

Die Fahrradwirtschaft im Fokus

Zwischen Krise und Aufbruch

Kernpunkte der
Branchenstudie zur
Fahrradwirtschaft
in Deutschland,
Juni 2025



205.000
Arbeitsplätze
werden durch die
Fahrradbranche
gesichert

27 Milliarden
Euro Umsatz

Widerstand als Antrieb – die Fahrradwirtschaft wird optimistischer

Im Auftrag des Wirtschaftsverbands Zukunft Fahrrad hat der T3 Transportation Think Tank seine neue Studie zur Fahrradwirtschaft in Deutschland vorgelegt. Sie untersucht Beschäftigungszahlen und Umsätze der Branche im Jahr 2024 im Vergleich zu den Vorjahren. Die Studie zeigt, dass das letzte Jahr sehr herausfordernd war, die Branche aber vergleichsweise stabil geblieben ist und wieder Fahrt aufnehmen wird.

Die Studie liefert auch aktualisierte Zahlen zur indirekten Beschäftigung und wirtschaftlichen Effekten, die mit der Nutzung des Fahrrads einhergehen. Sie zeigt: Beschäftigung und Wertschöpfung reichen weit über die eigentliche Fahrradwirtschaft hinaus.

Das Jahr 2024 markierte nach dem Aufschwung der vorherigen Jahre einen relativen Tiefpunkt für die Fahrradbranche, ähnlich wie die deutsche Wirtschaft, die insgesamt eine schwache Entwicklung verzeichnete. Die Krise hat den Fahrradmarkt sichtbar getroffen. Unternehmen litten unter nachlassender Nachfrage, Preisrückgängen und den Nachwehen überfüllter Lager. Anders als im Vorjahr zeigen sich 2024 erstmals Rückgänge bei Beschäftigung und Umsatz – ein deutliches Signal, dass der Boom der vorangegangenen Jahre an Dynamik verloren hat.

So ist die Zahl der durch das Fahrrad gesicherten Arbeitsplätze etwas zurückgegangen. Mehr als 205.000 Beschäftigte profitieren direkt, indirekt (durch bezogene Lieferungen und Leistungen) oder induziert (Konsumausgaben der Beschäftigten) von

den Kernsektoren Handel, Herstellung und Dienstleistungen. Rund 284.000 Jobs werden durch den Fahrradtourismus gesichert (Stand 2023). Ein leichter Beschäftigungsrückgang war 2024 sowohl in der Herstellung als auch im Handel zu sehen (-4 Prozent und -1 Prozent). Die Umsätze in der Herstellung sind mit einem Minus von -10 Prozent spürbar gesunken.

Gleichzeitig zeigen andere Bereiche der Branche bemerkenswerte Resilienz. Dienstleistungen rund um das Fahrrad, insbesondere das Dienstradleasing, sind stabil geblieben. Dienstradleasinganbieter haben weiter eingestellt (+16 Prozent) und konnten ihren Vorjahresumsatz beinahe halten (-3 Prozent). Sie leisten weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung – nicht zuletzt, weil sie die Elektrifizierung des Fahrrads massentauglich gemacht haben. Auch die Bereiche Sharing, Abo-Services und Gebrauchtradhandel haben in der Summe neu eingestellt und zusätzlich ihre Umsätze gesteigert.

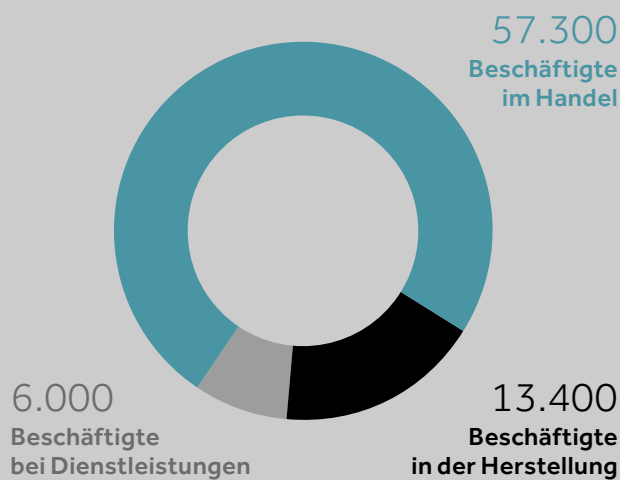
Trotz der durchwachsenen Zahlen gibt es Grund zum Optimismus: Die Branche hat sich als stabile Größe in der deutschen Wirtschaft etabliert. Der Rückgang 2024 gleicht trotz der Härten einer Marktberingung – mit Potenzial für neuen Schwung. Was es jetzt braucht, ist ein tüchtiger Impuls: Wenn die Politik die richtigen Weichen stellt, kann der Markt sein volles Potenzial entfalten. Die Nachfrage nach aktiver, nachhaltiger Mobilität, Tourismus und Logistik ist da. Der Wirtschaftsfaktor Fahrrad wartet darauf, entfesselt zu werden.



