

Februar 2025

Fahrrad und E-Bike «Made in Germany» – Impulse für die 21. Legislaturperiode



**Fahrrad und E-Bike
«Made in Germany» – Impulse für
die 21. Legislaturperiode**

- 1 Deutschland als Produktionsstandort für Fahrräder, E-Bikes und Komponenten erhalten
- 2 Bürokratie und Verwaltung endlich modern und effizient gestalten
- 3 Verlässliche und planbare Nachhaltigkeitsregulierung durchsetzen
- 4 Digitalisierung für mehr Nachhaltigkeit und Kundenorientierung konsequent nutzen
- 5 Geltendes Recht effizient durchsetzen und Marktüberwachung stärken
- 6 Mehrwertbesteuerung neu ordnen
- 7 Fachkräftemangel bekämpfen
- 8 Europäische Regulierung des E-Bikes mitgestalten
- 9 Einladende Fahrradinfrastruktur ausbauen und langfristige Finanzierung verstetigen
- 10 Verkehrssicherheit erhöhen und Vision Zero als Ziel setzen
- 11 Freizeit- und Alltagsradverkehr zusammendenken
- 12 Freies Betretungsrecht in Wald und Natur sichern
- 13 Gesundheitsförderung und -prävention stärken



Burkhard Stork
Geschäftsführer

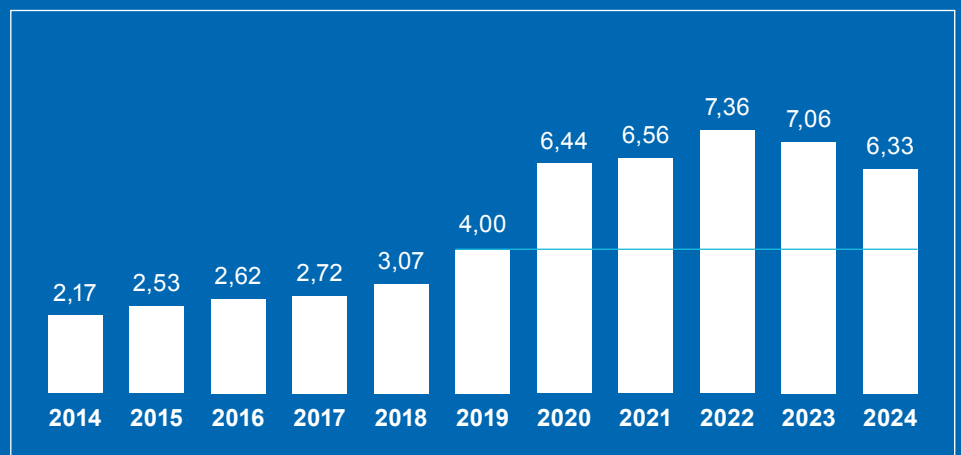
«Diese Legislaturperiode ist prägend für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes und unserer Industrie. Die aktuellen Herausforderungen sind groß, auch für die Fahrradindustrie. Wir wollen unsere lange Tradition am Standort Deutschland fortsetzen. Dafür setzen wir uns ein, gemeinsam mit der Politik.»

Mit den Wahlen zum 21. Deutschen Bundestag beginnt eine neue Legislaturperiode, die voraussichtlich die Jahre 2025–2029 umfassen wird. Für Deutschland und Europa sind das angesichts der weltpolitischen und wirtschaftspolitischen Situation entscheidende Jahre, in denen die kommende Bundesregierung, die Landes- und Kommunalregierungen, die EU-Kommission und alle gesellschaftlichen Kräfte entscheidende Schritte unternehmen müssen, um die Wirtschaft in Deutschland und Europa voranzubringen.

Die Fahrradindustrie hat in Deutschland historische Tradition und ein enormes Zukunftspotenzial: Wir waren und sind bei zahlreichen Entwicklungen Wegbereiter – wir sind die führende Fahrzeugindustrie dieses Landes mit der größten E-Flotte im Land. Im Jahr 2023 betrug der Wert der in Deutschland verkauften Fahrräder und E-Bikes (EPACs) über 7 Milliarden Euro. Zugleich verschafft die Fahrradwirtschaft mehr als 350.000 Menschen einen sicheren Arbeitsplatz in unserem Land. Um den Fahrradstandort Deutschland langfristig zu erhalten und die Fahrradindustrie als Zukunftsindustrie zu fördern, sind planbare und attraktive politische und regulatorische Rahmenbedingungen die Voraussetzung.

