



Die Fahrradwirtschaft und der Wirtschaftsfaktor Fahrrad in Deutschland 2019 bis 2023



T3 Transportation Think Tank

Berlin, im Juni 2024

Herausgeber:

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

Projektleitung:

Dr.-Ing. Frederic Rudolph
E-Mail: frederic.rudolph@t3-forschung.de
Telefon: 01515-4880210

Bitte den Bericht folgendermaßen zitieren:

Rudolph, F., Hologa, R. (2024). Die Fahrradwirtschaft und der Wirtschaftsfaktor Fahrrad in Deutschland 2019 bis 2023. Berlin: T3 - Transportation Think Tank

Die diesem Bericht zugrunde liegende Dienstleistung wurde im Auftrag des Unternehmensverbands Zukunft Fahrrad e.V. durchgeführt. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Dieses Werk steht unter der Lizenz „Creative Commons Attribution 4.0 International“ (CC BY 4.0).

Der Lizenztext ist abrufbar unter: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Inhaltsverzeichnis

ZUSAMMENFASSUNG	4
1 HINTERGRUND DER STUDIE	6
2 METHODISCHE VORGEHENSWEISE	7
2.1 Abgrenzung von Fahrradwirtschaft und Wirtschaftsfaktor Fahrrad	7
2.2 Berechnung für die Fahrradbranche	8
2.3 Einschätzung der Datenqualität	13
3 DIE FAHRRADBRANCHE IM DETAIL	15
3.1 Herstellung	15
3.2 Handel	16
3.3 Dienstleistungen	18
4 WEITERE VOLKSWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE UND DER WIRTSCHAFTSFAKTOR FAHRRAD	19
4.1 Volkswirtschaftliche Effekte der Fahrradbranche	19
4.2 Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus	20
5 REFERENZEN	21

Zusammenfassung

Die Fahrradbranche definiert sich über die Sektoren Herstellung, Handel und Dienstleistungen. Sie ist in den letzten Jahren und Jahrzehnten stetig gewachsen, wobei das Jahr 2023 eine Phase der Konsolidierung markiert. Während der Covid19-Pandemie war die Nachfrage nach Fahrrädern und E-Bikes stetig hoch. Gleichzeitig kam es im Jahr 2021 zu Lieferengpässen, sodass die Bestellungen von Herstellern und Handel im Jahr 2022 verspätet eintrafen. Dann erlebte Deutschland im Jahr 2023 eine Rezession mit allgemeiner Kaufzurückhaltung, in der auch die Nachfrage nach Fahrrädern, E-Bikes und Zubehör moderat war. Dies führte zu hohen Lagerbeständen.

Abbildung 1 beschreibt die Entwicklung der Beschäftigung der deutschen Fahrradbranche für die Jahre 2019 bis 2023. Vor allem in den Jahren 2021 und 2022 haben die Unternehmen eingestellt, aber auch im vergangenen Jahr 2023 wuchs die Beschäftigung in der Summe aller Sektoren. Demnach arbeiteten in der deutschen Fahrradbranche im Jahr 2023 insgesamt 77.500 sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte, sowie Selbstständige. Die Zahl der geringfügig Beschäftigten betrug 13.100 Personen bzw. 17 % der Beschäftigten.

Abbildung 1: Beschäftigung (sozialversicherungspflichtig, geringfügig beschäftigt und selbstständig) in den Sektoren der Fahrradwirtschaft in Deutschland 2019-2023. Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Daten des Statistischen Bundesamts (Destatis), der Bundesagentur für Arbeit (BA) und der Markus-Datenbank

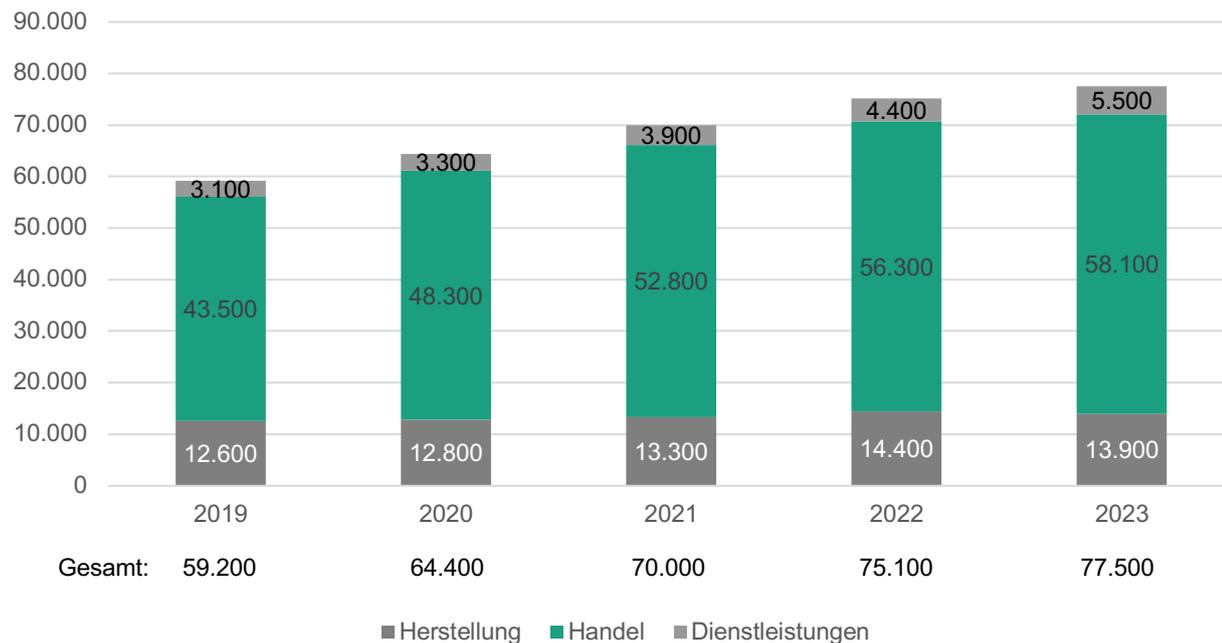
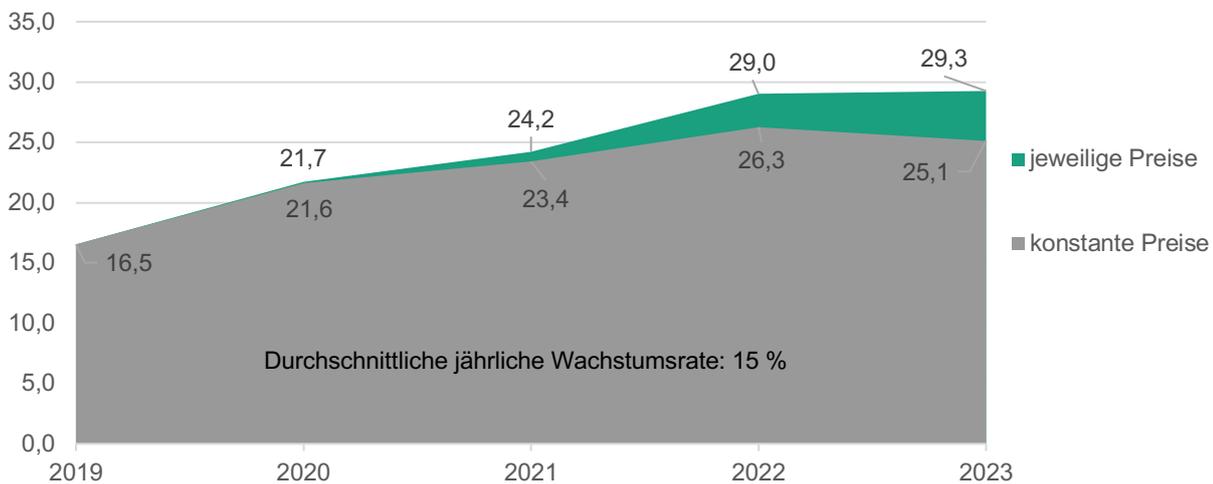


Abbildung 2 auf nachfolgender Seite 5 stellt die Umsatzentwicklung seit 2019 dar. Die Umsätze waren im Zeitraum 2019 bis 2022 dynamisch gestiegen, vor allem im Jahr 2022 konnten sie nominal ein kräftiges Wachstum verbuchen. Im Vergleich der Jahre 2022 und 2023 fand ebenfalls Umsatzwachstum statt (ohne Berücksichtigung der allgemeinen Preissteigerung). Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate lag zwischen 2019 und 2023 bei 15 %. Die Umsätze der Branche lagen 2023 bei 29,3 Milliarden Euro. Inflationsbereinigt fielen sie 2023 im Vergleich zu 2022 (-4 %).

Bei den Umsätzen machen sich die abgeschwächte Nachfrage im Jahr 2023 und die verspäteten Lieferungen aus 2022 bemerkbar. Vor allem die Komponenten- und Zubehörhersteller hatten Umsatzrückgänge zu verbuchen (-36 %), denn aufgrund der vollen Lager der Hersteller und Händler wurden we-

niger Aufträge vergeben. Andererseits wuchs das Dienstradleasing weiterhin kräftig (+23 %), außerdem der Handel mit gebrauchten Rädern sowie das Sharing (+20 %). Die Umsätze im stationären Fahrradfachhandel stagnierten weitestgehend (+1 %).

