



## Rote Null für Radlogistik und Commercial Cargo Bikes



## Grußwort des Vorstands

Nach Jahren des Wachstums hat das Ökosystem der Radlogistik im letzten Jahr nur eine rote Null eingefahren. Das ist nicht das Ergebnis, das unsere Mitglieder gerne hätten, das ist nicht der Trend, den Städte brauchen, um Logistik und Wirtschaftsverkehr stadtvträglicher zu gestalten, das ist nicht die Dynamik, mit der eine Branche auf die Größe wachsen kann, mit der wirklich Skaleneffekte erzielt werden.

Für die Entwicklung des Ökosystems Radlogistik gibt es allgemeine Gründe: weiterhin strauchelnde Sendungsmengen im gesamten Logistikmarkt, ausgelöst durch eine allgemein schlechte Wirtschaftslage. Darunter leiden besonders die operativen Radlogistikunternehmen - kleine und mittelständische Betriebe. Es gibt aber auch konkrete Problemstellen der aktuellen Bundesregierung: eine kaum existente Radverkehrspolitik, monetäre Fehlanreize zur Weiternutzung von Verbrennern und fehlende Investitionen durch Fehlverwendung des Sondervermögens.

Der Branchenreport zeigt aber auch, dass das Ökosystem Radlogistik sich ein starkes Fundament aufgebaut hat, dass die Innovationskraft in der Branche durch immer neue Startups und Neuunternehmen im Bereich von Technik und Handel weiter anhält. Diese und die bestehenden Mitglieder haben den Mut, Neues zu wagen. Dies gelingt auch, weil Lastenräder und Lastenanhänger in immer mehr Wirtschaftsbereichen abseits der klassischen Logistik Einzug halten und Nachbarländer Verkehrspolitik für Menschen statt für Verbrenner gestalten.

Commercial Cargo Bikes brauchen nur 10 % der Energie von konventionellen Nutzfahrzeugen. Treibstoffkosten lassen sich damit sofort und wirksam einsparen. Betriebe können mit Commercial Cargo Bikes Geld sparen, das Personal verliert weniger Zeit im Stau und ist stressfrei am Ziel. Die Chance zum Umstieg im eigenen Fuhrpark oder bei der Logistik ist jetzt. Wahrscheinlich ist dies auch der Grund, warum unsere Mitglieder wieder positiver in die mittelfristige Zukunft schauen.

Das Ökosystem Radlogistik zeigt also trotz schlechter Wirtschaftslage weiterhin Zuversicht, Lust auf Verbesserung und den Mut, Neues anzugehen. Lassen Sie uns deswegen nicht meckern, sondern gemeinsam Mut fassen - auch dazu, einfach mal Kosten zu sparen, indem das nächste Ersatzfahrzeug ein Lastenrad wird.

Mit nachhaltigen Grüßen



Ernst Brust



Helge Neubauer



Jörg Albrecht



Leon Imeri



Roman Ebener

## Grußwort der TH Wildau

Die geopolitischen globalen Entwicklungen und die damit verbundenen massiven Sprünge der Kraftstoffpreise zeigen die enorme Abhängigkeit der Logistikbranche vom Öl bzw. vom Kraftstoffpreis und befeuern die Diskussion über Alternativen zu gängigen Logistikprozessen. Die Radlogistik kann hier - zumindest auf der ersten und letzten Meile - ein resilientes Alternativangebot für die Unternehmen und nicht zuletzt auch für die Kunde:innen bieten, damit die Waren dennoch zu einem fairen Preis im Laden oder zu Hause ankommen.

Die Ergebnisse des hier vorliegenden Radlogistik Branchenreports 2026 zeigen aufs Neue, dass sich die Branche kontinuierlich weiterentwickelt. Dennoch ist es nach wie vor eine Hürde für Last-Mile-Logistik-Unternehmen, geeignete innerstädtische Flächen zu finden. Innerstädtische Umschlagsflächen sind für die Radlogistikbranche eine Grundvoraussetzung, um die Feinverteilung mit dem Lastenrad bzw. Fahrradanhänger auf der letzten Meile effizient abwickeln zu können. Diese müssen von Lage und Preis akzeptabel sein. Hier ist weiterhin die Lokalpolitik gefragt, die Radlogistik mit der intelligenten Setzung der Rahmenbedingungen zu unterstützen, damit die Gesellschaft von der stadtverträglichen Last-Mile-Logistik profitieren kann und bestehende Potenziale voll gehoben werden können.

Technologisch gab es im letzten Jahr keine disruptiven Innovationen, gleichwohl werden Batterietechnik, Motoren und die Fahrzeuge stetig performanter und es werden passende Lösungen für Spezialfälle gefunden, um gerade in Nischen, die für die konventionelle Belieferung unattraktiv sind, effektiv und effizient auszufüllen.

Wir wünschen Ihnen nun viel Spaß bei der Lektüre und bedanken uns herzlich bei allen, die sich an der Umfrage beteiligt haben und vor allem beim Team des RLVD, das diesen Branchenbericht wieder ermöglicht hat.

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 auch viele andere Personengruppen.

Im Branchenreport Radlogistik 2026 sind kleine und mittelständische Unternehmen sowie weitere Einrichtungen in der 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.

In dem diesjährigen Branchenreport wurde der Rücklauf der Hersteller deutlich erhöht. Dies konnte durch eine verbesserte Anonymisierung der Daten erzielt werden. Grundsätzlich zeigt sich jedoch, dass bei der verhältnismäßig geringen Menge der Teilnehmenden statistische Schwankungen stark durchschlagen und einzelne Antworten große Effekte haben können. Dies ist z.B. bei den operativen Radlogistikern der Fall.

