

ZIV

Zweirad-Industrie-Verband

AUF DEM WEG ZUM FAHRRADSTANDORT DEUTSCHLAND – FAIRE BEDINGUNGEN FÜR DAS FAHRRAD SCHAFFEN



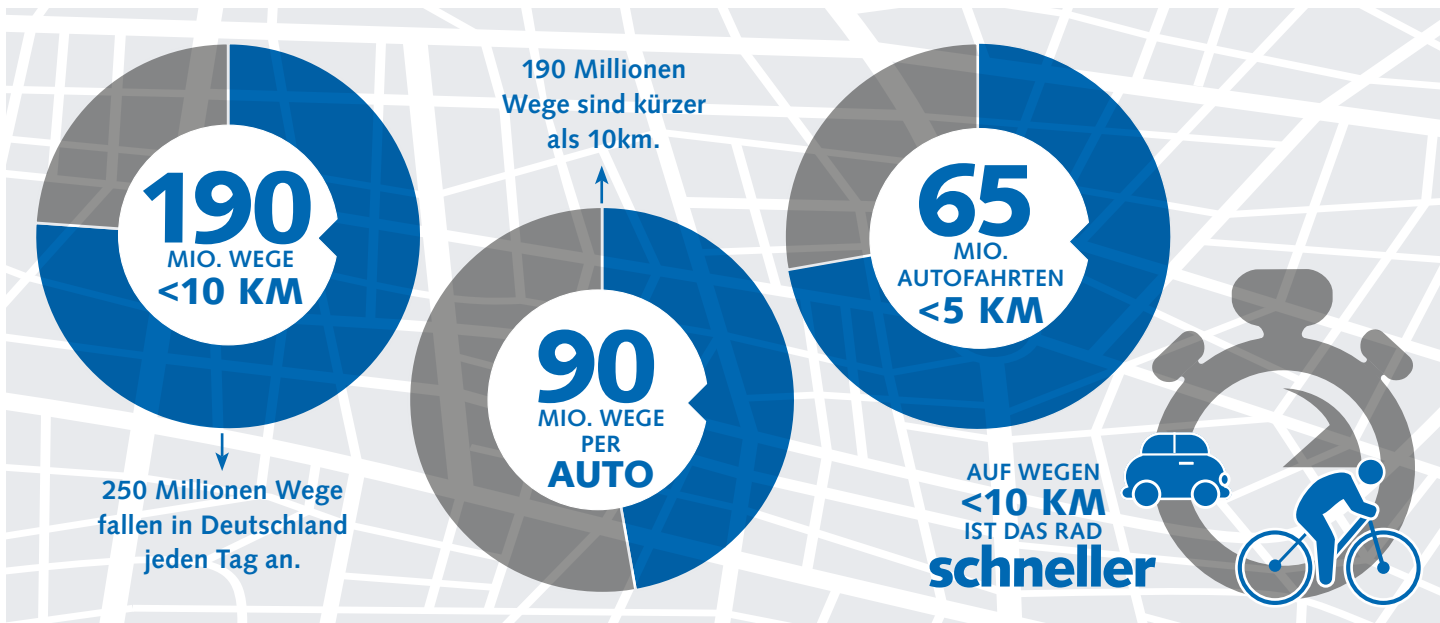


DIE VERKEHRSWENDE war nicht das erklärte Ziel der amtierenden Bundesregierung und der Regierungsfractionen in der 19. Legislaturperiode. Dennoch ist in den vergangenen 4 Jahren sehr viel für das Fahrrad passiert. Mit der intensiven Befassung des Bundesverkehrsministers und der Regierungsfractionen mit dem Thema, der deutlichen Aufwertung und Vergrößerung des Radverkehrsreferates im BMVI, der guten Arbeit der Radverkehrsbeauftragten, der ambitionierten (ärgerlicherweise immer noch nicht in Kraft gesetzten) StVO-Änderung, den Radverkehrsprofessuren, und vor allem mit den herausragenden Vorhaben im sogenannten Klimapaket („Sonderprogramm Stadt und Land“ und „Radnetz Deutschland“ mit 1,2 Mrd. € hinterlegt) und nicht zuletzt dem vom Kabinett beschlossenen, guten NRVP 3.0 hat diese Bundesregierung mehr für das Fahrrad getan als jede vorherige und auch mehr als zu Beginn der Legislaturperiode zu erwarten war.