Abbildung 2: Umsätze [Mrd. €] in der deutschen Fahrradbranche (Herstellung, Handel, Dienstleistungen) 2019-2023.
Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Daten des Statistischen Bundesamts (Destatis)



Neben der Beschäftigung in der Fahrradbranche entsteht Beschäftigung als Impuls der Fahrradbranche über bezogene Lieferungen und Leistungen. Durch diese indirekten Effekte konnten im Jahr 2023 weitere 74.300 Arbeitsplätze gesichert werden. Damit entsteht durch einen Arbeitsplatz in der Fahrradbranche knapp ein weiterer Arbeitsplatz über die Zulieferungen.

Darüber hinaus entsteht ein Impuls durch Konsumausgaben. Über die Konsumausgaben der Beschäftigten der Fahrradbranche und die Konsumausgaben der Beschäftigten der indirekten Ebene entstehen weitere 54.800 Arbeitsplätze als induzierte Effekte. In der Summe ergeben sich 207.000 Beschäftigte im Jahr 2023 (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Direkte, indirekte und induzierte Beschäftigungseffekte der Fahrradbranche in Deutschland 2023.
Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Conoscope (2024).



Schließlich entstehen durch die Nutzung des Fahrrads/E-Bikes/Lastenrads weitere wirtschaftliche Effekte. Dieser Wirtschaftsfaktor Radfahren beschreibt Effekte in anderen Branchen, nämlich insbesondere im Tourismus, im Baugewerbe und in der Logistik. So wurden durch die Umsätze von Fahrradtourist*innen in Deutschland im Jahr 2023 Arbeitsplätze in der Größenordnung von 284.000 Beschäftigungsäquivalenten gesichert.

1 Hintergrund der Studie

Der T3 Transportation Think Tank hat die vorliegende Branchenstudie zur Fahrradwirtschaft im Auftrag des Unternehmensverbands Zukunft Fahrrad e.V. durchgeführt, um die Beschäftigung und Unternehmensumsätzen der relevanten Sektoren der deutschen Fahrradwirtschaft zu ermitteln, sowie im weiteren Sinne auch den Wirtschaftsfaktor Fahrrad in Deutschland zu beurteilen.

Die Studie kombiniert öffentlich zugängliche Informationen und Interviews mit Branchenvertretungen, um die Beschäftigung und Umsätze in einzelnen Wertschöpfungsbereichen bzw. Sektoren möglichst exakt zu bewerten. Diese Sektoren sind Herstellung, Handel und Dienstleistungen.

Darüber hinaus wird der Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus bestimmt, da dieser ein bedeutsamer Bestandteil des Inlandstourismus darstellt und sich ebenso wie Dienstleistungen positiv auf die Herstellung und den Handel auswirkt. Er hat in den letzten Jahren über den Ausbau von Fahrradrouten und im Gastgewerbe im Kontext von klimafreundlichem Fremdenverkehr erhebliche Aufmerksamkeit erfahren. Perspektivisch lässt sich der Wirtschaftsfaktor Fahrrad für weitere Bereiche bestimmen, etwa in der Bauwirtschaft und der Logistik.

Für die direkt in Herstellung, Handel und bei Dienstleistungen beschäftigten Personen bietet diese Studie außerdem eine Übersicht zu den dadurch indirekten Beschäftigten, d.h. Personen, die in Unternehmen arbeiten, welche von Aufträgen der so definierten Firmen der Fahrradbranche profitieren (Vorleistungen). Hinzu kommt die induzierte Beschäftigung, die durch Konsum der so Beschäftigten entsteht.

Der Betrachtungszeitraum dieser Studie liegt auf den fünf zurückliegenden Jahren 2019 bis 2023, denn sie bieten Zeitreihen für die Entwicklung der Fahrradwirtschaft in unruhigen wirtschaftlichen Zeiten (vor allem COVID-19-Pandemie, Lieferengpässe im Jahr 2021 und Rezession im Jahr 2023).

2 Methodische Vorgehensweise

Die vorliegende Studie beschreibt und analysiert die wirtschaftliche Leistung aller mit Fahrradmobilität eng verknüpften Märkte in Deutschland anhand von zwei Indikatoren, nämlich Beschäftigung und Umsätze. Zunächst erfolgen eine Definition von Fahrradwirtschaft und Abgrenzung zu anderen Märkten (Kapitel 2.1). Anschließend wird eine geeignete Berechnungsmethodik umgesetzt (Kapitel 2.2). Abschließend wird eine Qualitätsabschätzung zu den verwendeten Daten abgegeben (Kapitel 2.3).

2.1 Abgrenzung von Fahrradwirtschaft und Wirtschaftsfaktor Fahrrad

Die ökonomische Bedeutung der *Fahrradwirtschaft* wird anhand der drei Sektoren Herstellung, Handel und Dienstleistungen erfasst. Sie sind dafür zuständig, Fahrräder und E-Bikes in Umlauf zu bringen. Diese drei Sektoren werden als Fahrradbranche in Deutschland definiert.

Die so definierte Fahrradbranche löst weitere volkswirtschaftliche Effekte aus, nämlich durch Aufträge (indirekte Beschäftigung) und durch die Konsumausgaben seiner Beschäftigten (induzierte Beschäftigung). Hersteller, Handel und Dienstleistungen vergeben Aufträge beispielsweise in der Werbewirtschaft, dem Speditionswesen, der IT und dem Ladenbau. In der Herstellung werden außerdem insbesondere Präzisionsteile, Maschinen und Werkzeuge benötigt.

Darüber umfasst der *Wirtschaftsfaktor Fahrrad* die volkswirtschaftlichen Effekte, die als Folge der Nutzung des Fahrrads entstehen. Neben dem Fahrradtourismus (der in der vorliegenden Studie thematisiert wird) ist der Wirtschaftsfaktor Fahrrad in folgenden Wirtschaftsbereichen von Relevanz (vgl. Abbildung 3):

- Urbane Logistik, Auslieferung auf der letzten Meile
- Fahrradinfrastruktur inklusive Stadtmobilar und stationärer Technologie
- Fahrradversicherungen
- Weitere Bereiche

Die Definition von Fahrradwirtschaft und Wirtschaftsfaktor Fahrrad ist eine Weiterentwicklung der Arbeit von Rudolph et al. (2020), die im Auftrag von Verbund Service und Fahrrad (VSF), Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und Zukunft Fahrrad eine erste grundlegende Branchenstudie für die Fahrradwirtschaft und den Wirtschaftsfaktor Fahrrad in Deutschland darstellt. Die Abgrenzung war auf Basis einer europaweiten Studie von Blondiau & van Zeebroeck (2014) im Auftrag der European Cyclists' Federation (ECF) entworfen und dann gemeinsam mit den beauftragenden Verbänden diskutiert und entwickelt worden.

Volkswirtschaftliche Effekte

Diese Studie weist indirekte und induzierte Beschäftigung der Fahrradbranche aus. Jeder Arbeitsplatz in der Fahrradbranche ist über Aufträge der Unternehmen und Konsumausgaben der Beschäftigten mit weiteren Arbeitsplätzen verknüpft. Dieser Multiplikator wurde im Rahmen einer Studie der Conoscope GmbH (2024) ermittelt, die zunächst Stichprobendaten von Unternehmen aus dem Jahr 2021 erhoben und Geschäftsberichte der vergangenen 2-4 Jahre ausgewertet hatte und aussagekräftige Mittelwerte gebildet hatte. Anschließend führte die Studie eine Input-Output-Analyse zur Ermittlung

des Multiplikators durch.¹ Als direkter Effekt wurden im Rahmen jener Studie im Wesentlichen die Fahrradhändler berücksichtigt. Die hier aufgeführte (direkte) Beschäftigung von Herstellern und Dienstadleasing-Unternehmen gelten in jener Studie als indirekte Effekte.

Die Daten der Studie von Conoscope (2024) führen unter Berücksichtigung der hier verwendeten Definition der Fahrradbranche zu einem Multiplikator für die indirekte Beschäftigung (Vorleistungen) von 0,96 und für die induzierte Beschäftigung (Konsumausgaben) von 0,71; insgesamt weitere 1,67 Beschäftigte pro direkt in der Fahrradbranche beschäftigter Person.