## 2. Strukturdaten zum Ökosystem Radlogistik

Die Radlogistik hat sich längst von einer Nischenerscheinung zu einem komplexen Wirtschaftsökosystem entwickelt. Mit insgesamt 258 identifizierten Institutionen, bestehend aus Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen – präsentiert sich die Branche als ein ausgereiftes Netzwerk, das auf drei stabilen Säulen ruht.

Mit 107 Unternehmen bildet die operative Radlogistik weiterhin die größte Säule. Im Vergleich zum letzten Jahr (112 Unternehmen) ist die Anzahl leicht gesunken. Diese Entwicklung spricht für eine laufende und anstehende Konsolidierung unter den Radlogistikern.

---

<sup>1</sup> Stand 17.04.2026, exkl. Verbandsmitglieder und natürliche Personen

Die zweite Säule wird von 64 Herstellern geformt, die sozusagen die "Hardware" zur Bewerkstelligung von Transportdienstleistungen mit dem Rad und per Anhänger ermöglichen. Im Vergleich zum Vorjahr ist diese Säule um 8 % gewachsen. Diese technologische Basis der Radlogistik speist sich aus Herstellern mit verschiedenen Spezialisierungen. Sowohl im Bereich der Hersteller von Lastenrädern und Anhängern als auch im Bereich der Hersteller von Aufbauten und Komponenten sind jeweils 32 Unternehmen aktiv. Getragen wird diese Säule durch 22 Hersteller, die primär Commercial Cargo Bikes produzieren und 10 Hersteller von Anhängern, deren Fokus auf der Produktion für den gewerblichen Einsatz liegt. Es ist ein Trend zu mehr Wirtschaftsverkehr per Radlogistik und einer Produktion von Einzelfahrzeugen erkennbar, der sich auch in einem Wachstum der Handels- und Dienstleistungsunternehmen widerspiegelt (Dritte Säule).

Die dritte Säule besteht aus einem Dienstleistungsnetzwerk von 75 Unternehmen, womit im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg um 6 % erreicht wurde, der komplett durch ein Wachstum von Dienstleistungen im Bereich Handel, Service, Werkstätten und ähnliche Dienstleistungen zurückzuführen ist, in dem mittlerweile 41 Unternehmen aktiv sind. Komplettiert wird dieses Netzwerk von 34 Unternehmen, die Dienstleistungen im Bereich Beratung, Kommunikation und Marketing anbieten.

Die drei Säulen werden durch 12 Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen ergänzt, die die Weiterentwicklung des Ökosystems Radlogistik durch wichtige Impulse vorantreiben.

Diese Struktur und ihre Entwicklung unterstreicht, dass sich die Radlogistik dauerhaft über reine Transportdienstleistungen hinaus entwickelt hat. Das Ökosystem konnte seine Position als eigenständiges, diversifiziertes Wirtschaftsgefüge festigen. Die erfolgreiche Beibehaltung dieses Netzwerks aus spezialisierten Zulieferern, Infrastrukturanbietern und professionellen Dienstleistern belegt die Reife und Beständigkeit der Branche. Insgesamt ist für die Entwicklung des Ökosystems Radlogistik eine Stagnation zu konstatieren.

Tabelle 1: Strukturdaten des Ökosystems Radlogistik

Unternehmenstyp Radlogistik	Anzahl
Beratung, Kommunikation, Marketing u.ä.	34
Handel, Service, Werkstätten und ähnliche Dienstleistungen	41 (+4)
F&E-Einrichtung	12
Transport von Waren und Gütern mit Lastenrädern/-anhängern	107 (-5)
Hersteller/Marke von Aufbauten und anderen Komponenten	32 (+2)
Hersteller von Lastenrädern oder Anhängern	32 (+3)

### 3. Nachhaltig beschäftigt – Radlogistik als wichtiger Arbeitsmarkt der Verkehrswende

Die Ergebnisse für das Berufungsjahr zeigen einen leichten Rückgang der Beschäftigtenzahlen im Vergleich zum Vorjahr, was auch auf Konsolidierungen im Ökosystem Radlogistik zurückgeführt werden kann (siehe Kapitel 2). Mit Blick auf die Entwicklung der Radlogistik als Arbeitsmarkt in den letzten Jahren kann ein sehr positives Fazit gezogen werden: Seit 2020 hat sich die Anzahl der Beschäftigten mit einem Wachstum von 111 % bis heute mehr als verdoppelt (siehe Abbildung 1).

5.486 Beschäftigte in der Radlogistik

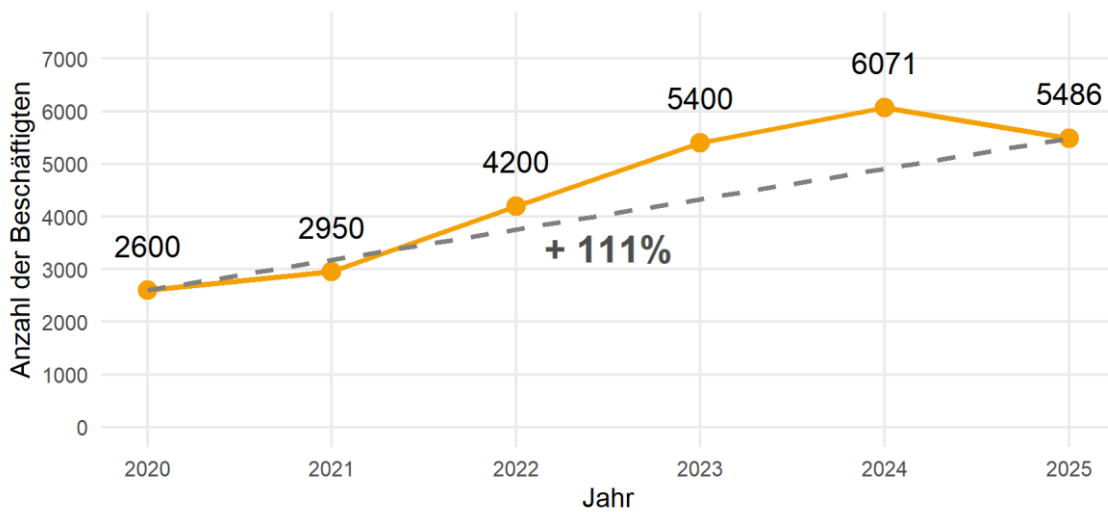


Abbildung 1: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Ökosystem Radlogistik (2021 - 2025)

