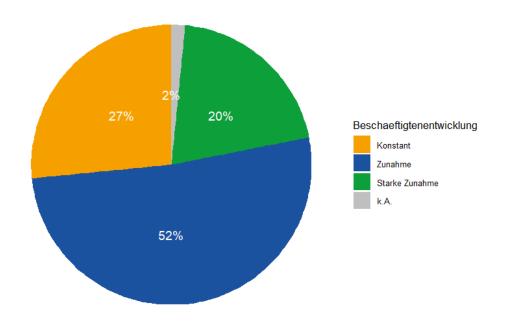


Abbildung 1: Einschätzung der Beschäftigtenentwicklung für das Jahr 2023





3 Herausforderung Fachkräfte

Radlogistik schafft gute und nachhaltige Jobs. Die Besetzung der neu geschaffenen Stellen ist jedoch für die Akteure der Branche nicht leicht. Gut der Hälfte der Antwortenden fällt es schwer oder sehr schwer, Stellen zu besetzen. Leicht fällt es nur (noch) 16% der Befragten (vgl. Abbildung 2).

Gesucht wird passendes Personal in der gesamten Bandbreite, von Lagerist*innen, Elektriker*innen, Ingenieur*innen, IT-Expert*innen bis zu Führungskräften sind Stellen offen. Die drei häufigsten Nennungen sind Mechaniker*innen (30%), Fahrer*innen (20%) und Verkäufer*innen (10%). Hier zeigt sich deutlich ein Personalbedarf in der Fertigung, Wartung, dem Betrieb und dem Verkauf von Lastenrädern bzw. damit erbrachter Dienstleistungen. Bei Mechaniker*innen ist zu betonen, dass hier auch Personal mit Mechatronik und Elektronikkenntnis gesucht wird.



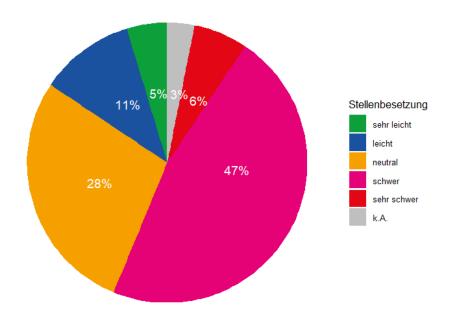


Abbildung 2: Probleme bei Stellenbesetzung

4 Marktaussichten – Auf dem Weg aus der Nische

Im Erhebungsjahr 2022 wurden insgesamt rund 27.300 Lastenräder und Anhänger produziert, vorwiegend für gewerbliche Nutzungen. Das sind mehr als doppelt so viele wie im Vorjahr. Die dominierenden Typen sind weiterhin einspurige und mehrspurige Modelle. Anhänger und schwere Lastenräder werden wie auch in den Vorjahren noch im geringeren Maße abgesetzt.

Die Hersteller haben ihr Geschäft bereits in erheblichem Maße internationalisiert. Die Exportquote beträgt rund 44%. Davon entfallen 38% auf den europäischen Markt und die übrigen 6% der Produkte werden außerhalb Europas vertrieben.

27.300 produzierte Lastenräder und Anhänger

Über die Produktkategorien und Hersteller zeigt sich eine positive Entwicklung des erwarteten Absatzes. 84% der befragten Organisationen rechnen für das Jahr 2023 mit einer Zunahme des Absatzes (vgl. Abbildung 3).





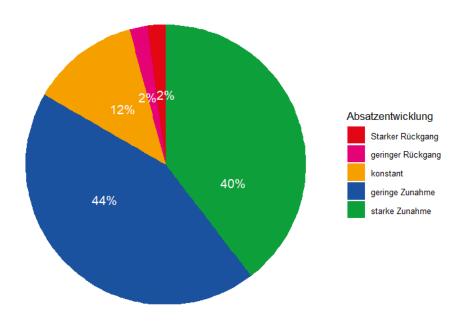


Abbildung 3: Absatzentwicklung über alle Produktkategorien und Hersteller in 2023

5 Umsatz in der Radlogistik-Branche – Das Wachstum hält an

Das Wachstum und die Entwicklung der Branche geht mit den steigenden transportierten Sendungen, der steigenden Anzahl an verkauften Fahrrädern und dem Zuwachs an Beschäftigten mit einem deutlichen Umsatzwachstum einher. Dieser ist von 120 Mio. € im Jahr 2021 auf 175 Mio. € im Jahr 2022 gewachsen.

