



## Sicherheit für nachhaltige Jobs



## Grußwort des Vorstands

Die fahrradbasierte Logistik hat sich in den letzten Jahren zu einer unverzichtbaren Sparte der urbanen Logistik entwickelt. Das Ökosystem dieser Branche ist gewachsen, die Grundlagen sind gelegt. Das Know-how ist vorhanden, die Fahrzeuge werden immer besser und belastbarer und das Personal kann mittlerweile qualifiziert und systematisch ausgebildet werden. Die Versender haben Radlogistik als einen sinnvollen und notwendigen Baustein in ihren Distributionsprozessen erkannt und akzeptiert. Die Anbieter fahrradbasierter Logistiklösungen wachsen stetig und langsam, doch kontinuierlich. Sie schaffen jedes Jahr mehr zukunftsorientierte, nachhaltige Jobs.

Zudem beginnen Städte und Kommunen, Radlogistik und die dafür erforderlichen Voraussetzungen in ihre Planungen einzubeziehen. Die Menschen nehmen Commercial Cargo Bikes als Teil des modernen Wirtschaftsverkehrs wahr. Der Grundstein für eine nachhaltige, effektive und effiziente Radlogistik ist gelegt – doch wir stehen erst am Anfang.

Es besteht noch erheblicher Handlungsbedarf: Die Verkehrsinfrastruktur für Fahrräder, Lastenräder und Commercial Cargo Bikes muss ausgebaut werden. Es besteht großes Potenzial, noch mehr Autos und Nutzfahrzeuge zu ersetzen. Radlogistik bietet die Chance, Geld zu verdienen, und es ist notwendig, noch viel mehr Wirtschaftsverkehr – sowohl gewerblich als auch privat – auf Fahrräder zu verlagern. Das kommt der Umwelt, dem Klima und der Verkehrssicherheit zugute. Skaleneffekte können realisiert und die Wirtschaftlichkeit weiter gefestigt werden. Als Verband ist es unser Ziel, mit Politik und Wirtschaft die Branche sicher in die Zukunft wachsen zu lassen.

Um die volle Wirkung zu entfalten, braucht es eine noch stärkere Verankerung der Radlogistik als Lösung und Mehrwert in den Köpfen der Menschen. Es ist eine Generationenaufgabe: Unsere Kinder übernehmen die Werte, die wir vorleben, doch das dauert seine Zeit. Deshalb ist es umso wichtiger, jetzt aktiv zu werden. Im Kapitel 9 haben wir Maßnahmen dargestellt, die Radlogistik jetzt von Bundespolitik erwartet, um ihr Geschäft erfolgreich aufzustellen und langfristig sichere Jobs aufzubauen.

Mit diesem Branchenreport in der fünften Auflage liefern wir die neuesten Fakten und Impulse, um die Radlogistik weiter voranzubringen. Gemeinsam können wir die urbane Mobilität nachhaltiger, effizienter und sicherer gestalten.

Herzlichen Dank für Ihr Interesse und Ihr Engagement!

Mit nachhaltigen Grüßen



Tom Assmann



Martin Schmidt



Jörg Albrecht



Jonas Kremer

## Grußwort der TH Wildau

Unsicherheiten haben das letzte Jahr bestimmt. Der erhoffte Boost in der Radlogistik-Branche blieb – zumindest vorerst – noch aus. Die politischen Rahmenbedingungen, die die in vielen Bereichen ökologisch sinnvolle Fahrradlogistik unterstützen würden, wurden nicht geschaffen. So sind nach wie vor die stärksten Treiber in der Branche Unternehmen, die mit Mut und Überzeugung bei der Transformation ihrer Logistik-Lösungen vorangehen, weil sie einen Unterschied machen wollen und ihren Kunden eine menschenfreundliche, stadtverträgliche und klimaschützende Transportlösung anbieten möchten. Hier ist der Enthusiasmus ungebremst und es kommen immer mehr Logistiker hinzu, die Alternativen zur konventionellen Logistik mit Transportern und Lastkraftwagen anbieten. Die diesjährige Befragung zeigt abermals die mittlerweile vielfältigen Einsatzgebiete der Radlogistik, von der Lebensmittellieferung bis hin zur Lieferung von Medikamenten.

Nichtsdestotrotz kann auch für das vergangene Geschäftsjahr in vielen Bereichen wieder ein positives Fazit für die Entwicklungen im Ökosystem Radlogistik gezogen werden. Ein Anstieg des Gesamtumsatzes, der Beschäftigtenzahlen sowie der zurückgelegten Kilometer mit Lastenfahrrädern in Zustellprozessen spricht für das weiterhin vorhandene Wachstumspotenzial und die Robustheit der Radlogistik.

Zudem suchen immer mehr Unternehmen mit logistischen Handlungsfeldern in staubelasteten Großstädten wie Berlin nach Lösungen, um Staus, die lästige und zeitintensive Parkplatzsuche bzw. die Kosten für Falschparken zu umgehen. Dies geht weit über die Radlogistik hinaus und betrifft diverse Gewerbetreibende, die auch händeringend nach Alternativen suchen: Die Nerven der Mitarbeitenden werden im Straßenverkehr täglich aufs Neue und bis aufs Äußerste beansprucht. Hier ist die Akzeptanz unter den Mitarbeitenden, neue Optionen wie leichte Nutzfahrzeuge auszuprobieren, besonders hoch.

Der Appell an die Politik bleibt: bessere Rahmenbedingungen für die Radlogistik-Branche müssen geschaffen werden, da die Kosten alleine für die Anschaffung der Räder, die noch in kleinen Serienzahlen hergestellt werden, immer noch vergleichbar hoch sind und das finanzielle Risiko für Kleinunternehmen dadurch in einigen Konstellationen noch zu hoch erscheint. Neben einer Erweiterung und Erhöhung der finanziellen Förderung ist hier auch eine Flexibilisierung der Anschaffung von Lastenfahrrädern durch Leasing-Modelle als Lösungsansatz ins Auge zu fassen.

Mit besseren Konditionen für die Radlogistik wird der Rückenwind in der Branche auch wieder stärker werden und der ungebremsste Enthusiasmus weiter beflügelt.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Christian Rudolph



Nicolas Schüte

## 1 Vorbemerkung

Der Radlogistikverband Deutschland e.V. (RLVD) ist Stimme und Netzwerkplattform des Ökosystems Radlogistik. Der Verband vertritt aktuell 80<sup>1</sup> Unternehmensmitglieder und hat mit sechs Verbänden Partnerschaften geschlossen.

