



An die Schweizer Medien

Bald jedes zweite verkaufte Fahrrad ist ein E-Bike

Gemäss der jährlichen Erhebung des Schweizer Fahrradlieferantenverbandes Velosuisse ist bald jedes zweite verkaufte Fahrrad ein E-Bike. 2024 wurden in der Schweiz 341'142 Fahrräder (55%) und E-Bikes (45%) an den Fahrradhandel geliefert. Das sind rund 54'000 Fahrzeuge weniger bzw. ein Minus von 13,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Nicht alle Bereiche verzeichneten einen Rückgang: Die Verkäufe von E-Gravelbikes haben sich annähernd vervierfacht auf knapp 1000 Stück. Auch E-Rennräder (+27%) und E-Cargo-Bikes (+23,7%) legten markant zu. Während die Lieferungen aller E-Bikes um 12 Prozent auf 151'772 Stück zurückgingen, verloren die motorlosen Fahrräder 15 Prozent auf 189'370 Stück. Der Fahrradbestand wächst damit auf rund 5,2 Millionen, derjenige der E-Bikes auf 1,4 Millionen.

Nach den traumhaften Zuwachsraten in den Corona-Jahren 2000 bis 2022 befindet sich die Fahrradbranche seit 2023 in einer Konsolidierungsphase. Eine gewisse Marktsättigung, abgekühlte Konsumstimmung und die komplett verregneten Frühlinge in den beiden Vorjahren trugen dazu bei, dass die hohen Lagerbestände aus den Corona-Nachlieferungen nicht im gewünschten Mass abgebaut werden konnten. Betroffen waren die verschiedenen Fahrradsegmente recht einheitlich. Sowohl die Sportfahrräder als auch die Freizeit- und Alltagsvelos mit Ausrüstung (Schutzbleche, Licht, Gepäckträger) büssten 15 Prozent ein. Bei den E-Bikes war das Bild weniger einheitlich: Bei den Sport E-Bikes betrug der Rückgang 10 Prozent, bei den Alltags-E-Bikes 13 Prozent. Die E-Bike45, im vorletzten Jahr noch die grossen Gewinner mit einem Plus von 16,6 Prozent, gingen 2024 um 21 Prozent zurück.

Bei den Reparaturen dagegen konnten die Vorjahresumsätze weiter leicht gesteigert werden, wie Robert Weishaupt, Präsident von 2Rad Schweiz und selbst Besitzer eines Fahrradfachgeschäfts in Zofingen, berichtet. Er sagt aber, dass je nach Betrieb und Marke sehr unterschiedlich gearbeitet wurde. Das gleiche Bild zeige sich auch im Verkauf, wo teilweise empfindliche Einbussen zu verzeichnen gewesen waren. Generell stellt Weishaupt einen grossen Druck auf die Margen fest. Er sagt: «Wenn Grossverteiler Geschäftsbereiche abstossen und ganze Fahrradladenketten ausverkaufen oder sogar liquidieren, bekommt die gesamte Branche den Preiserfall zu spüren.» Weishaupt blickt dennoch positiv in die Zukunft: «In vielen Kantonen gehen mehr Menschen mit dem Velo zur Arbeit. Dieser Trend wird künftig noch zunehmen. Das spüren wir im Geschäft schon jetzt.»

E-Bike sicherer als Velo

Ein Blick über die Landesgrenze zeigt, dass die Schweiz bezüglich Sicherheit für Zweiradfahrer und wirtschaftlicher Unterstützung hinter den Nachbarländern herhinkt. Die kürzlich veröffentlichten Unfallzahlen des ASTRA suggerieren, dass E-Bike-Fahren gefährlicher sei als rein muskelgetriebenes Fahrradfahren. Nicht erwähnt wird, dass E-Bikes deutlich häufiger unterwegs sind als Velos und die zurückgelegten Strecken rund dreimal weiter führen. Auf die gefahrenen Kilometer heruntergerechnet, ist das E-Bike sogar sicherer als das Velo, was einer gewissen Logik nicht entbehrt.

E-Bikes verfügen in der Regel über stabilere Rahmen, Räder und Reifen und haben meist auch stärkere Bremsen montiert, die inzwischen sogar mit ABS ausgerüstet sein können. Dazu kommt, dass 2023 in der Schweiz eine weltweit einzigartige Tagfahrlichtpflicht für E-Bikes eingeführt wurde. Die vom Bundesamt für Statistik ausgewiesene tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit differiert nur marginal: Velo mit 12,8 km/h zu E-Bike25 mit 14,6 km/h. Oft wird verunfallten E-Bikern fahrerisches Unvermögen unterstellt. Die vom BFS ermittelten Durchschnittsgeschwindigkeiten legen jedoch den Schluss nahe, dass auch äussere Einflüsse wie fehlende oder gefährliche Radweginfrastruktur sowie das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer eine unfallentscheidende Rolle spielen können.

Die Politik hätte es in der Hand, mit kostenlosen und einfachen Mitteln die Sicherheit der Zweiradfahrer umgehend zu verbessern. In vielen EU-Ländern ist beim Überholen von 2-Rad-Fahrenden ein Mindestabstand von 1,5 Metern vorgeschrieben. Ebenso Schritttempo beim Abbiegen von Lastwagen in Städten und Dörfern. Die Politik sah bisher keinen Anlass, auf diese Forderungen aus Fahrradkreisen einzugehen und nimmt so weiterhin vermeidbare Tote und schwerverletzte Fussgänger und Velofahrer in Kauf.



Auch wirtschaftlich wären in der Schweiz noch Handlungsmöglichkeiten vorhanden, um den Veloverkehr zu fördern, wie der Blick nach Deutschland zeigt. Dort hat vor wenigen Tagen der Zweirad Industrie-Verband ZIV die Jahreszahlen veröffentlicht. Dass diese 2024 nur um 2,5 Prozent zurückgingen, hängt auch damit zusammen, dass mit «Jobrad» steuerliche Erleichterungen eingeführt wurden, bei dem Arbeitnehmer über ihren Arbeitgeber ein Fahrrad oder E-Bike leasen können, ähnlich einem Dienstwagen. Der Arbeitnehmer profitieren, das Fahrrad zu vergünstigten Konditionen leasen und es auch privat nutzen zu können. Es ist Teil des Gehalts, bringt steuerliche Ersparnisse und fördert bei Gebrauch erst noch die Gesundheit. Das Angebot kommt an, wie die Zahlen des ZIV zeigen.

14. März 2025

Weitere Informationen: Schweizer Fachstelle Velo und E-Bike SFVE,
Martin Platter, 044 764 20 86, 079 231 87 18, fachstelle-velo.ch