

# Radlogistik Branchenreport 2024



## Sanftes Wachstum für nachhaltige Logistik



**RADLOGISTIKVERBAND**  
DEUTSCHLAND



## Grußwort des Vorstands

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Radlogistikbegeisterte, liebe Mitglieder,

die Radlogistik ist mit viel Momentum in die 2020er Jahre gestartet. Unser Ziel, unsere Vision als Verband war zu Beginn des Jahrzehnts, dass wir zu dessen Ende 30 % des urbanen Wirtschaftsverkehrs auf das Lastenrad oder den Lastenanhänger verlagert haben. Wir halten weiter an dem Ziel fest. An der Begründung hat sich nichts verändert, es macht Spaß, Cargo Bike zu fahren, reduziert pro km 90 % des Stromverbrauchs im Vergleich zum Van, damit genauso viel CO<sub>2</sub>-Emissionen und erhöht deutlich die Verkehrssicherheit durch leichtere Fahrräder, die auch nur 25 km/h schnell fahren.

Als junge, aufstrebende Branche spüren wir aber auch, dass es nicht immer nur gerade aufwärts geht. Die breite gesellschaftliche Unterstützung für mehr Klimaschutz und Verkehrswende vor Ort, die uns mit viel Euphorie starten ließ, hat sich gewandelt. Die weltweiten Konflikte haben die Schwerpunkte in Politik und Wirtschaft verschoben. Das spürten tagtäglich unsere Mitglieder. Die letzten 1,5 Jahre waren für einige wirklich hart und schwer. Das Tief lag dabei genau zwischen der Erhebung für unseren letztjährigen Report und dem diesjährigen.

Die Zahlen und Trendbewertungen in diesem neuen Branchenreport zeigen auf, dass die Talsohle durchschritten ist. Das Ökosystem der Radlogistik erwartet, Personal und Umsatz in diesem Jahr gleich zu halten oder wieder wachsen zu lassen. Für die nächsten Jahre wird ein Wachstum von durchschnittlich 10 % pro Jahr erwartet. Das klingt viel, ist aber eindeutig zu wenig, um im urbanen Wirtschaftsverkehr wirksam und ersichtlich Lastenräder und -anhänger in Stückzahlen in den Markt zu bringen. Für nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftsverkehr in der Stadt müssten wir die Absatzzahlen mit dem Faktor Zehn multiplizieren können.

Als Vorstand des RLVD sehen wir bei der Politik eine klare Aufgabe: Erzeugt faire Rahmenbedingungen für Nachhaltigkeit und Innovation. Die Aufgabe ist nicht, das Bestehende zu bewahren, sondern Strukturen zu schaffen für eine Zukunft, in der wir und unsere Enkel sicher und gut leben können. Dafür braucht es mehr Förderung von Radlogistik statt den verzweifelten Versuch des Aus vom Verbrenner-Aus.

Als Vorstand bedanken wir uns bei allen Akteuren im Ökosystem, die mit viel persönlichem Engagement jeden Tag aufs Neue für besseren Verkehr eintreten, die mit Mut und Kreativität immer wieder neue Wege finden, Radlogistik auf die Straße zu bringen, die trotz Widerständen beweisen: Radlogistik macht Spaß.

Mit nachhaltigen Grüßen



Tom Assmann



Martin Schmidt



Laurin Neusch



Jörg Albrecht



Jonas Kremer

### Grußwort der TH Wildau

Liebe Leserin, lieber Leser,

Tüftler und Bastler haben vor über zehn Jahren angefangen, Lastenräder mit einem Elektromotor auszustatten, weil sie damals bereits das Potenzial von Lastenrädern für einen ökologischen und stadtverträglichen Transport erkannt haben.

Als deutlich wurde, was hiermit möglich ist und dass diese Fahrzeuge einen wichtigen Baustein in der Last-Mile-Logistik darstellen können, hat sich die Branche immer weiterentwickelt und professionalisiert. Mittlerweile ist eine Vielzahl verschiedener hochwertiger Räder erhältlich, die die unterschiedlichen Bedürfnisse der Transporteure adressieren - mit unterschiedlichen Aufbauten und zwei, drei oder vier Rädern. Von wendigen und schnellen Lastenrädern bis hin zu robusten Modellen mit hohen Ladevolumina deckt der Markt inzwischen vielfältige Anwendungszwecke ab.