Die Radlogistikunternehmen der Branche haben allesamt das Ziel: stadtverträgliche, emissionsarme und verlässliche Lieferdienstleistungen anzubieten. Mit smarten Konzepten, die zum Teil Fahrzeug, Disposition, Routing, Tracking und Tracing sowie Personaleinsatzplanung aus einer Hand anbieten, professionalisiert sich die Branche zunehmend, erweitert die Geschäftsmodelle und kann wirtschaftlich tragfähige und ökologisch verträgliche Last-Meile-Lieferdienste, Kurierdienstleistungen und vielfältige, maßgeschneiderte Transporte anbieten.

Die Radlogistik hat vielfältige positive Eigenschaften: die Zustellung auf der letzten Meile ist nahezu emissionsfrei und stadtverträglich. Commercial Cargo Bikes sind deutlich kleiner als PKW, Nutzfahrzeuge oder LKW und schaffen dadurch Platz auf den Straßen. Sie sind zudem ein realer Beitrag zur Verkehrsberuhigung und tragen damit sowohl zur Aufenthaltsqualität wie zur Verkehrssicherheit bei. Radlogistik und Commercial Cargo Bikes sind ein wesentlicher Baustein für lebenswerte Straßen und Städte. Die Radlogistik ermöglicht es Menschen, ohne Führerschein einen Job in der Logistik auszuüben. Sie ist damit ein starker Integrator in den Arbeitsmarkt, für Migrant:innen wie viele andere Personengruppen.

Im Branchenreport Radlogistik 2025 sind kleine und mittelständische Unternehmen sowie weitere Einrichtungen in dieser sehr diversen Branche erfasst. Nicht enthalten sind Logistiksystemdienstleister, wie z. B. große Integratoren der Kurier-, Express-, Paketbranche (KEP), und Lastenradhersteller mit fast ausschließlicher Fokussierung auf Privatkund:innen.

Die Fragen in dem diesjährigen Branchenreport wurden leicht reduziert. Die Kernfragen sind jedoch gleich geblieben und ermöglichen den Vergleich zum Vorjahr.

## 2 Strukturdaten zum Ökosystem Radlogistik

Das Ökosystem Radlogistik zeigt sich als komplexes Netzwerk mit 254 identifizierten Institutionen (Unternehmen und öffentliche Einrichtungen), das von drei zentralen Säulen getragen wird. Die größte Säule bildet die operative Radlogistik mit 112 Unternehmen, die sich aus 48 spezialisierten Radlogistikunternehmen, 52 Kurierunternehmen, 6 Entsorgungs- und Kreislauflogistikbetrieben sowie 6 mit anderen Geschäftsfeldern zusammensetzt. Diese operativen Akteure stellen das Herzstück der Branche dar. Sie führen die eigentlichen Transportdienstleistungen durch und bringen die Radlogistik auf die Straße.

Die Hardware-Säule umfasst 59 Akteure und bildet das technologische Rückgrat des Ökosystems. Hier dominieren 19 Hersteller, die vorwiegend Commercial Cargo Bikes

---

<sup>1</sup> Stand 06.06.2025, exkl. Verbandsmitglieder und natürliche Personen

produzieren sowie 10 Hersteller von Anhängern, die vorwiegend den gewerblichen Einsatz avisieren. Hinzu kommen 30 Hersteller, die spezifische Komponenten und Aufbauten für Commercial Cargo Bikes bzw. Lastenanhänger fertigen. Parallel dazu entwickelt sich eine spezialisierte Infrastruktur mit 77 Einrichtungen, die sich hauptsächlich aus 52 Mikro-Hubs und 25 Akkuwechselstationen zusammensetzt und die physische Basis für effiziente Radlogistik schafft.

Das Ökosystem wird durch die Säule des Dienstleistungsnetzwerks von 71 Unternehmen komplettiert, das von 34 Unternehmen, die Beratung, Kommunikation oder Marketing für die Branche anbieten, bis hin zu 37 Unternehmen, die als Händler, Werkstatt oder mit vergleichbaren Dienstleistungen aktiv sind. Eine kleine aber wichtige Wissenschaftskomponente mit 12 Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, die in dem Ökosystem aktiv sind, treibt Innovation und Weiterentwicklung voran. Diese Struktur verdeutlicht, dass Radlogistik weit über reine Transportdienstleistungen hinausgeht und sich zunehmend stärker zu einem eigenständigen, diversifizierten, Wirtschaftsökosystem mit spezialisierten und professionellen Zulieferern, Infrastrukturanbietern und Unterstützungsdienstleistern entwickelt.

Tabelle 1: Strukturdaten des Ökosystems Radlogistik – Unternehmen und Institutionen in Deutschland

Unternehmenstyp Radlogistik	Anzahl
Beratung, Kommunikation, Marketing u.ä.	34
Handel, Service, Werkstätten und ähnliche Dienstleistungen	37
F&E-Einrichtung	12
Transport von Waren und Gütern mit Lastenrädern/-anhängern	112
Hersteller/Marke von Aufbauten und anderen Komponenten	30
Hersteller von Lastenrädern oder Anhängern	29

Die dargestellten Strukturdaten bilden die Grundgesamtheit für die Hochrechnung der Branchendaten der Befragung. Die Daten wurden initial durch das vom Bundesministerium für Verkehr im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans geförderten Projekts “#iKnowRadlogistik” erhoben. Die Projektdaten wurden durch den RLVD zur Erstellung des Branchenreports aktualisiert und um Akteure vorwiegend im Privatsegment bereinigt. Zudem wurden Unternehmen und Institutionen genau einer Kategorie zugeordnet, um Doppelnennungen zu eliminieren. Die Daten repräsentieren das klein- und mittelständische Ökosystem Radlogistik.

### 3 Wachstumsbranche – Radlogistik als Beschäftigungstreiber

Für das Befragungsjahr 2024 zeigt sich ein Zuwachs von ca. 12 % der Beschäftigten gegenüber dem Jahr 2023. Im Ökosystem Radlogistik waren 2024 bundesweit etwa 6.071 Personen beschäftigt. Dies ist ein deutlicher Beleg dafür, dass die Branche weiterhin wächst und als stabiler Arbeitsmarkt der Zukunft gesehen werden kann.