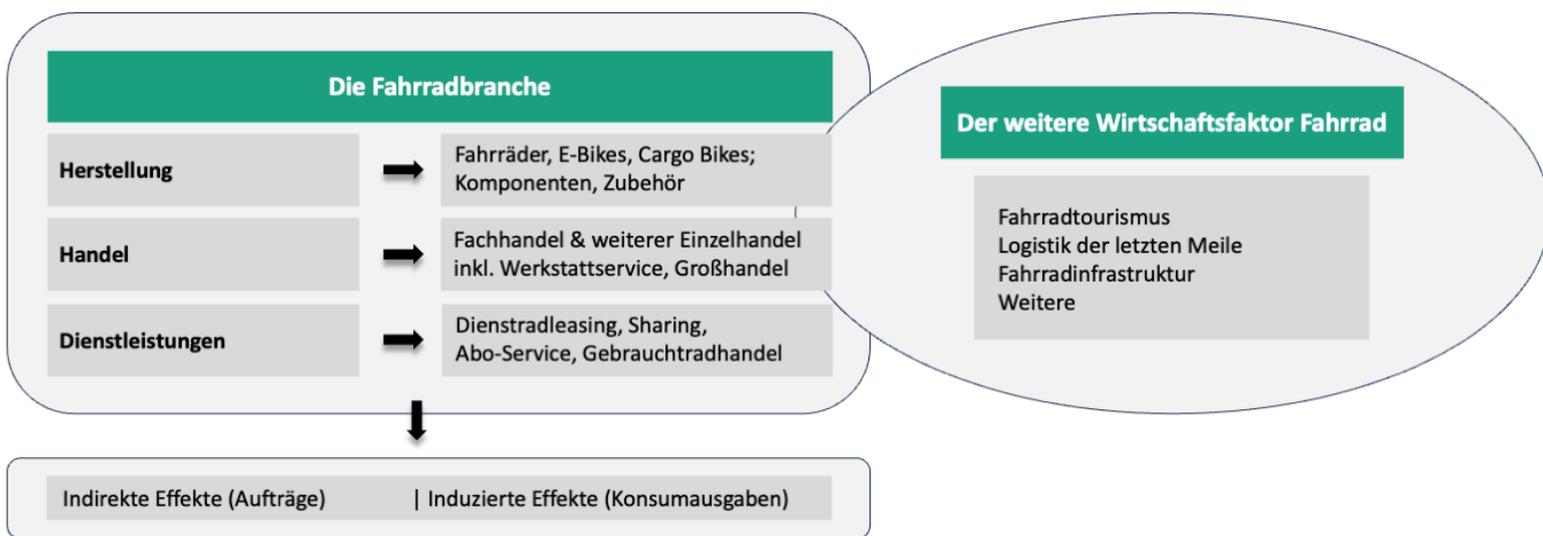


Abbildung 4: Abgrenzung der Fahrradbranche und des weiteren Wirtschaftsfaktors Fahrrad.
Quelle: Eigene Weiterentwicklung basierend auf Rudolph et al. (2020)

2.2 Berechnung für die Fahrradbranche

Beschäftigung und Unternehmensumsätze werden über zwei Verfahren ermittelt und gegenseitig verifiziert:

1. Annäherung über Wirtschaftszweige („Top Down“)
2. Recherche im Internet und in Unternehmensdatenbanken, sowie Gespräche mit Vertretungen der Branche („Bottom Up“)

Zu den Wirtschaftszweigen (Top Down):

Das Statistische Bundesamt (Destatis) und die Bundesagentur für Arbeit (BA) führen voneinander unabhängige Statistiken zu Erwerbstätigen nach Wirtschaftszweigen. Die Wirtschaftszweige erhalten in beiden Erhebungen die gleiche Systematik: Jeder Wirtschaftszweig wird definiert und über eine fünfstellige Nummer katalogisiert (WZ 2008, vgl. Destatis 2008). Die Unternehmen werden entsprechend ihres Hauptgeschäftsfelds in den jeweiligen Wirtschaftszweig eingeordnet.

¹ Die Studie im Auftrag des Bündnisses Nachhaltige Mobilität (BüNaMo) ermittelte die volkswirtschaftlichen Effekte der Mobilitätsbranchen Fahrrad, öffentlicher Verkehr und CarSharing. Die Ergebnisse für die Fahrradbranche sind dem T3 zur Verfügung gestellt worden.

Destatis erhebt Erwerbstätige und Umsätze im verarbeitenden Gewerbe im Rahmen eines Monatsberichts (EVAS-Nummer 42111 in der Genesis-Datenbank) und zusätzlich Produktionswerte im Rahmen einer vierteljährlichen Erhebung (42131). Diese Erhebungen sind als Vollerhebung konzipiert.² Darüber hinaus erhebt Destatis Erwerbstätige und Umsätze im Einzelhandel (45212).

Die BA erhebt die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in allen Wirtschaftszweigen über seinen Betriebsnummernservice. Dort müssen sich die Betriebe anmelden. Die Anzahl der Mitarbeitenden wird über die Krankenkassen erfasst. Es handelt sich deshalb auch um eine Vollerhebung.³

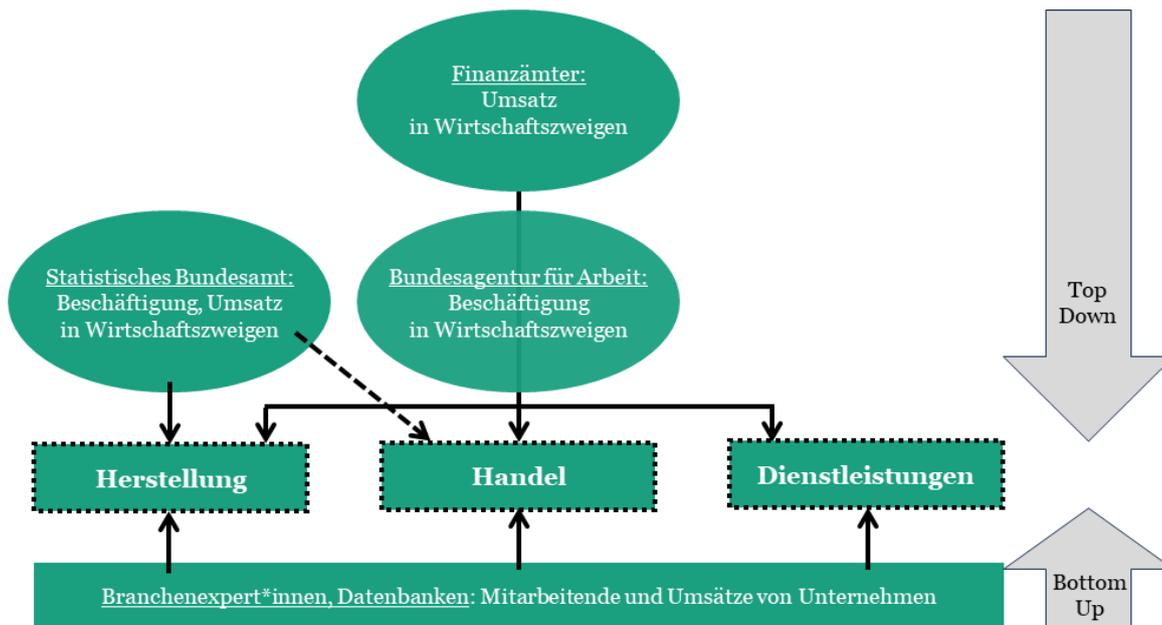


Abbildung 5: Ermittlung der Daten und Informationen zur Fahrradbranche. Quelle: eigene Darstellung

Neben den oben genannten Erhebungen zu Unternehmensumsätzen im verarbeitenden Gewerbe und Einzelhandel melden die Finanzämter Umsätze, und zwar für alle Wirtschaftszweige in der genannten Katalogisierung „WZ 2008“. Auch diese Erhebung erfolgt unabhängig von den anderen genannten. Sie wird unter der EVAS-Nummer 73311 auf der Genesis-Datenbank zur Verfügung gestellt.

Zu den Expertengesprächen und Datenbanken (Bottom Up):

In den Gesprächen ging es um die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Sektoren der Branche und von deren Unterkategorien (Segmenten). Allen Branchenvertretungen wurde Anonymität zugesichert, und dass die von Ihnen genannten Zahlen bzw. Einschätzungen nicht offengelegt werden. Es wurden insgesamt 15 strukturierte Interviews geführt.

Darüber hinaus wurde die Unternehmensdatenbank *Markus-Datenbank* von *Creditreform/Moody's Analytics* verwendet, welche die Beschäftigung, den Umsatz und das Produkt- bzw. Dienstleistungs-

² In der vierteljährlichen Produktionserhebung (GP19) werden alle im Inland gelegenen produzierenden Betriebe erfasst, die einem Unternehmen mit im Allgemeinen 20 oder mehr tätigen Personen und wirtschaftlichem Schwerpunkt im verarbeitenden Gewerbe angehören. Bei der monatlichen Produktionserhebung sind hingegen ausschließlich Betriebe mit 50 oder mehr tätigen Personen auskunftspflichtig. Die Qualität der Daten wird als sehr hoch eingeschätzt, vgl. S. 8 des [Qualitätsberichts](#).

³ Das Verfahren findet [online](#) statt. Die BA schätzt die Genauigkeit der wirtschaftsfachlichen Gliederung nur bis auf die Ebene der Wirtschaftsgruppen (3-Steller-Ebene) als qualitativ hoch ein, vgl. S. 28 des [Qualitätsberichts](#).

portfolio von allen Unternehmen in Deutschland einschätzt.⁴ Hier wurde einerseits nach Wirtschaftszweigen gesucht, andererseits nach Einzelunternehmen. Die Suche nach Einzelunternehmen entstand durch Internetrecherche und Besuch von Messen sowie weiteren Veranstaltungen der Fahrradwirtschaft, in der Unternehmensvertretungen anwesend sind. Der T3 hat auf diese Weise eine eigene Unternehmensdatenbank erstellt, die kontinuierlich fortgeschrieben wird.⁵ Abbildung 4 illustriert die Informationsbeschaffung.