Innerhalb eines Jahres ist der Umsatz also um 55 Mio. € gewachsen. Die positive Umsatzerwartung für die nächsten Jahre zeigt sich auch bei 75% der antwortenden Organisationen. Die Stimmung bleibt damit gegenüber den Vorjahren konstant sehr positiv. Nur 2% sehen einem Rückgang entgegen (vgl. Abbildung 4).



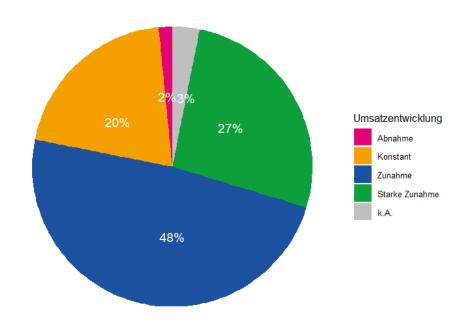


Abbildung 4: Einschätzung der Umsatzentwicklung in der Radlogistik in 2023

Klimaschutz und Sicherheit - Radlogistik für lebenswerte Städte

In der Radlogistik wurden 2022 rund 2,4 Mio. km mit Lastenrädern bewältigt, wodurch ein nicht unerheblicherer Beitrag für einen stadtverträglichen und klimaschonender Lieferverkehr geleistet wurde. Somit wurde die Strecke, die mit Lastenrad zurückgelegt wurde, im Vergleich zum Vorjahr um 50% gesteigert. Der Anstieg der mit Lastenrädern absolvierten Verkehrsleistung spiegelt sich auch in einer Reduktion des durch den Lieferverkehr verursachten CO2-Ausstoßes wider.

> 2,4 Mio. km per Lastenrad zurückgelegt 619 t CO₂ Emissionen eingespart

Durch die eingesetzten Lastenräder konnte der Einsatz von rund 155 Lieferfahrzeugen ersetzt werden, woraus eine Einsparung von 619 t CO2 resultiert. 2022 konnten 48% mehr Lieferfahrzeuge und 147% mehr CO₂-Emissionen gegenüber 2021 eingespart werden. Im Jahr 2022 wurden rund 6 Mio. Sendungen mit einem Lastenrad zugestellt. 2021 wurden gemäß der KEP-Studie 2022 des Bundesverbands Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK) in Deutschland rund 4,5 Milliarden Sendungen zugestellt². Somit ist der Anteil des klimafreundlichen Lastenrades am Gesamtvolumen aller verschickten Sendungen noch verhältnismäßig gering, woraus sich ein weiterhin hohes Potenzial zur Verlagerung von Lieferverkehren auf die Radlogistik ableiteten lässt. Die

https://www.biek.de/files/biek/downloads/papiere/BIEK_KEP-Studie_2022.pdf



im Rahmen der Umfrage berechnete Anzahl an Sendungen, die per Lastenrad befördert wurden, liegt aller Voraussicht nach noch höher, da bei der Umfrage keine KEP-Systemdienstleister erfasst wurden, diese aber auch zum Teil Konzepte umsetzen, bei denen Lastenräder auf der letzten Meile eingesetzt werden.

Im Kontext der Umgestaltung des Lieferverkehrs in Richtung lebenswerterer Städte ist neben dem Klimaschutz auch die Verkehrssicherheit ein wichtiger Faktor. Diesbezüglich konnte wie bei der Reduktion des CO2-Ausstoßes eine positive Bilanz gezogen werden. Für 2022 wurden, wie bereits für 2021, von den Teilnehmenden von keinen Unfalltoten berichtet. Somit kann die Radlogistik durchaus als förderlicher Faktor zur Erreichung der Zielsetzung "Vision Zero" des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr betrachtet werden, welche Todesopfer im Straßenverkehr zukünftig gänzlich vermeiden möchte³.