**6.071 Beschäftigte in der Radlogistik**  
Ca. die Hälfte aller Unternehmen haben weniger als 9 Vollzeitbeschäftigte

Die Beschäftigtenzahlen zeigen: Radlogistik ist vor allem ein Feld der Kleinst- und Kleinunternehmen. In der Hälfte der befragten Betriebe arbeiten nicht mehr als neun Personen. Im Durchschnitt beschäftigen die Unternehmen rund 30 Mitarbeitende.

Die aktuellen Daten zur Situation im Jahr 2024 verdeutlichen: Der Arbeitsmarkt im Ökosystem Radlogistik entwickelt sich weiterhin dynamisch und schafft nachhaltige Jobs.

## Beschäftigte in der deutschen Radlogistik

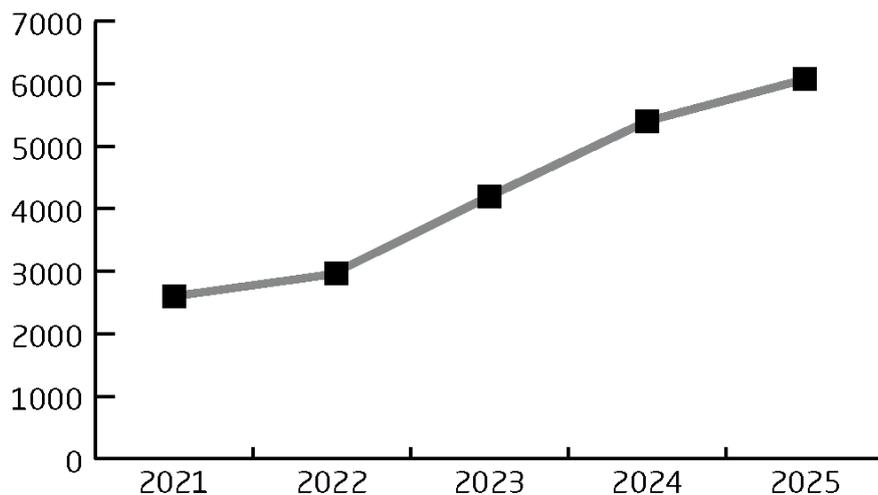


Abbildung 1: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Ökosystem Radlogistik (2021 – 2025)

Die aktuelle Prognose zur Beschäftigtenentwicklung für das laufende Jahr (siehe Abbildung 2) fällt insgesamt optimistisch aus. Zwar rechnet knapp die Hälfte der befragten Unternehmen (49 %) mit einer konstanten Beschäftigtenzahl, doch 40 % erwarten eine Zunahme ihrer Mitarbeitenden – ein deutliches Signal für weiteres Wachstum innerhalb der Branche und deckt sich größtenteils mit der letztjährigen Einschätzung.

Nur 7 % der Unternehmen prognostizieren eine Abnahme, während jeweils 2 % entweder mit einer starken Zunahme oder einer starken Abnahme rechnen. Auch hier sind die Einschätzungen aus der Branche fast deckungsgleich mit dem Vorjahr. Insgesamt geht aus den Angaben zu den Beschäftigtenzahlen hervor, dass sich die Branche weiterhin im Wachstum befindet und auch die Prognosen zur diesjährigen

Entwicklung stabil bleiben und weiteres Wachstum realistisch erscheint. Das Ökosystem Radlogistik trägt dazu bei, nachhaltige Jobs in Produktion, Handel, Dienstleistung und auf dem Sattel zu schaffen.

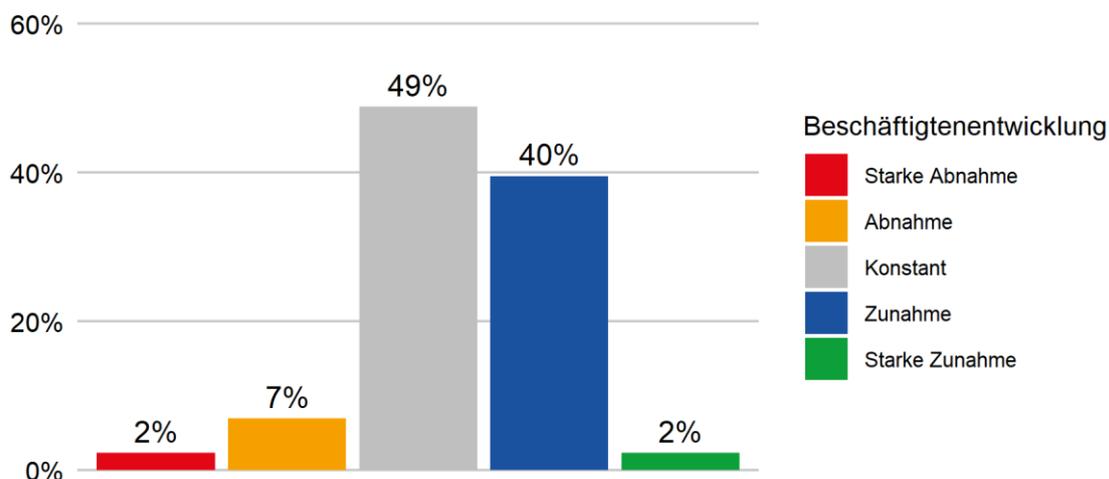


Abbildung 2: Einschätzung der Beschäftigtenentwicklung für das Jahr 2025

#### 4 Zahlen zur Herstellung von Lastenrädern und Anhängern

Im diesjährigen Branchenreport können leider keine Zahlen für die Anzahl der hergestellten Commercial Cargo Bikes und Anhänger in Deutschland veröffentlicht werden. Gleiches gilt für die dazugehörigen Marktstrukturdaten wie der Exportquote und Hauptabsatzmärkten. Grund ist, dass nur zwei Hersteller die spezifischen Fragen vollständig ausgefüllt haben. Dies ermöglicht keine robuste Hochrechnung.

#### 5 Umsatzentwicklung in der Radlogistik – Der Wachstumstrend setzt sich

Mit einem Umsatz von rund 190 Mio. € konnte im aktuellen Befragungsjahr erneut ein Zuwachs festgestellt werden. Im Vergleich zur vorjährigen Umsatzschätzung ergibt sich dadurch ein Umsatzwachstum von ca. 4 %.