Die Prognose der Beschäftigtenzahlen im Ökosystem Radlogistik für das laufende Jahr (siehe Abbildung 2) zeichnet trotz des leichten Rückgangs im Vergleich zum letzten Jahr ein Bild von relativer Stabilität im Arbeitsmarkt. Demnach ist mit einer hohen Beständigkeit zu rechnen, die sich wie folgt äußert: Fast die Hälfte der befragten Unternehmen (46 %) rechnet damit, dass ihre Belegschaft konstant gehalten wird. 35 % der Unternehmen rechnen sogar mit einem Personalaufbau. Damit überwiegen die Wachstumsimpulse deutlich gegenüber den Rückgangsszenarien: Nur eine Minderheit von insgesamt 15 % prognostiziert eine Verringerung der Mitarbeitenden.

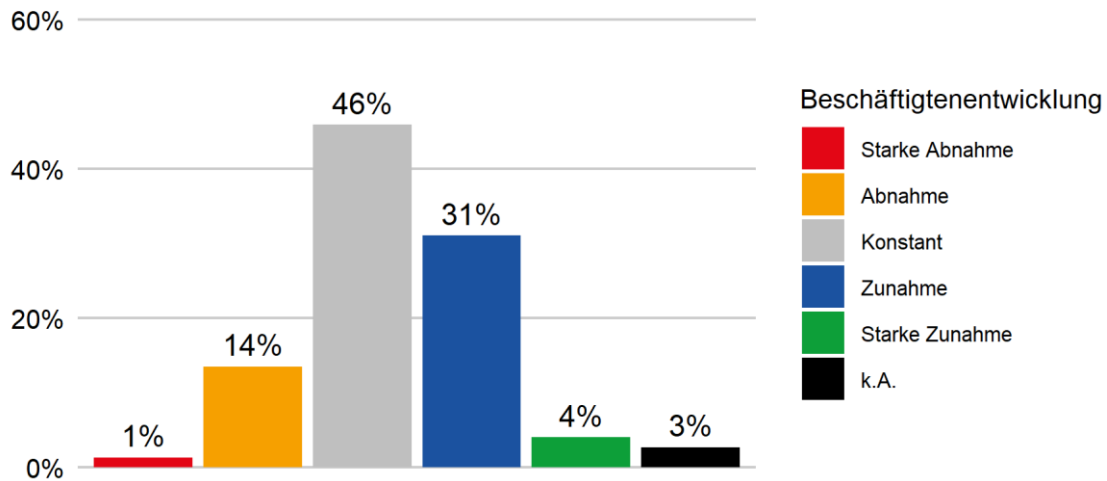


Abbildung 2: Einschätzung der Beschäftigtenentwicklung für das Jahr 2026

#### 4. Marktpräsenz verfestigt - Die Produktion bleibt stabil

Aus der diesjährigen Befragung ergibt sich ein Produktionsvolumen von rund 36.900 hergestellten Lastenrädern und Anhängern für das Jahr 2025. Für 2024 konnte aufgrund mangelnder Daten keine Berechnung der Produktionszahlen vollzogen werden. Beim Blick auf das Produktionsvolumen aus dem Jahr 2023 in Höhe von 37.650 wird jedoch deutlich, dass die Produktion im Vergleich dazu nahezu stabil geblieben ist.

36.900 produzierte Lastenräder und Anhänger

Die Umfrageergebnisse spiegeln die technologische Vielfalt der Branche wider. So werden fast alle Typen von Lastenrädern und Anhängern von den betrachteten Unternehmen abgedeckt. Dabei reicht das Spektrum von hochspezialisierten Anbietern einzelner Produktklassen bis hin zu Herstellern mit breiter gefächerten Produktportfolios.

Unter den im Jahr 2025 abgesetzten Lastenrädern sind mehrheitlich Rädern mit einer elektrischen Antriebsunterstützung anzunehmen. Im Durchschnitt geben die befragten Hersteller an, dass der Anteil von Pedelecs 25 (maximal 250 Watt und 25 km/h) 79 % der gesamten Verkäufe ausmachen. Demgegenüber stehen 21 % ohne elektrische Unterstützung. Der Schwerpunktsetzung beim Geschäftsmodell der Hersteller bleibt ähnlich wie bei der Befragung 2024: 58 % der Befragten konzentrieren ihre Produktion vollumfänglich auf Lastenräder bzw. Anhänger. Weitere 15 % fokussieren sich überwiegend auf die Produktion von Lastenrädern bzw. Anhängern. Die übrigen 23 % geben an, ein mehrheitlicher Anteil ihres Umsatzes mit anderen Produkten als Lastenrädern und Anhängern zu erwirtschaften.

