

Fazit

Nach Jahren kräftigen Wachstums konnte die Fahrradbranche den Boom der vergangenen Jahre konsolidieren und hat gezeigt, dass sie auch großem wirtschaftlichen Druck standhalten kann. Die Branchenstudie 2024 zeigt zudem, dass die Wirkung auf Beschäftigung und Wertschöpfung über die Kernbereiche der Fahrradwirtschaft hinaus geht.

Damit die Potenziale der Fahrradwirtschaft für den Standort Deutschland genutzt werden können, muss das Fahrrad in der Mobilitätspolitik der Bundesregierung gestärkt werden und die Branche in der Wirtschaftspolitik als Akteur anerkannt werden. Es braucht eine gemeinsam mit der Branche entwickelte und vorausschauende Strategie der Bundesregierung für die weitere Entwicklung und Stärkung der Fahrradwirtschaft in Deutschland und der EU. Die EU und andere europäische Staaten wie Frankreich oder die Niederlande haben sich bereits auf den Weg gemacht und breit angelegte Förderprogramme ins Leben gerufen.

Die Fahrradwirtschaft in Deutschland ist mittelständisch geprägt, mit regional verwurzelten Unternehmen, die vor Ort investieren, Arbeitsplätze schaffen und Wertschöpfung generieren. Trotz der Erfolge bei der Elektrifizierung und den Innovationen steht die Branche jedoch vor Herausforderungen.

Vom Fachkräftemangel ist auch die Fahrradbranche auf allen Ebenen und in allen Bereichen betroffen.

Eine umfassende Strategie zur Fachkräftesicherung ist deshalb dringend geboten. Dazu gehört die Stärkung des dualen Ausbildungssystems, die Förderung von Umschulungen aus anderen Branchen und der Abbau bürokratischer Hürden bei der Zuwanderung und Integration in den deutschen Arbeitsmarkt.

Digitalisierung, Lieferkettensicherheit und nachhaltigere Produktion müssen auch in der Fahrradbranche umgesetzt werden. Die Branche benötigt dafür politische Unterstützung wie andere Fahrzeugbranchen in Deutschland.

Es braucht gleichwertige Voraussetzungen für alle Verkehrsmittel, um echte Wahlfreiheit zu ermöglichen. Das gilt für indirekte Förderung wie der Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur, aber auch die Berücksichtigung der Fahrradwirtschaft in der Wirtschaftspolitik und bei Förderprogrammen. Investitionen in die Fahrradwirtschaft zahlen sich volkswirtschaftlich aus: in Wertschöpfung, Beschäftigung, Gesundheit, Klima- und Ressourcenschutz.

Die Fahrradwirtschaft hat in schwierigen Zeiten den Trends getrotzt und Stabilität bewiesen. Mit gezielten Förderprogrammen, den richtigen rechtlichen Rahmenbedingungen und einer guten Infrastruktur könnte ein weitaus größeres Potenzial gehoben werden und sich die Branche kraftvoll entfalten.

Auf zwei Rädern in die Zukunft

Das moderne Fahrrad in all seinen innovativen Formen vom kompakten Faltrad bis zum E Lastenrad, als geleastes Dienstrad, im Abonnement oder im Sharing-System, in der privaten wie gewerblichen Nutzung ist unerlässlich für eine umfassende und zukunftsweisende Transformation der Mobilität. Zum Wirtschaftsfaktor Fahrrad zählen in Deutschland rund 491.000 Beschäftigte. Mit stabilen Umsätzen trotz Krise ist die Fahrradbranche als feste Größe weit über die Mobilitätswirtschaft hinaus etabliert. Mit den richtigen Rahmenbedingungen hat das Fahrrad das Potenzial für weitaus mehr. Andere Studien haben gezeigt, dass der Radverkehr in Deutschland verdreifacht werden könnte und die Akzeptanz für entsprechende Maßnahmen sehr hoch ist.

Die nachhaltige Transformation von Wirtschaft und Mobilität ist eine zentrale Zukunftsfrage. Sie ist gerade für Deutschland eine Herausforderung. Sie bietet aber auch große Chancen, das Land zukunftssicher, klimafreundlich und wirtschaftlich erfolgreich umzubauen. Das Fahrrad ist der entscheidende Wirtschaftsfaktor, mit dem die Transformation gelingen kann.