190 Mio. € Umsatz

## Umsatz in der deutschen Radlogistik

in Mio €

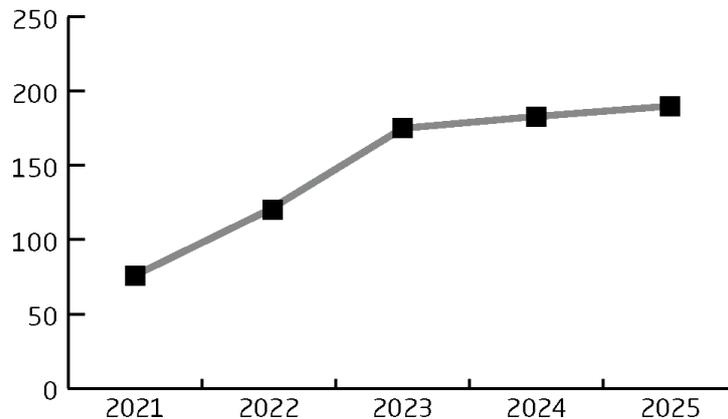


Abbildung 3: Umsatzentwicklung im Ökosystem Radlogistik (2021 - 2025)

Aus der diesjährigen Befragung ergibt sich für die Umsatzentwicklung im Jahr 2025 eine positive Prognose (siehe Abbildung 4). 79 % der Befragten gehen davon aus, dass ihr Umsatz mindestens konstant bleibt, was im Vergleich zum Vorjahr ein kleiner Rückgang ist (-6 %). Insgesamt fällt die Wachstumsprognose in diesem Jahr verhaltener aus als im Vorjahr. Während im Jahr 2024 rund 58 % der Befragten mindestens eine Zunahme ihres Umsatzes erwartet haben, geben dies für das Jahr 2025 nur noch 46% der Befragten an.

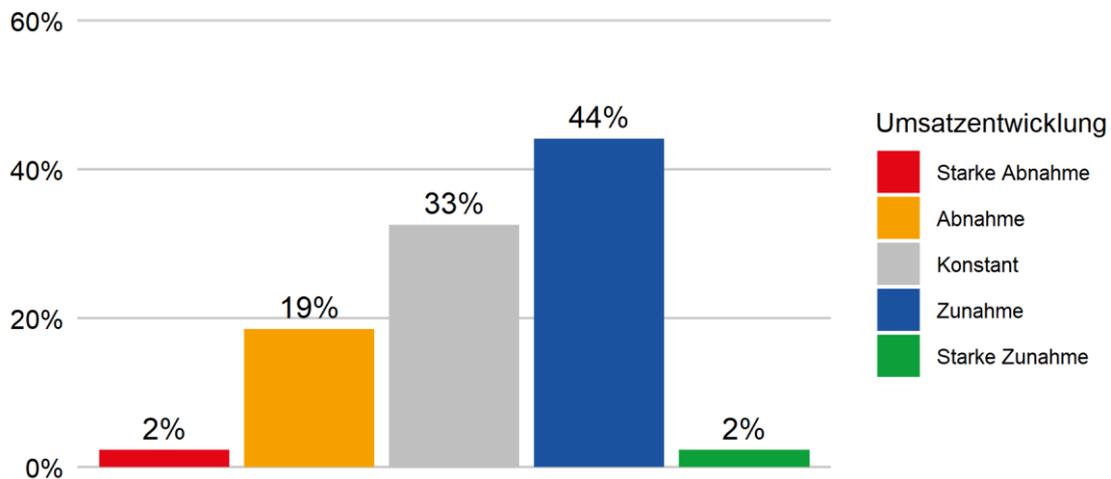


Abbildung 4: Einschätzung der Umsatzentwicklung in der Radlogistik in 2025

## 6 Klimafreundlich und sicher unterwegs – Operative Radlogistik im Dienst von Klima und Lebensqualität

8.544.027 km per Lastenrad zurückgelegt  
2.205 t CO<sub>2</sub> Emissionen eingespart

Die Radlogistik gilt weiterhin als ein wichtiger Impulsgeber für die Neugestaltung urbaner Logistiksysteme. Sie trägt nicht nur zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen bei, sondern leistet auch einen Beitrag zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr. In Deutschland wurden 2024 im Rahmen logistischer Anwendungen mit Lastenrädern schätzungsweise 8,5 Mio. km zurückgelegt. Dadurch konnten rund 2.200 t CO<sub>2</sub> eingespart werden. Im Vergleich zu konventionellen, dieselbetriebenen Transportern entspricht dies etwa dem Kompensationspotenzial von 551 Sprintern. Das stellt im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung um 6 % dar.

### Durch Radlogistik eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen

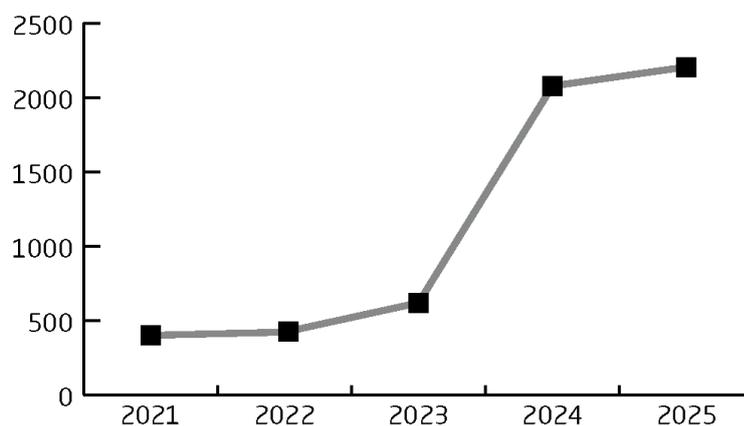


Abbildung 5: Entwicklung der durch die operative Radlogistik induzierten CO<sub>2</sub>-Einsparungen (2021 - 2025)

Auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zeigt sich ein erfreuliches Bild: Laut Umfrage-Angaben wurde kein tödlicher Unfall im Zusammenhang mit der Nutzung von Lastenrädern verzeichnet. Ein insgesamt vergleichsweise niedriges Unfallgeschehen, das zeigt, dass die Radlogistik auch unter Sicherheitsaspekten als stadt- und sozialverträgliche Alternative im urbanen Wirtschaftsverkehr gesehen werden kann. Radlogistik schafft sichere Jobs auf dem Sattel, und macht auch die Jobs von anderen auf der Straße sicherer.

