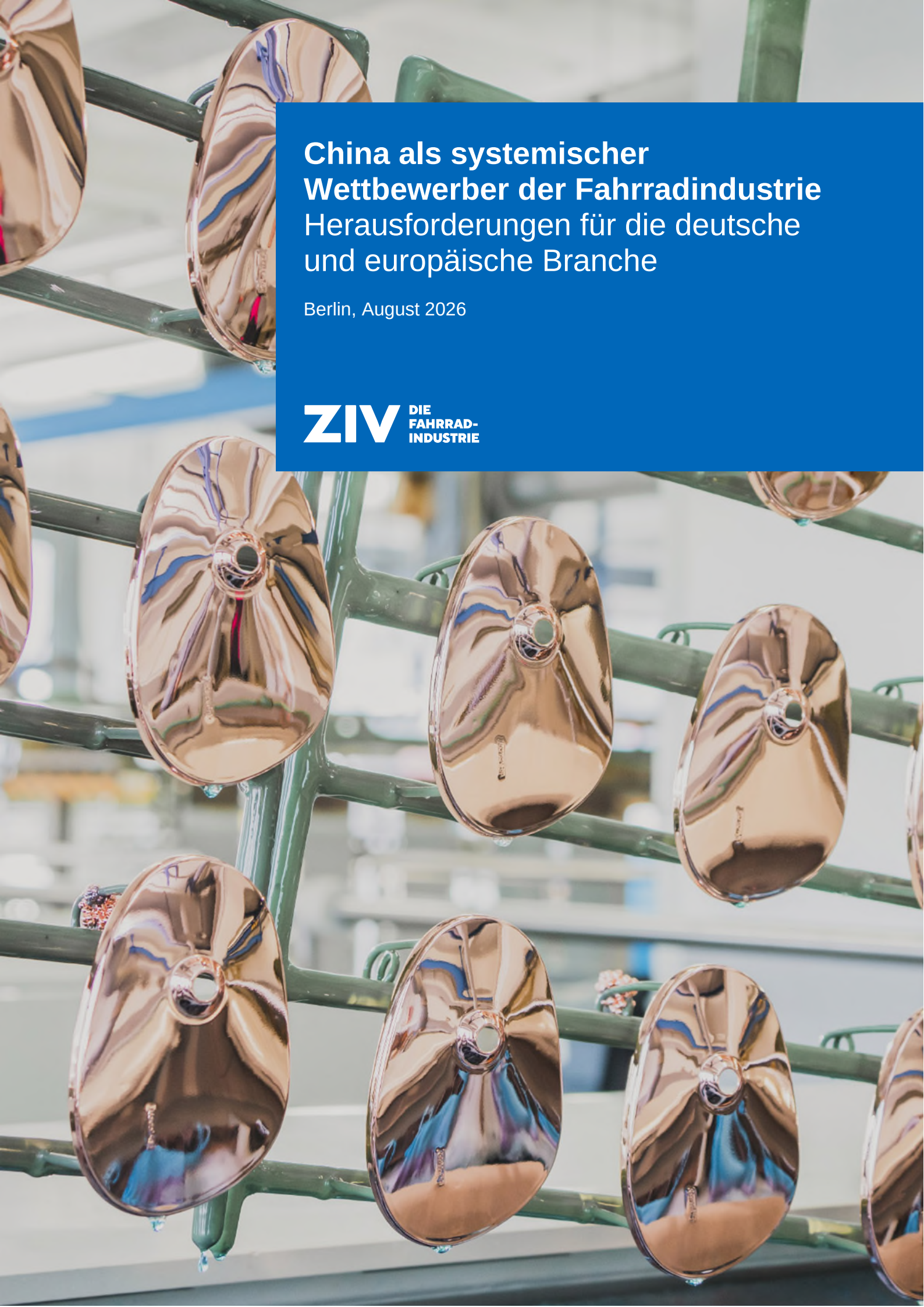

China als systemischer Wettbewerber der Fahrradindustrie

Herausforderungen für die deutsche und europäische Branche

Berlin, August 2026

ZIV DIE FAHRRAD-INDUSTRIE

Die deutsche und europäische Fahrradindustrie steht für Innovation, Qualität und eine hohe inländische Fertigungstiefe entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Sie ist ein zentraler Bestandteil der Mobilitätsindustrie und ein bedeutender Industriezweig in Deutschland und Europa.
China ist heute mit jährlich rund 70 bis 80 Millionen produzierten Fahrrädern der weltweit größte Hersteller. Demgegenüber steht eine Jahresproduktion von rund 2 Millionen Fahrrädern in Deutschland.[1] Diese Größenordnung verdeutlicht die strukturelle Asymmetrie zwischen beiden Standorten. Hinzu kommt, dass europäische Hersteller in zentralen Bereichen der Wertschöpfung, insbesondere bei Rahmen und Komponenten in erheblichem Maße auf chinesische Zulieferungen angewiesen sind.