Der diesjährige Branchenreport zeigt auf, dass es sich bei der Radlogistik und der gewerblichen Lastenradnutzung nicht um einen kurzen Hype handelt, sondern dass sich für viele Unternehmen aus ökonomischen oder aus ökologischen oder meist aus beiden Gründen der Umstieg rechnet. Neben der Radlogistik bieten viele andere Branchen und Wirtschaftszweige Potenziale für die Lastenradnutzung wie mobile Kaffeebars oder der Einsatz in der ambulanten Pflege. Hier ist das Potenzial noch lange nicht ausgeschöpft.

Mit der Änderung des Straßenverkehrsrechts und der StVO können nun Gemeinden und Kommunen sehr viel einfacher die Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung infrastrukturell verbessern. Da nun nicht mehr der Verkehrsfluss als wichtigstes Kriterium zur Bewertung von verkehrlichen Maßnahmen, sondern auch Belange des Klimaschutzes herangezogen werden dürfen, um z. B. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung rechtfertigen zu können. Mit der StVO-Novellierung wurde ein Schritt in die richtige Richtung gemacht. Nun liegt es an allen Beteiligten, innovative Fahrzeuge in zukunftsfähigen, klimafreundlichen und für Anwohnende verträglichen Konzepten auszuprobieren und langfristig umzustellen. Klimaschutz lebt vom Mitmachen!

Wir freuen uns auch in diesem Jahr wieder, an der Erstellung des Branchenreports mitgewirkt zu haben und Ihnen die diesjährigen Ergebnisse präsentieren zu dürfen. Im Vergleich zum Vorjahr wurde eine methodische Anpassung vorgenommen und im Zuge dessen einige Fragen angepasst, um diese mit den Befragungen zur Radlogistik auf europäischer Ebene in Einklang zu bringen. Die diesjährigen Ergebnisse sind mit den Vorjahrsergebnissen dennoch größtenteils vergleichbar.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Christian Rudolph



Nicolas Schüte

## 1 Vorbemerkung

Der Radlogistikverband Deutschland e.V. (RLVD) hat mittlerweile 81 1 Unternehmensmitglieder und hat mit sechs Verbänden Partnerschaften geschlossen. Im Verband sind u. a. Hersteller, Logistikunternehmen, Beratungsunternehmen, Händler und die Wissenschaft vertreten.

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 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, sie ist sehr stadtverträglich und sehr leise. Die Radlogistik ermöglicht Menschen, ohne Führerschein einen Job in der Logistik auszuüben und erschließt dadurch weitere Personengruppen. Zudem wird das Unfall- und Staurisiko reduziert. Staus können per Abkürzungen und Fahrradinfrastruktur umfahren werden. Am Zielort findet man schneller einen Parkplatz.

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 wesentlichen Komponenten,
- Dienstleistungen, die für Lastenradnutzer:innen erbracht werden, wie Wartung und auch Handel sowie
- Forschung, Entwicklung und Beratung für die vorher genannten Bereiche.

Im Branchenreport Radlogistik 2024 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.

Die Fragen in dem diesjährigen Branchenreport wurden leicht modifiziert, um eine bessere Vergleichbarkeit und Harmonisierung mit der europäischen Statistik, koordiniert von Cycling Industries Europe, zu gewährleisten. Zusätzlich konnte durch das Projekt „iKnowRadlogistik“ ([www.radlogistikatlas.de](http://www.radlogistikatlas.de)) das Wissen über die Anzahl von Akteuren im Ökosystem Radlogistik deutlich verbessert werden. Die folgenden angegebenen Daten sind deswegen nur begrenzt mit dem Vorjahr vergleichbar. Auf einen quantitativen Vergleich wird deswegen verzichtet.

---

<sup>1</sup> Stand 25.06.2024, exkl. Verbandsmitglieder und natürliche Personen

## 2 Radlogistik – Das Wachstum des Arbeitsmarkts hält an

Bezogen auf das Befragungsjahr 2023 sind in der Radlogistik-Branche ca. 5.400 Beschäftigte in Deutschland tätig. Damit baut das Ökosystem weiter nachhaltige und zukunftsfähige Jobs auf.