Langfristig stabiler Umsatz

Verkaufswert Fahrräder und E-Bikes in Deutschland (in Mrd. Euro)



Alle ZIV-Marktdaten 2024

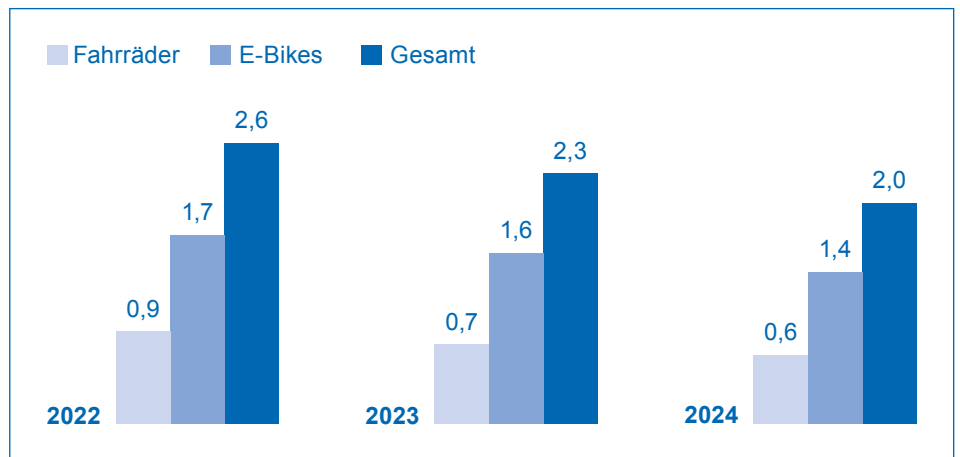
Deutschland als Produktionsstandort für Fahrräder, E-Bikes und Komponenten erhalten

Deutschland hat eine lange Tradition als Standort für Fahrradproduktion. Heute ist Deutschland einer der bedeutendsten Fahrradmärkte und Produktionsstandorte weltweit und Leitmarkt bei Innovationen und Trends. Neben der Herstellung von Fahrzeugen (Fahrrädern und E-Bikes) gibt es in Deutschland auch eine hohe Wertschöpfung bei der Fertigung von Komponenten.

Bei der Elektrifizierung der Fahrradmobilität ist die deutsche Fahrradindustrie weltweit Vorreiter. Ohne Subventionen haben wir die Elektromobilität mit 12 Millionen Fahrzeugen auf Deutschlands Straßen gebracht. Aber: Die allgemein schwierige wirtschaftliche Lage geht auch an der deutschen und europäischen Fahrradindustrie nicht spurlos vorbei. Es braucht planbare und attraktive wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen, um den Fahrradstandort Deutschland langfristig zu halten. Dazu gehören u. a. verlässliche Regulierung, wettbewerbsfähige Energiekosten, weniger bürokratische Hürden sowie gut ausgebildete Fachkräfte.

Leichter Rückgang auf hohem Niveau

Produktion Fahrräder und E-Bikes in Deutschland (in Mio. Stück)



Katharina Hinse
Leiterin Wirtschafts- und
Industriepolitik

«Die deutsche Fahrradindustrie bekennt sich zum Standort Deutschland. Um hier weiterhin wettbewerbsfähig zu sein, müssen die regulativen und politischen Rahmenbedingungen stimmen: weniger Bürokratie, gut ausgebildete Fachkräfte, konkurrenzfähige Energiepreise, verlässliche Regulierung.»





2**Bürokratie und Verwaltung endlich modern und effizient gestalten**

Wir wissen um den hohen Wert einer funktionierenden Verwaltung und eines gut organisierten Gemeinwesens. Wir profitieren davon. Wir erfahren aber auch täglich, wie veraltete Abläufe, schlecht ausgestattete Ämter oder überbordende Bürokratie uns zurückhalten. Wenn Berufsschulen nicht funktionieren, Entscheidungen über Aufenthaltsgenehmigungen Jahre in Anspruch nehmen, Produktionszahlen an unterschiedlichste Stellen gefaxt (!) werden müssen, Mitarbeitende über Wochen krankgeschrieben sind, weil sie auf Facharzttermine warten – dann wird deutlich, wie dringend es ist, dass in der kommenden Wahlperiode die Modernisierung und Digitalisierung der Verwaltung endlich grundlegend angegangen werden, unnötige Verfahren entfallen und notwendige gestrafft werden.