Die diesjährige Befragung bestätigt Deutschland als umsatzstärksten Absatzmarkt der Hersteller. Gleichzeitig sind die Hersteller stark international ausgerichtet: 43 % der Befragten exportieren einen Teil ihrer Produktion; wobei die Spanne von einer geringfügigen Exportquote bis hin zu einer vollständigen Exportorientierung reicht. Der

Fokus liegt dabei klar auf dem europäischen Ausland: Die exportierenden Unternehmen setzen 50 % ihrer Produkte in Europa (außerhalb Deutschlands) ab, wobei EU-Staaten mit 47 % den Großteil ausmachen. Diese Schwerpunktsetzung beim Export zeigt sich auch darin, dass andere Länder relevante Absatzmärkte der deutschen Hersteller sind. Wie auch in der Befragung 2024 gehören hierzu: Belgien, Dänemark, Frankreich, Niederlande, Österreich, Schweiz und Großbritannien. Mit den USA konnte das Spektrum der Hauptabsatzmärkte in der aktuellen Befragung um einen außereuropäischen Markt erweitert werden.

### 5. Wirtschaftliche Konstante – Umsatzstabilität in der Radlogistik

Der Umsatz im Ökosystem Radlogistik konnte im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant gehalten werden und die Entwicklung seit 2023 zeigt, dass sich die Wachstumsraten zuvor bereits etwas abgeflacht hatten. Dennoch bleibt ein enormes Wachstum innerhalb der letzten 5 Jahre festzuhalten: von 2020 bis 2025 hat sich der Umsatz im Ökosystem Radlogistik um 149 % erhöht.

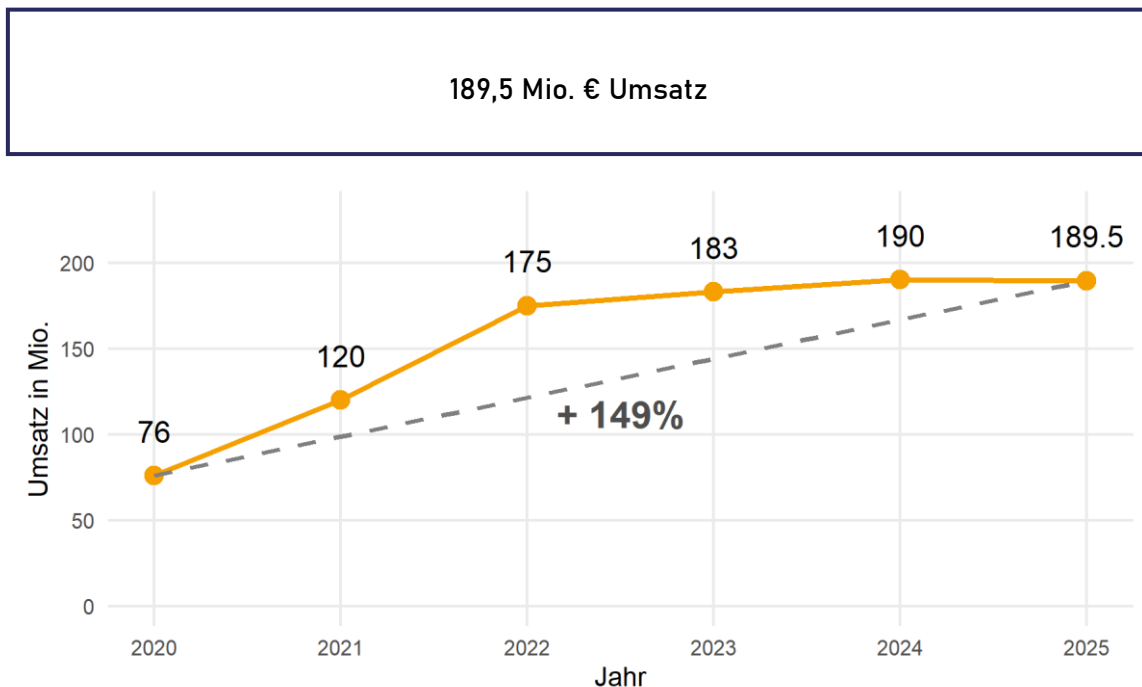


Abbildung 3: Umsatzentwicklung im Ökosystem Radlogistik (2021 - 2025)

Die in der Befragung geäußerten Prognosen für die Umsatzentwicklung im Jahr 2026 lassen sich überwiegend positiv deuten (siehe Abbildung 4). Von den Befragten haben 90 % angegeben, dass sie mindestens mit einer konstanten Entwicklung des Umsatzes in diesem Jahr rechnen. Insgesamt geben sogar 54 % an, dass sie mindestens mit meiner Zunahme des Umsatzes rechnen. Diese Tendenzen decken sich somit mit den Einschätzungen aus dem vergangenen Jahr.