Bei der Hälfte der Unternehmen (Median) sind maximal elf Mitarbeitende beschäftigt. Durchschnittlich über alle Unternehmen, die an der Befragung teilgenommen haben, sind 25 Menschen in unterschiedlichen Beschäftigungsverhältnissen beschäftigt (inkl. Nachunternehmen und Teilzeitangestellter sowie geringfügig angestellter Personen). Damit zeigt sich weiterhin, dass die Branche in der Mehrzahl durch Kleinst- und Kleinunternehmen geprägt ist.

5.400 Beschäftigte in der Radlogistik  
Ca. die Hälfte aller Unternehmen haben weniger als 11 Vollzeitbeschäftigte

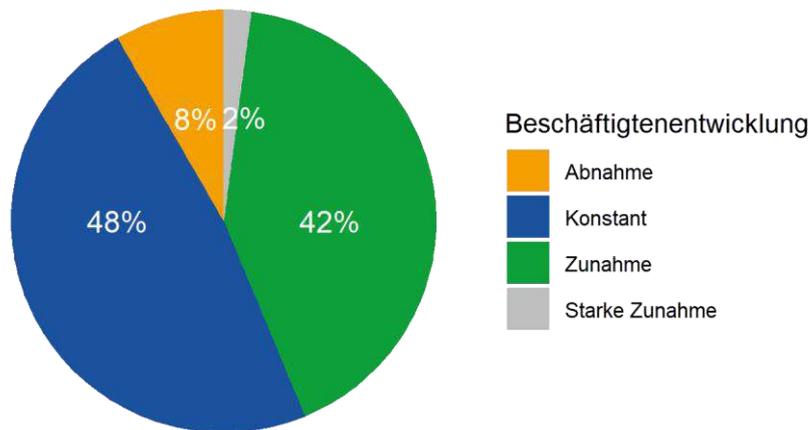


Abbildung 1: Einschätzung der Beschäftigtenentwicklung für das Jahr 2024

Die aktuellen Beschäftigtenzahlen spiegeln sich auch in den getätigten Prognosen für die weitere Entwicklung in diesem Jahr wider (Abbildung 1). Eine starke Abnahme wurde von keinem der befragten Unternehmen genannt und eine Abnahme wird nur in einem geringen Umfang prognostiziert (8 %). Rund die Hälfte der befragten Unternehmen geht davon aus, dass ihre Beschäftigtenzahl jeweils unverändert bleibt. Mit 42 % gibt ein beachtlicher Teil an, dass sie weitere Personaleinstellungen im Vergleich zum Vorjahr erwarten. Jedoch geht, anders als im Vorjahr, kein Akteur mehr von einer starken Zunahme der Beschäftigten (20 % im Report 2023) aus. Die Prognose lässt ein leichtes Wachstum der Beschäftigten erwarten.

### 3 Marktaussichten – Der Weg aus der Nische geht weiter

Im Befragungsjahr 2023 wurden insgesamt rund 37.650 Lastenräder und Anhänger für den vorwiegend gewerblichen Einsatz hergestellt. Hier zeigt sich ein Wachstum zum Vorjahr. Hierbei kann noch zwischen den verkauften Lastenrädern und Anhängern unterschieden werden. 2023 wurden insgesamt 25.650 Lastenräder und 12.000 Anhänger abgesetzt.

37.650 produzierte Lastenräder und Anhänger

Die befragten Unternehmen decken fast alle Typen an Lastenrädern und Anhängern ab. Darunter Hersteller, die auf einen Typ spezialisiert sind sowie Hersteller, die mit mehreren Typen eine breitere Produktpalette anbieten.

Mit 95 % weist ein Großteil der im Jahr 2023 verkauften Lastenräder eine elektrische Antriebsunterstützung auf (Pedelec 25 (maximal 250 Watt und 25 km/h)). Lediglich 5 % der verkauften Lastenräder werden nicht elektrisch unterstützt. Die Mehrheit der befragten Hersteller (57 %) konzentriert ihr Geschäftsmodell rein auf die Produktion von Lastenrädern bzw. -anhängern. Bei den weiteren Herstellern werden ebenso konventionelle Fahrräder oder andere Produkte gefertigt. Lastenräder und -anhänger sind hier nur ein Teil- oder Nebengeschäft.