3**Verlässliche und planbare Nachhaltigkeitsregulierung durchsetzen**

Als Produzenten nachhaltiger Verkehrsmittel ist das Thema Nachhaltigkeit schon lange ein wichtiger Faktor für die Unternehmen der Fahrradindustrie. Für immer mehr von ihnen wird nachhaltiges Wirtschaften Teil ihrer Unternehmensstrategie über die gesamte Lieferkette. Produkt- und Prozessinnovationen tragen dazu bei, Fahrräder und E-Bikes nachhaltiger zu gestalten und herzustellen. Die zunehmende Regulierung im Bereich Nachhaltigkeit betrifft inzwischen auch viele Fahrrad- und Komponentenhersteller. Die Unternehmen stellen sich selbstverständlich entsprechend auf, um diese zu erfüllen. Um dies sinnvoll und ohne wirtschaftliche Nachteile zu tun, braucht es eine verlässliche und planbare Nachhaltigkeitsregulierung mit vernünftigen Umsetzungsfristen. Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit müssen Hand in Hand gehen. Ein Hin und Her wie beim Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) schadet der Wirtschaft und bestraft die, die sich bereits auf den Weg gemacht haben. Auch der kürzliche vorgelegte Entwurf der EU-Kommission zur Vereinfachung der Nachhaltigkeitsberichts-pflichten (Sichtwort «Omnibus») ist unter dem Aspekt Verlässlichkeit kritisch zu bewerten. Im Ergebnis führt er in erster Linie dazu, dass die Unternehmen keine Planungssicherheit haben, solange das Gesetzgebungsverfahren läuft.

**4****Digitalisierung für mehr Nachhaltigkeit und Kundenorientierung konsequent nutzen**

Jede neue Regulierung ist so zu gestalten, dass sämtliche Informations- und Dokumentationspflichten rein digital umgesetzt werden können. Mit dem Digitalen Produktpass (DPP), seinem Vorreiter «Digitaler Batteriepass» und der digitalen Betriebsanleitung sind hier erste Leitplanken gesetzt. Voraussetzung für eine sinnvolle Umsetzung ist aber ein Datenökosystem bzw. Datenraum der Fahrradwirtschaft, zu dem für DPP etc. einfache Anknüpfungen möglich sein müssen. Der ZIV wird sich in diesem Bereich in der kommenden Legislaturperiode umfassend engagieren. Die Fahrradwirtschaft ist, wie andere Sektoren auch, auf die finanzielle Unterstützung und die Koordination durch den Gesetzgeber angewiesen.

5

Geltendes Recht effizient durchsetzen und Marktüberwachung stärken

Eine effektive, einheitliche und durchsetzungsstarke Marktüberwachung ist im Bereich E-Bike erforderlich, um einen hohen Verbraucherschutz zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern, auch gegenüber Anbietern aus Drittländern. Große Online-Plattformen haben in den vergangenen Monaten annähernd ungestört nicht konforme, nicht geeignete Produkte ins Land gebracht. Auch eine bessere Ausstattung und Stärkung des Zolls ist in diesem Zusammenhang angebracht, um nicht konforme Produkte schon bei der Einfuhr zu identifizieren.

6

Mehrwertbesteuerung neu ordnen

Die EU-Kommission hat bereits vor Jahren den Mitgliedsstaaten eine Neuordnung des Mehrwertsteuersystems aufgegeben, die sich an nachhaltigen Kriterien orientiert. Deutschland hat damit noch nicht begonnen. Dabei sehen wir in der Reduktion des Mehrwertsteuersatzes für Fahrräder, E-Bikes, Komponenten und Dienstleistungen auf 7 % einen wichtigen Hebel zur Stärkung der Fahrradindustrie in Deutschland und gleichzeitig für die Gestaltung eines modernen und nachhaltigen Mobilitätssystems.