Die Fahrradwirtschaft in Zahlen

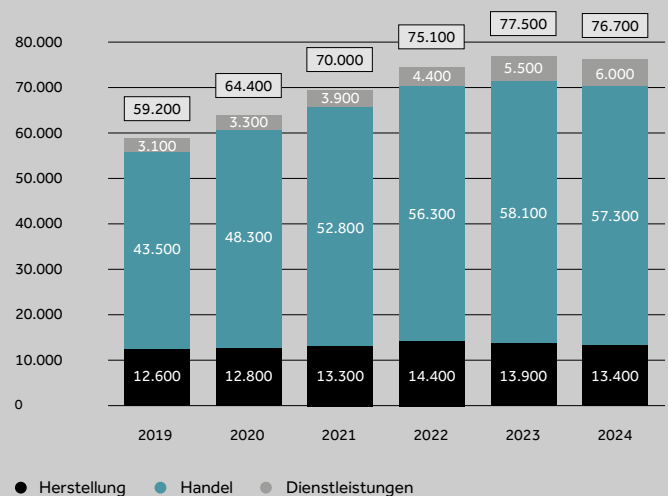
76.700	73.600	54.200
Direkte Beschäftigung Fahrradbranche	Indirekte Beschäftigung bezogene Lieferungen und Leistungen	Induzierte Beschäftigung Konsumausgaben der Beschäftigten

Direkt Beschäftigte der Fahrradbranche in Deutschland 2024



Im Jahr 2024 waren 76.700 Menschen in den Sektoren Handel, Herstellung und Dienstleistungen beschäftigt.

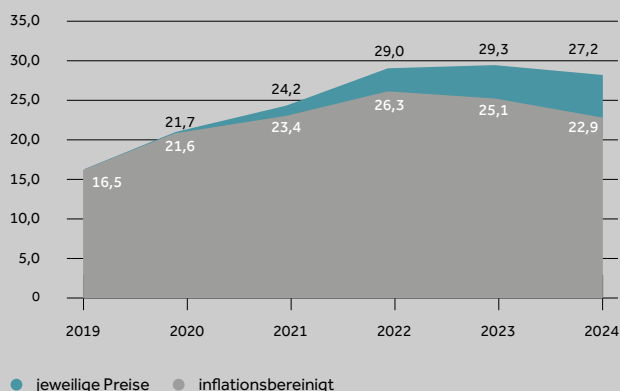
Beschäftigungsentwicklung seit 2019 in den Kernsektoren Herstellung, Handel und Dienstleistungen



Die Beschäftigtenzahlen sind im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr insgesamt leicht gesunken.

Umsätze der Fahrradwirtschaft seit 2019

Entwicklung der Umsätze der Kernsektoren der Fahrradwirtschaft seit 2019



Seit 2019 ist der Umsatz der gesamten Branche von 16,5 Milliarden Euro auf 27,2 Milliarden Euro im Jahr 2024 gestiegen – das entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von rund 10 Prozent.

Vom Jahr 2022 (29 Mrd. €) zu 2023 (29,3 Mrd. €) stagnierte der Umsatz nahezu, ehe er 2024 auf 27,2 Milliarden Euro sank – der erste Rückgang seit 2019. Rückgänge bei Umsatz und Beschäftigung gab es vor allem in der Herstellung von Komponenten und Zubehör.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Inflation sind die Umsätze seit 2022 nicht mehr gestiegen.

Erläuterungen zur Methodik

Die Fahrradbranche wird anhand von drei Sektoren (Herstellung, Handel und Dienstleistungen/Services) genauer definiert. Neben den sozialversicherungs-pflichtigen Beschäftigten und Selbstständigen werden auch geringfügig Beschäftigte (Minijobs) mitgezählt.

Die Fahrradbranche ist dabei zu unterscheiden vom weiteren Wirtschaftsfaktor Fahrrad. Der Wirtschaftsfaktor Fahrrad umschreibt wirtschaftliche Effekte, die durch die Nutzung des Fahrrads entstehen beziehungsweise im direkten Zusammenhang mit der Nutzung stehen, etwa der Fahrradtourismus.

Die Branchenstudie erfasst seit 2023 auch die indirekte und induzierte Beschäftigung. Durch Aufträge (Vorleistungen) entsteht weitere (indirekte) Beschäftigung. Außerdem entsteht Beschäftigung durch das Einkommen der Mitarbeitenden der direkten und indirekten Ebene, also durch deren Konsumausgaben in Deutschland.