«Bis 2035 wird die chinesische Fahrrad-/Elektrofahrradindustrie zur vorherrschenden Macht auf dem internationalen Markt werden»

14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder auf Branchenebene, CBA

Diese Ausgangslage ist nicht nur das Ergebnis unterschiedlicher Größe, sondern auch das Ergebnis einer langfristig angelegten Industriepolitik. In China werden wirtschaftliche Entwicklungen maßgeblich durch staatliche Planungsinstrumente wie die Fünfjahrespläne gesteuert. Sie bilden die Grundlage für Investitionsentscheidungen, technologische Entwicklung und die gezielte Förderung einzelner Branchen. Bereits über mehrere Planungszyklen hinweg wurde die chinesische Fahrrad- und E-Bike-Industrie systematisch gestärkt und in übergeordnete Strategien wie Elektromobilität, Batterietechnologie und moderne Fertigung integriert. Diese Strategie wird durch umfassende staatliche Maßnahmen flankiert. Unter dem Einfluss der Kommunistischen Partei Chinas profitieren Unternehmen von günstigen Finanzierungen, steuerlichen Vorteilen sowie direkten und indirekten Subventionen. Untersuchungen der Europäischen Kommission zeigen, dass zentrale Komponenten wie Motoren und Batterien gezielt gefördert und teilweise zu nicht marktkonformen Preisen bereitgestellt werden. Zusätzlich gilt der Renminbi als tendenziell unterbewertet und verstärkt bestehende Kostenvorteile.

«Bis Mitte des Jahrhunderts wird China zu einem Fahrrad-/Elektrofahrradhersteller werden, der den «Status einer starken Fahrrad-/Elektrofahrradnation» hat.»

14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder auf Branchenebene, CBA

Besonders deutlich wird dies im 14. Fünfjahresplan für Fahrräder und Elektrofahrräder (2021-2025) auf Branchenebene, der von der China Bicycle Association (CBA) veröffentlicht wurde. Die CBA steht unter strenger staatlicher Aufsicht und setzt die Richtlinien und Fünfjahrespläne der Kommunistischen Partei Chinas direkt für die Wirtschaft um. Dazu gehört die Aufrechterhaltung eines hohen Exportvolumens von Fahrrädern und E-Bikes sowie der gezielte Ausbau internationaler Marktanteile chinesischer Hersteller. Gleichzeitig wurde angestrebt, bis 2025 «durch Modernisierung eine gefestigte große Fahrrad- und E-Bike-Nation» zu schaffen. Bis 2035 soll die chinesische Fahrrad- und E-Bike-Industrie «zur vorherrschenden Macht auf dem internationalen Markt», und bis zur Mitte des Jahrhunderts wird der Status einer «starken Fahrrad-/Elektrofahrradnation» angestrebt.[2] Die deutsche Fahrradindustrie spürt bereits einen erhöhten Warendruck aus China, zunächst im Komponentenbereich, zunehmend auch bei kompletten Fahrzeugen.

[1] ZIV-Markdaten (2025): https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2026/03/Marktdaten-Fahrradwirtschaft-2025.pdf
[2] Amtsblatt der Europäischen Union (2025): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202500114

ZIV DIE FAHRRAD-INDUSTRIE

Reinhardtstraße 7, 10117 Berlin
contact@ziv-zweirad.de
Geschäftsführer: Burkhard Stork
Vereins-Nr.: VR 1036

Die europäische und vor allem die deutsche Fahrradindustrie verfügt über erhebliche Stärken. Sie steht für technologische Innovation, hohe Qualitätsstandards und ein enges industrielles Netzwerk mit starker historischer Tradition. Enge Beziehungen zum Handel, z.B. im Hinblick auf Wartung, Leasing oder Sonderanfertigungen sind in der Fahrradindustrie besonders wertvoll. Die deutsche Fahrradindustrie zeichnet sich außerdem durch eine hohe Fertigungstiefe aus. Diese starke industrielle Basis in Europa ist von zentraler strategischer Bedeutung. Fertigungstiefe sichert Wertschöpfung, Beschäftigung sowie Innovationsfähigkeit und erhöht die Resilienz gegenüber externen Schocks. Erfahrungen aus anderen Branchen, etwa der Solarindustrie oder Teilen der Robotik, zeigen die Risiken einseitiger Abhängigkeiten. Der Verlust industrieller Kompetenzen führt mittel- bis langfristig zu technologischen und wirtschaftlichen Nachteilen. Für die Fahrradindustrie gilt es daher, bestehende Strukturen zu sichern und weiterzuentwickeln.

