

MIT RÜCKENWIND – Branchenbericht zur Fahrradwirtschaft in NRW



Green Economy Paper #1

MIT RÜCKENWIND – Branchenbericht zur Fahrradwirtschaft in NRW

Green Economy Paper #1

Eine Veröffentlichung des Kompetenznetzwerks Umweltwirtschaft.NRW

Autoren:

Dr. Deniz Ertin
Oliver Lühr
Katharina Wilkskamp
Robert Norpoth
Ben Gibbels
Jens Fiedler
Ferdinand Lube

Gestaltung

ecosense | media & communication

Korrekturat

Susanne Hofsäss-Kusche

Titelbild

IMAGO / imagebroker

Bitte zitieren Sie den Branchenbericht wie folgt:

„Kompetenznetzwerk Umweltwirtschaft.NRW (2024): Mit Rückenwind – Branchenbericht zur Fahrradwirtschaft in NRW, Green Economy Paper (1), Düsseldorf. [Ertin, D.; Lühr, O.; Wilkskamp, K.; Norpoth, R.; Gibbels, B.; Fiedler, J.; Lube, Ferdinand]“

Inhaltsverzeichnis

Vorwort von Minister Oliver Krischer	3
<hr/>	
1 Die Fahrradwirtschaft und ihre Marktsegmente	4
<hr/>	
2 Die Fahrradwirtschaft in Nordrhein-Westfalen	6
<hr/>	
2.1 Die Kennzahlen der Fahrradwirtschaft im Überblick	6
2.2 Die Kernsegmente der Fahrradwirtschaft in NRW	9
2.2.1 Herstellung	9
2.2.2 Handel	10
2.2.3 Dienstleistungen	11
2.3 Die ergänzenden Segmente der Fahrradwirtschaft	13
2.3.1 Fahrradtourismus	13
2.3.2 Infrastruktur	14
3 Zusammenfassung und Fazit	15
<hr/>	
4 Endnotenverzeichnis	17
<hr/>	
5 Anhang	19
<hr/>	



Foto: Land NRW/ Mark Hermenau

Vorwort von Minister Oliver Krischer

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen verfolgt eine zukunftsweisende Vision für nachhaltige Mobilität und wirtschaftlichen Fortschritt. Die Fahrradbranche spielt dabei eine entscheidende Rolle, denn das Fahrrad ist mehr als nur ein Fortbewegungsmittel: Es verkörpert einen Lebensstil, der auf Umweltbewusstsein, Gesundheit und sozialer Verantwortung basiert.

In den vergangenen Jahren hat die Fahrradwirtschaft eine bemerkenswerte ökonomische Entwicklung erlebt. Diese positive Entwicklung wird nicht allein von E-Bikes und Lastenfahrrädern vorangetrieben, sondern auch von einer beeindruckenden Qualitätssteigerung in sämtlichen Marktsegmenten. Zudem leisten innovative Dienstleistungen und neuartige Vertriebswege einen Beitrag für den Aufschwung. Die zunehmende Bedeutung der Fahrradwirtschaft als Wachstumsmarkt und die absehbar weiterwachsende Nachfrage nach umweltfreundlichen Mobilitätslösungen erhöhen den Bedarf nach einem branchenspezifischen Überblick für Nordrhein-Westfalen.

Aus diesem Grund erhalten Sie auf den folgenden Seiten einen umfassenden Einblick in die Vielfalt und Leistungsfähigkeit der Fahrradwirtschaft in NRW, denn unsere heimische Fahrradwirtschaft bietet nicht nur wirtschaftliche Chancen, sie bietet ebenso ein großes Potenzial für den Umweltschutz. Mehr Radverkehr bedeutet die Reduzierung von Emissionen, Verkehrsentlastung und Förderung eines aktiven Lebensstils. Kurzum: Das Fahrrad ist ein entscheidender Faktor für die Verkehrswende. Deshalb möchte ich allen Unternehmen und Organisationen, die sich tagtäglich für die und innerhalb der Fahrradbranche engagieren, meinen herzlichen Dank aussprechen. Gemeinsam gestalten wir eine klimafreundliche sowie nachhaltige Mobilität und stellen so die Weichen für ein modernes, umweltbewusstes und zukunftsorientiertes Nordrhein-Westfalen.

Ich wünsche Ihnen eine inspirierende Lektüre und hoffe, dass diese Publikation weiteren Rückenwind zur Stärkung der Fahrradwirtschaft in unserem schönen Bundesland entfalten wird.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'O' followed by a long horizontal line that ends in a small hook.

Oliver Krischer,
Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Nordrhein-Westfalen

1 Die Fahrradwirtschaft und ihre Marktsegmente

In Nordrhein-Westfalen (NRW), einem der am dichtesten besiedelten und hochindustrialisiertesten Bundesländer Deutschlands, existieren eklatante Verkehrsprobleme, die sich insbesondere in massiven Staus auf den Autobahnen manifestieren¹. Täglich pendeln viele Menschen in und aus den Ballungsgebieten NRWs, was zu einem hohen Verkehrsaufkommen und entsprechenden Problemen führt. In NRW entfallen 13,9 % der CO₂-Emissionen auf den Verkehr². Durch die hohe Dichte an Städten spielt der ÖPNV in NRW eine wichtige Rolle, aber auch der nichtmotorisierte Verkehr hat aufgrund der kürzeren Wege in den Städten großes Potenzial. Angesichts der weiterhin verfehlten Klimaziele im Verkehr sowie Feinstaubemissionen und Lärmbelastung in den Städten kann das Fahrrad als attraktive und umweltfreundliche Alternative betrachtet werden. Kein anderes Verkehrsmittel vereint Umweltfreundlichkeit, Flexibilität, Schnelligkeit und kostengünstige Mobilität auf Strecken bis zu 20 km so effektiv wie das Fahrrad.

Dass das Fahrrad Einzug in nachhaltige Mobilitätskonzepte von Städten und Kommunen in NRW hält, zeigt sich an mehreren Stellen: Düsseldorf beispielsweise fördert mit dem „RADschlag“-Konzept systematisch den Radverkehr in der Landeshauptstadt³. An vielen Ecken entstehen Fahrradgaragen, Abstellmöglichkeiten und sogar Leihstationen für E-Lastenfahräder. Andere Städte, wie Köln und Bonn, warten mit ähnlichen Konzepten auf. In kaum einer anderen deutschen Stadt werden so viele innerstädtische Wege per Fahrrad zurückgelegt wie

in Münster, wo etwa 38 % aller Wege auf diese Weise erfolgen⁴. Insgesamt hat Münster durch eine Kombination aus Infrastrukturinvestitionen, Verkehrsberuhigung, öffentlichen Kampagnen und politischer Unterstützung eine Umgebung geschaffen, die das Fahrradfahren als attraktive und praktikable Verkehrsoption fördert. Ähnliche Anstrengungen unternimmt auch das Land NRW. So sollen u. a. 250 km Radschnellwege in NRW dem Pendelverkehr mit dem Auto eine stau- und emissionsfreie Alternative entgegensetzen⁵.