Deutschland ist der zentrale Absatzmarkt der deutschen Hersteller. Weitere Hauptabsatzmärkte sind Belgien, Frankreich, Niederlande, Österreich, Schweiz und Großbritannien. Der Verkauf ist jedoch auch sehr exportorientiert. Die Exportquote bei den antwortenden Herstellern liegt bei rund 50 %. Bei diesen Unternehmen wird mit durchschnittlich 77 % der Großteil der Produkte in EU-Staaten exportiert.

Ein Effekt der gestiegenen Absatzzahlen ist, dass im Vergleich zum Vorjahr mehr Akteure angeschrieben und in die Grundgesamtheit aufgenommen wurden.

### 4 Umsatz in der Radlogistik-Branche – Anhaltendes Wachstum erkennbar

183 Mio. € Umsatz

Für das Befragungsjahr liegt der Umsatz bei 183 Mio. €. Damit zeigt der Umsatz eine stabile bis leicht wachsende Tendenz gegenüber dem Vorjahr.

Für die Umsatzentwicklung im Jahr 2024 wurde insgesamt ein positives Bild gezeichnet (siehe Abbildung 2). 85 % der Befragten gehen davon aus, dass ihr Umsatz mindestens konstant bleibt. Rund 60 % erwarten mindestens eine Zunahme ihres Umsatzes. Eine Abnahme respektive starke Abnahme wird nur von 12 % angenommen.

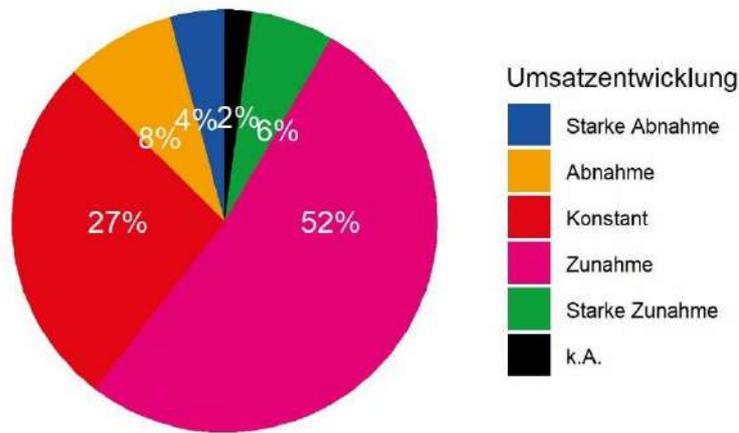


Abbildung 2: Einschätzung der Umsatzentwicklung in der Radlogistik in 2024

## 5 Klimaschutz und Sicherheit – Operative Radlogistik für lebenswerte Städte

8.054.038 Mio. km per Lastenrad zurückgelegt  
2.078 t CO<sub>2</sub> Emissionen eingespart

Die Radlogistik kann weiterhin als Säule zur Transformation städtischer Logistikprozesse gesehen werden. Sie leistet damit einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. In Deutschland liegen die zurückgelegten Kilometer mit Lastenrädern, die für logistische Prozesse eingesetzt werden, bei rund 8 Mio. km. Hieraus ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von ca. 2.100 t. Bezogen auf den Einsatz herkömmlicher dieselbetriebener Sprinter könnte so der Ausstoß von 520 Sprintern kompensiert werden.

Im Bereich Verkehrssicherheit zeichnet sich anhand der Angaben in der Umfrage ein positives Bild ab. Es wurden weder Unfälle mit Getöteten noch Unfälle mit Schwerverletzten angegeben. Lediglich 16 Unfälle mit Leichtverletzten wurden beobachtet.

## 6 Operative Radlogistik – Kleiner Einblick in die Branchenstruktur

Operative Radlogistik, der Transport von Waren mit dem Rad im Auftrag Dritter, ist so vielfältig wie Städte im Land vielfältig sind. Ein Grund ist, dass die Unternehmen bisher vorwiegend lokal und regional organisiert sind. In Abbildung 3 werden die Schwerpunkte der Radlogistiker dargestellt (Mehrfachnennungen möglich). Strukturell zeigt sich hier, dass die Radlogistiker überwiegend regional agieren (lokale Radlogistiker und Stadtkuriere) oder als Subunternehmer im Einsatz sind. Dies deckt sich mit den Angaben zur Abdeckung des Liefergebietes. Während 80 % angeben, in einer Stadt bzw. Region aktiv zu sein, geben 20 % an, in mehreren Städten bzw. Regionen aktiv zu sein. Der Betrieb eines landesweiten Netzwerks wurde von keinem der befragten Radlogistiker genannt. Systemdienstleister haben an der Umfrage nicht

teilgenommen. Von den befragten Radlogistikern geben 20 % an, dass sie Nachunternehmen einsetzen.