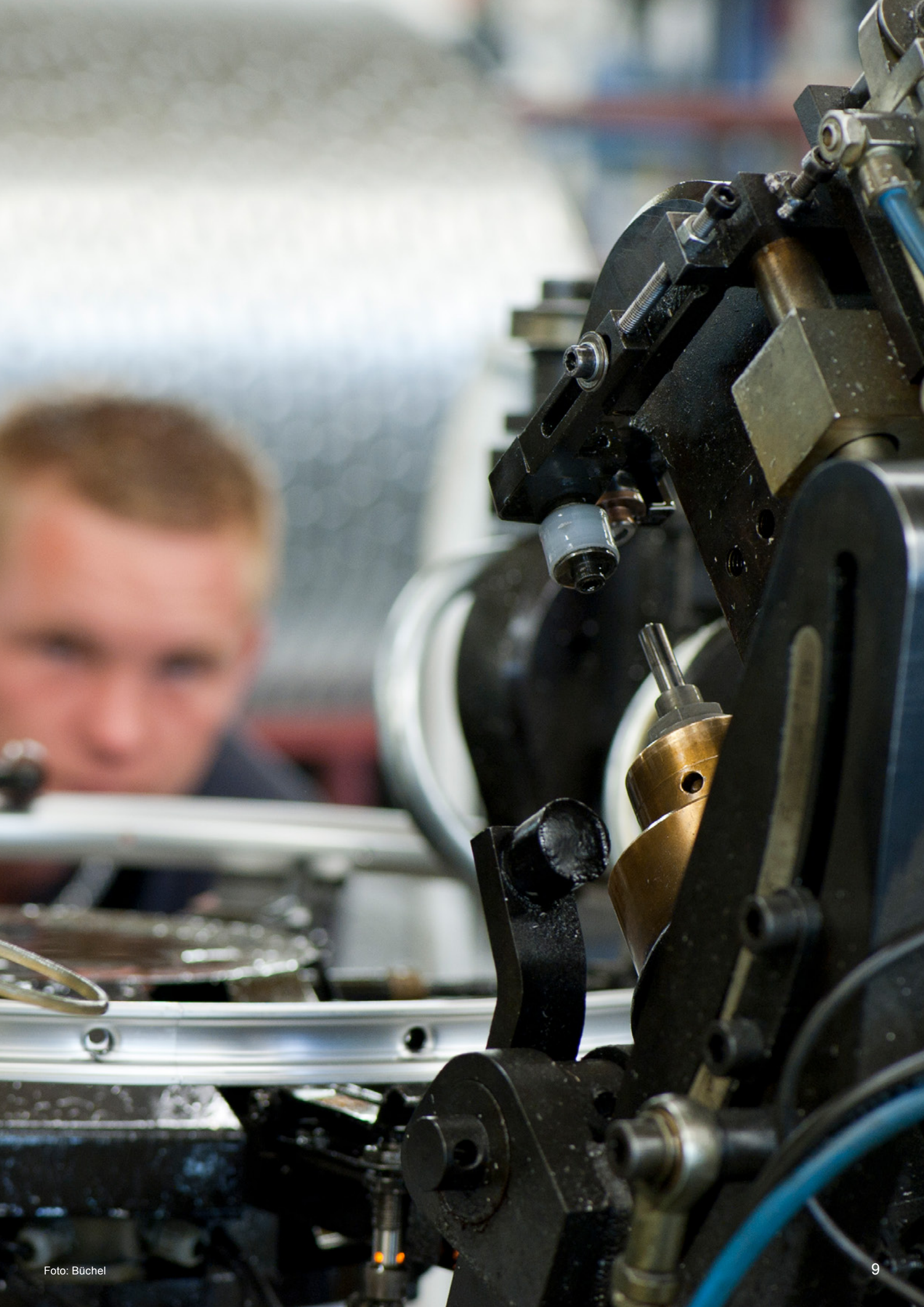


7

Fachkräftemangel bekämpfen

Die handwerklichen Berufe (Zweiradmechatronik) sowie Ingenieursberufe in unserer Branche sind massiv vom Fachkräftemangel betroffen. Damit dieser nicht der positiven Entwicklung der Branche und der Modernisierung des Verkehrs im Wege steht, braucht es eine gemeinsame Kraftanstrengung sowie verlässliche Regelungen zur Integration ausländischer Fachkräfte. Mitgliedsunternehmen des ZIV engagieren sich in Innungen und Kammern, die oft auf ehrenamtliches Handeln angewiesen sind. Angesichts des demografischen Wandels muss in der nächsten Wahlperiode die Modernisierung dieser Strukturen dringend vorangetrieben, vom Bund moderiert und unterstützt werden.