**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

Wirtschaftsfaktor Fahrrad Stabil in bewegten Zeiten

Kernpunkte der Studie „Die Fahrradwirtschaft und der Wirtschaftsfaktor Fahrrad in Deutschland 2019 bis 2023“ des Transportation Think Tanks T3, Juni 2024

207.000 Arbeitsplätze werden durch die Fahrradbranche gesichert

284.000 Beschäftigte durch den Fahrradtourismus

491.000 Beschäftigte durch den Wirtschaftsfaktor Fahrrad

47 Milliarden Euro Umsatz

**ZUKUNFT
FAHRRAD** 





BRANCHENSTUDIE ZUM WIRTSCHAFTSFAKTOR FAHRRAD IN DEUTSCHLAND – BESCHÄFTIGUNG UND UNTERNEHMENSUMSÄTZE

491.000 Beschäftigte und stabile Umsätze trotz Krise – der Wirtschaftsfaktor Fahrrad ist längst eine tragfähige Säule

Im Auftrag des Wirtschaftsverbands Zukunft Fahrrad hat der Transportation Think Tank T3 eine neue Studie zum Wirtschaftsfaktor Fahrrad durchgeführt. Sie zeigt die Entwicklung der Branche in Beschäftigungszahlen und Umsätzen im vergangenen Jahr im Vergleich zu den Vorjahren. Die Studie zeigt sehr klar: die Fahrradwirtschaft bleibt auch mit Gegenwind stabil und auf Kurs.

Erstmals kann mit der neuen Studie eine Größenordnung beziffert werden, wie viele Menschen in Deutschland direkt und indirekt durch das Fahrrad beschäftigt sind, also auch die wirtschaftlichen Effekte, die durch die Nutzung des Fahrrads entstehen beziehungsweise im direkten Zusammenhang mit der Nutzung stehen. Damit kann der Wirtschaftsfaktor Fahrrad umfänglich beschrieben werden. Beschäftigung und Wertschöpfung weisen über die Kernbereiche der Fahrradwirtschaft hinaus.

2023 war kein einfaches Jahr für viele Wirtschaftszweige, und die Fahrradwirtschaft bildet hier keine Ausnahme. Viele Unternehmen kämpften mit hohen Lagerbeständen und der allgemeinen Kaufzurückhaltung. Umso bemerkenswerter ist es, dass die Beschäftigungszahlen gegenüber dem Vorjahr dennoch leicht angestiegen sind. Die Umsätze sind leicht gestiegen, auch wenn es inflationsbereinigt zu Umsatzrückgängen kam.

Die Branche hat dem Druck standgehalten und sich insgesamt konsolidiert. Und das auf dem hohen Niveau der

Vorjahre, was zeigt, dass aus dem Boom seit 2019 eine solide Größe gewachsen ist. Mit 491.000 Beschäftigten, die durch den Wirtschaftsfaktor Fahrrad gesichert werden, ist er ein echter Gewinn für Mensch und Umwelt, aber eben auch ein festes Standbein der deutschen Wirtschaft. 207.000 Beschäftigte werden durch die Branche selbst (Handel, Herstellung und Dienstleistungen) gesichert. 284.000 Beschäftigte durch den Fahrradtourismus. Und das Fahrrad ist ein Wirtschaftszweig mit noch weitaus größerem Potenzial.

Herausforderungen im Jahr 2023 gegenüber 2022

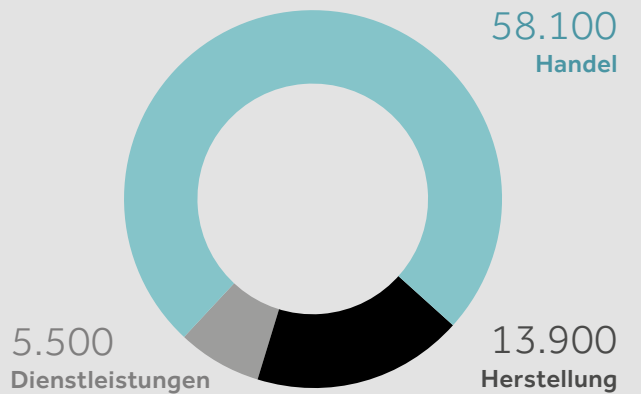
Im Fachhandel ist die Beschäftigung im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um +3 Prozent leicht gewachsen, auch die Umsätze stiegen leicht um +2 Prozent. Es zeigt sich, wie hoch der strukturelle Bedarf an Arbeitskräften im Handel ist, wenn auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten weiter eingestellt wird. In der Herstellung gab es einen leichten Rückgang der Beschäftigung (-3 Prozent) und einen deutlichen Rückgang der Umsätze (insgesamt -11 Prozent, bei der Herstellung von Komponenten und Zubehör sogar -36 Prozent).

Dienstleistungen und Services verzeichnen ein Plus von 25 Prozent in der Beschäftigung und 23 Prozent bei den Umsätzen. Insbesondere das Dienstradleasing hat sich als Versicherung der Branche erwiesen. Als Treiber im hochpreisigen Segment der E-Bikes ist das Leasing wesentlich verantwortlich für den Boom der Vorjahre und die Stabilisierung der Branche. Die Elektrifizierung des Fahrrads hat sich für die Nutzung, aber auch marktwirtschaftlich als echter Gamechanger erwiesen.