Aber das reicht nicht! Um die Verkehrswende erfolgreich umzusetzen und das Fahrrad in Deutschland wirklich voranzubringen, müssen diese Maßnahmen in der nächsten Legislaturperiode Teil eines systematischen Umsterns werden.

Im Interesse aller Menschen in Städten und Gemeinden, im Interesse derer, die Alternativen zum Auto nutzen wollen, im Interesse des Klimaschutzes und der Verkehrssicherheit – aber natürlich auch im Interesse des Fahrradstandorts Deutschland – erwarten wir von der kommenden Bundesregierung und den sie tragenden Fraktionen eine Verkehrspolitik, die Fahrradmobilität als Teil eines besseren Verkehrssystems systematisch fördert. Dazu gehört auch, die Abkehr von der seit Jahrzehnten dominierenden Bevorzugung des Autos systematisch umzusetzen.

DAS POTENTIAL FÜR MEHR FAHRRAD IST ENORM!



Im Moment gilt: Sobald Wege länger als 1 km sind, wird vor allem das Auto genutzt. Das machen Menschen nicht, weil sie nicht Rad fahren können: 30 Millionen Menschen nutzen das Fahrrad annähernd täglich, 60 Millionen Menschen nutzen das Fahrrad in Alltag und Freizeit.

Alle Untersuchungen zeigen, dass die Menschen das Fahrrad noch viel häufiger und intensiver nutzen würden, wenn es Ihnen so einfach und komfortabel gemacht würde wie die Nutzung des Autos: Geschlossene, dichte, sichere Netze von Verkehrswegen, sichere, bequeme, zielnahe Abstellmöglichkeiten, die Ausrichtung der kommunalen Infrastruktur – damit ist dem Auto der rote Teppich ausgerollt worden. Und genau das gilt es jetzt endlich auch für das Fahrrad konsequent umzusetzen.

Neben einem massiven Ausbau der Radinfrastruktur, einer weiteren Anpassung der politischen Rahmenbedingungen für eine echte Radverkehrsförderung sowie einer Reform des Straßenverkehrsrechtes braucht es weitere Maßnahmen in den Bereichen Wirtschaftsförderung sowie Forschung und Bildung, um den Fahrradstandort Deutschland langfristig auszubauen und zu sichern. Dies sollte das erklärte Ziel der nächsten Bundesregierung werden. Denn die Fahrrad- und E-Bike-Industrie kann unter den richtigen Voraussetzungen einen massiven Beitrag leisten, um zwei der drängendsten Herausforderungen unserer Zeit in Einklang zu bringen – Klimaschutz und nachhaltiges Wirtschaften.



7 SÄULEN FÜR DEN FAHRRADSTANDORT DEUTSCHLAND

1 VERKEHRSPOLITIK – EIN NEUER RECHTLICHER RAHMEN FÜR MEHR UND SICHEREN RADVERKEHR

Die politische Aussage, kein Verkehrsmittel solle bevorzugt oder keine einzelne Verkehrsart besonders gefördert werden, ist nichts Geringeres als eine Fortsetzung der inzwischen 70 Jahre währenden Bevorzugung des Autos in der deutschen Verkehrspolitik. Wer in den kommenden Jahren das Fahrrad und andere umweltfreundliche Mobilitätsformen nicht stärker fördern und dem Auto gegenüber bevorzugen will, fördert weiterhin den motorisierten Individualverkehr in der althergebrachten Art. Das ist genau das Gegenteil von dem, was es für eine erfolgreiche Verkehrswende und für den Klimaschutz im Verkehrssektor braucht.

Stattdessen braucht es **strategische und langfristige Radverkehrsförderung** sowie einen rechtlichen Rahmen, der diese zulässt – also eine **umfassende Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung**. Dabei ist zu betonen, dass eine **systematische Förderung des Radverkehrs keine Konkurrenz zum Fußverkehr oder zum Öffentlichen Verkehr** darstellt. Im Gegenteil – eine **Abkehr von der Autozentriertheit** und systematische Radverkehrsförderung helfen stattdessen, alle aktiven und umweltfreundlichen Verkehrsarten so zu entwickeln, dass sie ideal genutzt werden können. Gerade die **Kombination aus Rad- und Fußverkehr mit dem ÖV** bildet die Grundlage für die Verkehrswende.