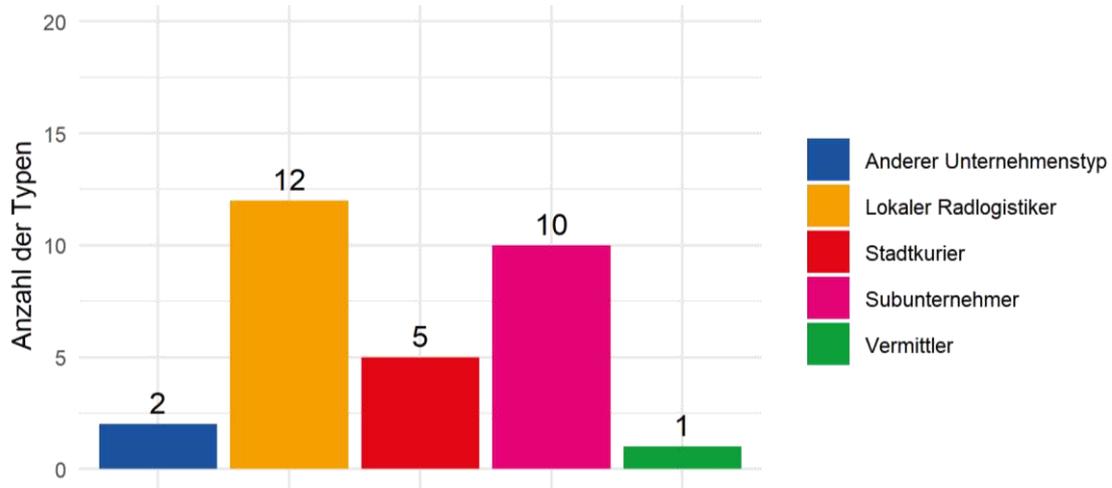


Abbildung 3: Kategorie und Anzahl der teilnehmenden Radlogistiker 2023 (Mehrfachnennung möglich)

Die Geschäftsmodelle sind sehr unterschiedlich. Die verfolgten logistischen Zwecke bei den unternehmerischen Aktivitäten der Radlogistiker variieren stark (siehe Abbildung 4). Das Hauptgeschäft bei kleinen und mittelständischen Radlogistikern findet vorwiegend im Kuriersegment, der Zustellung von Lebensmitteln und dem Pharmamarkt statt. Bei der Zusammenfassung von Kurier-/Expressgeschäft mit Paketzustellung stellt das KEP-Segment mit Abstand das wichtigste Segment dar. Die Verteilung der Antworten, auch in den Nebengeschäften zeigt, dass die Radlogistik in ihren Anwendungsfeldern mittlerweile breit aufgestellt ist und vielfältige Lösungen für Probleme und Bedarfe vor Ort bereithält.

Aus der Radlogistik heraus ergeben sich weitere Wertschöpfungsprozesse wie Wartung, Versicherung, Lagerhaltung und IT. Bei den befragten Radlogistikern machen diese Unterstützungsprozesse im Durchschnitt 8,8 % der gesamten Wertschöpfung aus.