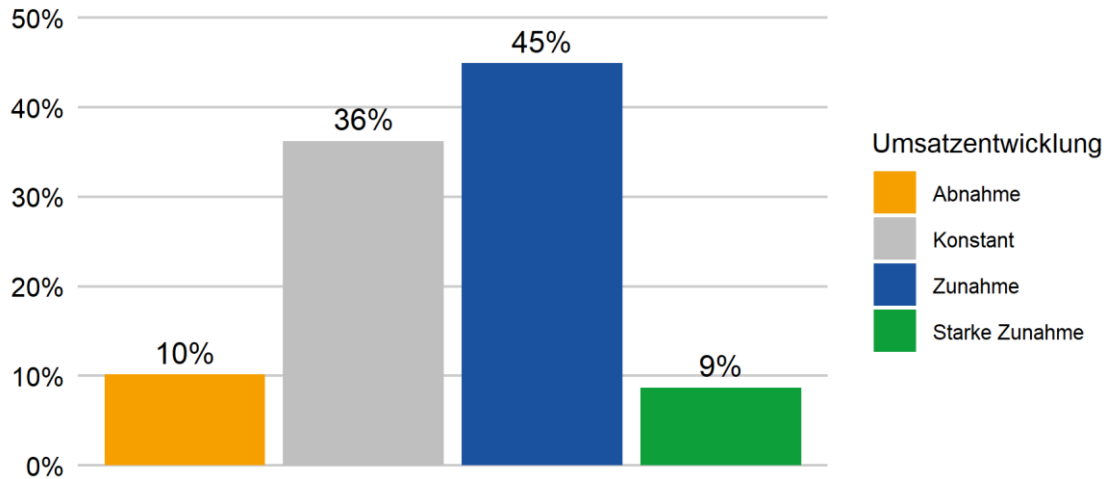


Abbildung 4: Einschätzung der Umsatzentwicklung in der Radlogistik in 2026

### 6. Operative Radlogistik im Dienst des Klimaschutzes

Als wichtiger Impulsgeber für die Transformation urbaner Logistikprozesse festigt die Radlogistik ihre Rolle beim Klimaschutz und der Verkehrssicherheit. 2025 konnten in Deutschland schätzungsweise 5,4 Mio. Kilometer in logistische Transportdienstleistungen mit dem Lastenrad absolviert werden. Daraus ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 1.400 t. Auch wenn die Einsparung im Vergleich zu 2024 zurückgegangen ist, zeigt die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Einsparungen seit 2020 ein sehr positives Bild: bis heute konnten die Einsparungen um 249 % und somit mehr als verdreifacht werden.

5.414.024 km per Lastenrad zurückgelegt  
1.397 t CO<sub>2</sub> Emissionen eingespart

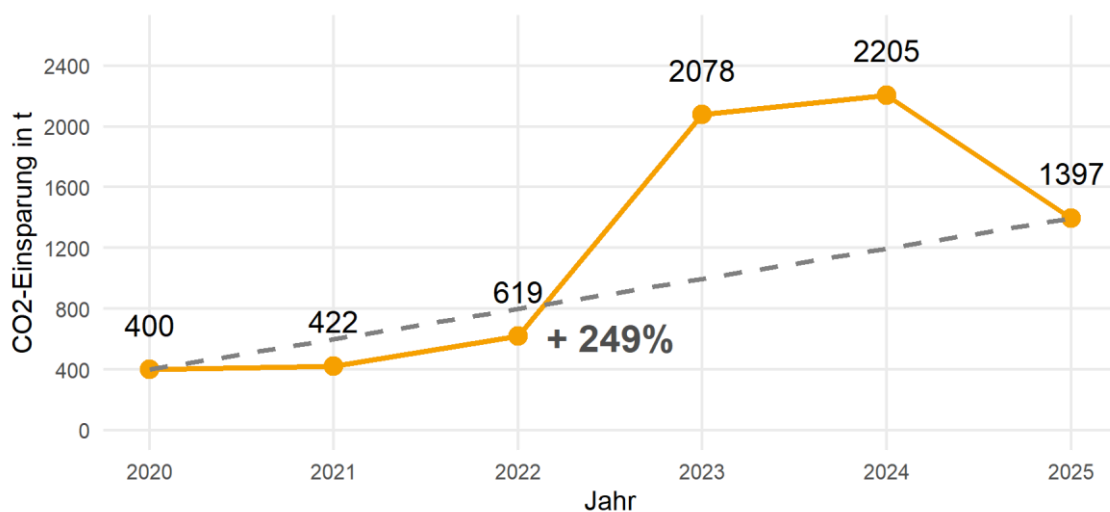


Abbildung 5: Entwicklung der durch die operative Radlogistik induzierten CO<sub>2</sub>-Einsparungen (2021 - 2025)

## 7. Radlogistik - Sicher auf und neben dem Rad

0 Verkehrstote in und durch die Radlogistik

Ein erfreuliches Bild zeigt sich erneut bei der Verkehrssicherheit. Wie bereits im Vorjahr verzeichneten die Umfrageteilnehmenden keinen tödlichen Unfall im Zusammenhang mit der Lastenradnutzung. Durch ein erneut niedriges Unfallgeschehen beweist die Branche ihre Beständigkeit als stadtverträgliche Logistikköschung. Damit leistet sie einen verstetigten Beitrag zur allgemeinen Straßensicherheit und bietet ein sicheres Arbeitsumfeld.

## 8. Nahaufnahme Radlogistik – Wer die Pakete auf die Pedale bringt

Die operative Radlogistik zeichnet sich auch in diesem Jahr wieder durch eine Vielfalt in ihren lokalen und regionalen Strukturen aus.

In Abbildung 6 werden die verschiedenen Ausprägungen der Tätigkeitsschwerpunkte dargestellt, die sich aus den Antworten der befragten Radlogistikunternehmen ergeben (Mehrfachnennung möglich). Die Ergebnisse bestätigen die Ergebnisse aus dem letzten Jahr: es ist deutlich erkennbar, dass die Radlogistikunternehmen schwerpunktmäßig regional operieren. Dies wird durch den hohen Anteil an lokalen Radlogistiker:innen, Stadtkurier:innen und Subunternehmen sichtbar. Die Angaben zur Reichweite der angebotenen logistischen Dienstleistungen sprechen klar für eine überwiegende regionale Aktivität und Verwurzelung der Radlogistiker:innen. 92 % der Befragten konzentrieren ihre Transportleistungen innerhalb einer Stadt oder Region, wohingegen nur 8 % ihre Leistungen in mehreren Städten oder Regionen anbieten.