Damit die ersten guten Schritte der Radverkehrsförderung der letzten Jahre zu einer nachhaltigen Entwicklung mit sichtbaren Erfolgen werden, müssen die vom Bund bereitgestellten **Mittel aus dem Klimapaket über das Jahr 2023 hinaus verstetigt und im Regelhaushalt erhöht** werden. Nur so ist eine **langfristige Planungssicherheit** gegeben. In dem Zusammenhang muss der Bund weiterhin hohe Qualitätsvorgaben machen und noch stärker quantifizierbare Ziele setzen, die mit diesen Mitteln finanziert und umgesetzt werden sollen. Einen wesentlichen Baustein muss dabei selbstverständlich der **massive Infrastrukturausbau** bilden, der stringent an der Vision Zero auszurichten ist. Das heißt, dass Radwege sicher und komfortabel an den Bedürfnissen von Jung und Alt sowie von Familien zu orientieren sind. Das Sonderprogramm Stadt und Land sowie der NRVP 2030 enthalten dafür eine Vielzahl an guten Ideen, die es nun in stetige Radverkehrspolitik und -förderung zu überführen und umzusetzen gilt. Die nächste Bundesregierung muss zeitnah die Vorhaben des Klimapaketes verstetigen und als **Umsetzungs- und Aktionsplan für den NRVP 2030** erweitert auf den Weg bringen.

Neben finanzieller Planungssicherheit ist eine **zeitgemäße Anpassung des Straßenverkehrsrechtes und der Straßenverkehrsordnung** unerlässlich.

Dazu gehört:

- Sicherheit und Leichtigkeit müssen für alle Verkehrsarten sichergestellt werden,
- eine **rechtliche Gleichstellung der aktiven Mobilität** mit anderen Verkehrsträgern,
- eine **Abkehr von der auch rechtlich dominierenden Stellung des fließenden KFZ-Verkehrs**,
- eine **Abkehr vom Leitgedanken der reinen Gefahrenabwehr**,
- eine Verankerung der **Vision Zero** sowie von **Umwelt- und Klimazielen**,
- mehr **Gestaltungsspielräume für Kommunen**, z. B. bei der Anordnung von Radinfrastrukturen, Flächenumverteilungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und der Parkraumbewirtschaftung,
- **Wegfall des Begründungszwangs** zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen.

2 STANDORTPOLITIK – FAHRRADWIRTSCHAFT AM STANDORT DEUTSCHLAND STÄRKEN

Wie eine Studie des Wuppertal-Institutes¹ zeigt, generiert die Fahrradwirtschaft in Deutschland **281.000 Arbeitsplätze**. Aufgrund der steigenden Nachfrage nach Fahrrädern und E-Bikes sowie der Erschließung neuer Geschäftsfelder im Dienstleistungsbereich hat die Fahrradbranche auch in Zukunft großes Wachstumspotenzial in Bezug auf Arbeitsplätze und Wertschöpfung. Bereits in den Jahren vor Corona lag das **Jobwachstum bei knapp 20%**. Radverkehrsförderung ist also nicht nur klima-, umwelt-, gesundheits- und verkehrspolitisch relevant, sondern Fahrräder und E-Bikes haben auch eine erhebliche wirtschaftspolitische Bedeutung. Dies muss in der Wirtschaftspolitik der nächsten Bundesregierung stärker als bislang Berücksichtigung finden. Wir erwarten auch bei der **Wirtschaftsförderung eine Gleichstellung der Verkehrsträger**.

