



UND

ZAHLEN

FAKTE
WEN

Das Fahrrad

als



Wirtschaftsfaktor

Produktion und Vertrieb

Rahmen, Ritzel und Reifen

Das Fahrrad, ein Wirtschaftsfaktor? Kaum vorstellbar bei einem Fahrzeug, zu dessen besonderen Vorzügen die vergleichsweise niedrigen Kosten für Anschaffung, Betrieb und notwendige Infrastruktur zählen. Und dennoch: Rund 10.000 Menschen sind in Deutschland mit der Produktion von Fahrrädern und Fahrradteilen beschäftigt. Hinzu kommen noch rund 43.000 Personen in etwa 10.000 Einzelhandelsbetrieben, die Fahrräder und Zubehör verkaufen, Fahrräder reparieren etc.



Stephan Adams, www.leverkusen.com





Herstellung und Vertrieb von Fahrrädern machen aber nur einen kleinen Teil der wirtschaftlichen Bedeutung des Fahrrades aus. Die wesentliche Wirtschaftskraft liegt in anderen Bereichen.





TG Neckar-Hohenlohe-Schwäb. Wald

Tourismus

Radl-Boom

Ungeachtet aller Wirtschaftsschwankungen verzeichnet die Tourismusbranche ein stetiges Wachstum. Ganz besonders stark entwickelt sich dabei der Radtourismus; man kann sogar von einem regelrechten Boom sprechen, denn keine andere weit verbreitete Urlaubsaktivität weist so hohe Zuwachsraten auf wie das Radfahren (+15 % von 1995 bis 1998).

Ganze Ferienregionen erwirtschaften einen wesentlichen Teil ihrer Einnahmen mit Radlern. So ist ein Drittel der jährlich gut drei Millionen Übernachtungen im Münsterland dem Radtourismus zuzurechnen; die Zahl der Tagesausflügler stieg von 9 auf 20 Millionen an. Allein im Münsterland



Münsterland Touristik

hängen 6.000 Arbeitsplätze am Radtourismus.

Zum Vergleich: Trotz aller Werbung machten 1999 nur 400.000 Deutsche im Urlaub eine Schiffsreise. Dem stehen 1.920.000 Menschen, also fast fünf mal so viele, gegenüber, die ihren Urlaub die meiste Zeit im Fahrradsattel verbrachten.

Was die Tourismusbranche besonders freut: Radtouristen sind ausgabefreudiger als der Durchschnitt. Wenig verwunderlich, denn wer



den ganzen Tag geradelt ist, gönnt sich anschließend gerne ein komfortables Hotelzimmer und spart nicht am Essen. Das zeigt sich auch bei den Preisen der Radreiseveranstalter. Hier liegt der Reisepreis pro Tag bei Radreisen um fast zwei Drittel über dem von sonstigen Pauschalreisen. Auch das Verlagswesen profitiert vom Fahrradtourismus. So ist der Anteil derjenigen, die sich vor Reiseantritt mit einem Reiseführer informieren bei den Radtouristen drei mal so hoch wie bei den übrigen Touristen. Hinzu kommen dann noch die Radwanderkarten. Und das Ende des Booms ist nicht abzusehen. So ergab eine Umfrage, dass die Hälfte der deutschen Urlauber

für die nächsten Jahre wahrscheinlich oder ziemlich sicher einen Urlaub mit Fahrradnutzung plant. Dazu trägt auch die regionale Ausweitung radtouristischer Angebote bei. Waren die bevorzugten Gebiete der Fahrradurlauber bisher ländliche Regionen, so zeigt die gute Nutzung des Emscher-Park-Radweges im Ruhrgebiet oder des Erlebnisradweg Rheinschiene, dass auch in städtischen Regionen attraktive radtouristische Angebote möglich sind.





Das Fahrrad als Transportmittel

Schnell, schneller, am schnellsten

Fahrradkuriere sind mittlerweile ein gewohnter Anblick in Großstädten. Fotolabors, Werbeagenturen, Dentallabors und viele andere Branchen mit kleinen aber eiligen Kurzstreckensendungen vertrauen mittlerweile auf diese konkurrenzlos schnelle und – da Staus kein Hindernis sind – zuverlässige Beförderungsart.