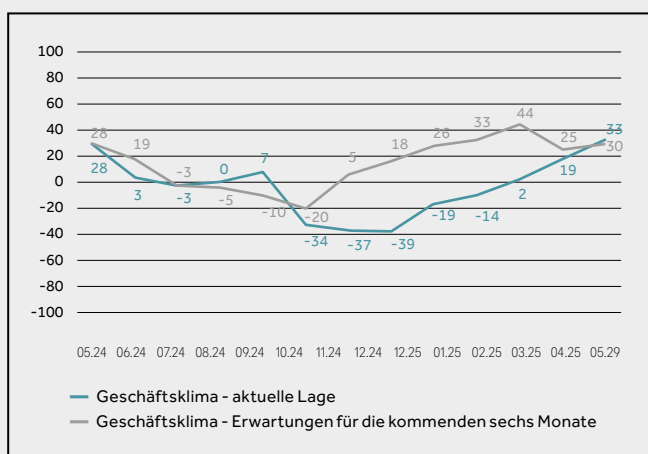
Indirekte Beschäftigung (Aufträge der Branche) können Unternehmen sein, die Werkzeuge oder Präzisionsteile liefern, aber auch Dienstleistungen wie Prüfinstitute oder Versicherungen. Darüber

hinaus entfaltet der Wirtschaftsfaktor Fahrrad seine Wirkung in vielen anderen Branchen, etwa in der Baubranche, im Tourismus und in der Logistik.

Die Berechnungen beruhen auf Angaben des Statistischen Bundesamtes und der Bundesagentur für Arbeit. Im Bereich der Dienstleistungen wurden Beschäftigtenzahlen und Umsätze von Unternehmensvertretungen abgefragt und die Entwicklung dann für die Gesamtbranche hochgerechnet. Die Zahlen zum Dienstradleasing stammen aus einer separaten Erhebung von Deloitte und Zukunft Fahrrad.

Als Unternehmen der Fahrradbranche gelten diejenigen, deren Hauptgeschäftsfeld die Herstellung, der Handel oder die Dienstleistungen von und mit Fahrrädern sind. Damit bleiben insbesondere Unternehmen mit gemischtem Warensortiment unberücksichtigt, etwa Online-Anbieter wie Amazon oder Baumärkte. **Das zeigt, dass der Wirtschaftsfaktor Fahrrad größer ist, als es hier erfasst wurde.** Die Studienverantwortlichen haben sich für eine konservative Auslegung der Branche entschieden, bei der sichergestellt ist, dass wirklich nur Jobs und Umsätze von Unternehmen einbezogen werden, die sich mit der Fahrradbranche identifizieren.

Einschätzungen des Geschäftsklimas von Mai 2024 bis Mai 2025. Quelle: T3 Transportation Think Tank



Laut dem Branchenbarometer des T3 Transportation Think Tanks hellt sich die Stimmung in der Fahrradwirtschaft zunehmend auf.

Die aktuelle Geschäftslage wurde in den letzten Monaten deutlich positiver eingeschätzt, und auch die Lagerbestände normalisieren sich spürbar. Zwar bleibt die Erwartung an die kommenden Monate verhalten, doch insgesamt gibt es berechtigten Anlass, optimistisch in die Zukunft zu blicken.

Der Markt zeigt klare Zeichen einer Erholung. Das bestätigt auch eine C-Level Befragung der Mitgliedsunternehmen von Zukunft Fahrrad, bei der im April 2025 70 Prozent mit einer positiven Entwicklung ihres Geschäftsklimas rechneten.

Fazit

Die Fahrradwirtschaft: Innovativ, stabil und bereit einen Gang hochzuschalten

Die Fahrradbranche setzt mit ihrer Innovationskraft kontinuierlich neue Impulse. Sie ist Vorreiter der E-Mobilität. Und sie ist mittelständisch geprägt, regional verankert und bietet Lösungen für zentrale Herausforderungen – von Klimaschutz bis Beschäftigung. Aber das volle Potenzial kann nicht ohne politischen Rückenwind realisiert werden.

Nach Jahren dynamischen Wachstums stellt die Fahrradwirtschaft in der Krise ihre Widerstandskraft unter Beweis. Doch erstmals sind Beschäftigung und Umsätze rückläufig – die wirtschaftliche Gesamtlage macht auch vor dem Fahrrad nicht halt. Die aktuelle Branchenstudie zeigt dennoch: Die Bedeutung der Fahrradwirtschaft auf Beschäftigung und Wertschöpfung ist erheblich und reicht über ihre Kernbereiche hinaus. Die neue Bundesregierung hat die Chance, die Branche in der Wirtschaftspolitik als wichtigen Akteur zu fördern und kann das Fahrrad mit der konsequenten Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans stärken.