Fahrradfahren als geräusch- und emissionsfreie sowie platzsparende Fortbewegungsart ist folglich aus Umweltschutzsicht höchst relevant und vor diesem Hintergrund sind das Fahrrad sowie die Fahrradwirtschaft ein spannendes Themenfeld für die Umweltwirtschaft⁶. Bisher gibt es in Deutschland kaum Forschungsarbeiten und Publikationen zur Fahrradwirtschaft im Allgemeinen. Neben wenigen Untersuchungen, zwei für ganz Deutschland^{7, 8} und eine für das Land Baden-Württemberg⁹, finden sich v. a. Analysen von Verbänden¹⁰ mit Zahlen für das gesamte Bundesgebiet. Der folgende Bericht des Kompetenznetzwerks Umweltwirtschaft.NRW (KNUW) im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) soll diese Lücke füllen und die Fahrradwirtschaft sowie ihre ökonomische Bedeutung in NRW näher betrachten. Das KNUW hat sich zum Ziel gesetzt, die Umweltwirtschaft in ihrer Transformation hin zu einer Green Economy zu unterstützen. Die Mobilitätswende und Innovationen für umweltfreundliche Mobilität sind ein Schwerpunktthema des KNUW. Mit dem folgenden Bericht wollen wir die Bedeutung der



Fahrradladen in Duisburg. Foto: IMAGO / Funke Foto Services, Kerstin Bögeholz

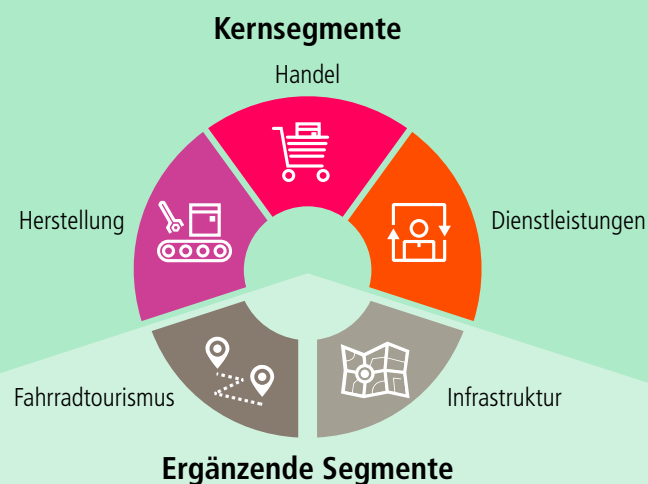
Fahrradwirtschaft als integralen Bestandteil der Umweltwirtschaft mit ökonomischen Kennzahlen untermauern, Trends und mögliche Entwicklungswege aufzeigen.

Zur Fahrradwirtschaft gehören alle Unternehmen, Verbände, Institutionen und Personen, die sich überwiegend mit der Entwicklung, Herstellung, Vermarktung und Instandhaltung von Fahrrädern, Fahrradkomponenten, -bekleidung und -zubehör sowie fahrradbezogenen Dienstleistungen oder fahrradtouristischen Produkten beschäftigen bzw. deren Umsätze in direktem Zusammenhang mit der Radverkehrsinfrastruktur stehen¹¹. Entsprechend dieser Logik lässt sich NRWs Fahrradwirtschaft als Ganzes (Kapitel 2) sowie untergliedert in fünf Kernsegmente betrachten. Die Kernsegmente umfassen Herstellung, Handel und Dienstleistung (Kapitel 2.2). Der Fahrradtourismus und die Infrastruktur lassen sich als ergänzende Segmente in der Fahrradwirtschaft (Kapitel 2.3) verorten (siehe auch Abbildung 1).

Das Kompetenznetzwerk Umweltwirtschaft.NRW (KNUW)

Das Kompetenznetzwerk Umweltwirtschaft.NRW (KNUW) versteht sich als Mitgestalter der grünen Transformation aus Perspektive der Umweltwirtschaft und fördert den Austausch zwischen Unternehmen, Forschung, Verbänden, Hochschulen, Regionalagenturen und der Wirtschaftsförderung auf regionaler und lokaler Ebene. Das KNUW arbeitet im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) mit dem zentralen Ziel, die Umweltwirtschaft in NRW zu stärken und die führende Marktposition auszubauen.

Abbildung 1: Fahrradwirtschaft mit fünf Marktsegmenten



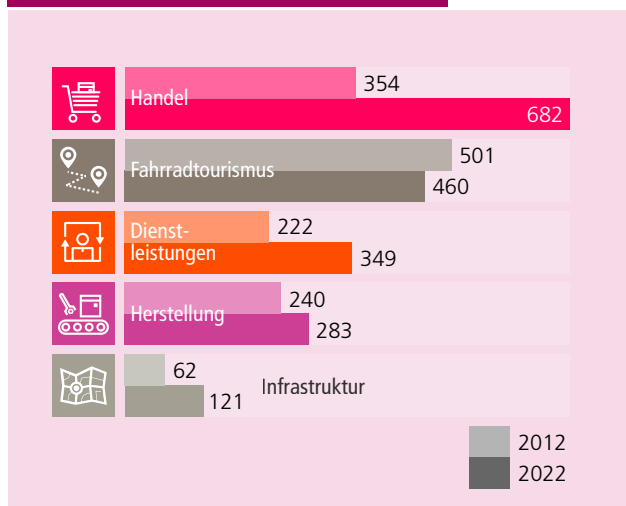
2 Die Fahrradwirtschaft in Nordrhein-Westfalen

2.1 Die Kennzahlen der Fahrradwirtschaft im Überblick

Die Bruttowertschöpfung der nordrhein-westfälischen Fahrradwirtschaft stieg von ca. 1,4 Mrd. Euro im Jahr 2012 auf ca. 1,9 Mrd. Euro im Jahr 2022, was einem Wachstum von 3,2 % p. a. entspricht. Im Vergleich zur gesamtdeutschen Fahrradwirtschaft wird deutlich, dass sich die Fahrradwirtschaft in NRW in gleichem Maße und mit der gleichen Tendenz zum bundesweiten Trend entwickelt (Tabelle 1).

2022 wurden ca. 20 % der deutschlandweiten Wertschöpfung der Fahrradwirtschaft in NRW erwirtschaftet. Nicht nur ökonomisch, sondern auch in Bezug auf die Erwerbstätigkeit präsentiert sich die Fahrradwirtschaft als kleine, aber dynamische Branche: Die Zahl der Erwerbstätigen in diesem Sektor erhöhte sich signifikant von etwa 42.600 im Jahr 2012, bei einem Wachstum von 1,8 % p. a., auf etwa 50.700 im Jahr 2022, was ebenfalls dem kontinuierlichen Wachstum der deutschlandweiten Fahrradwirtschaft entspricht. Insgesamt waren 2022 knapp ein Fünftel der Erwerbstätigen in der Fahrradwirtschaft in NRW tätig. Bei einem Blick auf die Marktsegmente zeigt sich, dass von den Kernsegmenten insbesondere der Handel eine dynamische Entwicklung aufweist und sich die Bruttowertschöpfung im Betrachtungszeitraum fast verdoppelt hat (siehe Abbildung 2). In den letzten zehn

Abbildung 2: Bruttowertschöpfung der Marktsegmente der Fahrradwirtschaft in NRW in Mio. Euro