Selbst der Logistikkriese *UPS* ist in der Kölner Innenstadt mittlerweile dazu übergegangen, die Feinverteilung mit Lastenfahrrädern durchzuführen. Kein Warten im Stau, keine lange Schlepperei vom weit entfernten Parkplatz und auch kein Hupkonzert, weil der LKW mangels Parkplatz mal wieder mitten auf der Fahrbahn halten muss.





Und das beste daran: Es rechnet sich! Statt acht Lieferwagen werden nur noch fünf Lieferwagen und vier Lastenfahrräder benötigt. Kaum bekannt, aber die *Deutsche Post AG* ist mit 35.000 Posträdern das Unternehmen mit den meisten Dienstfahrrädern in ganz Deutschland. Ohne diese soliden Transporträder, von denen täglich 25.000 im Einsatz sind, würde die Briefzustellung im Wortsinne zusammenbrechen. Die Kilometerleistung ist enorm: 300.000 km täglich; das sind siebeneinhalb Erdumrundungen pro Tag.

In Südostasien sind sie immer noch ein selbstverständliches Verkehrsmittel: Rikschas. Auch wenn sie in Deutschland eher ein

Nischenangebot sind, so gibt es immer mehr Rikscha-Dienste wie beispielsweise in Münster und Köln. Insbesondere im Bereich des Städtetourismus stellen sie eine echte Bereicherung dar, ermöglichen Rikschas doch ein unmittelbares Erleben



der Umgebung; außerdem bieten sie Zugangsmöglichkeiten zu Bereichen, die Touristenbussen verschlossen sind.



Das Fahrrad im Einkaufsverkehr

Radfahrer kommen öfter

Radfahrende Kunden werden von den meisten Einzelhändlern nur wenig geschätzt. Zu Unrecht! So zeigt eine Münsteraner Untersuchung, dass Radler zwar pro Einkauf weniger ausgeben; dafür kommen sie öfter (elf statt sieben mal). Unterm Strich geben Radler pro Monat mehr Geld bei ihren Einkäufen aus als Autofahrer (402 DM statt 382 DM pro Monat).

Einige Händler haben dies erkannt und bieten ihrer radelnden Kundschaft komfortable, eingangsnahе Fahrradabstellanlagen an. Da man auf einem Autostellplatz bequem sechs Fahrräder parken kann, lässt sich an den (in der Innenstadt knappen und teuren) Parkplätzen ordentlich sparen. Und statt einer Parkgebührenerstattung sind attraktive Konditionen für einen Bringservice ein gutes Argument zur Kundenbindung.





Radler zieht es nur selten zu den autoorientierten Einkaufszentren auf der grünen Wiese. Sie bevorzugen die attraktiveren Innenstädte. Von daher ist eine fahrradfreundliche Gestaltung der Innenstadt eine effektive und preisgünstige Maßnahme zur Stärkung der Innenstädte

im Konkurrenzkampf gegen die großen Einkaufsmärkte und dient damit der Sicherung des Standorts Innenstadt.



Dienstleistungen für Radfahrer

Hier ist der Radler König

Die wirtschaftliche Bedeutung des Autos hat eine ganze Menge damit zu tun, dass viele Dienstleistungen rund um das Auto Wertschöpfung schaffen. Das ist beim Fahrrad nicht anders und kann zudem noch deutlich ausgebaut werden.

Fahrradstationen, also bewachtes Fahrradparken mit Service (Reparatur, Mieträder) und Verkauf sind in den Niederlanden bereits selbstverständlich. Insbesondere durch das Landesförderprogramm „100 Fahrradstationen für NRW“ gehören sie auch hierzulande zunehmend zu unserem Alltag. Die in den Radstationen angebotenen Dienstleistungen rund um das Fahrrad schaffen zahl-



reiche Arbeitsplätze – nicht zuletzt auch für Menschen, die in anderen Bereichen des Arbeitsmarktes wenig Chancen haben.