Der Wirtschaftsfaktor Fahrrad in Zahlen

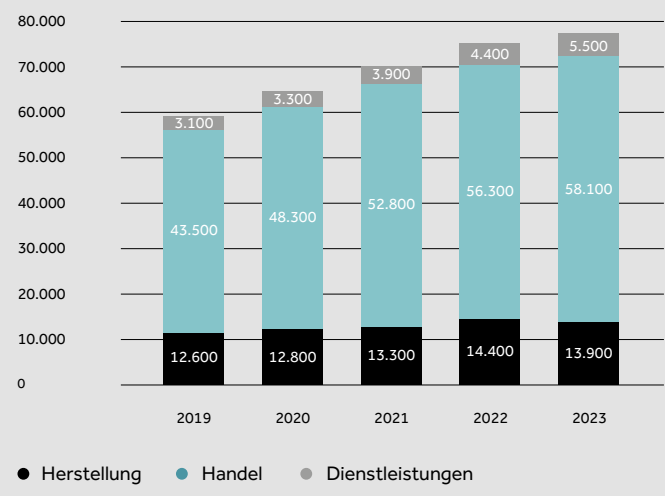
77.500	74.300	54.800
Direkte Beschäftigung <small>Fahrradbranche</small>	Indirekte Beschäftigung <small>bezogene Lieferungen und Leistungen</small>	Induzierte Beschäftigung <small>Konsumausgaben der Beschäftigten</small>

Direkt Beschäftigte der Fahrradbranche in Deutschland 2023



Im Jahr 2023 waren fast 65.000 Menschen in den Sektoren Handel, Herstellung und Dienstleistungen direkt beschäftigt. Zählt man geringfügig Beschäftigte hinzu, waren es rund 78.000.

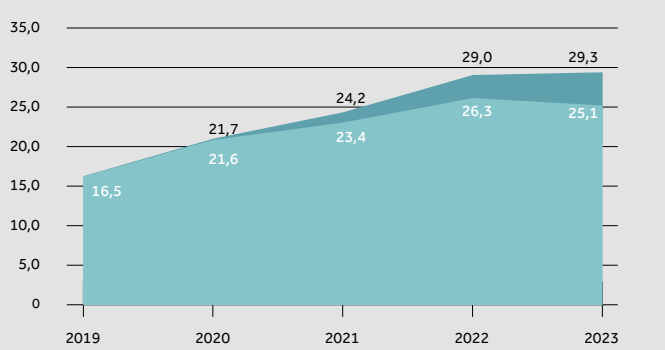
Beschäftigungsentwicklung seit 2019 in den Kernsektoren Herstellung, Handel und Dienstleistungen



Die Beschäftigtenzahlen sind im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr insgesamt leicht angestiegen: Unternehmen in den Bereichen Handel und Dienstleistungen stellten weiter ein. In der Herstellung stagnierte die Beschäftigung hingegen.

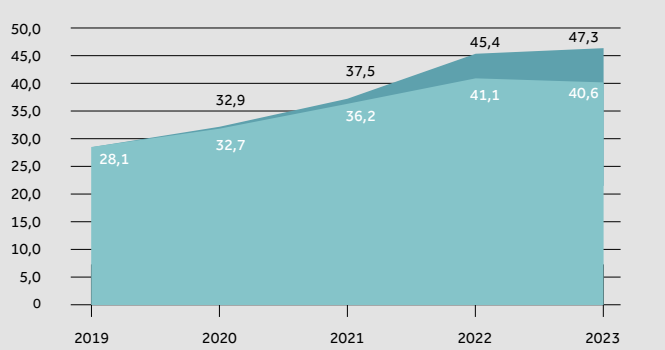
Umsätze der Fahrradwirtschaft seit 2019

Entwicklung der Umsätze der Kernsektoren der Fahrradwirtschaft seit 2019



Die Umsätze sind im Jahr 2023 insgesamt leicht angestiegen, inflationsbereinigt kam es allerdings zu leichten Rückgängen. Seit 2019 gab es ein Umsatzwachstum der gesamten Branche von jährlich durchschnittlich 15 Pro-

Entwicklung der Umsätze der Kernsektoren der Fahrradwirtschaft und des Fahrradtourismus seit 2019



zent; vom Jahr 2022 zu 2023 erstmals seit 2019 einen Umsatzrückgang. Rückgänge bei Umsatz und Beschäftigung gab es vor allem in der Herstellung von Komponenten und Zubehör (-36 Prozent).

Erläuterungen zur Methodik

Die Fahrradbranche wird anhand von drei Sektoren (Herstellung, Handel und Dienstleistungen/Services) genauer definiert. Neu ist, dass diesmal neben den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und Selbstständigen auch geringfügig Beschäftigte (Minijobs) ausgewiesen werden.

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.

Zudem erfasst die Branchenstudie für 2023 erstmals indirekte und induzierte Beschäftigung. Durch Aufträge (Vorleistungen) entsteht nämlich 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. Sie sind zu unterscheiden von der indirekten Beschäftigung.

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.

Als Unternehmen der Fahrradbranche gelten nur 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.



BRANCHENSTUDIE ZUM WIRTSCHAFTSFAKTOR FAHRRAD IN DEUTSCHLAND – BESCHÄFTIGUNG UND UNTERNEHMENSUMSÄTZE