Die deutsche Fahrradindustrie ist sehr mittelständisch geprägt. So würde ihr eine **systematische Mittelstandsförderung** sehr zugutekommen. Wir erwarten, dass eine derzeit diskutierte **Vermögenssteuer**, wenn sie eingeführt würde, auf keinen Fall eine Substanzbesteuerung von inhabergeführten Unternehmen beinhaltet. In den meisten mittelständischen Unternehmen ist Vermögen im Unternehmen gebunden und/oder wird für Investitionen genutzt, um innovativ und auch in Zukunft erfolgreich zu bleiben. Eine Vermögenssteuer darf mittelständisches Wirtschaften und Unternehmensgründungen nicht unattraktiv machen. Es gilt deshalb genau zu differenzieren, welche Art von Vermögen besteuert werden soll.

Einen wesentlichen wirtschafts- bzw. finanzpolitischen Hebel sehen wir außerdem in der **Reduktion des Mehrwertsteuersatzes** für Fahrradprodukte (Fahrräder, Pedelecs, Komponenten und Dienstleistungen) auf 7%. Fahrräder sind kein Luxusgut!

Die Corona-Pandemie hat offengelegt, wie fragil die **globalen Lieferketten** sind, und wie schnell die Abhängigkeit von Zulieferern aus einer bestimmten Region Produktionsabläufe stören kann. Deshalb wird in der deutschen und europäischen Fahrradindustrie der Ruf nach einer **Verlagerung von Produktionsstätten nach Europa** lauter. Dafür sucht die Branche selbst nach neuen Lösungsansätzen. Aber sie ist auch auf eine strukturelle Förderung der Politik angewiesen, um die Herstellung wirtschaftlich und nachhaltig in Europa realisieren zu können. In diesem Zusammenhang könnte beispielsweise über die Bildung eines „**Wirtschaftsclusters Fahrrad / E-Bike**“ sowie über **Anreize zur Verlagerung von Produktionsstätten nach Deutschland** nachgedacht werden. Vorbilder aus anderen EU-Ländern zeigen, wie das erfolgreich gelingen kann.

FAIRE UND AN
UMWELTASPEKTEN
ORIENTIERTE
FÖRDERUNG VON
VERKEHRSTRÄGERN

PRIVILEGIERUNG
UMWELT-
FREUNDLICHER
MOBILITÄTS-
FORMEN

REDUKTION DES
MEHRWERTSTEUER-
SATZES FÜR
FAHRRADPRODUKTE

ANREIZE ZUR
VERLAGERUNG VON
PRODUKTIONSSTÄTTEN
NACH DEUTSCHLAND
SCHAFFEN

LASTENRADFÖRDERUNG – UMSTIEG FÖRDERN

3

Der ZIV spricht sich für eine ausgeweitete Lastenradförderung aus. Neben einer Verstärkung der BMU-Förderung von Schwerlastträdern fordern wir eine **bundeseinheitliche Lastenradförderung** für „kleinere“ Lastenräder für den gewerblichen Gebrauch. Betriebe, die auf Lastenräder umstellen, sollen in der Anschaffung, aber auch bei den Umstellungskosten Unterstützung erhalten. Neben Kurierdiensten können weite Teile der Flotten von Handwerksbetrieben, Pflegediensten, Dienstleistern etc. auf Lastenräder umgestellt werden.

Die Lastenrad- und Fahrradanhängernutzung insbesondere von Familien sollte zudem mit einer **Umstiegsprämie** gefördert werden. Es sind gerade die Lastenräder und Fahrradanhänger, die von Familien und Betrieben genutzt werden, die motorisierten Verkehr auf das Fahrrad verlagern und ein Auto ersetzen können. **Umweltfreundliche und gesunde Familienmobilität** muss ein wichtiges Ziel der kommenden Bundesregierung sein – und der Wandel, insbesondere mit Kindern im Haushalt, braucht ordnungspolitische Impulse.




4 FACHKRÄFTEMANGEL / INVESTITIONEN IN BILDUNG & FORSCHUNG

Auch das Thema **Fachkräftemangel** spielt für die Fahrradbranche eine maßgebliche Rolle. Neben einem Mangel an PlanerInnen in Kommunen und Ländern sind besonders die handwerklichen Berufe betroffen (ZweiradmechatronikerInnen, MonteurInnen). Einige Mitgliedsunternehmen des ZIV führen interne Nachqualifizierungen durch, da es immer noch große Hürden bei der Anerkennung ausländischer Berufsabschlüsse gibt. Damit der Fachkräftemangel nicht der positiven Entwicklung der Branche und der Verkehrswende im Weg steht, braucht es eine **gemeinsame Kraftanstrengung zur Steigerung der Attraktivität des Berufsfeldes Fahrrad** mit Akteuren aus Bund, Ländern, Kommunen, Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden, und der Bund muss hierbei der Treiber sein.