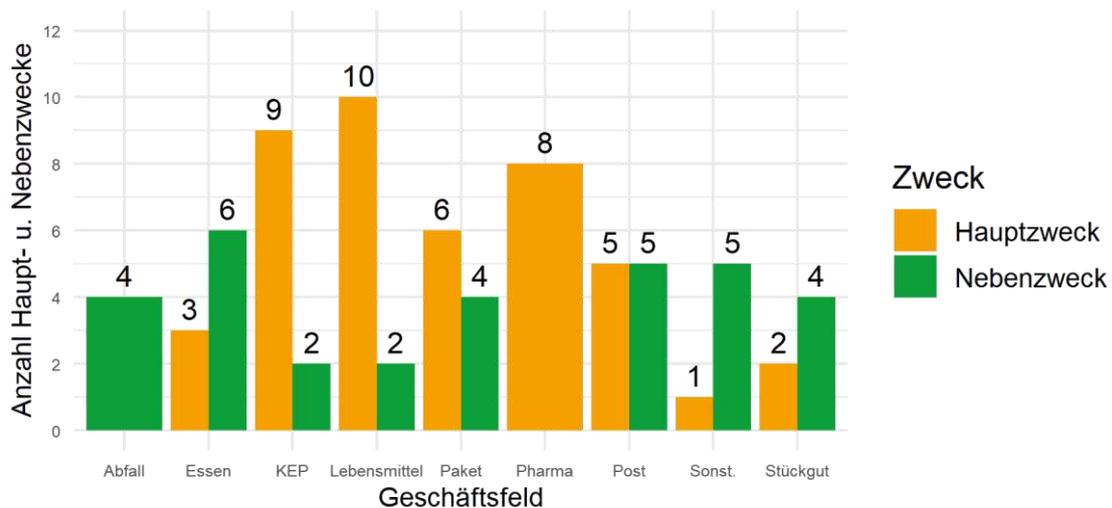


Abbildung 4: Haupt- u. Nebenzwecke der Radlogistikunternehmen (Mehrfachnennung möglich)

## 7 Wirtschaftspolitik – gegenwärtige Lage

Erwartung: 10 % mittleres, jährliches Wachstum für die nächsten 5 Jahre

Die Radlogistik erlebt seit Mitte der 2010-Jahre in Deutschland eine Renaissance und hat ab Ende des Jahrzehnts an Momentum gewonnen. Dieselgate, Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge in Städten aufgrund zu hoher Stickoxid-Werte und ein breiter, gesellschaftlicher Konsens für mehr Klimaschutz haben zu der Zeit ein sehr positives Markt- und Zukunftsbild erzeugt. Der Kurs hin zur Erzielung von 30 % Radlogistikanteil an den urbanen Transporten erschien möglich. Unter diesem Zukunftsbild haben viele Unternehmer:innen sich auf den Weg gemacht, neue Produkte und Dienstleistungen in den Markt zu bringen.

Die Befragten gehen durchschnittlich von einem mittleren Wachstum pro Jahr von 10 % aus. Dies ist bei etablierten Märkten eine sehr hohe Wachstumszahl. Die Radlogistik ist geprägt von kleinen und mittleren Unternehmen. Sie will, ausgehend vom Kontext von oben, stark wachsen, um relevant Fahrzeuge durch Lastenräder zu ersetzen. Um schnell große Unternehmen aufzubauen, ist diese Wachstumserwartung zu gering.

Die Einschätzung der Wirtschaftslage ist vor diesem Hintergrund zu bewerten. Knapp ein Drittel schätzen die aktuelle Lage als sehr schlecht oder schlecht ein und die Meisten sind neutral (Abbildung 5). Nur knapp 30 % der Antwortenden schätzen die Lage als gut oder sehr gut ein. Damit wird offensichtlich, dass auch in der Radlogistik die allgemeine Wirtschaftslage ihre Spuren hinterlässt. Für eine bessere Einschätzung braucht es wieder mehr Engagement für Klimaschutz im Verkehr und die Gestaltung von lebenswerten Städten.