Dass es sich hierbei keineswegs nur um ein Nischenangebot handelt, wird am Beispiel Münsters deutlich. Kurz nach Eröffnung der Fahrradstation am Hauptbahnhof mit 2.800 Stellplätzen waren bereits so viele Plätze von Dauerparkern gebucht worden, dass man mit der Planung einer ersten Erweiterung für 550 zusätzliche Stellplätze begann. Eine äußerst innovative Variante der Fahrradvermietung betreibt die Münchner Firma *Call a bike*. Hier stehen 2.000 moderne und komfortable Fahrräder verteilt über die Stadt in der Nähe von Telefonzellen. Die Freigabe des Elektronikschlosses erfolgt über einen telefonisch übermittelten Code. Die „Rückgabe“ erfolgt

ebenfalls per telefonischer Standortübergabe; abgerechnet wird bargeldlos. Zur Zeit steht noch nicht fest, ob *Call a bike* sich wirtschaftlich dauerhaft behaupten kann. Mehr als 32.000 Kunden zeigen aber einen deutlichen Bedarf. Sicherlich helfen die Erfahrungen, die bisher mit *Call a bike* gemacht wurden, bei ähnlichen Projekten in Zukunft Fehler zu vermeiden.



Das Fahrrad in der Industrie

Effizient + sicher = Werksrad



Kaum zu glauben, aber: Für große Industriebetriebe ist das Fahrrad in der innerbetrieblichen Mobilität unverzichtbar. Oder hätten Sie gewusst, dass es z. B. im Leverkusener Bayer-Werk über 6.700 Werksfahräder gibt? Die Gründe sind einleuchtend.

So verbietet sich insbesondere in Chemiebetrieben allein schon aus Sicherheitsgründen die Zulassung von Pkw-Verkehr auf dem Werksgelände. Außerdem kann ein Betrieb wie das Bayer-Werk mit 3,4 Quadratkilometern Ausdehnung es sich nicht



erlauben, seine Arbeiter zu Fuß auf die langen innerbetrieblichen Wege zu schicken; der Zeitaufwand wäre kaum zu bezahlen. Und dass die Bayer-Mitarbeiter ihr Werksrad auch für den Heimweg nutzen dürfen, zahlt sich in barer Münze aus: Wer mit dem Rad kommt, braucht keinen flächenintensiven, teuren Parkplatz. Übrigens: Solche Mengen an Werksrädern

sind typisch für die gesamte Chemieindustrie. So gibt es eine Spannweite bei BASF von 700 Dienstfahrrädern in Münster bis hin zum Ludwigshafener Werk der BASF mit sogar rund 15.000 Werksrädern.

Bayer AG





Fazit

Wirtschaftsfaktor Zukunft



Das Fahrrad und alles was damit zusammenhängt stellt einen nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor dar. In vielen dieser Wirtschaftsbereiche findet ein spürbares Wachstum statt. Hinzu kommen – neben dem besonders bedeutsamen Tourismus – noch zahlreiche neue, im Aufbau befindliche Dienst-

leistungen wie etwa Fahrradstationen, Reparaturservice, Bringdienste etc. Besonders sympathisch daran ist, dass es sich um einen nachhaltigen Teil unseres Wirtschaftssystems handelt. Ein weiterer Vorzug ist die hohe Arbeitsmarktwirksamkeit. Ob Fahrradfachhandel, kleinteiliger Radwegebau ohne Einsatz von Großmaschinen oder Tourismusbranche: Alle sind sehr personalintensiv und schaffen neue, zukunftssichere Stellen.

Auch wenn es keine riesigen Fahrradfabriken mit Tausenden von Arbeitern gibt, so sollte man die wirtschaftliche Bedeutung des Fahrrades keinesfalls unterschätzen.



Die Arbeitsplätze, die vom Fahrrad abhängen, sind nur nicht so auffällig konzentriert wie beim Automobil. Und noch etwas sollte nicht unterschätzt werden: Es gibt immer noch erhebliche Lücken bei Dienstleistungen rund um das Fahrrad. Diese gilt es zu füllen, mit Arbeitsplätzen und mit Geld, das dort zu verdienen ist!

Herausgeber

Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte
und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen“

in Zusammenarbeit mit

Ministerium für **Wirtschaft** und **Mittelstand**,
Energie und **Verkehr**
des Landes Nordrhein-Westfalen

© Köln, Januar 2001

Realisation

P3 Agentur, Köln und M-Grafik+Medien, Köln