Einfluss globaler Lieferschwierigkeiten auf die Produktion - Die Radlogistik bleibt standhaft

In den Kapiteln 4 und 5 konnte eine positive Entwicklung des Umsatzes und Absatzes im abgelaufenen Geschäftsjahr festgehalten werden. Von den Teilnehmenden wurde zudem überwiegend ein anhaltendes Wachstum in diesen zwei Bereichen für 2023 prognostiziert. Ein kritischer Faktor für steigende Umsätze und Absätze ist die Stabilität von Lieferketten und die Verfügbarkeit von Komponenten zur Produktion von Lastenrädern und Anhängern. Ausgehend von einer Vielzahl globaler und regionaler Entwick-

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/pakt-fuerverkehrssicherheit.html







lungen zeigt sich die Fragilität von Lieferketten, welche in der Folge gänzlich unterbrochen oder zumindest in erheblichem Maße eingeschränkt waren. Bereits letztes Jahr wurden verschiedene Aspekte zur Lieferkette in der Branchenreport 2022 abgefragt. In diesem Jahr ist die Befragung zu diesem Thema wahrscheinlich so relevant wie nie zuvor. Sowohl die Rohstoffverfügbarkeit als auch die Lieferlogistik waren im Jahr 2022 erheblichen Einschnitten ausgesetzt. Nichtsdestotrotz kann für die Radlogistik ein durchaus positives Fazit gezogen werden, es ergeben sich zum Teil jedoch auch starke Störungen in den Lieferketten.

58% der Befragten sehen keine Beeinträchtigung der Lieferfähigkeit

Die Einordnung der Hersteller zum Ausmaß der Beeinträchtigung der Lieferfähigkeit zeichnet ein Bild von unterschiedlichen Auswirkungen innerhalb der Branche (vgl. Abbildung 5). In über 50% der Fälle konnte keine Beeinträchtigung verzeichnet werden. Dem gegenüber steht ein hoher Anteil an Herstellern, die in ihrer Lieferfähigkeit empfindlich eingeschränkt waren. Jeder dritte Hersteller war gezwungen, mit starken Lieferschwierigkeiten umzugehen. Beim Vergleich dieser Verteilung mit den Angaben der Hersteller aus dem letzten Jahr, fällt auf, dass sich die Lieferschwierigkeiten trotz der angespannten Lage im 2022 reduziert haben. Die Radlogistik erweist sich somit im Allgemeinen als durchaus resilient gegenüber den aktuellen Lieferengpässen.

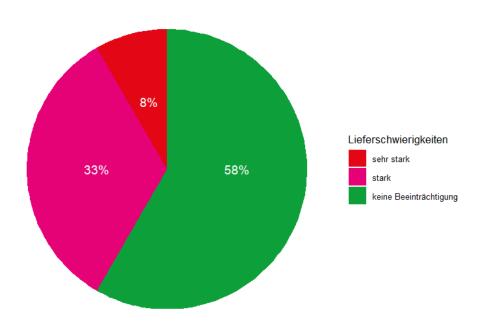


Abbildung 5: Beurteilung der Beeinträchtigung des Lieferzeitverzugs durch Probleme in den Lieferketten





Die Einschränkungen in der Lieferfähigkeit spiegeln sich in auch der Verteilung der Lieferverzögerungen wider (vgl. Abbildung 6). Insgesamt 8% der Hersteller konnten ihre Produkte erst mit einem Verzug von bis zu zwölf Monaten ausliefern. Der Großteil der verzögerten Auslieferungen bewegt sich jedoch in einem moderaten Bereich. Fast zwei Drittel der Hersteller können den die Zeit des Lieferverzugs unter einem Monat halten.