Zu den Umsätzen:

Die (steuerbaren) Umsätze werden von den Finanzämtern mit einem Jahr Verzögerung auf der Genesis-Datenbank des Statistischen Bundesamts veröffentlicht, für 2023 demnach erst im Jahr 2025. Destatis selbst erhebt Umsätze im Verarbeitenden Gewerbe und im Einzelhandel, welche zeitnah zur Verfügung gestellt werden. Sie können für diese Studie genutzt werden. In anderen WZ-Kategorien für den Handel, vor allem im Großhandel, werden in dieser Studie Prognosen auf Basis der Entwicklung im Einzelhandel vorgenommen.

Die Umsätze der Finanzämter (EVAS-Nummer 73311) in den WZ-Kategorien sind im Übrigen nicht identisch mit denen des Statistischen Bundesamts (EVAS-Nummern 42111 und 45212), obwohl gleiche WZ-Kategorien verwendet werden. Dies liegt daran, dass Destatis nur Betriebe ab 50 Mitarbeitern erhebt, während die Finanzämter alle umsatzsteuerpflichtigen Unternehmen ausweisen. Außerdem kann es zu unterschiedlichen Einschätzungen der WZ-Kategorien kommen. In den für Herstellung von und Handel mit Fahrrädern einschlägigen Kategorien sind die Abweichungen plausibel erklärbar.

Diese Studie revidiert die Umsätze für 2022 der Vorgängerstudie auf Basis der Meldungen der Finanzämter für 2022. D.h., eigene Prognosen aus den Vorgängerjahren werden um die Zahlen der Finanzämter ersetzt.

1) Herstellung

Die Herstellung von Fahrrädern und E-Bikes, Komponenten und Zubehör wird in den Wirtschaftszweigen nach WZ 2008 wie folgt repräsentiert:

- Wirtschaftszweig 30.91.0: Herstellung von Motorrädern und (weiteren) motorisierten Kleinfahrzeugen, u.a. E-Bikes (Pedelecs).
- 30.92.0: Herstellung von Fahrrädern ohne Motor und von Fahrradkomponenten, sowie Rollstühle und Kinderwagen.
- Die Herstellung von bestimmten Komponenten und Zubehör findet sich in weiteren Wirtschaftszweigen des verarbeitenden Gewerbes. Dies sind Sporttaschen, Bereifung, Schlösser, Tachos, Elektromotoren, Lampen, Ventile, Antriebselemente, Klingeln und Helme. Hier ist die Datenlage weniger valide als in 30.91.0 und 30.92.0 (siehe unten).

Zur Binnendifferenzierung und Abgrenzung der Fahrradwirtschaft innerhalb der beiden Wirtschaftszweige 30.91.0 und 30.92.0 der WZ 2008 (Abgrenzung zu Beschäftigten, die Motorräder, Kinderwagen und Rollstühle produzieren und deshalb auch in diesem WZ gezählt werden) wurde der Produktions-

⁴ Creditreform/Moody's Analytics konsultieren das Handelsregister. Über welche Annahmen/Informationswege auf Beschäftigung und Umsätze geschlossen wird, bleibt unklar. Der Zugang zur [Markus-Datenbank](#) ist kostenpflichtig.

⁵ Teile der T3-Datenbank zu Unternehmen der Fahrradbranche in Deutschland werden auf unserer [Website](#) in Form von Landkarten zur Verfügung gestellt.

wert von Produkten des Güterverzeichnis herangezogen. Jedes Produkt wird dort einem bestimmten Wirtschaftszweig zugeordnet. Für die beiden genannten WZ gilt die folgende Vorgehensweise: Es wurden in der Anteilsberechnung von Beschäftigung und Umsatz die Anteile des Produktionswerts im Güterverzeichnis verwendet, d.h. jeweils diejenigen Güterwertanteile am gesamten Güterwert abgezogen, die nicht der Fahrradwirtschaft zuzurechnen sind (also keine Fahrräder, E-Bikes oder Fahrradkomponenten sind, sondern Motorräder, Rollstühle oder Kinderwagen).

Tabelle 1 stellt die Informationen des Güterverzeichnisses in der Kategorie 3092 des Jahres 2022 zur Veranschaulichung dar. Spalte C enthält die Produktionswerte, auf deren Basis die Beschäftigungsanteile der Fahrradherstellung als Näherung errechnet wurden (Zeilen 7, 10, 11 und 12).

Tabelle 1: Güterverzeichnis des Statistischen Bundesamts GP19, Informationen zur Gütergruppe GP19-3092* im Jahr 2022. Quelle: Destatis/Genesis Datenbank

	A	B	C
1	Produktion im Verarbeitenden Gewerbe: Deutschland, Jahre, Güterverzeichnis (9-Steller)		
2	Vierteljährliche Produktionserhebung i.Verarb.Gew.		
3	Deutschland		
4		Jahr	Wert der zum Absatz bestimmten Produktion
5		GP2019 (9-Steller (Arten))	
			EUR
6	2022		
7	GP19-309210000	Zweiräder und andere Fahrräder, ohne Motor	1.010.821.000
8	GP19-309220300	Rollstühle, Fahrzeuge für Kranke, ohne Motor	86.938.000
9	GP19-309220900	Rollstühle, Fahrzeuge für Kranke mit Motor	67.869.000
10	GP19-309230100	Rahmen, Gabeln, Vorderradgabeln, für Fahrräder	19.446.000
11	GP19-309230601	Teile für Fahrradrahmen, -gabeln, Bremsen u.Ä.	109.730.000
12	GP19-309230609	And. Teile und Zubehör für Zweiräder, ohne Motor	149.916.000
13	GP19-309230700	Teile und Zubehör für Rollstühle	184.006.000
14	GP19-309240300	Kinderwagen	22.472.000
15	GP19-309240500	Teile für Kinderwagen	4.346.000

In der Komponentenherstellung mussten für solche Unternehmen Annahmen gesetzt werden, deren Hauptaktivitäten nicht unter 30.91.0 und 30.92.0 fallen. Diese Zulieferer fallen unter verschiedene Wirtschaftszweige. Rückschlüsse zu Beschäftigung/Umsätzen und Anteilen der Fahrradkomponentenherstellung lassen sich auf Basis der Produktionserhebung von Destatis (GP19, 9-Steller-Ebene) nicht ausreichend vornehmen. Die Produktlisten und Produktionswerte von Destatis/GP19 dienen daher nur als Anhaltspunkt. Weitere Anhaltspunkte waren die Expertengespräche, sowie die oben genannte T3-Unternehmensdatenbank, welche Beschäftigung und Umsätze auf Basis von Angaben der *Markus-Datenbank* beinhaltet.

2) Handel

Die Wirtschaftszweigklassifikation repräsentiert den Einzelhandel mit Fahrrädern, Fahrradteilen und -zubehör über die Nummer 47.64.1. Hier sind stationäre Einzelhändler mit Schwerpunkt Fahrradhandel zusammengefasst, welche aber auch Internethandel betreiben können, diesen aber nicht als Hauptvertriebsweg ansehen.

Neben dem stationären Fahrradeinzelhandel als Fachhandel bestehen weitere relevante Vertriebswege, nämlich über Discounter/Baumärkte sowie den Internethandel. Nach Marktdaten des ZIV lag deren Anteil im Jahr 2023 bei einem Prozent (Discounter/Baumärkte) bzw. 22 % (Internetversender),

bezogen auf die verkauften Fahrräder/E-Bikes.⁶ Einer Erhebung des Instituts für Handelsforschung (ifh Köln) zufolge lag der Anteil dieses sonstigen Einzelhandels (also nicht Fachhandel) am Umsatz von Fahrrädern bei 15 % im Jahr 2021.⁷ Die vorliegende Studie rechnet mit einem Anteil von 20 % des Einzelhandelsbereichs, der nicht ausdrücklich Fahrradfachhandel ist, am Gesamtumsatz in Deutschland (und entsprechend 80 % für den Fachhandel). Es wird davon ausgegangen, dass für alle dieser Firmen der Verkauf von Fahrrädern/E-Bikes ein wichtiger Geschäftszweig darstellt. Weitere Umsätze mit Fahrrädern und vor allem Zubehör werden auch von Händlern mit gemischtem Sortiment erwirtschaftet, in dieser Studie aber nicht betrachtet.

Als Beschäftigungsquote (Beschäftigte pro Umsatz) wird diejenige des Internetversandhandels in Deutschland angenommen. Damit wird ein geringerer Personaleinsatz unterstellt, als ihn der Fahrradfachhandel mit seiner Beratungskompetenz bietet.

Außerdem wird eine weitere Beschäftigungswirkung durch die Wartung und Reparatur von Rädern unterstellt. Es sind unabhängige Werkstätten, die nicht im Fachhandel integriert sind (WZ 95.29.0).