Um die Attraktivität des Fahrradstandortes Deutschland zu steigern, braucht es zudem mehr **Investitionen in Bildung und Forschung**. Forschung und Datenerhebungen bilden die Grundlage für Innovation. Zum einen muss es ein breiteres Angebot in der Bildungs- und Forschungslandschaft für Radverkehrsthemen geben, um so auch mehr Menschen für eine Tätigkeit in dem Bereich zu begeistern. Zum anderen ▶

braucht es intensive Forschung, um z. B. Bedarfe für einen besseren Radverkehr oder Nutzerverhalten besser zu verstehen und darauf aufbauend politische und verkehrsplanerische Maßnahmen umzusetzen.

Die in der 19. Wahlperiode geschaffenen Radverkehrsprofessuren sind auf 5 Jahre befristet – sie müssen in dauerhafte Professuren umgewandelt werden. Darüber hinaus ist eine Förderung spezieller Forschungsfelder wünschenswert, deren Erkenntnisse dazu beitragen können, die Produkte der Branche noch nachhaltiger und widerstandsfähiger zu gestalten. So bieten beispielsweise die Bereiche **Material- oder Batteriezellforschung** noch viel Potenzial für die Fahrrad- und E-Bike-Branche.



GEMEINSAME KRAFTANSTRENGUNG GEGEN FACHKRÄFTEMANGEL IM FAHRRADSEKTOR



MEHR INVESTITIONEN IN BILDUNG & FORSCHUNG


5 NACHHALTIGKEIT – FÜR EIN SYSTEM, DAS NACHHALTIGES WIRTSCHAFTEN BELOHNT

Derzeit werden Unternehmen in Deutschland, die nachhaltig wirtschaften, noch systematisch benachteiligt. Ihre höheren Kosten, die sie in faire Arbeitsbedingungen und umweltfreundliche Produktion stecken, werden nicht gewürdigt. Unternehmen, die versuchen Ökonomie, Ökologie und Soziales in Einklang zu bringen, sind schlichtweg benachteiligt, auch wenn immer mehr Konsumenten und Konsumentinnen inzwischen bewusster bei der Produktwahl vorgehen.

Die Fahrradindustrie hat sich auf den Weg gemacht, Nachhaltigkeit als einen Branchenansatz zu verankern. Uns ist bewusst, dass wir auf diesem Weg noch viele Schritte zu gehen haben. Aber es gibt einen klaren Willen und schon viele gute Vorreiterprojekte innerhalb der Branche, die zeigen, dass man sich nicht auf die umweltfreundliche Form der Mobilität mit Fahrrad und E-Bike in der Nutzung beschränkt, sondern auch Rohstoffe, Produktion und Lieferketten im Sinne von Nachhaltigkeit stärker in den Fokus nimmt.

Um eine echte Transformation zu einem nachhaltigen Wirtschaftssystem zu erreichen, braucht es jedoch einen politischen Rahmen, der diese Form des Wirtschaftens nicht länger benachteiligt. Wir fordern deshalb eine **verantwortungsvolle Wirtschaftsförderung**, die Unternehmen nicht länger schlechter stellt, die sich im Bereich Nachhaltigkeit über gesetzliche Mindeststandards hinaus engagieren. **Wirtschaftsförderung muss stärker an Kriterien von Nachhaltigkeit geknüpft** werden.

Darüber hinaus unterstützt der ZIV die Initiative für ein **europäisches Lieferkettengesetz** und fordert die künftige Bundesregierung auf, sich in diesen Gesetzgebungsprozess als eine treibende Kraft einzubringen. Es ist ein wichtiger Schritt, dass nach langem Ringen ein deutsches Lieferkettengesetz beschlossen wurde. Da die meisten Branchen und nicht zuletzt die Fahrradindustrie international agieren, braucht es aber eine rasche Umsetzung auf europäischer Ebene – auch um einen fairen Wettbewerb zu garantieren.



WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG, DIE NACHHALTIGES WIRTSCHAFTEN NICHT LÄNGER BENACHTEILIGT UND AN KRITERIEN VON NACHHALTIGKEIT GEKOPPELT WIRD



DEUTSCHES ENGAGEMENT FÜR EIN EUROPÄISCHES LIEFERKETTENGESETZ

6 EUROPA – DAS FAHRRAD IM EUROPÄISCHEN KONTEXT STÄRKEN

Die Entwicklung von Fahrrad und E-Bike wird in weiten Teilen von europäischer Gesetzgebung bestimmt. Mit dem Green Deal der Europäischen Kommission sind auch Themen wie Nachhaltigkeit, Kreislaufwirtschaft und Recycling stärker in den Fokus europäischer Gesetzgebung gerückt, die auch die Fahrradindustrie maßgeblich betreffen. Aber auch im technischen Bereich spielen EU-Regulierungen für unsere Branche eine wesentliche Rolle. Der ZIV arbeitet eng mit seinem europäischen Dachverband CONEBI zusammen, um nationale und europäische Themen zu harmonisieren.

Mit Blick auf die Radverkehrspolitik appellieren wir an die nächste Bundesregierung, **nationale Regelungen konsistent mit europäischer Gesetzgebung in Einklang** zu bringen, um damit verlässliche und innovationsfördernde Rahmenbedingungen für das Fahrrad und E-Bike zu schaffen.

Eine der zentralen fahrradpolitischen Diskussionen auf EU-Ebene drehte sich in den vergangenen Monaten um die Frage einer Typgenehmigung für Pedelecs. Das heißt, dass Pedelecs in die Kategorie der Kraftfahrzeuge fallen würden. Wir wissen, dass das Pedelec ein wesentlicher Treiber des Fahrradbooms und ein Schlüssel für die Verkehrswende ist, weil es vielen Menschen den Umstieg auf das Rad erleichtert. Dieser Erfolg und der dynamische Markt würde durch die Einführung einer Typgenehmigung massiv gefährdet werden. Deshalb sprechen wir uns klar dafür aus, dass das **Pedelec auch künftig den rechtlichen Status des Fahrrades** beibehalten muss.

In Bezug auf europäische Fördermittel sehen wir noch deutliches Potenzial seitens der Bundesregierung Radverkehrspolitik mitzudenken und in Förderpläne einzubeziehen. In dem nationalen Plan zum **EU-Wiederaufbaufonds** nimmt Deutschland keinerlei Bezug zur Radverkehrsförderung, obwohl es ein Unterkapitel zur klimafreundlichen Mobilität gibt. Ganz anders sieht es dabei z. B. bei den Plänen von Spanien, Italien oder Belgien aus, die die Fördermittel der EU auch für eine stärkere Förderung des Radverkehrs nutzen wollen.

DAS
FAHRRAD AUF
EUROPÄISCHER
EBENE STÄRKEN

NATIONALE
UND EUROPÄISCHE
GESETZGEBUNG IN
EINKLANG BRINGEN

RECHTLICHEN
STATUS DES
PEDELECS
ALS FAHRRAD
BEIBEHALTEN

7 DAS FAHRRAD - MEHR ALS EIN VERKEHRSMITTEL

Das Fahrrad ist nicht nur ein großartiges Verkehrsmittel für alltägliche Wege von A nach B, es wird auch intensiv für **Ausflüge, Tourismus und Sport** genutzt, ob nach Feierabend oder im Urlaub. Und das ist alles andere als eine Randerscheinung: 60% aller Deutschen haben 2020 einen Fahrradausflug gemacht, 530 Millionen(!) Ausflüge insgesamt. 12 Millionen Menschen unternehmen regelmäßig Radurlaub, als Kurzurlaub mit einigen oder als Haupturlaub mit vielen Übernachtungen.² 16 Millionen Menschen sind gerne mit dem Mountainbike unterwegs – nach Feierabend genauso wie am Wochenende, in den Alpen genauso wie im Emsland. ▶