Im Vergleich zu Vorjahreserhebung zeigt sich bei den Lieferzeiten eine Verbesserung (vgl. Abbildung 7). Während für 2021 die Lieferzeit noch zu zwei Dritteln unter drei Monaten lag, konnten 2022 83% der hergestellten Produkte der Radlogistik in einem Lieferzeitfenster von unter drei Monaten zugestellt werden. Insgesamt ist die Verteilung der Lieferzeiten jedoch sehr heterogen. Dementsprechend haben 12% der Hersteller angeben, dass ihre aktuellen Lieferzeiten sich im Bereich von bis zu neun Monaten und bis zu zwölf Monaten bewegen.

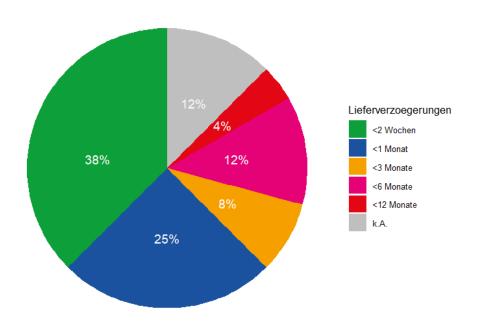


Abbildung 6: Angaben zu den Lieferverzögerungen der Hersteller

Die Antworten hinsichtlich fehlender Komponenten zur Produktion von Lastenrädern, Zubehör und Komponenten zeigen, wie vielfältig die benötigten Teile in der Radlogistik sind. Diese Vielfältigkeit kann ein kritischer Faktor bei der Beschaffung sein. Der größte Bereich fehlender Teile umfasst elektronische Komponenten wie Akkus und Chips. Es wurden jedoch auch viele weitere Komponenten benannt, deren Beschaffung derzeit kritisch ist, wie u.a. Bremsen, Rahmen oder Federgabeln. Auch wenn die elektronischen Teile überwiegen, bedeutet jeder Engpass einer weiteren Komponente eine zusätzliche empfindliche Störung der Planungssicherheit. In den nächsten zwei bis drei Jahren erwarten die Teilnehmenden ein mögliches Defizit bei der Beschaffung vor allem in der





Verfügbarkeit von elektronischen Komponenten, was sich im Zuge des zu erwartenden steigenden Bedarfs an ebensolchen Komponenten bei der Transformation zur Elektromobilität in weiteren Verkehrssektoren weiter verschärfen könnte. Vor diesem Hintergrund steht die Branche der Radlogistik vor der Herausforderung, im Zuge einer steigenden Nachfrage, begrenzten Verfügbarkeiten und unsicheren Lieferketten, einem Preisdruck standzuhalten und weiterhin attraktive Preiskonditionen für ihre Kundschaft anbieten zu können.

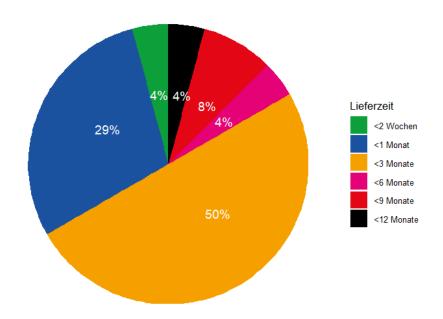


Abbildung 7: Angaben zu den Lieferzeitfenstern der Hersteller

8 Wirtschaftslage – Die nächsten fünf Jahre Wachstum

Die aktuelle wirtschaftspolitische Lage gestaltet sich in der Gesamtwirtschaft durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine und seine Folgen besonders im Energiemarkt und die weiterhin hohe Inflation herausfordernd. Die Radlogistik als Branche bleibt davon nicht unberührt. In diesem Jahr wurde deswegen gesondert gefragt, wie die aktuelle Lage in der Branche eingeschätzt wird.