Schließlich existiert ein Wirtschaftszweig für Großhandel von Fahrrädern und Komponenten/Zubehör, nämlich 46.49.2. Dort ist zusätzlich der Großhandel von Sport- und Campingartikeln zusammengefasst. Um den Anteil des Fahrradgroßhandels in diesem WZ zu bestimmen, wurden Beschäftigung und Umsatz vom Fahrrad Einzelhandel (47.64.1) und vom Einzelhandel mit Sport- und Campingartikeln (47.64.2) in ein Verhältnis gesetzt. Schließlich wurde ein Anteil von Handelsvermittlung hinzugerechnet, indem das Verhältnis von Handelsvermittlung zu Großhandel in Deutschland für die Fahrradwirtschaft veranschlagt wurde. Großhandel und Handelsvermittlung bilden somit eine Kategorie „Großhandel“.

3) Dienstleistungen

Für die neuen, fahrradnahen Dienstleistungen Bike Sharing, Abo-Service, Gebrauchtradhandel b2c und Dienstradleasing ist die Kategorisierung nach WZ 2008 konzeptionell unscharf.

Deshalb wurden für Bike Sharing, Abo-Service und Gebrauchtradhandel Gespräche mit Branchenvertretungen geführt, um auf die Größe der Branche zu schließen. Während der Gespräche wurden vor allem Mitbewerber, Marktführer und eigene Umsätze und Beschäftigung thematisiert. Zusätzlich und analog zur Vorgehensweise bei der Herstellung wurde die *Markus-Datenbank* als Informationsgrundlage verwendet.

Für den Bereich Dienstradleasing wurden die Zahlen einer Markterhebung von Deloitte (2024) übernommen. Deloitte hat für den Zeitraum 2019 bis 2024 Dienstradleasing-Anbieter u.a. zu Umsätzen und Beschäftigung befragt. Die Marktabdeckung jener Erhebung lag laut Deloitte bei etwa 65 %.

Weitere Hinweise zur verwendeten Datengrundlage

- Die BA führt ihre Statistik über sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die Zahl selbstständiger Unternehmer*innen wird in keiner Statistik geführt und stattdessen über die Zahl der Unternehmen approximiert: Für jedes umsatzsteuerpflichtige Unternehmen wird ein*e selbstständige*r Unternehmer*in angenommen. Die Unternehmensanzahl, also Per-

⁶ [Präsentation ZIV \(ziv-zweirad.de\)](https://www.ziv-zweirad.de)

⁷ [Stationärer Fahrradhandel wächst auf 85 Prozent Marktanteil - sazbike.de](https://www.sazbike.de)

sonen und Körperschaften mit Umsatzsteuerpflicht, ist über die Kennzahl 73311 nach den für diese Studie relevanten Wirtschaftszweigen in der Genesis-Datenbank katalogisiert.

- Arbeitnehmerüberlassung (Zeitarbeit) bleibt unberücksichtigt. Vor allem in der Herstellung ist denkbar, dass die Unternehmen davon Gebrauch machen.
- Geringfügig Beschäftigte (Minijobs) wurden im Gegensatz zu Vorgängerstudien erstmals berücksichtigt. Dadurch sind teilweise Doppelzählungen enthalten, nämlich wenn ein*e Arbeitnehmer*in mehrere Arbeitsstellen hat. Minijobs sind daher extra ausgewiesen.
- Bei den Umsätzen handelt es sich um sog. steuerbare Umsätze nach §1 UStG. Dies sind Lieferungen und sonstige Leistungen, die ein Unternehmer im Inland gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens ausführt. Steuerbare Umsätze sind in netto ausgewiesen.

2.3 Einschätzung der Datenqualität

Diese Studie verwendet öffentlich zugängliche Vollerhebungen und kombiniert sie mit eigenen Recherchen. Da die öffentlichen Statistiken von Destatis, der BA und den Finanzämtern unabhängig voneinander stattfinden, aber in der gleichen Systematik kategorisiert wird, sind Plausibilitätskontrollen möglich.

In der Herstellung ist die Summe der Wirtschaftszweige 30.91 und 30.92 der beiden verfügbaren Quellen Destatis und BA über den Durchschnitt der Monate (Destatis) bzw. Quartale (BA) wie folgt.

Tabelle 2: Übersicht der Beschäftigung in den Wirtschaftszweigen 30.91 und 30.92 in Deutschland.
Quelle: Daten des Statistischen Bundesamts (Destatis) und der Bundesagentur für Arbeit (BA)

Summe der WZ				
	2019	2020	2021	2022
30.91: Herstellung von Krafträdern				
30.92: Herstellung von Fahrrädern, Rollstühlen, Kinderwagen				
Statistisches Bundesamt (Destatis)	keine Angabe	9.900	10.551	11.510
Bundesagentur für Arbeit (BA)	10.655	10.649	10.921	11.712

Zu beachten ist hier, dass Destatis nur Betriebe mit mindestens 50 Mitarbeitenden zählt, während die BA alle Betriebe erfasst. Insofern ist eine leicht höhere Zahl im Falle der BA plausibel. Die Angaben von Destatis verstehen sich zwar inklusive Inhaber*innen und Familienmitgliedern, deren Umfang sollte aber bei Betrieben ab 50 Beschäftigten sehr gering sein. Die Arbeitsagentur erfasst nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigung. Größenordnung und Entwicklungstendenzen sind ohnehin sehr ähnlich, sodass nur mit geringfügigen Abweichungen zwischen beiden Datenquellen zu rechnen ist.

Neben den Fahrrad- bzw. E-Bike-Herstellern sind noch die weiteren Hersteller zu beachten, die in beiden Wirtschaftszweigen gemeldet werden, nämlich Motorrad-, Rollstuhl-, und Kinderwagenproduzenten. Dieser Markt ist allerdings sehr klein: Nur ein einziger Betrieb meldet beispielsweise Motorradherstellung in Deutschland. Über eine gezielte Internetrecherche lassen sich hier deshalb sehr konkrete Annahmen vornehmen.

Größere Unsicherheiten bestehen vor allem für Zulieferer, die nicht unter 30.92 fallen. Deshalb wurde über die *Markus-Datenbank* und Internetrecherche der Gesamtmarkt in Deutschland sehr genau erfasst. Bedeutsame Beschäftigung befindet sich in Deutschland in der Entwicklung und Produktion von Elektromotoren für das E-Bike, aber auch etwa von Reifen, Lampen und Schlössern.

Wir gehen insgesamt von einer Abweichung von unter 10 %, wahrscheinlich eher 5 %, der in dieser Studie verwendeten Größen im Vergleich zum gesamten Sektor Herstellung aus. Dies kann allerdings den Vergleich der Wachstumsraten zwischen einzelnen Jahren beeinflussen.⁸

Im Handel ist die Datenlage geprägt vom Wirtschaftszweig 47.64.1, der exklusiv (also zu 100 %) den Fahrradfachhandel fokussiert. Die Datenlage ist exzellent, zumal auch hier zwei voneinander unabhängige Vollerhebungen von der Bundesagentur für Arbeit und dem Statistischen Bundesamt existieren. Beide Quellen melden einen Beschäftigungszuwachs um etwa 30 % im Zeitraum 2019 bis 2022.

Eine Abweichung der beiden anderen Bereiche des Handels (sonstiger Einzelhandel und Großhandel) um 20 % gegenüber den getätigten Annahmen käme einer Falscheinschätzung um 6 % im gesamten Handel gleich. Allerdings ist ein solches Ausmaß der Falscheinschätzung kaum vorstellbar, zumal bei einer Normalverteilung falscher Annahmen (und keiner systematischen Verzerrung) diese sich in der Tendenz gegenseitig neutralisieren.

Unsicherheiten bestehen dennoch über den Online-Handel. Die interviewten Branchenvertreter*innen schätzen seinen Anteil zumindest beim Zubehör als deutlich über 20 % des gesamten Umsatzes mit Zubehör ein (z.B. 50 %). Insofern ist unsere Annahme von 20 % Anteil des sonstigen Einzelhandels am Gesamtumsatz des Einzelhandels konservativ. Da zukünftig die Entwicklung des Onlinehandels voraussichtlich dynamisch verlaufen wird, sollten zukünftige Studien diesen Bereich auch genauer untersuchen.

Bei den Dienstleistungen sind einerseits aufgrund unscharfer Wirtschaftszweigkategorien grundsätzlich höhere Abweichungen denkbar. Andererseits ist der Markt in allen Bereichen weiterhin überschaubar. Der Deutsche Leasingverband BDL vermeldet jährlich die Gesamtzahl in Deutschland geleaster Fahrräder bzw. E-Bikes (beispielsweise wurden für das Jahr 2022 613.000 geleaste Räder angegeben). Anhand durchschnittlicher Kaufpreise, Umwandlungsraten, erwarteter Gebrauchtkaufpreise und Provisionen lässt sich auf den Gesamtmarkt schließen. Außerdem hat Deloitte (2024) eine umfangreiche Markterhebung vorgenommen, die Zahlen werden in dieser Studie zitiert.