Die Quote der Zusammenarbeit mit Nachunternehmen bleibt mit 17 % auf einem ähnlichen Niveau wie in den zurückliegenden Befragungen. Dies deutet weiterhin darauf hin, dass diese Form der Kooperation innerhalb des Ökosystems Radlogistik punktuell genutzt wird, aber (noch) keine flächendeckende Nutzung erfahren.

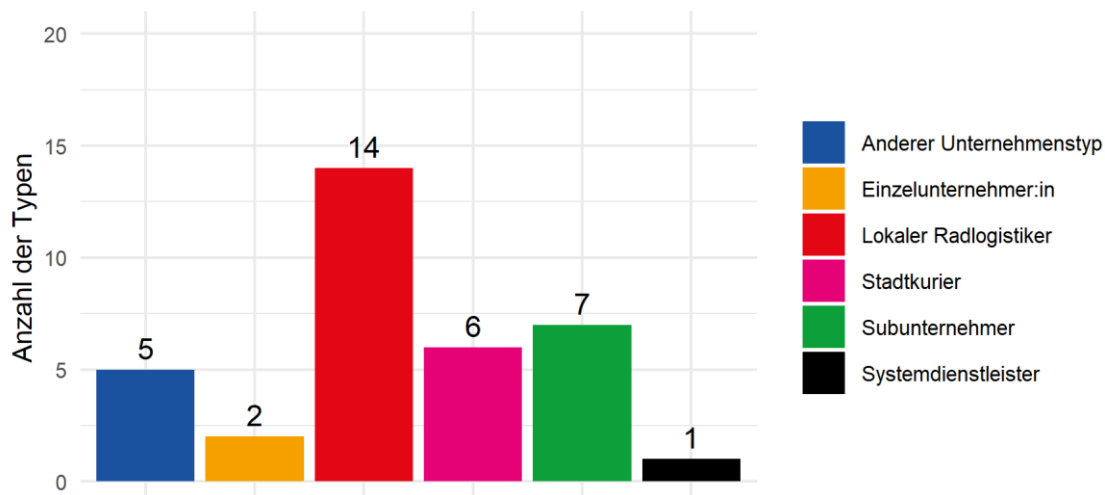


Abbildung 6: Kategorie und Anzahl der teilnehmenden Radlogistiker:innen 2026 (Mehrfachnennung möglich)

Auch die Geschäftsmodelle in der Radlogistik bleiben vielfältig, was sich in Abbildung 7 an der breiten Verteilung der logistischen Einsatzbereiche unter den befragten Radlogistiker:innen zeigt.

Unter den befragten Radlogistikbetrieben sind die primären Zwecke ihrer Transportdienstleistungen im KEP- und Paketsegment sowie mittlerweile auch in Lebensmittellieferungen zu finden. Das Paket-Segment nimmt zusätzlich auch im Nebenzweck eine wichtige nachgelagerte Rolle ein. Darüber hinaus sind Essens- und Lebensmittellieferungen wichtige Dienstleistungsbereiche der Transport- und Zustelldienste im Nebenzweck. Über die klassischen Kernbereiche hinaus beweist die Radlogistik eine weiterhin eine hohe Einsatzbreite. Sie hat sich zu einem vielseitigen Problemlöser entwickelt, der für unterschiedlichste logistische Szenarien maßgeschneiderte Antworten liefert. Ihre Stärke liegt dabei in der Fähigkeit, flexible und standortspezifische Lösungen für anspruchsvolle logistische Aufgaben zu entwickeln.

Die Radlogistik befördert weiterhin die Wertschöpfung in assoziierten Sektoren. Durchschnittlich entfallen 15 % der betrieblichen Wertschöpfung bei den befragten Unternehmen auf unterstützende Tätigkeiten, wie IT-Support, Wartung, Lagerhaltung und Versicherungsdienstleistungen. Die Branche entwickelt sich zu einem professionellen Ökosystem weiter, in dem durch die Ergänzung des Kerngeschäfts eine strukturelle Vernetzung geschaffen wird.

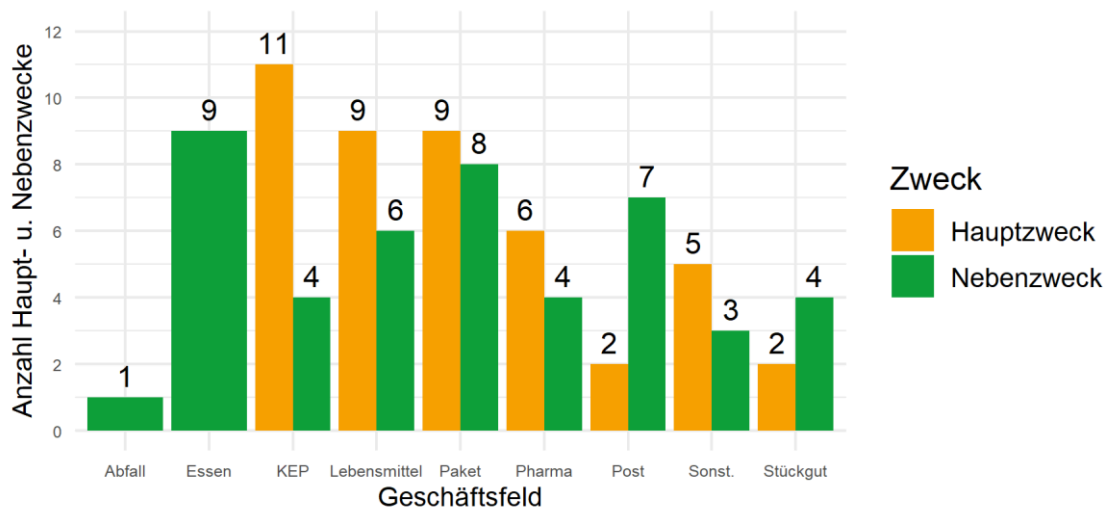


Abbildung 7: Haupt- u. Nebenzwecke der Radlogistikunternehmen (Mehrfachnennung möglich) 2026