In der Radlogistik zeigt sich hier ein weitestgehend positives Bild. So schätzen 67% der Antwortenden die Lage als gut oder sehr gut ein (vgl. Abbildung 8). Ein weiteres gutes Viertel bewertet sie als neutral. Damit kann in der Radlogistik von einer grundsätzlich weiterhin positiven Erwartungshaltung gesprochen werden.





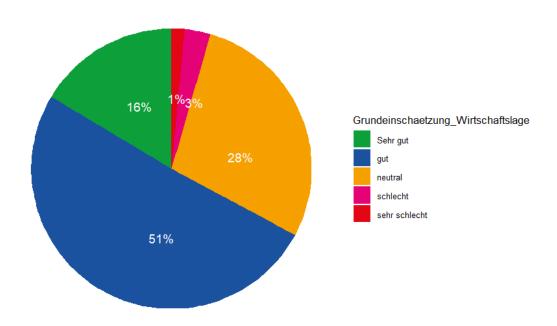


Abbildung 8: Grundeinschätzung der Wirtschaftslage

Die Teilnehmenden wurden weiterhin befragt, wie sich steigende Energiepreise, die Ankündigung des Abschieds vom Verbrennungsmotor und die Inflation auf die Anschaffung von Lastenrädern und die Beauftragung von Radlogistikdienstleistungen auswirken. Für die Beauftragung von Radlogistik lässt sich kein klarer Schluss ziehen. Bei der Anschaffung von Lastenrädern ist das Bild eindeutiger. Die Inflation wird bei Kunden angeführt, als Grund zurückhaltend in der Beschaffung von Lastenrädern zu sein. Steigende Energiepreise und das angekündigte Verbrenner-Aus wird jedoch als Faktor genannt, der zu steigender Nachfrage nach Lastenrädern bei den Teilnehmenden führt. Letztere beide Faktoren können damit, zumindest in Teilen, die positive Aussicht der Branche erklären.

Erwartung:

30% Wachstum pro Jahr über die nächsten fünf Jahre.

Konkret bedeutet dies, dass die Antwortenden in den nächsten fünf Jahren von einem weiterhin starken Wachstum der Branche ausgehen. Das jährliche Wachstum wird im Mittel mit 30% pro Jahr beziffert. Die individuellen Angaben schwanken dabei von einstelligen bis zu dreistelligen Prozentangaben.

9 Förderung von Lastenräder und Radlogistik

Die Radlogistik wird durch die Bundesrepublik mit einem Programm zur Förderung der Anschaffung von Lastenrädern und -anhägern im Gewerbe und durch ein Förderprogramm für Mikro-Depots gefördert. Der Erfolg ist bisher jedoch gemischt.





Die Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Lastenrädern ist 94% der Antwortenden bekannt. Sie wurde jedoch nur von 46% der Teilnehmenden in Anspruch genommen. Dieser Anteil ist überraschend, in einem ausgesprochen lastenradaffinen Bereich. Als Barrieren für die Nutzung wurde benannt, dass die Fördersummen für Schwerlastenräder zu gering sind, Gespanne aus E-Bike und Trailer nicht förderfähig sind, Lastenräder ohne E-Unterstützung nicht förderfähig sind, einige Modelle ausgeschlossen sind und verstärkt, dass kein Leasing gefördert wird. In der gesonderten Frage zum Leasing zeigt sich, dass 78% der Antwortenden sich auch die Förderung der Leasings wünschen (vgl. Abbildung 9).

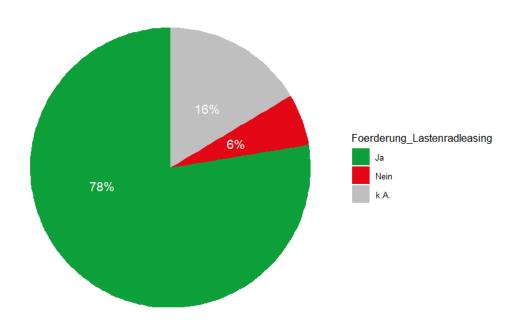


Abbildung 9: Förderung Lastenradleasing

Die Mikro-Depot-Richtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative⁴ ist hingegen nur 54% bekannt. Genutzt wurde sie bisher von keinem der Antwortenden. Als Gründe wurden der enge Zeitraum für die Antragsstellung, die hohe Eigenkapitalanforderung und die reine Investitionsförderung benannt.