Faire Rahmenbedingungen schaffen

Alle Verkehrsmittel sollten unter gleichwertigen Bedingungen agieren können. Das betrifft Infrastruktur ebenso wie wirtschaftspolitische Förderung. Die Branche muss wie andere Fahrzeugindustrien in Deutschland unterstützt werden, etwa in Bereichen wie Digitalisierung, Lieferkettensicherheit und nachhaltiger Produktion.

Die Bundesregierung hat verschiedene Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität angekündigt. Dazu gehören Kaufanreize, eine Sonderabschreibung für

E-Fahrzeuge, ein Förderprogramm für Haushalte geringer und mittlerer Einkommen aus dem Klimaschutzfonds sowie die steuerrechtliche Förderung bei dienstlicher Mobilität. Es muss selbstverständlich sein, dass auch E-Bikes (Pedelecs) E-Mobilität sind und in diesen auch für die Fahrradbranche relevanten Bereichen berücksichtigt werden. Unter anderem gehört das Dienstradleasing im Einkommensteuergesetz mit eigener Regelung abgesichert.

Infrastruktur am Bedarf ausrichten

Fahrradinfrastruktur fehlt an vielen Stellen und wo vorhanden, ist sie oft veraltet und zu klein dimensioniert. Zu lange ist von Bund, Ländern und Kommunen zu wenig in Erhalt und Ausbau der Radinfrastruktur investiert worden. Der Investitionsstau ist enorm. Aber bereits mit 30 Euro pro Bundesbürger:in im Jahr können Bund, Länder und Kommunen das Fahrrad zu einem zentralen Verkehrsmittel in einem effizienten und leistungsfähigen Mobilitätssystem machen.

Eine Chance für Deutschland

Mit einer vorausschauenden, von Politik und Wirtschaft gemeinsam entwickelten Zukunftsstrategie kann die aktuell herausfordernde Lage überwunden und das große Potenzial der Fahrradwirtschaft gehoben werden. Investitionen in die Fahrradwirtschaft zahlen sich mehrfach aus: für Beschäftigung, Gesundheit, Klimaschutz und regionale Wertschöpfung. Mit verlässlichen Rahmenbedingungen, einem verbindlichen Nationalen Radverkehrsplan samt Zwischenzielen und adäquaten Investitionen in Radinfrastruktur kann sich die Branche auch in Zukunft als Motor nachhaltiger Mobilität beweisen.

„INVESTITIONEN IN DIE FAHRRADWIRTSCHAFT ZAHLEN SICH MEHRFACH AUS: FÜR BESCHÄFTIGUNG, GESUNDHEIT, KLIMASCHUTZ UND REGIONALE WERTSCHÖPFUNG.“

Wirtschaftsfaktor und Motor der Transformation

Das Fahrrad hat sich längst vom reinen Fortbewegungsmittel zum wirtschaftlichen Treiber entwickelt: Ob als E-Lastenrad im Lieferverkehr, als Dienstrad im Leasingmodell, als Bestandteil moderner Sharing-Systeme, im urbanen Alltag und auf dem Land – seine Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig und innovationsgetrieben. Die Fahrradwirtschaft hat sich auch in Krisenzeiten stabil gezeigt und ist heute eine tragende Säule im Mobilitätsmix mit wachsender Bedeutung für Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen.

Trotz dieses Erfolgs hat die Krise die Branche geschwächt und es bleibt viel ungenutztes Potenzial. Es braucht gezielte Investitionen in Infrastruktur, eine klare industriepolitische Unterstützung sowie verlässliche Förderprogramme, die mittelständischen Unternehmen Planungssicherheit und Wachstumsperspektiven bieten.

Die neue Bundesregierung steht vor enormen Aufgaben. Das Fahrrad ist dafür ein strategisches Instrument – es verbindet Standortstärkung, Klimaschutz und Gesundheitsförderung. Mit gezielter politischer Unterstützung kurbelt die Branche Wachstum an: Sie schafft Arbeitsplätze, fördert regionale Wertschöpfung und ist zentral für ein modernes Verkehrssystem.

**ZUKUNFT
FAHRRAD**



Zukunft Fahrrad e.V.
Reinhardtstr. 31
10117 Berlin
T +49 30 233 288 350
presse@zukunft-fahrrad.org
zukunft-fahrrad.org

T3 TRANSPORTATION
THINK TANK

T3 Transportation
Think Tank gGmbH
Clayallee 177
14195 Berlin
t3-forschung.de