### 9. Wirtschaftspolitik – gegenwärtige Lage

2026 - Erwartung: 14 % mittleres, jährliches Wachstum für die nächsten 5 Jahre

Die Wirtschaftslage ist nicht gut. Das spüren auch die Unternehmen im Ökosystem. Dementsprechend bewerten nur 12% die Lage als Gut, ein Rückgang um vier Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr. Die Mehrheit sieht sie neutral an, wobei auch hier ein Rückgang zu verzeichnen ist. Deutlich zugenommen hat die Bewertung der Wirtschaftslage als Schlecht.

Trotz dieser Verschiebung wird mittelfristig mit einer positiven Entwicklung gerechnet. Das mittlere Wachstum wird im Durchschnitt mit 14% angegeben und steigert sich leicht um drei Prozentpunkte zum Vorjahr.

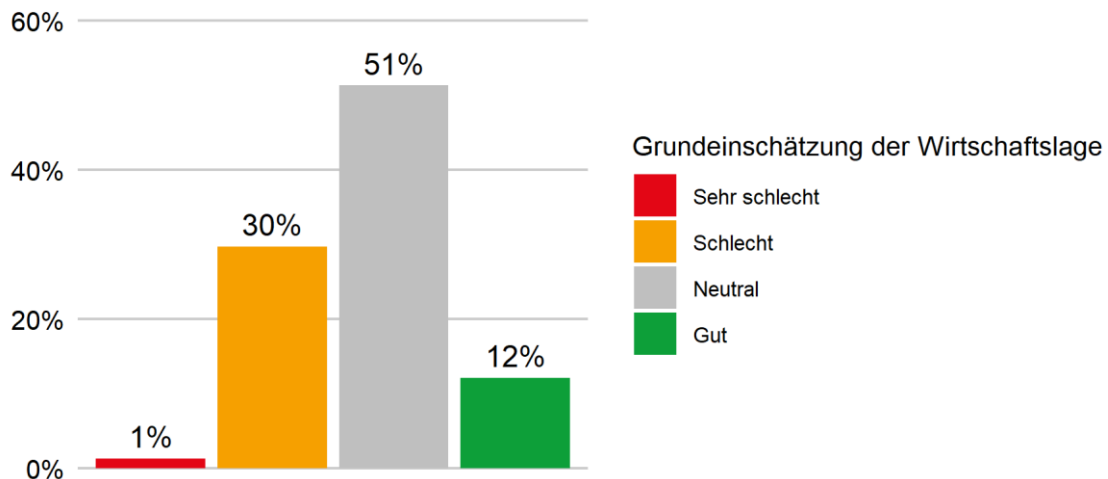


Abbildung 8: Grundeinschätzung der Wirtschaftslage 2025

Meckern können viele. Wir haben deswegen auch gefragt, was die Politik und konkret die Bundesregierung unternehmen kann, um die Marktbedingungen zu verbessern. Der große Vorteil an den folgenden Maßnahmen: Fast alle sparen Geld, Unternehmen und den Steuerzahler:innen. Die Umsetzung ergibt deswegen besonders auch monetär Sinn.

Im Bereich Verkehrsinfrastruktur und Verkehrspolitik wünschen sich die Mitglieder vor allem den konsequenten Ausbau der Fahrradinfrastruktur: breitere, durchgehende Radwege, die auch für Commercial Cargo Bikes und Spezialräder geeignet sind, dazu Ladezonen, Micro-Hubs und sichere Abstellmöglichkeiten. Eng damit verbunden ist die Forderung nach mehr Verkehrssicherheit – die Durchsetzung des 1,5-Meter-Überholabstands, die konsequente Ahndung von Falschparken auf Radwegen und eine Vision-Zero-Strategie.

Viele Befragte fordern zudem eine mutigere städtische Verkehrspolitik: Zufahrtsbeschränkungen für konventionelle Fahrzeuge in Innenstädten, Zero Emission Zones, Tempo 30 und insgesamt mehr Raum für Rad- und Fußverkehr.

Auf ordnungspolitischer Ebene drängt die Branche auf einen klaren und innovationsoffenen Rechtsrahmen für Commercial Cargo Bikes – insbesondere auf die Beibehaltung des Fahrradstatus auch für schwerere Lastenräder mit leistungsstärkeren Motoren, ohne neue Fahrzeugklassen einzuführen.

Im Bereich Förder- und Wirtschaftspolitik steht die Fortführung und der Ausbau von Förderprogrammen für gewerbliche Lastenräder und Anhänger an erster Stelle. Hinzu

kommen Forderungen nach besseren Rahmenbedingungen für Startups und junge Unternehmen, die nicht klassischen Renditeerwartungen entsprechen, sowie nach Steuererleichterungen für KMU.

Auf klima- und finanzpolitischer Ebene verlangen die Befragten höhere CO<sub>2</sub>-Preise, ein Ende monetärer Fehlanreize zugunsten fossiler Antriebe und die Verankerung von Nachhaltigkeitskriterien in öffentlichen Ausschreibungen. Wiederkehrend ist auch der Ruf nach Bürokratieabbau und Verwaltungsmodernisierung – weniger Dokumentationspflichten bei gleichzeitiger Beibehaltung von Sozial- und Umweltstandards.