Aus der Befragung lassen sich somit konkrete Verbesserungsansätze der Bundesförderprogramme darstellen.

Mikro-Depot-Richtlinie:

- Verbesserung der Bekanntheit durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und Dialog mit der Branche.
- Umstellung auf ein Verfahren, mit dem über das gesamte Jahr Anträge stellt werden können.
- Flexibilisierung der Fördermöglichkeiten in Bezug auf Planungsaufwände und Eigenkapitalanforderungen.

⁴ https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/mikro-depot-richtlinie





Richtlinie zur Förderung von Lastenrädern und -anhängern:

- Die Förderung novellieren, sodass Leasing gefördert werden kann.
- Die Anschaffung von Lastenrädern oder Lastenanhängern ohne Elektromotor ermöglichen.
- Die Förderung sogenannte Lieferbikes, "reguläre" Longtails und Gespanne aus Pedelec und Lastenanhänger ermöglichen.
- Erhöhung der Fördersätze auf 40% der Anschaffungskosten bis max. 9.000€ pro Lastenrad.
- Zusätzlichen Abwrackprämie bei Abschaffung eines Verbrenners.
- Förderung auf junge, gebrauchte Lastenräder erweitern.

Für die Umsetzung von Klimaschutz im Wirtschaftsverkehr und die Schaffung sauberer, sicherer Straßen braucht es weiterhin:

- 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. Der Bund muss hier eindeutig klarstellen, dass dies auch im Rahmen der Gesetze über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge möglich ist.
- 2. Mehr Gestaltungsspielraum für Kommunen zur Förderung der Radlogistik! Kommunen brauchen mehr gesetzliche Spielräume, um Radlogistik zum Beispiel durch die Ausweisung von Niedrig- und Nullmissionszonen sowie die Ausweisung spezieller Logistikflächen per Bauleitplanung zu fördern.
- 3. Die Mittel für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur verlässlich gestalten und auf mindestens 1 Mrd. € pro Jahr im Bundeshaushalt anheben. Kommunen brauchen mindesten 30 € pro Person und Jahr (NRVP 3.0), auch durch Bundesmittel, um lückenlose Radverkehrsnetze mit Radverkehrsanlagen von mindestens zwei Meter Breite auszubauen.
- 4. Unterstützung für Kommunen und Gemeinden zum Aufbau personeller Kompetenzen in der Logistik- und Wirtschaftsverkehrsplanung.
- 5. Faire Preise für fairen Wettbewerb: Wer Umweltschäden verursacht und CO₂ emittiert, muss dafür den gerechten Preis zahlen. Es braucht ein Ende des Dieselprivilegs und eine CO₂-Steuer, die den tatsächlichen Umweltkosten entspricht.







10 Methodik und Umfragedaten

Die Organisation und Leitung des Branchenreports Radlogistik obliegt dem Radlogistik Verband Deutschland e.V. (RLVD). Auch in diesem Jahr wurde die Befragung durch das RLVD-Mitglied "Institut für Logistik und Materialflusstechnik (ILM)" an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg unentgeltlich durchgeführt. Eine Neuerung hat sich durch die Beteiligung der Stiftungsprofessur für "Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen" an der Technischen Hochschule Wildau ergeben. Diese hat in diesem Jahr erstmalig die Befragung unterstützt und die Auswertung durchgeführt.