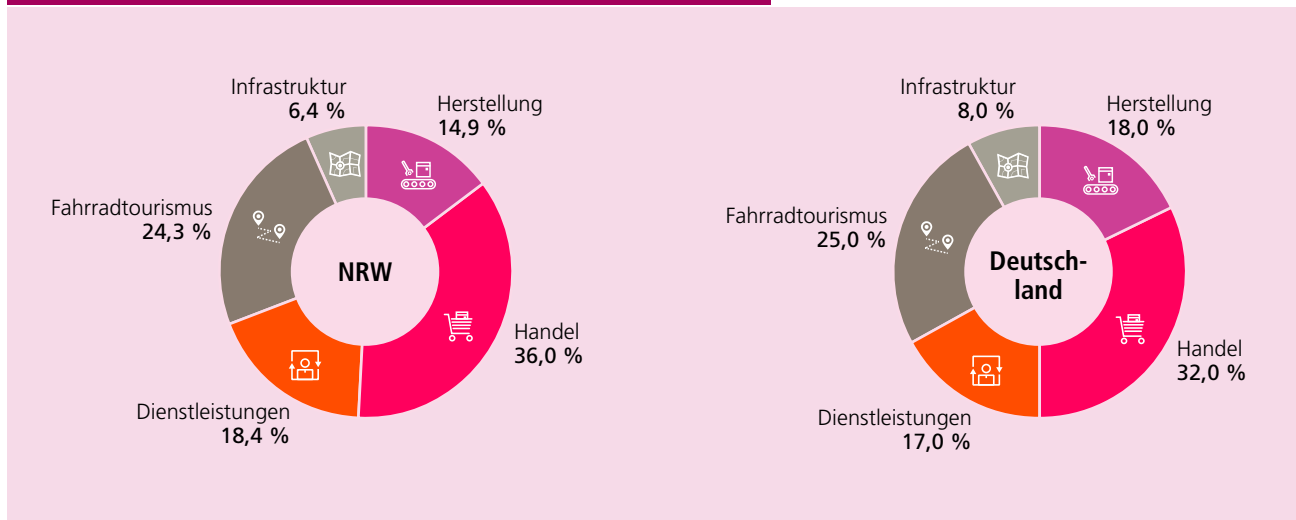
Quelle © Prognos AG, 2024

Tabelle 1: Kennzahlen der Fahrradwirtschaft in Nordrhein-Westfalen und Deutschland

Erwerbstätigkeit	Fahrradwirtschaft NRW			Fahrradwirtschaft Deutschland		
	2012	2022	Wachstum p. a.	2012	2022	Wachstum p. a.
Erwerbstätige	42.600	50.700	+1,8 %	210.000	253.900	+1,9 %
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	19.800	27.300	+3,3 %	107.000	145.000	+3,1 %
Selbstständige	5.700	4.700	-2,0 %	26.200	22.800	-1,4 %
Geringfügig Beschäftigte	17.100	18.700	+0,9 %	76.600	85.600	+1,1 %
Bruttowertschöpfung (Mio. Euro)	1.379	1.895	+3,2 %	7.056	9.790	+3,3 %

Quelle © Prognos AG, 2024

Abbildung 3: Vergleich Bruttowertschöpfung NRW und Deutschland – Anteile der Marktsegmente im Jahr 2022



Quelle © Prognos AG, 2024

Jahren verlief dieses Wachstum linear. Die Corona-Pandemie hat zwar bei vielen eine Veränderung im Mobilitätsverhalten hervorgerufen, die zu mehr Radverkehr führte¹², jedoch sind die bereits zuvor existierenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu mehr nachhaltigen Mobilitätslösungen sowie der anhaltende Trend zu E-Bikes und Lastenrädern die eigentlichen Treiber dieser Entwicklung.

Mit 682 Mio. Euro kann der Handel als das wertschöpfungsstärkste Marktsegment der Fahrradwirtschaft in NRW identifiziert werden. Der Anteil des Handels an der Bruttowertschöpfung der Fahrradwirtschaft in NRW

beträgt etwa 36 % und ist etwas größer als in Gesamt-Deutschland (siehe Abbildung 3). Hier zeigt sich die Stärke NRW. Dort, wo mehr Fahrräder genutzt werden, können auch mehr Fahrräder und das dazugehörige Zubehör verkauft werden.

Auf den Handel folgen der Fahrradtourismus und die Dienstleistungen. Die Marktsegmente Herstellung und Infrastruktur nehmen in der Fahrradwirtschaft in NRW hingegen nur eine untergeordnete Rolle ein, sind aber in den letzten zehn Jahren ebenfalls gewachsen.

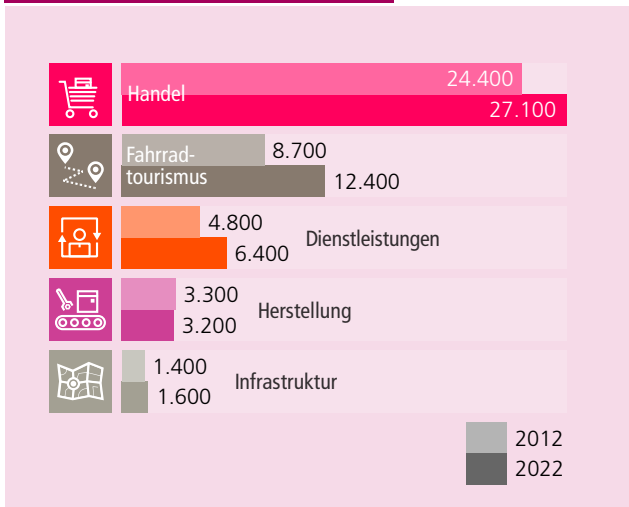


Fahrradmesse in Essen. Foto: IMAGO / Funke Foto Services, Socrates Tassos

Bei der Erwerbstätigkeit zeigt sich ein leicht anderes Bild, hier ist der Fahrradtourismus mit 27.100 Erwerbstätigen mit Abstand das stärkste Marktsegment. Trotz Einbußen während der Corona-Pandemie sind hier noch immer mit Abstand die meisten Erwerbstätigen zu verorten. Das Wachstum fällt mit 1,0 % p. a. aber verhältnismäßig gering aus. Dynamischer zeigt sich hingegen die Entwicklung bei dem Handel (3,6 % p. a.) und den Dienstleistungen (3,0 % p. a.), welche mit 12.400 bzw. 6.400 Erwerbstätigen weitere bedeutende Marktsegmente darstellen. Kleiner fallen die Werte bei den Erwerbstätigenzahlen in dem Infrastruktursegment und der Herstellung aus. Bei Letzterer zeigt sich im Gegensatz zur Bruttowertschöpfung sogar eine leicht negative Entwicklung (siehe Abbildung 4).