Im Jahr 2026 finden fünf Landtagswahlen statt. Wir haben deswegen gefragt, was für Effekte erwartet werden, wenn die AfD ihr Wirtschaftsprogramm umsetzen kann. Das Ergebnis ist eindeutig. Die AfD ist eine wirtschaftliche Gefahr für innovative Unternehmen aus Deutschland. Das mag besonders an der Industrie- und Verkehrspolitik aus dem letzten Jahrhundert sowie einer expliziten, in den Wahlprogrammen dargestellten Ablehnung von deutscher Technologie – Lastenräder und Lastenanhängern – liegen.

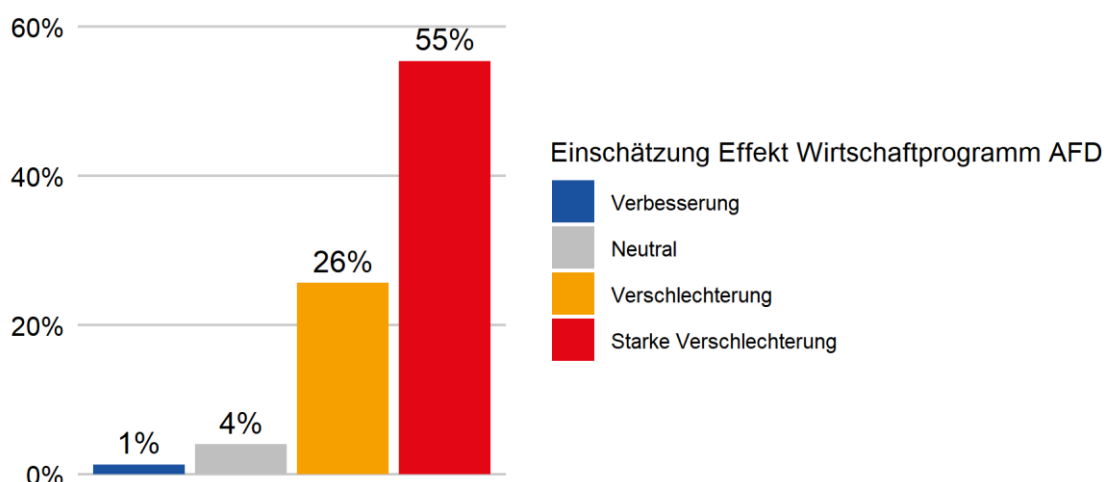


Abbildung 9: Grundeinschätzung der Wirtschaftslage 2025

## 10. Methodik und Umfragedaten

Die Verantwortung für die Durchführung und Koordination des Branchenreports Radlogistik liegt beim Radlogistikverband Deutschland e. V. (RLVD). Die Auswertung der Umfrage wurde auch in diesem Jahr wieder von der BMDV-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 11. Februar bis zum 15. März 2026 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. Die Daten zu den Absatzzahlen der Lastenradhersteller werden in einem zweiten, gesonderten Datensatz gespeichert, sodass keine Rückschlüsse auf Hersteller aufgrund von Strukturmerkmalen möglich sind.

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 deutlich über dem Niveau von 2025: 74 vollständig ausgefüllte Fragebögen konnten ausgewertet werden, im Vergleich zu 43 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.

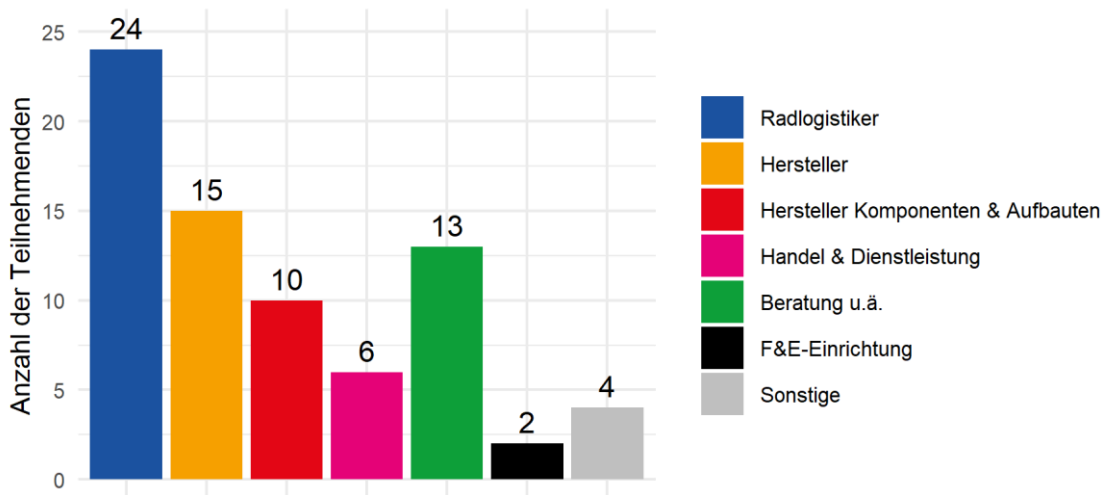
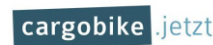


Abbildung 10: Kategorie und Anzahl der Teilnehmenden 2026

## Mitgliedsunternehmen





### Partnerverbände



# Radlogistik Branchenreport 2026

## Autoren

Technische Hochschule Wildau  
Nicolas Schüte  
Prof. Dr. Christian Rudolph

Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg  
Malte Kania

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

## Titelfoto und Umschlaggestaltung

neomesh GmbH

## Herausgeber

Radlogistikverband Deutschland e.V.  
Friedrichstraße 95  
10117 Berlin

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

## In Kooperation mit

Lehrstuhl Logistik  
Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg

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



**RADLOGISTIKVERBAND**  
DEUTSCHLAND