## 7 Zwischen Kiez und Kurier – Strukturmerkmale der Radlogistiker

Die operative Radlogistik – der gewerbliche Warentransport per Fahrrad im Auftrag Dritter – gestaltet sich in ihrer Ausprägung ebenso vielfältig wie die Städte, in denen sie stattfindet. Ein wesentlicher Grund dafür liegt in der aktuell vorherrschenden lokalen und regionalen Struktur der Unternehmen.

Abbildung 6 veranschaulicht die Tätigkeitsschwerpunkte der befragten Radlogistikbetriebe, wobei Mehrfachnennungen möglich waren. Dabei zeigt sich deutlich: Die Mehrheit der Unternehmen ist regional aufgestellt, viele sind als Stadtkuriere oder im Rahmen von Subunternehmerleistungen tätig. Diese Struktur deckt sich mit den Angaben zur geografischen Reichweite ihrer Dienstleistungen. Rund 90 % der Befragten geben an, ihre Leistungen innerhalb einer Stadt oder Region anzubieten. Lediglich 5 % sind in mehreren Städten oder Regionen aktiv. Ein bundesweites Netzwerk betreiben 5 % der teilnehmenden Unternehmen.

Darüber hinaus berichten 12,5 % der befragten Betriebe, dass sie mit Nachunternehmen zusammenarbeiten – ein Hinweis darauf, dass Kooperationen innerhalb des Ökosystems Radlogistik punktuell genutzt werden, aber (noch) kein flächendeckender Standard sind.

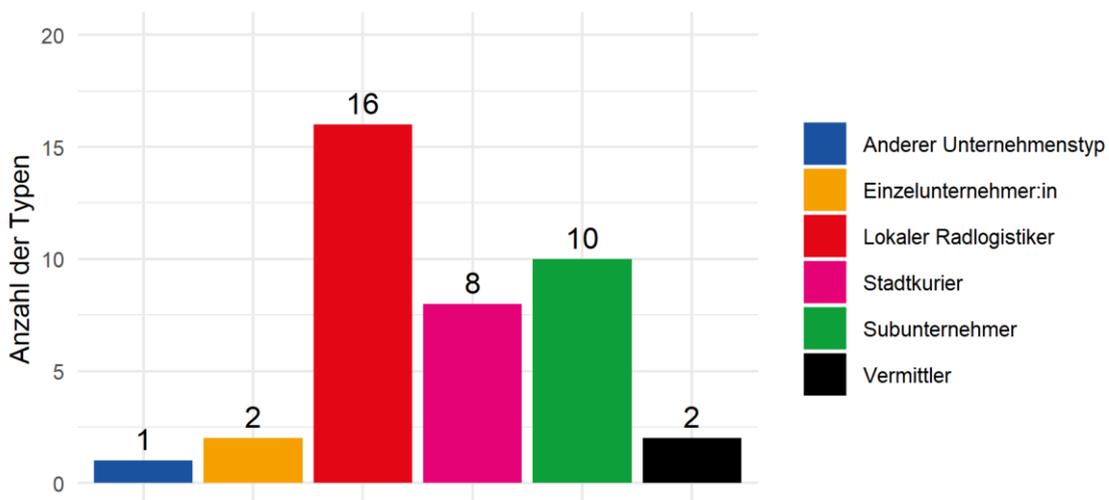


Abbildung 6: Kategorie und Anzahl der teilnehmenden Radlogistiker 2024 (Mehrfachnennung möglich)

Die Geschäftsmodelle in der Radlogistik sind äußerst vielfältig und unterscheiden sich je nach Ausrichtung und Zielgruppe deutlich. Wie Abbildung 7 zeigt, variieren die logistischen Einsatzbereiche der befragten Unternehmen erheblich.

Die Hauptzwecke ihrer logistischen Dienstleistungen sind bei den befragten Unternehmen im KEP- und Paketsegment zu finden. Im Nebenzweck wird das KEP-Segment auch verstärkt angeboten. Zusätzlich sind Essens- und Lebensmittellieferungen ein tragender Faktor in den Nebenzwecken der Transport- und Zustelldienste. Auch jenseits der Hauptgeschäftsfelder wird sichtbar, dass die Radlogistik inzwischen ein breites Spektrum an Einsatzmöglichkeiten bietet. Sie ist in der Lage, auf unterschiedlichste logistische Anforderungen mit maßgeschneiderten Lösungen zu reagieren – und das zunehmend orts- und situationsspezifisch.

Darüber hinaus trägt die Radlogistik auch zur Wertschöpfung in angrenzenden Bereichen bei. Leistungen wie Wartung, Versicherungsdienstleistungen, Lagerhaltung oder IT-Support ergänzen das Kerngeschäft. Im Durchschnitt entfallen 19,2 % der betrieblichen Wertschöpfung bei den befragten Unternehmen auf diese unterstützenden Tätigkeiten – ein Hinweis auf die wachsende Professionalisierung und Vernetzung der Branche.

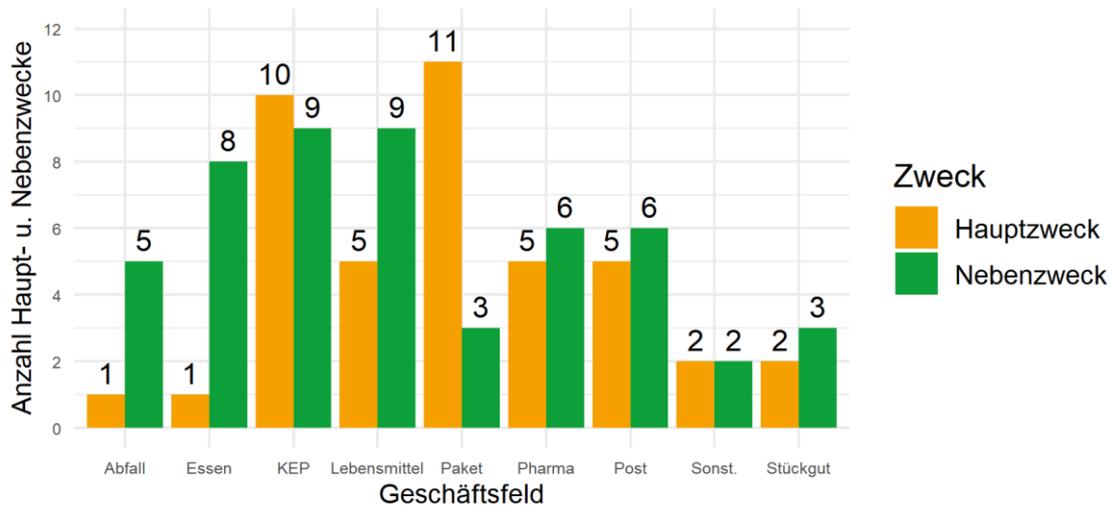


Abbildung 7: Haupt- u. Nebenzwecke der Radlogistikunternehmen (Mehrfachnennung möglich)