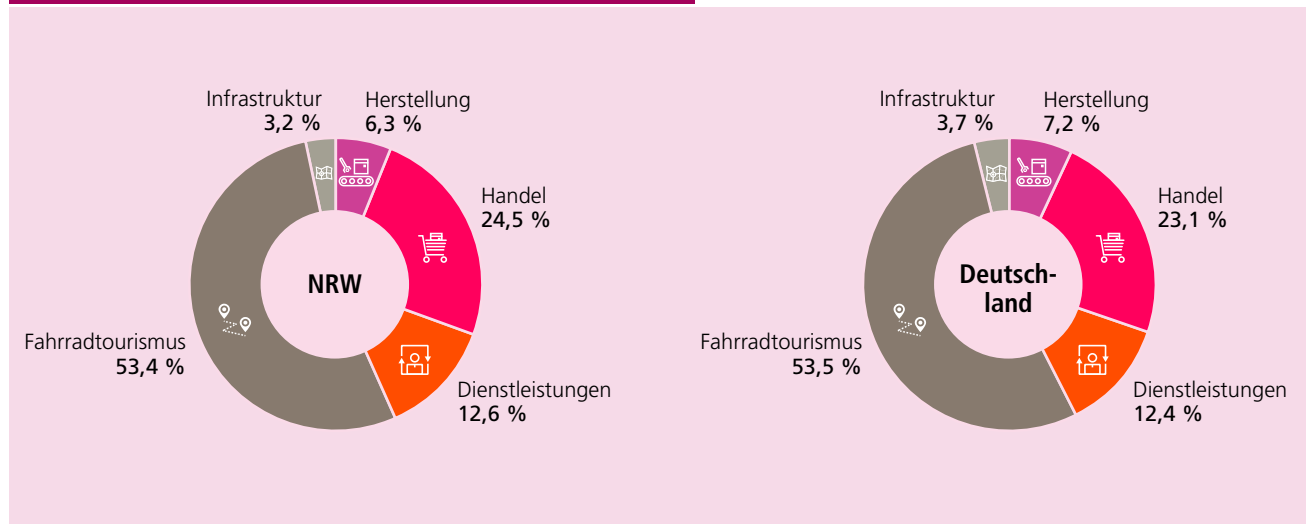
Im Vergleich zu Deutschland ist der Anteil der Erwerbstätigen bei den fünf Marktsegmenten sehr ähnlich. Die Unterschiede liegen hierbei meist bei ein bis zwei Prozentpunkten (siehe Abbildung 5). Während in NRW im Handel mehr Erwerbstätige vorzufinden sind, lassen sich im Verhältnis zu den anderen Marktsegmenten weniger Erwerbstätige in der Herstellung ermitteln. Für weitere Vergleiche zwischen NRW und Deutschland lohnt sich ein Blick in den Anhang, der Tabellen zu den Erwerbstätigen und der Bruttowertschöpfung in allen fünf Segmenten der Jahre 2012 – 2022 enthält (siehe Tabellen 7 – 10).

Abbildung 4: Erwerbstätige in der Fahrradwirtschaft in NRW



Quelle © Prognos AG, 2024

Abbildung 5: Vergleich Erwerbstätige NRW und Deutschland – Anteile der Marktsegmente im Jahr 2022



Quelle © Prognos AG, 2024

2.2 Die Kernsegmente der Fahrradwirtschaft in NRW

2.2.1 Herstellung

Unter diesem Marktsegment wird die Herstellung von Fahrrädern, Fahrradteilen, Fahrradbekleidung und -zubehör zusammengefasst. Die Herstellung des Zubehörs bzw. Fahrradzubehörs beinhaltet z. B. Fahrradflaschen, Fahrradschlösser, aber auch Fahrradanhänger und Sättel. Die Herstellung von Fahrrädern wiederum kann sowohl alle konventionellen Arten wie Rennräder, Mountainbikes, City-Bikes, Trekking-Bikes, Gravel-Bikes als auch die motorisierten Varianten wie E-Bikes und S-Pedelecs beinhalten. Sowohl die unterschiedlichen Fahrräder, Fahrradteile als auch das Fahrradzubehör wie Fahrradschlösser oder Fahrradtrinkflaschen werden für den heimischen Markt sowie den Export produziert. Viele der Fahrradrahmen und -komponenten kommen in der Regel durch Importe aus Asien, Osteuropa oder Portugal nach NRW, und zumeist erfolgt in NRW dann die Endmontage zum Produkt. Einige Teile stammen aber auch aus NRW oder werden in Deutschland produziert. Eine genaue Differenzierung ist allerdings nicht möglich, da die Unternehmen hierzu keine Informationen veröffentlichen.

Die Akteur:innen für das Marktsegment der Herstellung sind dementsprechend vielfältig und zudem über das ganze Land NRW verstreut. Ein bekannter E-Bike-Hersteller, die Firma Radante GmbH, kommt beispielsweise aus Düsseldorf. Die Firma Radon Bikes bzw. H&S Bike-Discount GmbH aus Bonn ist hingegen renommiert für ihre Modelle von Mountainbikes sowie Trekking-Fahrrädern. Die Firma Rose Bikes aus Bocholt stellt hochpreisige und qualitativ hochwertige Fahrräder her. Den Umsatz von 175 Mio. Euro im Jahr 2022¹³ generiert das Unternehmen vor allem mit Rennrädern, Gravelbikes, Mountainbikes, Trekkingrädern, Tourenrädern, Freizeitfahrrädern sowie Elektrofahrrädern, aber teilweise auch mit Fahrradzubehör. Dabei werden die Fahrräder von 490 Mitarbeiter:innen in Deutschland von Hand endmontiert¹⁴. Im Jahr 1907 gegründet, fokussierte man sich anfangs bei Rose Bikes nur auf den Handel von Fahrrädern. Dabei ist Rose Bikes auch ein digitaler Vorreiter und verfügte so bereits kurz vor der Jahrtausendwende über einen Onlineshop. Erst seit 2011 werden eigene Fahrräder hergestellt und unter der eigenen Marke vertrieben¹⁵. Das Thema Nachhaltigkeit hat bei der Firma einen hohen Stellenwert. Das Unternehmen versucht die eigene Mitarbeitermobilität sowie interne Logistikprozesse so umweltverträglich wie möglich zu gestalten¹⁶.

Des Weiteren werden in NRW auch Lastenfahrräder, wie z. B. von der Firma Chike GmbH & Co. KG aus Köln, oder Kinderräder von Puky produziert. Puky, das Traditionsunternehmen für Kinderfahrräder, Laufräder und Dreiräder aus Wülfrath, ist dabei ein wahrer Hidden-Cham-

pion. Mit über 100 Mitarbeiter:innen und einem Umsatz von ca. 48 Mio. Euro im Jahr ist es ein regional relevanter Arbeitgeber und wichtiger Marktakteur zugleich¹⁷.

In NRW sind zudem eine Reihe von Unternehmen angesiedelt, die Fahrradteile produzieren. Diese umfassen das gesamte Spektrum von Fahrradsätteln, Fahrradlenkern, Fahrradlichtern oder auch Fahrradschlössern. Ein bekanntes Beispiel ist die Firma Abus. Die fast hundertjährige Firmengeschichte begann 1924 in Wetter (Ruhr). 1931 stellte Abus sein erstes Fahrradschloss vor und Ende der 1950er Jahre startete die Serienproduktion von Zweiradschlössern. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg arbeiteten bereits 300 Personen bei Abus¹⁸. Heute beschäftigt Abus ca. 4.000 Mitarbeiter:innen an fünf deutschen sowie 25 weiteren Standorten in der Welt¹⁹ und erwirtschaftete im Jahr 2016 einen Umsatz von 310 Mio. Euro²⁰. Die bedeutende Rolle von Abus spiegelt sich auch im hohen Anteil NRW an der deutschlandweiten Herstellung von Fahrradschlössern wider. Demnach finden in NRW mehr als 50 % der Bruttowertschöpfung und Beschäftigung hinsichtlich der Fahrradschlösser in ganz Deutschland statt.