530 Mio.
FAHRRADAUSFLÜGE
IN DEUTSCHLAND
IN 2020

12 Mio.
MENSCHEN
MACHEN
URLAUB MIT
DEM RAD



16 Mio.
MENSCHEN FAHREN
MOUNTAINBIKE

Sie alle fahren nicht nur Rad, sie versorgen sich auch, übernachten, essen und trinken: Radausflügler (Naherholung) setzen 6 Mrd. € in der wohnortnahen Gastronomie um.³ Radurlauber (Tourismus) tragen 10% des deutschen Tourismus-Umsatzes bei. Mountainbiker gelten als die wirtschaftliche Hoffnung bei zurückgehendem Ski-Tourismus. Touristische Top-Destinationen, ländliche Regionen abseits des üblichen Touristeninteresses, direktes Umfeld der großen Städte – alle profitieren!

VERSTETIGUNG
DER FÖRDERUNG
DES „RADNETZ
DEUTSCHLAND“

FÖRDERUNG
UND MODERATION
DES ENGAGEMENTS
DER LÄNDER IM
FAHRRAD-
TOURISMUS

FÖRDERUNG
UND MODERATION
DES ENGAGEMENTS DER
STÄDTE UND KOMMUNEN
IN DER NAHERHOLUNG,
INSBESONDERE BEIM
NACHHOLTHEMA
MOUNTAINBIKE

RECHTSRAHMEN-
SETZUNG
INSBESONDERE ZUM
WALDGESETZ UND
BETRETUNGSRECHT, DIE
DEN ZUGANG ZUR NATUR
UND DEN NATURSCHUTZ
MITEINANDER
VERBINDET.⁴

Drei Viertel der deutschen Bevölkerung leben in großen Städten und Agglomerationsräumen. Für den heutigen urbanen, stressigen und leider häufig auch ungesunden Lebensstil bietet das Fahrrad den perfekten Ausgleich. Das Fahrrad leistet in unserem Land einen unersetzlichen Beitrag zu Erholung, Bewegung, Sport, Tourismus, Förderung ländlicher Räume, Arbeitsplätze... Wir sind begeistert, mit unseren Produkten dazu beitragen zu können!

WIR ERWARTEN VON DER KOMMENDEN BUNDESREGIERUNG, DASS SIE EBENFALLS IHREN BEITRAG LEISTET.

¹Rudolph, F.; Giustolisi, A.; Butzin, A.; Amon, E. (2020):
Branchenstudie Fahrradwirtschaft in Deutschland: Unter-
nehmen, Erwerbstätige, Umsatz. Wuppertal/Gelsenkirchen:
Wuppertal Institut / Institut Arbeit und Technik der
Westfälischen Hochschule

²Alle Zahlen ADFC Radreiseanalyse 2020 und 2021

³Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass je Ausflug und
Person 15 € ausgegeben werden. Im Vor-Corona Jahr 2019
bei knapp 400 Millionen Ausflügen 6 Milliarden Euro. Je Über-
nachtung werden auf einer Radreise etwa 75 € ausgegeben.
Grundlagenuntersuchung „Fahrradtourismus in Deutschland“
(BMWI): 16,00 €, Studie „Radreisen der Deutschen“ (Trend-
scope): 18,81 €, Untersuchung Ruhrtalradweg 14,20 €

⁴Umsetzung WASEG Papier 2019





Zweirad-Industrie-Verband

Der Zweirad-Industrie-Verband e.V. ist die nationale Interessenvertretung und Dienstleister der deutschen und internationalen Fahrradindustrie. Dazu gehören Hersteller und Importeure von Fahrrädern, E-Bikes, Fahrradkomponenten und Zubehör.

Zweirad-Industrie-Verband e.V.
Königsteiner Straße 20a
D-65812 Bad Soden a.Ts.

T +49 6196 50 77 0
F +49 6196 50 77 20

contact@ziv-zweirad.de
www.ziv-zweirad.de

BÜRO BERLIN

Zweirad-Industrie-Verband e.V.
Rahel-Hirsch-Straße 10 (3. OG)
D-10557 Berlin

T +49 30 59008 3562
F +49 30 59008 3700

contact@ziv-zweirad.de
www.ziv-zweirad.de