## 8 Wirtschaftspolitik – gegenwärtige Lage

Erwartung: 11 % mittleres, jährliches Wachstum für die nächsten 5 Jahre

In der Grundeinschätzung der Wirtschaftslage zeigt sich ein geteiltes Bild unter den Unternehmen im Radlogistik-Ökosystem. Die Mehrheit der befragten Akteure (53 %) bewertet die aktuelle wirtschaftliche Situation neutral, was auf eine abwartende Haltung und Unsicherheit bezüglich der weiteren Entwicklung hindeutet. Bemerkenswert ist jedoch, dass knapp drei von zehn Unternehmen (28 %) die Wirtschaftslage als schlecht einschätzen, während nur 16 % eine positive Bewertung abgeben. Lediglich 2 % der Befragten bewerten die Situation als sehr schlecht. Diese Verteilung spiegelt die aktuellen Herausforderungen wider, mit denen sich die Radlogistik-Branche konfrontiert sieht, wobei die überwiegend neutrale bis negative Einschätzung auf anhaltende Unsicherheiten im Marktumfeld und zurückhaltende Investitionsbereitschaft der Kunden hinweist. Die relativ geringe Anzahl sehr negativer Bewertungen lässt jedoch darauf schließen, dass trotz der Herausforderungen noch Vertrauen in die Stabilität des Sektors besteht.

Ein erster Optimismus zeigt sich in einer gegenüber dem letzten Befragungsjahr. Die Erwartung des Wachstums in den nächsten fünf Jahren ist um einen Prozentpunkt gestiegen.

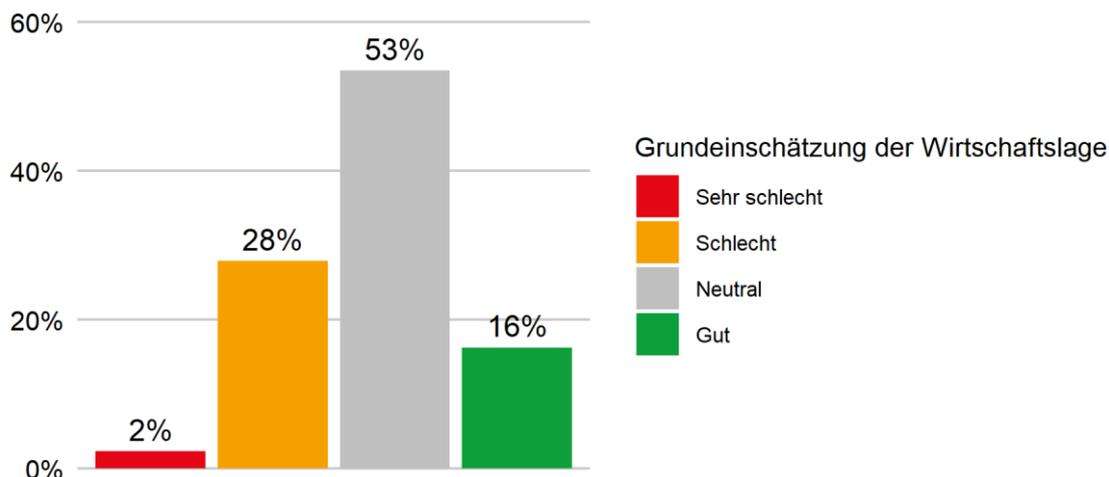


Abbildung 8: Grundeinschätzung der Wirtschaftslage 2025

## 9 Erwartungen des Ökosystems Radlogistik an die neue Bundesregierung

Die Teilnehmenden wurden nach Maßnahmen zur Verbesserung der Radlogistik, zum Bürokratieabbau und ihren Erwartungen an die neue Bundesregierung befragt.

Die Umfrageergebnisse offenbaren eine Branche, die sich klare staatliche Unterstützung wünscht, um ihr Potential auszuschöpfen. Die Bandbreite der Antworten spiegelt sowohl branchenspezifische als auch gesamtwirtschaftliche Sorgen wider. Die Erwartungen an die neue Bundesregierung zeigen eindeutig, dass mehr staatliche Förderung und Infrastrukturinvestitionen gefordert sind, um die Planungssicherheit der Unternehmen wie auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Andererseits soll gleichzeitig die Bürokratie abgebaut werden. Dieser scheinbare Widerspruch verdeutlicht den Wunsch nach einem aktiveren, aber effizienteren Staat, der die Verkehrswende vorantreibt, ohne kleine Unternehmen durch administrative Lasten zu behindern. Die überwiegend sachlich-konstruktiven Antworten zeigen, dass die Radlogistikbranche pragmatische Lösungen für die Erzielung einer nachhaltigen (Logistik-) Wirtschaft will.

### Maßnahme 1: Radlogistik und Lastenräder als Teil stadtverträglichen Verkehrs stärken

Die Teilnehmenden sehen die Radlogistik als zentralen Baustein für stadtverträglichen und sicheren Verkehr und erwarten von der Bundesregierung ein klares Bekenntnis zu nachhaltigen Transportlösungen. Dabei geht es sowohl um direkte Förderung als auch um strukturelle Veränderungen, die das Fahrrad als echte Alternative zum motorisierten Verkehr etablieren.

- Planungssichere Investitionen in sichere Radverkehrsinfrastruktur mit mindestens 2 Meter breiten, durchgängigen Radwegen auf Hauptstraßen
- Erhöhung und Ausweitung der finanziellen Förderung für Lastenfahrräder, insbesondere auch für Leasing-Modelle

- Mut zu mehr Verkehrsberuhigung in Städten und Stadtquartieren und Beschränkung des Zugangs- und Durchgangsverkehrs für LKW und konventionelle Nutzfahrzeuge
- Anerkennung der Radlogistik als wichtigen Wirtschaftsfaktor und Vorbildfunktion durch Einsatz von Lastenfahrrädern in kommunalen Betrieben

### Maßnahme 2: Wirtschaftsförderung und Unternehmensunterstützung

Die befragten Unternehmen, überwiegend kleine und mittlere Betriebe, sehen sich durch hohe Steuern und administrative Lasten benachteiligt. Sie fordern gezielte Unterstützung für nachhaltige Geschäftsmodelle und eine Neuausrichtung der öffentlichen Beschaffung.