Fahrradfertigung in Waltrop. Foto: IMAGO / Funke Foto Services, Ralf Rottmann

Ein weiteres prominentes Beispiel in der Fahrradkomponentenherstellung ist die Firma Wilhelm Humpert GmbH & Co. KG aus Wickede an der Ruhr, welche sich auf die Herstellung von Lenkern, Griffen, Vorbauten, Sattelstützen, Sätteln, Spiegeln, Pedalen und Ständern

Tabelle 2: Übersicht der Kennzahlen – Marktsegment Herstellung



	2012	2022	Wachstum p. a.	Anteil an der Fahrradwirtschaft
Erwerbstätige	3.300	3.200	-0,3 %	6,3 %
Bruttowertschöpfung (Mio.)	240	283	1,6 %	14,9 %

Quelle © Prognos AG, 2024

spezialisiert hat²¹. Die Firma stellt diese Produkte unter der Marke „ergotec“ her und vertreibt diese selbst oder über den Fahrradhandel. In der Fahrradbranche gilt die Firma als „Hidden-Champion“²². Als Pionier entwickelte Busch und Müller KG, mit Hauptsitz in Meinerzhagen, das erste Tagfahrricht für Fahrräder. Gegründet im Jahr 1925, hat sich die Firma aus dem Sauerland von der anfänglichen Produktion von Katzenaugen nach dem Krieg zu einem renommierten Hersteller von Fahrradbeleuchtung entwickelt. Das Unternehmen, mit Hauptsitz in Meinerzhagen, entwickelt und produziert ausschließlich in Deutschland. Busch und Müller KG ist nicht nur international anerkannt, sondern gilt ebenso als weltweit führendes deutsches Unternehmen im Bereich Fahrradlichttechnik. Neben den vielen Fahrradteilen aus NRW kommt auch ein Fahrradanhängerhersteller aus der Nähe von Köln. Die Firma Croozer GmbH mit Sitz in Hürth bietet unterschiedliche Fahrradanhänger für Kinder, Hunde, aber auch Lasten an²³. Dieses Beispiel zeigt, wie durch Innovation im Fahrradzubehörmarkt neue Produkte „made in NRW“ entstehen können und sich auf dem Markt behaupten.

Das Marktsegment Herstellung gehört mit ca. 3.200 Erwerbstätigen zu den kleineren Marktsegmenten der Fahrradwirtschaft in NRW. Mit einer Entwicklung von -0,3 % p. a. ist hier zudem eine leicht negative Entwicklung gegenüber 2012 zu verzeichnen. Mit dem starken Anstieg der Nachfrage während der Covid-Pandemie ab 2020 geht aber auch hier ein leichter Wiederanstieg einher. Bei der Bruttowertschöpfung verhalten sich die Anteile und Entwicklungen ähnlich, wobei gegenüber 2012 ein Wachstum von 1,6 % p. a. feststellbar ist. Auch hier ist ein Wachstum im Zeitverlauf mit der Pandemie ab 2020 erkennbar (Tabelle 2).

Es ist möglich, dass das Wachstum der Bruttowertschöpfung in der Herstellung trotz sinkender Zahlen der Erwerbstätigen mit dem Trend zu teureren Fahrrädern zusammenhängt²⁴. Geprägt wird dieses Marktsegment in NRW jedoch vor allem durch die Herstellung von Fahrradzubehör und -teilen, aber gleichfalls die Herstellung der Fahrräder selbst hat weiterhin eine hohe Relevanz.

2.2.2 Handel

Eingebettet in die stetig wachsende Nachfrage nach umweltfreundlichen Mobilitätslösungen und mit einem gesteigerten Bewusstsein für Gesundheit und Nachhaltigkeit, hat der Handel mit Fahrrädern in den letzten Jahren eine bemerkenswerte Entwicklung erfahren. Dieser Sektor umfasst eine breite Palette von Produkten, die sowohl traditionelle als auch innovative Fahrradtypen sowie Fahrradkomponenten und Zubehör umfassen. Von klassischen Fahrrädern für den täglichen Pendelverkehr über hochspezialisierte Rennräder bis hin zu elektrifizierten Modellen und trendigen Lastenrädern bietet der Fahrradhandel eine Vielfalt an Produkten, die den unterschiedlichsten Bedürfnissen und Vorlieben gerecht werden. Die dem Handel zugeordneten Unternehmen sind in der Regel spezialisierte Händler:innen.

Der Handel ist hinsichtlich der Erwerbstätigkeit ein höchst bedeutendes Segment in der Fahrradwirtschaft. Neben einer großen Anzahl an Fahrradläden, welche dem Einzelhandel zugerechnet werden, lassen sich in NRW auch einige Großhändler:innen finden. Die Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG (ZEG) ist z. B. Europas größter Zusammenschluss unabhängiger Fahrrad-Fachhändler:innen und wurde bereits im Jahr 1966 gegründet. Im ZEG Tech Center werden Fahrräder und E-Bikes entwickelt. In diesem Entwicklungszentrum sind Firmen wie BULLS, PEGASUS, KETTLER, HERCULES, i:SY, WANDERER und ZEMO entstanden. Hier zeigt sich also eine ähnliche Entwicklung wie bei Rose Bikes von den Händler:innen zu den Hersteller:innen. Dennoch bleibt die ZEG einzig im Handel tätig, auch wenn sie die Herstellung anstößt und bei der Entwicklung mitwirkt. Das Zentrallager von ZEG in Köln hat eine Größe von 60.000 m² und ist damit das größte Lager des Fahrradhandels in ganz Deutschland²⁵. Die Genossenschaft zählt gemeinsam mit allen in Köln ansässigen Unternehmensteilen zu den führenden Unternehmen im Fahrradsektor. Insgesamt ist die ZEG an 826 Standorten in 14 Ländern vertreten.

Die Firma Lucky Bike.de GmbH ist mit insgesamt 35 Filialen ein weiterer Großhändler aus NRW. Neben den Filialen in ganz Deutschland gibt es auch einen eigenen Online-shop. Das Unternehmen wurde 1994 gegründet und zählt heute zu den größten Fahrradhandelsunternehmen

Tabelle 3: Übersicht der Kennzahlen – Marktsegment Handel 

	2012	2022	Wachstum p. a.	Anteil an der Fahrradwirtschaft
Erwerbstätige	8.700	12.400	3,6 %	24,5 %
Bruttowertschöpfung (Mio.)	354	682	6,8 %	36,0 %

Quelle © Prognos AG, 2024

in Deutschland. Die Unternehmenszentrale befindet sich aber seit der Gründung in Bielefeld²⁶. Das 20.000 m² große Zentrallager liegt allerdings in Rossau und damit außerhalb von NRW. Die Firma hat heute mehr als 900 Beschäftigte und ist damit ein bedeutender Arbeitgeber in der Region²⁷. Der Umsatz lag im Jahr 2021 bei 222 Mio. Euro²⁸. Zu den Produkten, die verkauft werden, gehören unter anderem Fahrräder, E-Bikes, Fahrradteile, Zubehör und Bekleidung. Lucky Bike bekennt sich deutlich zum Umweltschutz. Neben Maßnahmen in eigenen Filialen, wie der Nutzung von 100 % Ökostrom oder der Unterstützung des Recyclings von Schwalbe-Fahrradschläuchen und E-Bike-Batterien, unterstützt das Unternehmen auch ein soziales Projekt in Kenia²⁹. Ein weiterer Großhändler aus NRW ist die Firma BICO Zweirad Marketing GmbH aus Verl³⁰.

Neben den klassischen Arten von Fahrradgroßhandel und Fahrradeinzelhandel gibt es auch eine Reihe von Fahrradgeschäften, die keine Massenprodukte verkaufen, sondern sich auf bestimmte Fahrradtypen spezialisiert haben. Ein Beispiel hierfür ist die Firma Wulfhorst GmbH aus Gütersloh, die sich auf den Verkauf von Dreirädern und Transporträdern konzentriert³¹. Eine andere Firma ist XXL-bikes aus Wettringen, welche sich auf den Handel

mit Fahrrädern für große Menschen spezialisiert hat³². Es zeigt sich auch hier, dass innovative Ideen neue Märkte erschließen und den Handel profitieren lassen.