Die akademische Ausbildung von Ingenieuren:innen für Fahrzeugtechnik ist veraltet, viele Institute für Fahrzeugtechnik verfügen noch über Lehrstühle für Verbrennermotoren; für Fahrrad- und E-Bike Technik gibt es in Deutschland keinen einzigen Lehrstuhl und keine akademische Ausbildungsmöglichkeit. Der ZIV schlägt für die 21. Wahlperiode die initiale Einrichtung von drei Stiftungslehrstühlen durch den Bund vor. Die Fahrradindustrie wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten an einer angemessenen Ausstattung von Forschung und Lehre beteiligen.



Europäische Regulierung des E-Bikes mitgestalten

In der kommenden Legislaturperiode stehen auch in Brüssel entscheidende Regulierungen an. E-Bikes (formal korrekte Bezeichnung EPACs) sind ein wesentlicher Treiber für das Wachstum der Fahrradindustrie sowie eine tragende Säule für die nachhaltige Modernisierung des Verkehrs. Durch sie wird vielen Menschen der Umstieg auf das Fahrrad erleichtert. Dieser Erfolg und der dynamische Markt wurden durch die rechtliche Gleichsetzung des EPAC mit dem Fahrrad erst möglich. Deshalb muss der rechtliche Status von EPACs beibehalten werden. Durch die Einführung einer Typgenehmigung für EPACs wäre dieser Erfolg massiv gefährdet. Gleichzeitig sehen wir jedoch die Notwendigkeit, die Kategorie EPAC genauer zu beschreiben, um weiterhin eine klare Abgrenzung zu typgenehmigten Kraftfahrzeugen zu gewährleisten. Wir erwarten, dass die kommende Bundesregierung eine Überregulierung des EPAC in der zukünftigen Verordnung für «Personal Mobility Devices» (PMD) mit uns gemeinsam verhindert.



Tim Salatzki
Leiter Technik und Normung

«Das E-Bike (EPAC) muss den rechtlichen Status als Fahrrad behalten. Mit dem Verlust dieses Status und der Einführung einer Typgenehmigung wäre der Erfolg des EPACs und damit die Zukunft der gesamten Fahrradbranche massiv gefährdet.»

Die EU-Batterieverordnung bringt viele technische und bürokratische Auflagen für die Erzeuger und Hersteller von Batterien für E-Bikes (LMT-Batterien) mit sich. Bei der Umsetzung der Batterieverordnung muss auf eine industrieverträgliche und praxistaugliche Ausgestaltung hingewirkt werden. Schwerpunkte sind hierbei u. a. die Umsetzung der Sorgfaltspflichten, die Organisation des Rücknahmesystems sowie Partizipationsmöglichkeiten der Batteriehersteller.

Auf deutscher Ebene hat ein Fehler des Bundesverkehrsministeriums zur Begriffsverwirrung rund um das E-Bike (EPAC/Pedelec/E-MOFA ...) geführt. Der ZIV wird unmittelbar nach Neubesetzung des Ressorts seinen konstruktiven Vorschlag zur Klärung vorlegen und erwartet eine hilfreiche Lösung.



Einladende Fahrradinfrastruktur ausbauen und langfristige Finanzierung verstetigen

Um das Fahrradland Deutschland Realität werden zu lassen, braucht es flächendeckend eine sichere und einladende Fahrradinfrastruktur. Das in der 19. Wahlperiode eingeführte «Sonderprogramm Stadt und Land» ist äußerst erfolgreich und hat dem Fahrrad-Infrastrukturausbau in den Kommunen einen wichtigen An Schub gegeben. Das Programm muss in der 21. Wahlperiode und darüber hinaus langfristig fortgeführt und die Finanzierung entsprechend dauerhaft abgesichert werden. Das geplante Sondervermögen für Infrastruktur sollte dementsprechend auch für den zügigen und flächendeckenden Ausbau der Radinfrastruktur in Deutschland genutzt werden können. Davon profitieren Millionen Radpendelnde, der Fahrradtourismus sowie die Wirtschaft in unserem Land.

Ebenfalls in der 19. Wahlperiode hat die Bundesregierung den sehr guten «Nationalen Radverkehrsplan 2030» auf den Weg gebracht. Nun ist ein Aktionsplan notwendig, der die konsequente Umsetzung absichert. Die Fahrradindustrie und der ZIV werden die Umsetzung weiterhin mit ganzer Kraft unterstützen.