- Steuerliche Entlastung für kleine und mittlere Unternehmen
- "Sustainable First"-Prinzip bei öffentlichen Ausschreibungen mit Boni für nachhaltige Unternehmen und Nachhaltigkeitskriterien bei kommunalen Aufträgen wie der Einführung eines Blauen Engels für Transportdienstleistungen
- Fördertöpfe speziell für nachhaltige Unternehmen und Förderung von Personalkosten bei kleineren Betrieben
- Stopp von klimaschädlichen Subventionen (z.B. Diesel- und Dienstwagenprivileg) und Umleitung der Mittel in nachhaltige Verkehrslösungen

### Maßnahme 3: Starke Öffentliche Hand durch Bürokratieabbau und Digitalisierung

Die vorwiegend kleinen Unternehmen sehen in der Bürokratie ein Wachstumshemmnis. Sie fordern einen moderneren, digitaleren Staat, der Innovationen ermöglicht, statt sie zu behindern.

- Konsequente Digitalisierung aller Verwaltungsprozesse für schnelle und papierlose Abwicklung von Anträgen und Genehmigungen
- Eindeutige bundesweite Regelungen für die Umsetzung von Mikro-Hubs, der Logistikplanung in Kommunen und der Bevorrechtigungsmöglichkeiten für Lastenräder.
- Innovationsfreundliche Gesetzgebung mit mehr Marktverantwortung und weniger regulatorischen Hemmnissen
- Systematischer Abbau bürokratischer Hürden besonders für kleine Unternehmen und nachhaltige Geschäftsmodelle

## 10 Konkreter Maßnahmenkatalog zur Förderung Radlogistik

Hinweis: Im Folgenden sind die Antworten der teilnehmenden Unternehmen aus dem Radlogistik-Ökosystem zusammengefasst. Sie stellen die konkreten Erwartungen und Empfehlungen der Unternehmen an die neu gewählte Bundesregierung dar. Ein strategisches Konzept zur Förderung der Radlogistik ist im Whitepaper "Zukunftsfähige Radlogistik: Strategien für die Branche" zu finden: <https://rlvd.bike/neuigkeiten/publikationen-und-stellungnahmen/>

Radlogistik und Lastenräder als Teil stadtverträglichen Verkehrs stärken.

### Finanzielle Förderung

- Kaufprämien und Förderprogramme für alle Arten von Lastenrädern ausweiten, auch für Leasing und Mietkauf
- Verkürzte Abschreibungsmöglichkeiten (AfA) für Fahrräder und Lastenräder auf 5 Jahre umsetzen.
- Unterstützung für Lastenradhersteller zur dauerhaften Kostensenkung und Produktverbesserung, z. B. durch neue F&E-Programme für KMUs.
- Förderung von Lastenrad- und Anhängersharing-Programmen

### Infrastruktur und Verkehrsplanung

- Ausbau lastenradtauglicher, durchgängiger Radinfrastruktur mit mindestens 2m Breite auf Hauptstraßen und Verstetigung entsprechender Förderprogramme wie Stadt und Land bzw. mit Mitteln aus dem Sondervermögen.
- Erleichterung der Möglichkeiten bei Kommunen zur Schaffung autoarmer Innenstädte und PKW-freier Zonen. Die in der letzten Legislatur angestoßene Novelle der StVO und des StVG darf jetzt nicht stehen bleiben.
- Ermöglichung der Einführung von Null-Emissionszonen nach britischem und niederländischem Vorbild in deutschen Städten
- Ermöglichung der Einführung von Citymautkonzepten in Kommunen zur Internalisierung der wahren Kosten des Verkehrs und zur Einnahmesteigerung bei Kommunen.

### Schaffung einer innovationsfreundlichen Regulierung

- Bundesweite Befahrungserlaubnis für Radlogistik in "Lieferverkehr frei"-Zonen
- Beibehaltung der aktuellen Pedelec- und EPAC-Regelung für Fahrräder und Unterstützung von europäisch einheitlichen Regelungen für Commercial Cargo Bikes.
- Die automatisierte Zukunft nachhaltig denken. Bei zukünftigen Gesetzgebungsprozessen zum Automatisierten und Autonomen Fahren LEVs und Fahrräder mit categoriespezifischen Regelungen mit vorsehen.

### Durchsetzung und Kontrolle

- Verstärkte Sanktionierung von Falschparkern und Verkehrsverstößen
- Verschärfung der Nachunternehmerhaftung mit klaren Selbständigkeitsregeln
- Zufahrtsbeschränkungen für konventionelle Lieferfahrzeuge in Innenstädten

### Wirtschaftsförderung und Unternehmensunterstützung

#### Steuerliche Entlastung

- Steuersenkungen für kleine und mittlere Unternehmen und Vereinfachung der Steuererklärung
- Höhere Besteuerung von Vermögen zur Entlastung von Arbeitseinkommen und nachhaltigen KMU

### Nachhaltigkeitsförderung

- "Sustainable First"-Prinzip bei öffentlichen Ausschreibungen mit Boni für nachhaltige Unternehmen bzw. klaren Nachhaltigkeitskriterien.
- Stopp klimaschädlicher Subventionen für Fahrzeuge und Transporter wie z.B. Abschaffung des Dieselprivilegs.

### Forschung und Innovation

- Ausbau der Forschungsförderung für Lastenrad-Technologie und Modellvorhaben, z.B. durch gezielte Programme im Rahmen von ZIM oder KMU-innovativ.
- Mehr Investitionen in Hochschulen für Verkehrs- und Logistikforschung

### Starke Öffentliche Hand durch Bürokratieabbau und Digitalisierung

#### Verkehrs- und Genehmigungsrecht

- Bundesweite Regelungen für Mikro-Hubs statt kommunaler Einzellösungen bei Planungs- und Genehmigungsprozessen
- Technologieoffene Planung von Liefer- und Ladezonen – nicht nur für LKW denken.
- Schaffung von kommunalen Logistik- und Wirtschaftsverkehrsplaner:innen mindestens in allen Großstädten.