Insofern rechnen wir für die Dienstleistungen mit Abweichungen von deutlich unter 10 % der Annahmen im Vergleich zur Realität, sowohl bei den Umsätzen als auch in der Beschäftigung.

⁸ In der Unterscheidung von Herstellung und Handel ist zu beachten, dass Fahrrad- bzw. E-Bike-Hersteller in Deutschland teils selbst signifikant als Händler aktiv sind und gegebenenfalls dort ihren Umsatz- und Beschäftigungsschwerpunkt haben. Sollte dies der Fall sein, werden diese Unternehmen dann im Handel gezählt.

3 Die Fahrradbranche im Detail

Die Zusammenfassung hat die Ergebnisse der Studie im Überblick dargestellt. Im nun folgenden Kapitel 3 werden Detailergebnisse für die Fahrradbranche in ihren Sektoren Herstellung, Handel und Dienstleistungen aufbereitet.

3.1 Herstellung

Unter Herstellung von Fahrrädern, E-Bikes und Lastenrädern werden Entwicklung, Marketing, Endmontage und Qualitätssicherung verstanden.⁹ Zur Komponentenherstellung zählen unter anderem Rahmen, Gabeln, Reifen, Elektromotoren und Lampen. Zum Zubehör gehören vor allem Schlösser, Helme und Fahrradricksäcke. Die Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe hat zwischen 2019 und 2022 von 12.600 auf 14.400 Personen und damit um 14 % zugenommen (vgl. Tabelle 3). Von 2022 auf 2023 ist ein leichter Rückgang (-3 %) festzustellen. Das Wachstum des gesamten Betrachtungszeitraums 2019 bis 2023 lag bei 10 %.

Tabelle 3: Beschäftigung (sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte, Selbstständige) in der Herstellung in Deutschland 2019-2023. Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Daten von Destatis und BA

	2019	2020	2021	2022	2023
Fahrräder, E-Bikes, Lastenräder	6.500	6.500	6.500	7.500	7.300
Komponenten und Zubehör	6.100	6.300	6.800	6.900	6.600
Gesamt	12.600	12.800	13.300	14.400	13.900

Tabelle 3 verdeutlicht, dass die Hersteller von Fahrrädern, E-Bikes und Lastenrädern in den Jahren 2020 und 2021 nur geringe Beschäftigungszuwächse hatten. Ein Wachstum im Betrachtungszeitraum fand vor allem im Jahr 2022 statt. Offensichtlich wurde dem starken Anstieg der Nachfrage nach Fahrrädern im COVID-19-Jahr 2020 in großen Teilen mit dem Verkauf aus und der Reduktion von Lagerbeständen begegnet. Im Zuge der anhaltend hohen Nachfrage hat das Beschäftigungswachstum dann im Vergleich zu den Unternehmensumsätzen im Jahr 2022 nachgeholt (vgl. auch Abbildung 6).

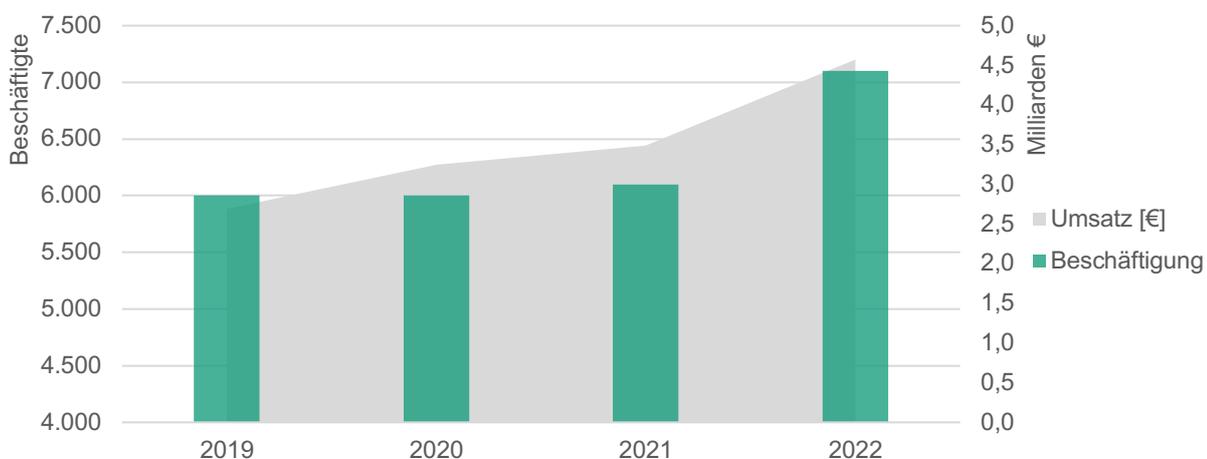


Abbildung 6: Unternehmensumsätze und Beschäftigung der Fahrradhersteller in Deutschland 2019-2022 (hier ohne geringfügig Beschäftigte). Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Daten von Destatis und BA

⁹ Bestimmte als Hersteller bekannte deutsche Marken haben ihr Hauptgeschäftsfeld im Handel und sind entsprechend der hier angewandten methodischen Systematik dort subsummiert. Es handelt sich dabei um mindestens 2.000 Arbeitsplätze.

Da das Jahr 2023 von moderater Nachfrage nach Fahrrädern und Zubehör geprägt war, entwickelten sich sowohl die Beschäftigung als auch die Umsätze der Unternehmen in diesem Bereich nicht wie erhofft. Im Zuge der Lieferkettenunterbrechungen bei hoher Nachfrage im Jahr 2021 hatten viele Unternehmen umfangreiche Bestellungen vorgenommen, die nur mit Verzögerung die Betriebe erreichten. Durch die hohen Lagerbestände sank in der Konsequenz im Jahr 2023 die Nachfrage vor allem nach Komponenten und Zubehör.

Die kumulierten Unternehmensumsätze sind im Detail auch in Abbildung 7 dargestellt. Zwischen 2019 und 2022 ist ein starkes Wachstum festzustellen, zwischen 2022 und 2023 sinken die Umsätze. Zwischen 2019 und 2023 betrug die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Umsätze 10 % (ausgedrückt in den jeweiligen Preisen, d.h. nicht inflationsbereinigt).

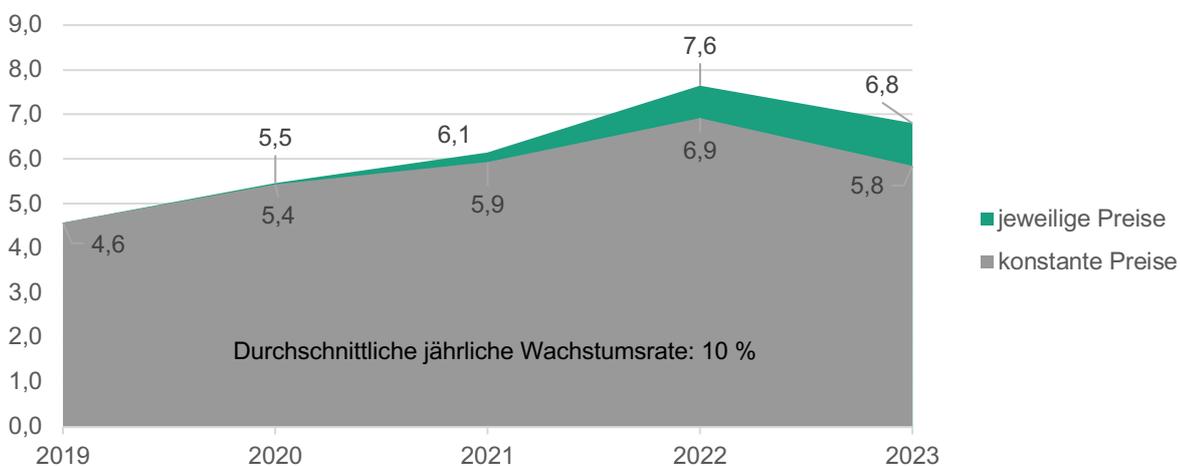


Abbildung 7: Umsatzentwicklung in der Herstellung von Fahrrädern, Komponenten und Zubehör in Deutschland 2019-2023 [Mrd. €]. Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Daten von Destatis und BA

3.2 Handel

Der Fahrradhandel setzt sich zusammen aus Einzel- und Großhandel. Die Einzelhändler übernehmen in der Regel auch den Werkstattservice. Großhändler sind häufig Unternehmen, die bestimmte Marken nach Deutschland importieren.