Die Regelwerke für Verkehrsinfrastruktur in Deutschland sind veraltet, sie beruhen weiterhin auf überkommenen Ideen der autogerechten Stadt und der furchtlosen Radfahrenden. Die subsidiär organisierte Aufgabe ihrer Erstellung durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) muss künftig stärker durch den Gesetzgeber gerahmt werden. Das ist in der kommenden Wahlperiode anzugehen.



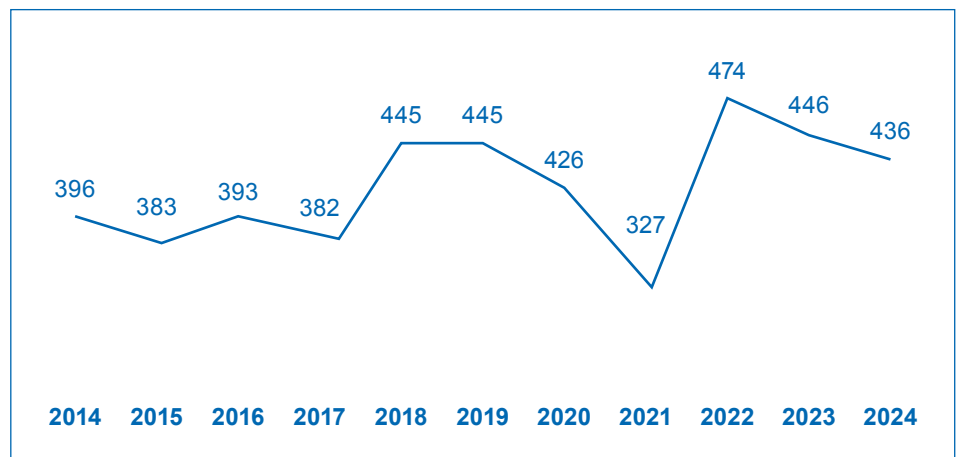
Anke Schäffner
Leiterin Politik und
Interessenvertretung

«Das Fahrradland Deutschland endlich Realität werden zu lassen – das ist mein Appell für diese Legislaturperiode. Mit dem Sonderprogramm Stadt und Land sowie dem NRVP 3.0 wurden gute Voraussetzungen geschaffen. Jetzt muss die Umsetzung zügig voranschreiten.»

Verkehrssicherheit erhöhen und Vision Zero als Ziel setzen

Die Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, aber insbesondere für besonders vulnerable Gruppen wie Kinder und ältere Menschen, Radfahrende und zu Fuß Gehende, muss ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung werden. Die Vision Zero muss endlich als Grundlage im Gesetz verankert werden. Um diese Vision zu erreichen, müssen die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland auf neue Grundlagen gestellt und ein «Safe System Approach» für Deutschland entwickelt werden. Dazu gehört eine ausreichend dimensionierte, sichere und bestenfalls getrennte Infrastruktur für Radfahrende und zu Fuß Gehende, aber auch die stärkere Einbindung der Fahrzeuge in die Kommunikation des automatisierten Fahrens. Der ZIV und seine innovativen Mitgliedsunternehmen werden sich an dieser Entwicklung aktiv beteiligen.

Anteil Radfahrende an Verkehrstoten – weiterhin hoch



BMDV: Verkehr in Zahlen 2024/2025, Destatis 2025



Freizeit- und Alltagsradverkehr zusammendenken

500 Millionen Tagesausflüge mit dem Fahrrad, 16 Millionen Mountainbikende, 10 % des deutschen Tourismusumsatzes bei Radreisen: Fahrradtourismus ist längst das Rückgrat des Tourismus in Deutschland und Jobmotor, insbesondere in strukturschwachen Regionen. Radinfrastruktur für Freizeit und Tourismus und Infrastruktur für den Alltagsradverkehr werden noch immer nicht zusammengedacht, geplant und finanziert – zum Schaden für beides. Stattdessen müssen Planungen ineinandergreifen und aufeinander abgestimmt sein. Dafür benötigt es einen Neuanfang der engeren Zusammenarbeit der unterschiedlichen Ministerien, Verwaltungen und Verwaltungsebenen in Ländern, Kommunen und Landkreisen. Auch angesichts des Wandels im Tourismus durch den immer öfter ausbleibenden Schnee: Der Bund muss in der Legislaturperiode 21 diesen Neuanfang machen und seine Rolle als Moderator und Treiber endlich engagiert angehen. Vorschläge des ZIV und seiner Partner dazu liegen vor.