Mit einer Bruttowertschöpfung von 682 Mio. Euro im Jahr 2022 ist der Handel das wertschöpfungsstärkste Marktsegment der Fahrradwirtschaft in NRW. Seit 2012 ist hier ein stetiges Wachstum zu verzeichnen, das sich von 2012 bis 2022 auf 6,8 % p. a. beläuft. Mit ca. 12.400 Erwerbstätigen ist der Handel hinsichtlich der Beschäftigung zudem das zweitstärkste Segment, welches mit einem Wachstum von 3,6 % p. a. stetig an ökonomischer Relevanz gewinnt (Tabelle 3).

Das Marktsegment ist dabei mit deutlichem Abstand vom Fahrradeinzelhandel geprägt, der Groß- und Internethandel nimmt hingegen nur eine kleinere Rolle ein.

2.2.3 Dienstleistungen

Der Dienstleistungssektor der Fahrradwirtschaft zeichnet sich durch eine breite Vielfalt aus. Er reicht von Fahrradkurier:innen über den Fahrradverleih und das Fahrradleasing bis hin zu Essenslieferungen mit dem Fahrrad und Fahrradwerkstätten. Letztere sind Werkstätten ohne Fahrradfachgeschäft, die ausschließlich auf Reparaturen, Instandhaltungen und die Pflege der Fahrräder spezialisiert sind. Neben diesen Formen der Dienstleistungen kommen jüngst Online- bzw. App-Dienstleister:innen für das Fahrrad hinzu.

Dementsprechend sind in Nordrhein-Westfalen verschiedene Dienstleistungsunternehmen im Bereich der Fahrradwirtschaft aktiv. Klassische Fahrradkurierdienste haben viele Standorte oder Firmensitze in den Metropolen von NRW. Beispielsweise ist die seit 1990 bestehende Firma Rotrunner GmbH & Co. KG³³ in Düsseldorf oder BikeSyndikat in Köln zu finden. Auch die meisten großen Fahrradlieferdienste wie Flink oder Lieferando, die ihren Sitz in Berlin haben, verzeichnen im bevölkerungsreichsten Bundesland das höchste Absatzpotenzial. Das Unternehmen Leezen Heroes aus Münster kombiniert sein Angebot für Fahrraddienstleistungen. Dieses umfasst Lastenradtransporte aller Art, Rikschas-Taxis, Rikschas-Erlebnisse sowie den Verleih von Lastenrädern und Rikschas³⁴. Alle Dienstleistungen können via App gebucht werden. Das Rikschas-Taxi sowie der Lastenradtransport



Fahrradreparatur in Essen Frillendorf. Foto: IMAGO / Funke Foto Services, Kathrin Migenda

Tabelle 4: Übersicht der Kennzahlen – Marktsegment Dienstleistungen



	2012	2022	Wachstum p. a.	Anteil an der Fahrradwirtschaft
Erwerbstätige	4.800	6.400	3,0 %	12,6 %
Bruttowertschöpfung (Mio.)	222	349	1,6 %	18,4 %

Quelle © Prognos AG, 2024

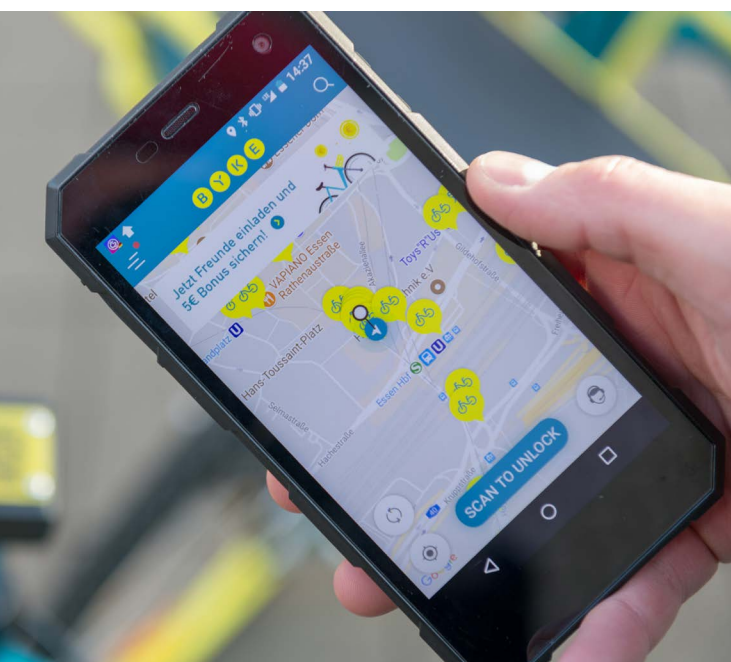
für Apotheken sind klare Innovationen auf dem Dienstleistungsmarkt der Fahrradwirtschaft aus NRW. Das 2018 mit sieben Mitarbeiter:innen (davon sechs geringfügig beschäftigt) gegründete Start-up erwirtschaftete im ersten Jahr einen Umsatz von 15.000 Euro. Nach nur fünf Jahren belief sich der Umsatz 2023 bereits auf ca. 500.000 Euro. Auch die Belegschaft ist in diesen fünf Jahren auf insgesamt 20 Mitarbeiter:innen (davon zwölf sozialversicherungspflichtig) angewachsen. Leezen Heroes wächst dynamisch und weist eine beachtliche Vielseitigkeit in den Produkten auf.

Das Dienstradleasing hat in den letzten Jahren deutliche Wachstumsraten generiert. In NRW gibt es einen Dienstradleasinganbieter, der sich im Gegensatz zu den meisten Unternehmen auf den öffentlichen Sektor spezialisiert hat. Die Ride Mobility GmbH aus Bochum bietet mit RIDE (Rad im Dienst) ein an den öffentlichen Tarifverträgen orientiertes und optimiertes Radleasing an³⁵. Neben dem Dienstradleasing gewinnt auch der Fahrradverleih als wachsender Markt an Bedeutung. Mit der tretty GmbH aus Münster gibt es neben den großen Fahrradverleihsystemen NextBike, DB-Bike und Bolt auch einen kleinen lokalen Bikesharing-Anbieter mit klassischen Fahrrädern,

Lastenrädern und Fahrradrollern in NRW³⁶. Auf den Verleih von E-Lastenrädern hat sich Donk-EE der naturstrom AG aus Düsseldorf spezialisiert³⁷.

Hinsichtlich seines Wachstums ist das Dienstleistungssegment nach dem Handel bezogen auf die Erwerbstätigen das zweitstärkste Marktsegment im Bereich der Fahrradwirtschaft. Insgesamt waren 2022 ca. 6.400 Erwerbstätige in diesem Segment bei einer Bruttowertschöpfung von 349 Mio. Euro tätig, wie Tabelle 4 zeigt. In absoluten Zahlen bewegt sich das Segment im Mittelfeld, während die Segmente Handel und Tourismus hier beide noch größer ausfallen.

Geprägt werden die Dienstleistungen insbesondere von Logistik und Kurierdienstleistungen, bei denen das Fahrrad vor allem in urbanen Gebieten in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat. Weitere zugeordnete Aktivitäten umfassen Verleih- und Sharing-Angebote sowie Reparaturdienstleistungen, welche im Vergleich zu den Kurierdiensten allerdings eher kleiner ausfallen.