Am 12. Januar 2023 wurde die Umfrage veröffentlicht und am 3. Februar 2023 beendet. Vor Veröffentlichung wurde die Umfrage mithilfe eines Pretests von Branchenexpert*innen auf Verständlichkeit und auf technische Funktionsfähigkeit geprüft. Sowohl bei Erfassung als auch bei der Speicherung der Daten wird der Datenschutz respektiert und verantwortungsbewusst gehandhabt. Die Befragungen wurden anonymisiert durchgeführt und es erfolgte keine Erhebung von Unternehmensnamen, IP-Adressen o. ä. Die Datenspeicherung erfolgt ausschließlich auf deutschen Servern des ILM. Die Teilnahme richtet sich an RLVD-Mitglieder und deutsche Unternehmen und Einrichtungen der Radlogistik. Bei der diesjährigen Befragung wurden erstmalig auch KEP-Systemdienstleister erfasst. Insgesamt sieben Teilnehmende haben sich als solche eingeordnet. Davon hat jedoch kein Akteur den Fragebogen vollständig ausgefüllt. Aufgrund dessen wurden die Antworten der KEP-Systemdienstleister nicht in den ausgewerteten Datensatz übernommen. Bis auf minimale Anpassungen wurden die Fragen aus der Vorjahreserhebung übernommen, woraus eine Vergleichbarkeit der Daten resultiert. In diesem Jahr wurde die Befragung zusätzlich durch zwei neue Fragenkomplexe ergänzt. Vorrangiges Ziel des einen Fragenkomplexes ist es, eine Einschätzung zur kurz- u. mittelfristigen Auswirkung der aktuellen wirtschaftspolitischen Lage auf die Branche der Radlogistik geben zu können. Der andere Fragen-





komplex zielt darauf ab, beurteilen zu können, wie wirksam bestehende Förderrichtlinien für die Radlogistik Anwendung finden.

Die Beteiligung an der Umfrage ist in diesem Jahr deutlich höher ausgefallen. Es konnte ein Anstieg von 48 auf 67 Akteure im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden, welche die Befragung vollständig abgeschlossen haben. Das Spektrum der Teilnehmenden beinhaltet verschiedenste Akteure der Radlogistik, wodurch der Branchenreport vielfältige Sichtweisen und Blickwinkel auf die Branche berücksichtigt (vgl. Abbildung 10). Es entfallen 46 abgeschlossene Befragungen auf Mitglieder des RLVD und 19 Teilnehmende haben angegeben, kein Mitglied des RLVD zu sein. Anhand dieser Zahlen war es, wie im Branchenreport 2022, möglich, eine gesamtheitliche Bewertung für die Radlogistik durchzuführen, welche jedoch auf hochgerechneten Schätzungen basiert und somit nicht vollständig belastbar ist. 56 % der RLVD-Mitglieder haben an der Befragung teilgenommen. Dieser Anteil ist der Ausgangswert, um mittels einer konservativen Berechnung Kennzahlen für die gesamte Branche zu erhalten.

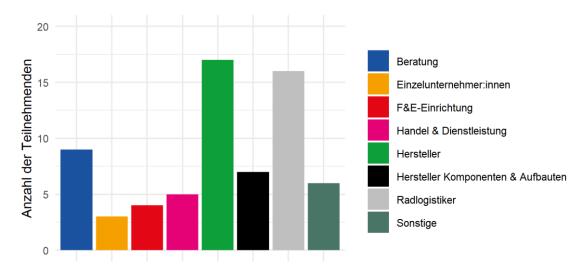


Abbildung 10: Kategorie und Anzahl der Teilnehmenden 2023





























































































































































RADLOGISTIK

BRANCHENREPORT 2023

Autor*innen:

TH Wildau:

Nicolas Schüte

Anna Bürklen

Prof. Dr. Christian Rudolph

RLVD:

Dr. Tom Assmann

Titelfoto: Leezen Heros Münster

Foto S. 5: Babboe Pro

Foto S. 9: Gleam GmbH

Foto S. 16: FlexiModal

Herausgeber:

Radlogistik Verband Deutschland e.V.

Potsdamer Straße 7

10785 Berlin

Telefon: (+49) 030 20 07 62 07

E-Mail: info@rlvd.bike

Homepage: www.rlvd.bike

In Kooperation mit:

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

Stiftungsprofessur für "Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen", Technische Hochschule Wildau