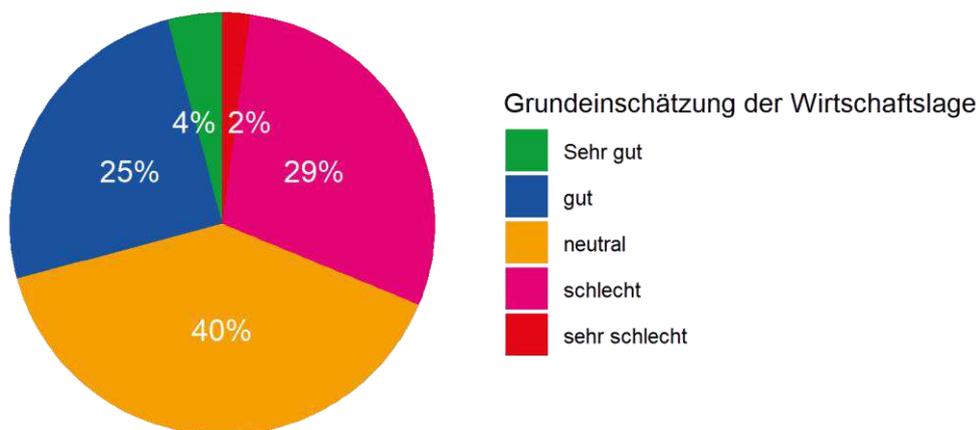


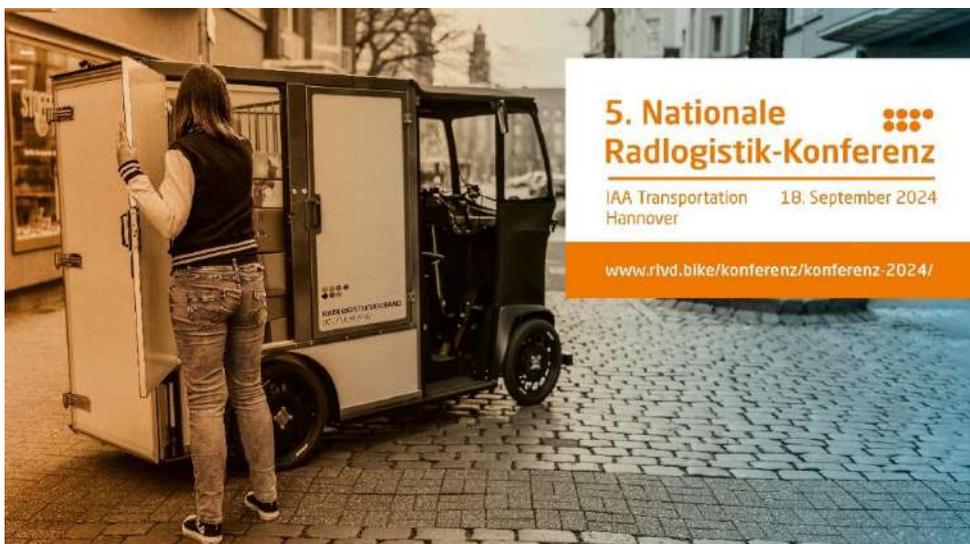
Abbildung 5: Grundeinschätzung der Wirtschaftslage

## 8 Maßnahmen für Wachstum der Radlogistik

Saubere, nachhaltige und sichere Logistik sowie zukunftsfähiger Wirtschaftsverkehr lassen sich sehr konkret fördern. Dafür gilt es, faire Marktbedingungen zu schaffen und die gewohnte, standardisierte Priorisierung und Bevorrechtigung der Kraftfahrzeuge zu beenden.

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

1. 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, Lastenräder oder -anhänger 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 mindestens 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, Förderung der kommunalen Vernetzung zum Wirtschaftsverkehr.
5. Faire Preise für fairen Wettbewerb: Wer Umweltschäden verursacht und CO<sub>2</sub> emittiert, muss dafür den gerechten Preis zahlen. Es braucht ein Ende des Dieselprivilegs und eine CO<sub>2</sub>-Steuer, die den tatsächlichen Umweltkosten entspricht.

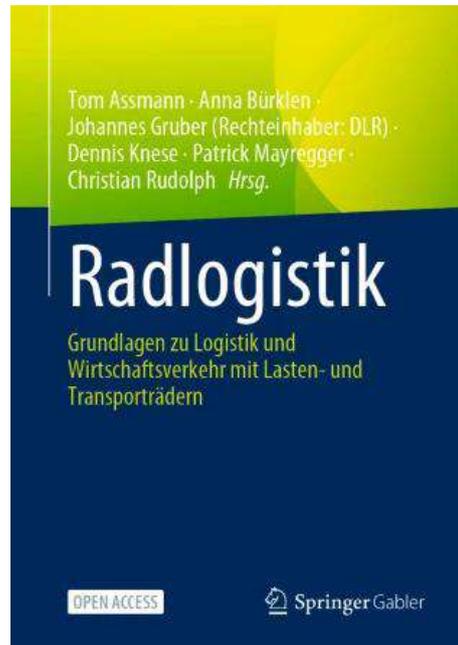


### 9 Mehr Wissen über die Radlogistik?

Die Umsetzung der Radlogistik scheitert bisher auch an einer kompakten Wissenssammlung. Deswegen haben insgesamt 35 Autor:innen dieses Standardwerk geschrieben. Offen zugänglich unter:

<https://link.springer.com/book/9783658444488>

Das Open Access-Buch bietet in dieser Form erstmals systematisch aufbereitetes Wissen für Praktiker in Wirtschaft, Politik und Verwaltung sowie für Studierende in den Bereichen Logistik und Verkehrsplanung. Zu den einzelnen Aspekten der Radlogistik (u. a. Fahrzeuge und Technik, gewerblicher Einsatz, logistischer Einsatz, Planung, Infrastrukturen, intermodale Einbindung, Best-Practice-Beispiele, Entwicklungstrends) haben national renommierte Wissenschaftler:innen Beiträge verfasst. Dieses Buch bündelt den aktuellen Wissensstand auf Basis von Forschungsergebnissen und stellt ihn kompakt und übersichtlich dar.



### 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 die BMDV-Stiftungsprofessur für „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“ an der Technischen Hochschule Wildau ausgewertet und durch das RLVD-Mitglied „Institut für Logistik und Materialflusstechnik (ILM)“ an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg unentgeltlich in der Befragung unterstützt.

Am 25. April 2024 wurde die Umfrage veröffentlicht und am 24. Mai 2024 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.

Die Fragen wurden in Bezug auf das Vorjahr angepasst und mit den Befragungen zur Radlogistik auf europäischer Ebene harmonisiert. Die dargestellten Sachverhalte sind dennoch zum Vorjahr vergleichbar.

Die Beteiligung an der Umfrage ist in diesem Jahr geringer als Vorjahr ausgefallen. Es konnten nur 51 statt 67 vollständige Fragebögen von Akteure im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Das Spektrum der Teilnehmenden beinhaltet verschiedenste Akteure der Radlogistik, wodurch der Branchenreport vielfältige Sichtweisen und Blickwinkel auf die Branche berücksichtigt (vgl. Abbildung). Von den 51 Teilnehmenden

haben 26 angegeben, kein Mitglied des RLVD zu sein. Anhand dieser Zahlen war es, wie im Branchenreport 2023, 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.

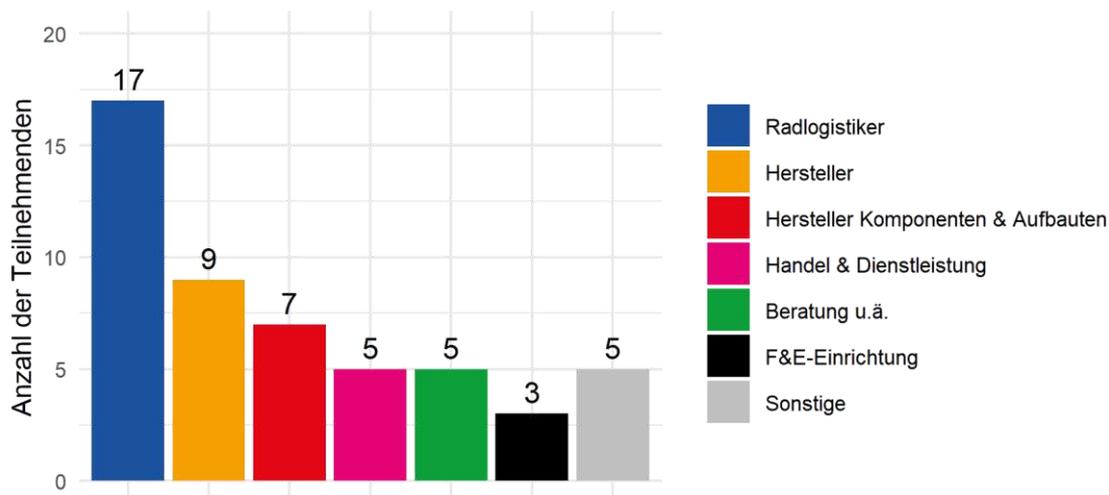


Abbildung 6: Kategorie und Anzahl der Teilnehmenden 2023


# Radlogistik Branchenreport 2024

## Autoren

Technische Hochschule Wildau  
Nicolas Schüte  
Prof. Dr. Christian Rudolph

Radlogistikverband Deutschland  
Dr. Tom Assmann

## Titelfoto

mocci (CIP Mobility GmbH)

## Herausgeber

Radlogistikverband Deutschland e.V.  
Potsdamer Straße 7  
10785 Berlin

## In Kooperation mit

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

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



**RADLOGISTIKVERBAND**  
DEUTSCHLAND