Die europäische Fahrradindustrie bekennt sich klar zu offenen Märkten und internationalem Handel. Freier und fairer Handel ist eine zentrale Grundlage für Innovation und Wachstum. Gleichzeitig setzt er gleiche Wettbewerbsbedingungen voraus. Staatliche Subventionen, gezielte Industriepolitik und makroökonomische Einflussfaktoren wie Wechselkurse führen dazu, dass dieser Grundsatz im Hinblick auf China nicht uneingeschränkt gegeben ist. Hinzu kommt eine ökologische Dimension: Untersuchungen zur Lebenszyklusanalyse zeigen, dass die Produktion von Fahrrädern und E-Bikes in China, bedingt durch den weiterhin stark kohlebasierten Strommix in den relevanten Fertigungsregionen, einen um 52 bis 66 Prozent höheren CO2-Fußabdruck aufweist als die europäische Produktion. Die europäische Industrie produziert de facto die klimafreundlichere Variante des Produkts, hat davon aber bislang keinen wirtschaftlichen Vorteil.[3]

Vor diesem Hintergrund sind handelspolitische Instrumente wie Antidumping- und Antisubventionsmaßnahmen ein legitimes und wichtiges Mittel, um Wettbewerbsverzerrungen auszugleichen. Die bestehenden Maßnahmen der EU leisten einen wichtigen Beitrag, zeigen jedoch aufgrund komplexer Lieferketten und möglicher Umgehungsstrategien auch Grenzen. Der Antidumpingzoll auf Fahrräder sowie wesentliche Fahrradteile besteht seit 1993 und beträgt aktuell bis zu 48,5 %.[4] Antidumping- und Ausgleichszölle für E-Bikes aus China betragen aktuell bis zu 62,1 % bzw. 17,2 %.[5]

[3] Politecnico di Milano/EBMA (2023): https://www.ebma-europe.eu/wp-content/uploads/2025/04/PRESENTAZIONE-POLIMI-EBMA-05.2023-1_removed_removed.pdf
[4] Rat der Europäischen Gemeinschaften (1993): Verordnung (EWG) Nr. 2474/93, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:31993R2474
[5] Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission (2019), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:32019R0072
[5] Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission (2019), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02019R0073-20231215

ZIV DIE FAHRRAD-INDUSTRIE

Reinhardtstraße 7, 10117 Berlin
contact@ziv-zweirad.de
Geschäftsführer: Burkhard Stork
Vereins-Nr.: VR 1036

Es ist im Interesse unsere Industrie, hochwertige Produkte zu fairen Preisen auf dem Weltmarkt einzukaufen. Ebenso ist es aber auch unser klares Interesse, die europäische und deutsche Produktion mit ihrer Wertschöpfungstiefe zu erhalten. Freier Welthandel und fairer Wettbewerb sind ein hohes Gut, daher müssen wir uns für die konsequente Durchsetzung bestehender Handelsregeln und der Weiterentwicklung geeigneter Instrumente zur Sicherung fairer Wettbewerbsbedingungen einsetzen. Eine stärkere Sichtbarkeit europäischer Produktion kann die Wettbewerbsfähigkeit unterstützen. Initiativen wie eine klare Herkunftskennzeichnung oder ein «Made in Europe»-Ansatz können Transparenz schaffen und Qualitätsstandards hervorheben. Angesichts der deutlich besseren Klimabilanz europäischer Fertigung könnte eine solche Kennzeichnung zudem die ökologischen Vorteile der heimischen Produktion sichtbar machen und damit die Nachhaltigkeitsbotschaft des Produkts glaubwürdig unterstreichen.

Europa verfügt über die notwendigen Stärken. Entscheidend ist, diese gezielt zu sichern, auszubauen und im globalen Wettbewerb selbstbewusst zu vertreten.

Der ZIV-Vorstand erklärt:

Es ist Zeit, Naivität abzulegen. Wir dürfen uns nicht ausliefern, fairer Wettbewerb ist kein Selbstläufer und muss aktiv erhalten werden. Dazu gehört ein klarer europäischer Fußabdruck in der Wertschöpfungskette, den wir sichern müssen. Unsere Errungenschaften bei der Nachhaltigkeit dürfen nicht durch unfairen Wettbewerb entwertet werden. Es geht dabei nicht darum, Vielfalt für Verbraucherinnen und Verbraucher einzuschränken, sondern gleiche Bedingungen zu schaffen, damit Qualität und Verantwortung über den Markterfolg entscheiden statt einseitiger Subventionen. Konkret braucht es eine Prüfung der Ausweitung von Anti-Dumping-Maßnahmen auf weitere Staaten sowie auf Komponentenebene, eine konsequente Weiterentwicklung technischer Regulierungen sowie das Schmieden von Koalitionen auf europäischer Ebene, allen voran mit anderen europäischen Verbänden und Institutionen.

ZIV DIE FAHRRAD-INDUSTRIE

Reinhardtstraße 7, 10117 Berlin
contact@ziv-zweirad.de
Geschäftsführer: Burkhard Stork
Vereins-Nr.: VR 1036