Der Handel hat an der Beschäftigung der deutschen Fahrradbranche mit 75 % den deutlich größten Anteil. Im Jahr 2023 arbeiteten dort 58.100 Personen. Der Anteil der geringfügig Beschäftigten (Minijobber) ist verhältnismäßig hoch, er macht 19 % (10.900 Beschäftigte) aus. Der Fahrradhandel insgesamt hat seit 2019 jedes Jahr Personal eingestellt, das Wachstum liegt zwischen 2019 und 2023 bei 14.600 Stellen bzw. 34 % (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Beschäftigung (sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte, Selbstständige) im Handel 2019-2023. Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Daten von Destatis und BA

	2019	2020	2021	2022	2023
Facheinzelhandel	30.800	33.800	37.600	39.500	40.900
Weiterer Einzelhandel und Reparatur	5.300	6.500	6.300	7.400	7.400
Großhandel	7.400	8.000	8.900	9.400	9.800
Gesamt	43.500	48.300	52.800	56.300	58.100

Der Beschäftigungsanstieg im Handel mit Fahrrädern, E-Bikes und Lastenrädern, sowie Komponenten und Zubehör ist damit deutlicher Ausdruck des stetig wachsenden Geschäfts. Mit dem anhaltenden Wachstum einher geht aber auch die Suche nach geeigneten Fachkräften. Beispielhaft dafür steht der Beruf des Zweiradmechatikers bzw. der Zweiradmechatikerin. Dieser zählt deutschlandweit nach Analysen der Bundesagentur für Arbeit zu den sogenannten Engpassberufen.¹⁰

Immerhin steigt die Anzahl der Auszubildenden in der Zweiradmechatronik, Fachrichtung Fahrradtechnik stetig, auch wenn die Menge angesichts des Bedarfs derzeit nicht ausreicht. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts hat die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge in dieser Fachrichtung 2022 einen neuen Höchststand von 885 erreicht. 2008 hatten noch 294 angehende Zweiradmechaniker*innen einen solchen Ausbildungsvertrag abgeschlossen.¹¹

Abbildung 8 stellt nun die Entwicklung der Unternehmensumsätze des Fahrradhandels in Deutschland dar. Das Umsatzplus beläuft sich im Betrachtungszeitraum 2019 bis 2023 auf 8 Mrd. € (+70 %) und lag 2023 bei 19 Mrd. €. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Preissteigerung waren die Umsätze im Jahr 2023 gegenüber 2022 leicht rückläufig (-3 %). Hier macht sich die Kaufzurückhaltung im Zuge der Rezession bemerkbar, in der sich Deutschland 2023 befand.

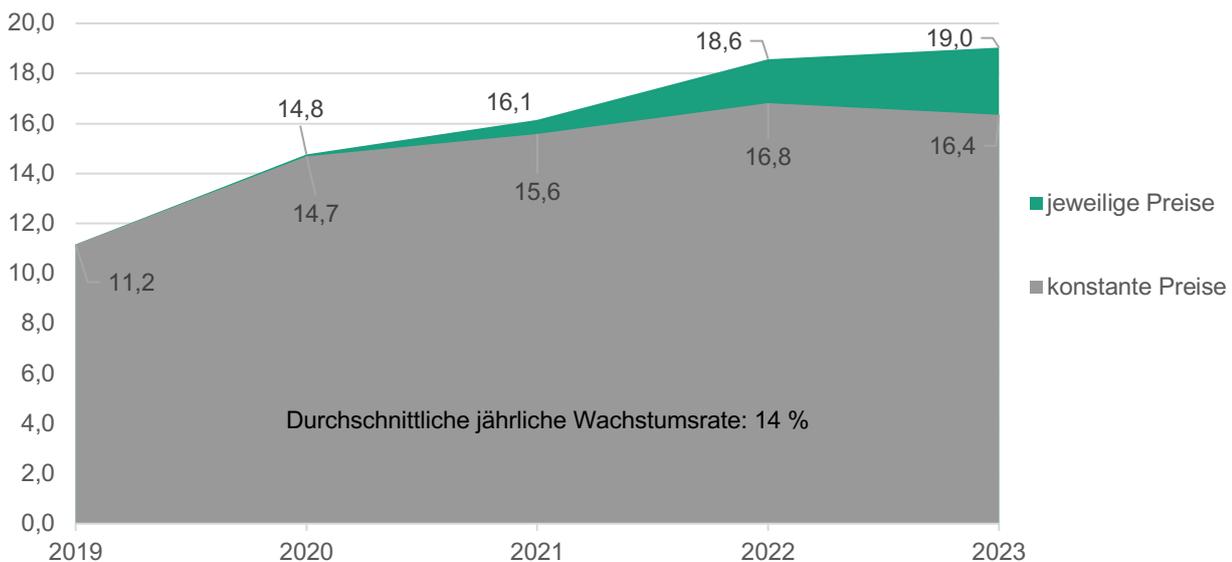


Abbildung 8: Umsatzentwicklung im Handel mit Fahrrädern, Komponenten und Zubehör in Deutschland 2019-2023 [Mrd. €]. Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Daten von Destatis und BA

Der stationäre Einzelhandel hat sich im Betrachtungszeitraum, anders etwa als der Handel mit Bekleidung, kaum zentralisiert. Im Jahr 2022 gab es nach Angaben von Destatis 5.191 umsatzsteuerpflichtige Facheinzelhändler. Offensichtlich ist der Fachhandel für die Nahversorgung ein wichtiger Faktor und bleibt dadurch in der Fläche präsent.

¹⁰ Mehr Informationen zum Thema finden sich [hier](#).

¹¹ Dazu eine [Pressemitteilung von Destatis](#).

3.3 Dienstleistungen

Die Dienstleistungen in der Fahrradwirtschaft haben sich in den letzten Jahren weiter diversifiziert und innovativ weiterentwickelt. Die 2010er Jahre standen im Zeichen digitalisierter Sharing-Angebote und des Dienstradleasings. Da das Dienstradleasing kontinuierlich Zuspruch findet, wächst inzwischen auch der Gebrauchtrahandel mit Leasingrückläufern.

Tabelle 5 stellt die Beschäftigungsentwicklung der beiden Segmente Sharing, Abo-Service, Gebrauchtrahandel sowie Dienstradleasing im Zeitraum 2019 bis 2023 zusammen.

Tabelle 5: Beschäftigung (sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte, Selbstständige) der Dienstleistungen 2019-2023. Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Gesprächen mit Branchenvertretungen und der Markus-Datenbank; Dienstradleasing: Deloitte 2024

	2019	2020	2021	2022	2023
Sharing/Abo-Service/Gebrauchtrahandel	2.600	2.400	2.700	3.000	3.600
Dienstradleasing	500	900	1.200	1.400	1.900
Gesamt	3.100	3.300	3.900	4.400	5.500

Das Dienstradleasing verzeichnet dynamisches Wachstum. Deloitte (2024) gehen von 230.000 im Jahr 2019 neu geleaste Rädern aus, im Jahr 2023 waren es dann bereits 790.000 Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum um 37 %. Die Gesamtflotte lag demnach im Dezember 2023 bei 1,9 Mio. geleaste Fahrzeugen.

Die Durchschnittspreise von Diensträdern (Unverbindliche Preisempfehlung) lagen 2023 bei 2.530 € und betragen damit das 5,4-fache der mittleren Preise aller Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder im Handel. Der Durchschnittspreis (Unverbindliche Preisempfehlung) für ein E-Bike lag bei 3.750 €, das 1,3-fache des Handelspreises, der 2023 bei 2.950 € lag (Deloitte 2024). Ein Teil des Wachstums im Fachhandel ist damit eng mit der Möglichkeit zum Dienstradleasing verknüpft, denn besonders in den höheren Preissegmenten entscheiden sich Kund*innen für ein Leasing-Modell.

Abbildung 9 stellt die Unternehmensumsätze der Dienstleistungen in der Fahrradbranche in Deutschland 2019 bis 2023 dar.

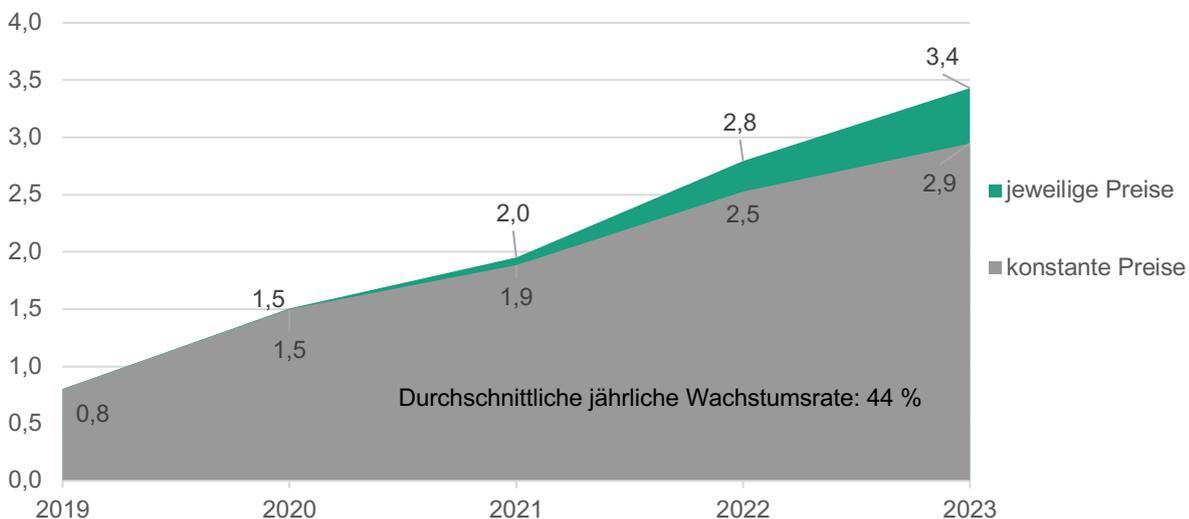


Abbildung 9: Umsatzentwicklung der Dienstleistungen in der Fahrradbranche in Deutschland 2019-2023 [Mrd. €]. Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Daten von Destatis und BA, sowie Deloitte 2024

4 Weitere volkswirtschaftliche Effekte und der Wirtschaftsfaktor Fahrrad

Die Geschäftstätigkeit der Unternehmen der Fahrradbranche wirkt als Impuls auf die deutsche Volkswirtschaft über die national getätigten Einkäufe der Unternehmen (indirekte Effekte durch Vorleistungen) und den ausgezahlten Löhnen und Gehältern (induzierte Effekte durch Konsumausgaben). Diese Effekte werden in Kapitel 4.1 diskutiert.