#### Arbeitsrecht und Personaldokumentation

- Vereinfachung der Zeiterfassungspflicht für kleine Unternehmen und Digitalisierung von Stundenlisten
- Praxistauglichere Arbeitsschutzbestimmungen und Gefährdungsbeurteilungen
- Mehr Kontrollen gegen Sozialbetrug zur fairen Verteilung der Soziallasten

#### Behördliche Prozesse

- Vollständige Digitalisierung aller Verwaltungsprozesse
- Automatisierung von Antragsverfahren und Genehmigungen
- Effizientere Kommunikation mit Krankenkassen, Arbeitsämtern und Jobcentern

#### Branchenspezifische Vereinfachungen

- Vereinfachung und Vergünstigung der Postlizenz
- Reduzierung von CSRD-Reporting-Anforderungen für kleine Unternehmen
- Abschaffung von A1-Bescheinigungen und Vereinfachung von Zollformalitäten

## 11 Methodik und Umfragedaten

Die Verantwortung für die Durchführung und Koordination des Branchenreports Radlogistik liegt beim Radlogistik Verband Deutschland e. V. (RLVD). Die Auswertung der Umfrage wurde auch in diesem Jahr wieder von der BMV-Stiftungsprofessur für "Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen" (RLVD-Mitglied) an der Technischen Hochschule Wildau übernommen. Dabei hat das RLVD-Mitglied "Institut für Logistik und Materialflusstechnik (ILM)" an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg die Durchführung der Befragung in diesem Jahr erneut unentgeltlich unterstützt.

Die Umfrage war im Zeitraum vom 24. März bis zum 25. April 2025 aktiv. Vor dem offiziellen Start wurde der Fragebogen im Rahmen eines Pretests von Expert:innen aus der Branche auf Verständlichkeit und technische Funktionalität überprüft.

Der Schutz der Teilnehmendendaten hat bei der Umfrage höchste Priorität: Alle Antworten wurden anonym erhoben, es wurden keinerlei personenbezogene Daten wie IP-Adressen oder Unternehmensnamen erfasst. Die Speicherung der Daten erfolgt ausschließlich auf Servern in Deutschland unter der Verantwortung des ILM.

Zur Teilnahme eingeladen waren sowohl Mitglieder des RLVD als auch weitere deutsche Unternehmen und Organisationen aus der Radlogistik. Der Fragebogen ist in Bezug auf das Vorjahr größtenteils äquivalent. Die dargestellten Sachverhalte sind somit mit dem Vorjahr vergleichbar.

Insgesamt lag die Beteiligung dieses Jahr unter dem Niveau von 2024: 43 vollständig ausgefüllte Fragebögen konnten ausgewertet werden, im Vergleich zu 51 im Vorjahr. Unter den Teilnehmenden sind sowohl RLVD-Mitglieder als auch Nicht-Mitglieder. Die Teilnehmenden repräsentieren damit ein breites Spektrum der Branche, was dem Report eine Vielzahl an Perspektiven verleiht. Damit konnte – wie bereits im Bericht des Vorjahres – eine branchenübergreifende Einschätzung vorgenommen werden. Diese basiert jedoch auf einer Hochrechnung und ist entsprechend nicht als vollständig repräsentativ zu werten. Die Grundlage der Hochrechnung aus dem Vorjahr unterscheidet sich etwas von der diesjährigen Grundlage. Für die Hochrechnung werden Strukturdaten der Radlogistik-Branche genutzt (siehe Kapitel 2). Diese beinhalten die Anzahl der Unternehmen/ Organisationen pro Teilbranche in der Radlogistik. Diese Quoten bilden die Grundlage für eine vorsichtige Extrapolation zentraler Kennzahlen auf die gesamte Branche. Diese Strukturdaten sind mittlerweile differenzierter und umfassen mehr Unternehmen als im Vorjahr (2024: 210, 2025: 254). Trotz dieses Unterschiedes bleibt die Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit denen des Vorjahres weitgehend erhalten.

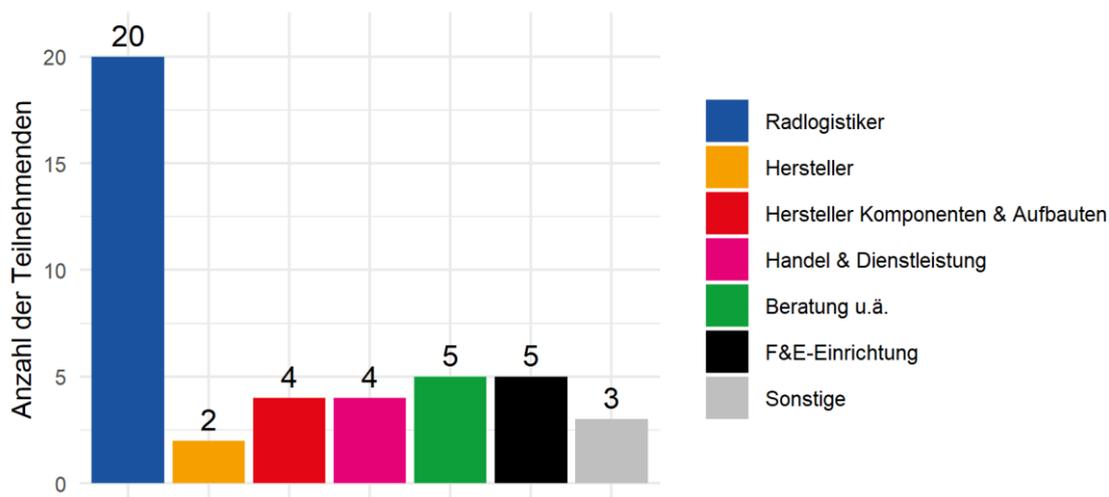


Abbildung 9: Kategorie und Anzahl der Teilnehmenden 2025

## Mitgliedsunternehmen



## Partnerverbände



# Radlogistik Branchenreport 2025

## Autoren

Technische Hochschule Wildau  
Nicolas Schüte  
Prof. Dr. Christian Rudolph

Radlogistikverband Deutschland e.V.  
Dr.-Ing. Tom Assmann  
Jörg Albrecht M.A.

## Titelfoto

FotoMiro für FrachtRadler GmbH

## Umschlaggestaltung und Diagramme

neomesh GmbH

## Herausgeber

Radlogistikverband Deutschland e.V.  
Potsdamer Straße 7  
10785 Berlin

## In Kooperation mit

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

BMV-Stiftungsprofessur für „Radverkehr in  
intermodalen Verkehrsnetzen“  
Technische Hochschule Wildau



**RADLOGISTIKVERBAND**  
DEUTSCHLAND