App eines modernen Fahrradverleihs. Foto: IMAGO / Funke Foto Services, Daniel Helbig

2.3 Die ergänzenden Segmente der Fahrradwirtschaft

2.3.1 Fahrradtourismus

In einer Welt, die zunehmend von der Suche nach nachhaltigen und bereichernden Reiseerlebnissen geprägt ist, erfreut sich der Fahrradtourismus einer wachsenden Beliebtheit. Diese Form des Tourismus hat sich zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelt und trägt maßgeblich zur lokalen Wirtschaft, zur Förderung des Umweltschutzes und Stärkung des kulturellen Austauschs bei. Das Marktsegment umfasst eine breite Palette von Akteur:innen, die Angebote rund um Ausflüge und Urlaub mit dem Fahrrad bereitstellen. Reisebüros, Reiseveranstalter:innen, Hotels und Restaurants, die sich auf den Radtourismus spezialisiert haben, sind genauso verbreitet wie Verbände und Unternehmen, welche ein Regionalmarketing für das Fahrrad betreiben.

Die zentrale Tourismusagentur des Ruhrgebietes, die Ruhr Tourismus GmbH, welche seit 1998 das Ruhrgebiet vermarktet und den Tourismus in der Region ankurbeln will, kümmert sich beispielsweise speziell um Radreisende³⁸. Fast 50 Personen arbeiten bei der Gesellschaft, davon mindestens vier auf dem Gebiet des Fahrradtourismus³⁹. Der Ruhrtalradweg und die Römer-Lippe-Route werden dabei eigens von zwei Personen betreut⁴⁰. Für die größere Sichtbarkeit des Ruhrgebiets als fahrradfreundliche Gegend hat Ruhr Tourismus mit Sitz in Oberhausen die Marke „radvier.ruhr“ gegründet, unter der die 1.200 km umfassenden Radwege inklusive der Themenrouten verwaltet, Tipps für Fahrradhotels gegeben und sogar Pauschalreisen angeboten werden⁴¹. Fahrradhotels, die oft vom ADFC als Bett + Bike Hotels zertifiziert werden, existieren auch in einer großen Anzahl in NRW. Das Hotel Kaiserhof in Wesel z. B. bietet 55 Zimmer an und Radfahrenden darüber hinaus weitere Annehmlichkeiten, wie eine kostenlose Fahrradgarage, einen Trockenraum, Tourenvorschläge, ein Lunchpaket und einen hotel-eigenen Fahrradverleih. Hier kann auch eine Pauschalreise inklusive Frühstück und Leihfahrrad gebucht werden⁴².

Reiseveranstalter:innen wie das Busunternehmen Adami Reisen haben sich auf Fahrradtouren spezialisiert. Das Familienunternehmen mit Sitz in Bochum bietet neben Schüler-, Shuttle- und Flughafentransferfahrten ver-



Radweg auf dem Rheindeich bei Duisburg. Foto: IMAGO / Jochen Tack

mehrt Dienstleistungen im Fahrradtourismus an. Mithilfe eines Fahrradanhängers werden Radreisende vor allem entlang des Ruhrtalradwegs transportiert, aber auch in Kooperation mit unterschiedlichen Reiseveranstalter:innen Radreisen durchgeführt⁴³. Im Gesamtbild stellt sich der Fahrradtourismus in NRW als Schwergewicht der Fahrradwirtschaft dar.

Mit 27.100 Erwerbstätigen sind mehr als 50 % der Erwerbstätigen der Fahrradwirtschaft in NRW im Tourismussegment zu verorten (Tabelle 5). Die Bruttowertschöpfung nimmt mit ca. 460 Mio. Euro fast ein Viertel der Fahrradwirtschaft in NRW ein. Hier liegt allerdings über den gesamten Betrachtungszeitraum eine negative Dynamik von -0,9 % p. a. in diesem Segment vor. Dies wird vor allem durch die Pandemiejahre 2020 und 2021 ausgelöst, wo sich die Bruttowertschöpfung von 2019 auf 2022 nahezu halbiert hat und sich erst langsam wieder von diesem Einbruch erholt. Bei den Erwerbstätigen fällt dieser Einbruch nicht so stark aus, obwohl das Segment maßgeblich von Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben geprägt ist.

Tabelle 5: Übersicht der Kennzahlen – Marktsegment Fahrradtourismus

	2012	2022	Wachstum p. a.	Anteil an der Fahrradwirtschaft
Erwerbstätige	24.000	27.100	1,0 %	53,5 %
Bruttowertschöpfung (Mio.)	501	460	-0,9 %	24,3 %

Dass trotz der Pandemie der Anteil der Erwerbstätigen und der Bruttowertschöpfung an der Fahrradwirtschaft so hoch ausfällt, zeugt von der Bedeutung und Resilienz des Radtourismus.

2.3.2 Infrastruktur

Das Marktsegment Infrastruktur umfasst den Bau von Radverkehrsinfrastruktur sowie andere vor- und nachgelagerte Bereiche, welche der Infrastruktur und Radnutzung zugeordnet werden können. Dazu zählen beispielsweise der Bau von Radwegen oder Fahrradparkhäusern sowie die Herstellung von Fahrradgaragen und -stellplätzen. Auch der Betrieb dieser Infrastruktur und damit verbundene Angebote werden in diesem Segment verortet.

Tätig in diesem Marktsegment ist beispielsweise das Metallbauunternehmen Cervotec aus Münster, das sich auf Abstellanlagen für Fahrräder spezialisiert hat. Die Firma stellt Fahrradgaragen, -unterstände und Bikeports her und vertreibt diese sowohl an Privatpersonen als auch an Unternehmen in der Privatwirtschaft oder Kund:innen der öffentlichen Hand wie Städte und Genossenschaften. 2006 in Münster gegründet, vertrieb Cervotec seine Produkte anfangs nur lokal, gilt mittlerweile jedoch als ein führender Hersteller von Radabstellanlagen in Deutschland. Insgesamt sieben Mitarbeiter:innen beschäftigt die Firma. In NRW gibt es viele weitere Unternehmen aus diesem Segment wie die WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH in Waldbröl, die Fahrradständer für Kommunen in ihrem Sortiment hat, oder die Firma Paul Wolff aus Mönchengladbach, die Fahrradboxen herstellt und betreibt. Darüber hinaus sind ebenfalls viele Bauunternehmen in diesem Marktsegment tätig, welche sich nicht

ausschließlich oder primär mit der Fahrradinfrastruktur befassen, aber dennoch durch ihre Tätigkeit, z. B. im Verkehrswegebau, einen Teil zum Auf- und Ausbau der Radinfrastruktur beitragen.

Das Marktsegment Infrastruktur ist von den ökonomischen Kennzahlen her das kleinste Segment. Sowohl bei den Erwerbstätigen als auch der Bruttowertschöpfung ist hingegen ein stetiges Wachstum von 1,7 % p. a. bzw. 7,0 % p. a. zu verzeichnen. Die Bruttowertschöpfung hat sich im Betrachtungszeitraum sogar nahezu verdoppelt (Tabelle 6).