Außerdem ist gemäß den definitorischen Erwägungen aus Kapitel 2.1 die Fahrradbranche abzugrenzen vom weiteren Wirtschaftsfaktor Fahrrad, siehe Abbildung 4 auf Seite 8. Dieser soll wirtschaftliche Effekte beschreiben, die durch die *Nutzung* von Fahrrädern, E-Bikes und Lastenrädern entstehen. Kapitel 4.2 fasst deshalb beispielhaft die Größenordnung der Beschäftigungseffekte des Fahrradtourismus zusammen. Andere Bereiche des weiteren Wirtschaftsfaktors Fahrrad werden hier nicht thematisiert, etwa die Fahrradlogistik oder die Beschäftigungseffekte, die durch den Bau, die Ausweisung und die Qualitätssicherung von Fahrradinfrastruktur entstehen.

4.1 Volkswirtschaftliche Effekte der Fahrradbranche

Die Wertschöpfungsverflechtung der hier definierten Fahrradbranche ist über die Herstellung inklusive Herstellung von Komponenten und Zubehör, den Handel inklusive Werkstattleistungen, sowie die Dienstleistungen zur Bereitstellung des Fahrrads bereits umfangreich abgebildet.

Die Vorleistungsnachfrage entsteht aber dennoch zum Teil auch bei solchen Unternehmen, die sich mit der Fahrradbranche identifizieren, etwa Prüfinstitute, Fachmedien oder Hersteller von Präzisionsteilen. Weitere Vorleistungslieferanten finden sich in allen Wirtschaftszweigen.

Abbildung 10 stellt die indirekten und induzierten Beschäftigungseffekte der Fahrradbranche dar. Die induzierten Effekte entstehen insbesondere durch Konsumausgaben der Vorleistungslieferanten wegen eines verhältnismäßig niedrigen Gehaltsniveaus der Branche. In der Summe der Arbeitsplätze in der Fahrradbranche und ihrer indirekten und induzierten Effekte ergeben sich 207.000 Beschäftigte in Deutschland für das Jahr 2023.

Abbildung 10: Direkte, indirekte und induzierte Beschäftigungseffekte der Fahrradbranche in Deutschland 2023.

Quelle: Eigene Berechnung T3 basierend auf Conoscope (2024).



4.2 Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus

Die vorliegende Studie übernimmt zur Berechnung von Umsatz und Beschäftigung die Methodik eines Forschungsberichts für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, nämlich Dunkelberg et al. (2009). Es werden damit Beschäftigungsäquivalente ermittelt, die mit Daten der jährlichen ADFC-Radreiseanalysen berechnet werden (siehe dazu Rudolph et al. 2020).

Der ADFC lässt jährlich eine Radreiseanalyse durchführen. Fahrradtourist*innen werden darin als Personen definiert, die in den letzten drei Jahren mindestens eine Reise unternommen haben, welche mindestens drei Übernachtungen umfasste und bei der das Fahrradfahren eines der Hauptmotive war (vgl. ADFC 2020). Die aktuelle Radreiseanalyse (ADFC 2024) bietet zusätzliche Informationen, sie ergänzt nämlich die Umfrage um Touren mit dem Fahrrad im Urlaub unabhängig von dieser Definition. Solche Touren werden aber hier zur Berechnung der Beschäftigungseffekte nicht verwendet.

Die Zahlen spiegeln den deutlichen Einfluss der COVID-19-Pandemie wider. Durch das Übernachtungsverbot während der beiden Lockdowns im Jahr 2020 sank die Zahl der Reisenden mit Übernachtung im Vergleich zum Vorjahr deutlich, während die Anzahl der Tagesausflüge signifikant anstieg. Auch die Quote der Tagesausflüge ab Wohnort stieg deutlich, nämlich von 54 % im Jahr 2019 auf 65 % im Jahr 2020. Anfahrten im öffentlichen Verkehr und mit dem Auto wurden tendenziell gemieden, offensichtlich wegen erhöhter Ansteckungsgefahr.

Im Jahr 2021 stellte sich wie zu erwarten eine leichte Normalisierung ein, dennoch ist der Einfluss der Pandemie auf das Reiseverhalten im Vergleich zu 2019 anhand der Zahlen deutlich ablesbar. Die Tagesausflüge mit dem Fahrrad bleiben auf hohem Niveau, die Quote der Tagesausflüge ab Wohnort lag mit 59 % auf ebenfalls höherem Niveau als 2019. Die Zahl der Radreisen stieg wieder an (vgl. ADFC 2022). Im Jahr 2022 wuchs der Fahrradtourismus dann weiter. 2023 unternahmen weniger Menschen eine Radreise mit drei und mehr Übernachtungen als im Jahr 2022, nämlich 3,6 Mio. Personen im Vergleich zu 4,6 Mio. Radreisenden. Dafür stieg die Reisedauer von durchschnittlich 7,4 auf 7,6 Übernachtungen leicht an (ADFC 2024). Tabelle 6 zeigt Umsätze und daraus rechnerisch resultierende Beschäftigungseffekte auf.

Tabelle 6: Beschäftigungsäquivalente und Umsätze im Fahrradtourismus in Deutschland 2019-2023.
Quelle: Eigene Berechnung basierend auf Daten des ADFC

	2019	2020	2021	2022	2023
Beschäftigungsäquivalente	201.000	198.000	221.000	263.000	284.000
Umsatz (netto in Mio. €)	11.589	11.185	13.304	16.380	18.029

5 Referenzen

ADFC 2020. ADFC-Radreiseanalyse 2020. Handout. Abrufbar unter:

<https://www.adfc.de/dossier/radreiseanalyse>

ADFC 2021. ADFC-Radreiseanalyse 2021. Handout. Abrufbar unter:

<https://www.adfc.de/dossier/radreiseanalyse>

ADFC 2022. ADFC-Radreiseanalyse für das Radreisejahr 2021. Handout. Abrufbar unter:

<https://www.adfc.de/dossier/radreiseanalyse>

ADFC 2023. ADFC-Radreiseanalyse für das Radreisejahr 2022. Handout. Abrufbar unter:

<https://www.adfc.de/dossier/radreiseanalyse>

ADFC 2024. ADFC-Radreiseanalyse 2024. Radreisejahr 2023 | Ergebnisbericht. Abrufbar unter:

<https://www.adfc.de/dossier/radreiseanalyse>

Blondiau, T. & van Zeebroeck, B. 2014: Cycling Works. Jobs and Job Creation in the Cycling Economy. Brussels: European Cyclists' Federation asbl.

Abrufbar unter: <https://ecf.com/groups/cycling-works-jobs-and-job-creation-cycling-economy>

Conoscope 2024: Die nachhaltige Mobilitätswirtschaft: Ein Wirtschaftsfaktor für Deutschland. Analyse der volkswirtschaftlichen Effekte der Unternehmen der nachhaltigen Mobilitätswirtschaft in Deutschland. Abrufbar unter: <https://nachhaltige-mobilitaetswirtschaft.de/wp-content/uploads/2024/04/2024-Kurzbericht-Studie-Wirtschaftsfaktor-nachhaltige-Mobilitaetswirtschaft.pdf>

Deloitte 2024: Der deutsche Dienstradleasing-Markt.

Destatis (Statistisches Bundesamt) 2008: Klassifikation der Wirtschaftszweige. Mit Erläuterungen.

Wiesbaden: Statistisches Bundesamt. Abrufbar unter: <https://www.klassifikationsserver.de>

Dunkelberg, D.; Hegemann, I.; Püschel, R.; Zeiner, M.; Harrer, B.; Behrens-Egge, M.; Neugärtner, M.; Stadler, J. 2009: Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Forschungsbericht Nr. 583 des BMWi. Niestetal: Silber Druck oHG. Abrufbar unter:

https://www.bayernbike.de/cms/upload/content/tickermeldungen/dokumente/dtv_langversion.pdf

Rudolph, F., Giustolisi, A., Butzin, A., & Amon, E. 2020: Branchenstudie Fahrradwirtschaft in Deutschland: Unternehmen, Erwerbstätige, Umsatz. Wuppertal Institut; Institut Arbeit und Technik der Westfälischen Hochschule.