37 Mio.

Menschen machen Urlaub und Ausflüge mit dem Fahrrad



18,5 Mio.

Menschen fahren aufgrund einer Radreise mehr Fahrrad im Alltag



344 Mio.

Menschen machen Rad-Tagesausflüge



16 Mio.

Menschen fahren Mountainbike



ADFC-Radreiseanalyse 2024, Allensbach 2021



12

Freies Betretungsrecht in Wald und Natur sichern

Über 62 Millionen Menschen in Deutschland suchen und finden Erholung im Wald – zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Die Gleichrangigkeit der Erholung gegenüber anderen Funktionen des Waldes aufgrund ihrer Relevanz für das Allgemeinwohl und den Erhalt der körperlichen und geistlichen Gesundheit von Jung und Alt soll auch in Zukunft bei möglichen Überarbeitungen von Bundes- und Landeswaldgesetzen berücksichtigt werden. Dazu zählt ein freies Betretungsrecht für Radfahrende auf Straßen und Wegen im Bundeswaldgesetz sowie eine Harmonisierung der unterschiedlichen Regelungen in den Landeswaldgesetzen.



Svenja Golombek
Leiterin Sport, Freizeit und
Tourismus

«Bewegungsmangel ist ein massives Problem mit drastischen Auswirkungen für das Gesundheitssystem. Die Förderung von Radfahren in Alltag und Freizeit gehört zu den besten Maßnahmen für den Erhalt bzw. die Steigerung der Gesundheit.»

13

Gesundheitsförderung und -prävention stärken

Bewegungsmangel und Defizite bei der Entwicklung von motorischen Fähigkeiten sind in der Bevölkerung allgegenwärtig. Das Fahrrad ist das ideale Transport- und Freizeitgerät, um die Gesundheit zu stärken, und sollte sowohl bei der Krankheitsprävention als auch in der Sportförderung eine zentrale Rolle spielen. Aus gesundheitlichen sowie bildungs-, verkehrs- und umweltpolitischen Aspekten sollte auch die Mobilitätsbildung und -förderung bereits in Kindertagesstätten und Grundschulen in den Lehrplänen verankert werden, denn nur jedes 10. Mädchen und jeder 5. Junge bewegt sich in Deutschland ausreichend.

Für Menschen mit Behinderungen sind spezielle Fahrräder eine großartige Möglichkeit, am alltäglichen Leben teilzunehmen. Die hier angemessene Finanzierung über die gesetzliche Krankenversicherung wird immer schwieriger. Der ZIV wird sich in der kommenden Wahlperiode gegenüber der Selbstverwaltung im Gesundheitswesen intensiv für die verstärkte Aufnahme als Hilfsmittel einsetzen.





Weiterführende Informationen

Alle ZIV-Positions- und -Hintergrundpapiere mit vertiefenden Ausführungen zu den Aufgaben für die 21. Legislaturperiode sowie weiteren politischen, wirtschaftlichen und technischen Themenschwerpunkten der Fahrradindustrie sind abrufbar auf der **ZIV-Homepage** unter dem **Menüpunkt » ZIV » Positionen**:



Über den ZIV – Die Fahrradindustrie

Als Branchenverband bündelt und vertritt der ZIV rund 140 Mitgliedsunternehmen gegenüber den Gesetzgebern in der EU und in Deutschland, der Regierung, Behörden, Medien, Institutionen und Organisationen. 90 % der 2023 in Deutschland produzierten Fahrräder und E-Bikes stammen von Mitgliedsunternehmen des ZIV, die zusätzlich zum Absatz im Binnenmarkt jährlich 1,4 Mio. Fahrzeuge exportieren. Der ZIV vertritt etablierte Unternehmen und Start-ups, produzierendes Gewerbe und Handel (inklusive Import und Großhandel) sowie Akteure aus dem gesamten Ecosystem Fahrrad.

ZIV – Die Fahrradindustrie
Reinhardtstraße 7
10117 Berlin

+49 30 439 735 770
contact@ziv-zweirad.de
ziv-zweirad.de