Neue Rad- und Fußwegbrücke des Radschnellwegs Ruhr. Foto: IMAGO / Jochen Tack

Tabelle 6: Übersicht der Kennzahlen – Marktsegment Infrastruktur

	2012	2022	Wachstum p. a.	Anteil an der Fahrradwirtschaft
Erwerbstätige	1.400	1.600	1,7 %	3,2 %
Bruttowertschöpfung (Mio.)	62	121	7,0 %	6,4 %

Quelle © Prognos AG, 2024

3 Zusammenfassung und Fazit

Das Fahrrad ist als eigenständiges Verkehrsmittel und Teil vernetzter Wegeketten ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität. Es handelt sich um ein umwelt- und klimafreundliches, flexibles und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel, das zudem einen Beitrag zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung leistet⁴⁴. Mit dem vorliegenden Branchenbericht werden erstmals die Ergebnisse einer systematischen Analyse der Fahrradwirtschaft mit Fokus auf deren Wirtschaftsleistung und Beschäftigungswirkung in NRW veröffentlicht. Ziel der Publikation ist es, detaillierte Einblicke in verschiedene Aspekte der Fahrradwirtschaft in NRW zu geben und ihre Bedeutung für die Wirtschaft und Umwelt zu verdeutlichen. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Fahrradwirtschaft in NRW zwar eine verhältnismäßig kleine Wirtschaftsbranche darstellt, diese sich jedoch in einem dynamisch wachsenden Markt befindet und einen großen Nutzen für den Umweltschutz aufweist.

Die Wirtschaftsleistung und Beschäftigungswirkung der Fahrradwirtschaft in NRW lassen sich anhand der Bruttowertschöpfung und Erwerbstätigen darstellen. Zwischen 2012 und 2022 ist die Bruttowertschöpfung der Fahrradwirtschaft in NRW um 3,2 % p. a. gewachsen. Das ist ein beachtlicher Anstieg von ca. 1,4 Mrd. Euro auf ca. 1,9 Mrd. Euro. Auch die Zahl der Erwerbstätigen stieg deutlich von etwa 42.600 im Jahr 2012 auf 50.700 im Jahr 2022. Auch wenn die Fahrradwirtschaft mit ungefähr 0,5 % nur einen kleinen Anteil aller Beschäftigten in NRW ausmacht, spielt sie dennoch eine wichtige Rolle: Sie bietet eine umweltfreundliche Alternative für den Ausstieg aus dem motorisierten Individualverkehr und die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten.

Die Fahrradwirtschaft in NRW besteht aus fünf Marktsegmenten: Herstellung, Handel, Dienstleistungen, Tourismus und Infrastruktur. Im Marktsegment der Herstellung von Fahrrädern, Fahrradteilen, -bekleidung und -zubehör verfügt die nordrhein-westfälische Fahrradwirtschaft über eine vielfältige Unternehmenslandschaft mit einem besonderen Schwerpunkt auf Zubehör und Teile. Trotz eines zum Teil deutlichen Wachstums in fast allen fünf Marktsegmenten besteht weiterhin ein großes Potenzial, die Fahrradproduktion in NRW zu stärken und dies als Wettbewerbsvorteil zu nutzen. Expert:innen sind der Ansicht, dass der (Wieder-)Aufbau einer Fahrradproduktion in Europa möglich ist, so wie es beispielsweise Portugal in den letzten Jahren erfolgreich als Alternative zur Rahmenproduktion in Asien demonstriert hat⁴⁵. Insbesondere im Hinblick auf den Umweltschutz und die Achtung von Menschenrechten bietet ein Produktionsstandort in

Europa klare Vorteile⁴⁶. Der umweltfreundliche Radverkehr könnte so mit einer nachhaltigen Fahrradherstellung im Sinne einer „Green Economy made in NRW“ verknüpft werden.

Die Marktsegmente Handel und Dienstleistungen werden durch den Trend zur umweltfreundlichen Mobilität weiterhin gute Wachstumsbedingungen vorfinden. Da die Landesregierung den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur fördert, insbesondere durch Radschnellwege, Radvorrangrouten und Radwegenetze⁴⁷, dürfte sich dieser Trend mittelfristig fortsetzen. Vor allem der Dienstleistungssektor kann dabei für den Umweltschutz und die Verkehrswende einen bedeutenden Beitrag leisten. Durch das Lastenrad können beispielsweise im innerstädtischen Wirtschaftsverkehr zwischen 8 % und 23 % des Lieferverkehrs abgewickelt werden⁴⁸. Selbst im ländlichen Raum sind die Potenziale nur geringfügig kleiner⁴⁹. Neben einer Zunahme von Kurierdienstleistungen ist auch ein Zuwachs im Dienstradleasing festzustellen⁵⁰. Die private Nutzung sowie das Leasing von Lastenrädern werden vom Bund und von den meisten Bundesländern jedoch nicht gefördert. Hier besteht sowohl in NRW als auch auf Ebene des Bundes Verbesserungspotenzial⁵¹.

Vielorts spielt der klassische Fahrradverleih neben dem Fahrradleasing weiterhin eine große Rolle. Dieser besteht entweder auf lokaler Ebene oder in Form von größeren, städteübergreifenden Systemen und Bikesharing-Angeboten. Dieser Markt hat in NRW ebenfalls ein enormes Wachstumspotenzial, da eine hohe Nachfrage nach umweltfreundlicher, lärmreduzierter Mobilität auf der

letzten Meile existiert⁵². Öffentliche Fahrradverleihsysteme haben insbesondere in urbanen Gebieten eine rapide Verbreitung erfahren, können aber durch eine geeignete Förderkulisse für die Kommunen – auch im sub-urbanen und ländlichen Raum – eine größere Verbreitung finden.

Der Tourismus erweist sich als ein äußerst bedeutendes Marktsegment für die Fahrradwirtschaft in NRW, der nicht nur eine beträchtliche Wertschöpfung generiert, sondern ebenso eine beachtliche Anzahl an Arbeitsplätzen

schafft⁵³. Mit bekannten Radfernwegen, welche in oder durch NRW verlaufen, bietet sich eine gute Wachstumsgrundlage, die von lokalen Beherbergungen bis zu überregionalen Reiseanbieter:innen eine Vielzahl unternehmerischer Optionen bietet⁵⁴. Durch die vielfältigen Angebote im Fahrradtourismus entfaltet sich ein breites Spektrum an Wertschöpfungsmöglichkeiten, das sowohl lokale Gastronomiebetriebe als auch Übernachtungsbetriebe und Reiseveranstalter:innen einschließt. Dabei spiegelt sich nicht nur die ökonomische Relevanz dieses Sektors wider, sondern auch die soziale Bedeutung, indem er Gemeinschaften aktiviert und die regionale Identität stärkt. Im Jahr 2022 haben insgesamt 4,6 Mio. Deutsche eine Radreise mit mindestens drei Übernachtungen unternommen – viele auch in NRW. Allerdings liegt NRW bei den Radreisen 2022 nur auf Platz 3 hinter Bayern und Niedersachsen⁵⁵. Daher besteht hier noch weiterer Nachholbedarf, denn der Radtourismus gilt in NRW als das potenzialträchtigste touristische Segment⁵⁶. Vor allem für die regionale Wirtschaft in strukturschwachen Regionen und in ländlichen Räumen könnte der Fahrradtourismus in Zukunft eine noch wichtigere Rolle einnehmen⁵⁷. Zuträglich dafür ist das Zusammendenken von Radverkehrsmaßnahmen (Radabstellanlagen, Ladepunkte für E-Bikes, Radschnellwege, Reparaturservicestellen usw.) und Radtourismus auf allen Verwaltungsebenen⁵⁸, denn eine gute Radinfrastruktur bringt mehr Gäste und damit auch mehr Wertschöpfung für die Region.



Neue Fahrbahnsicherung für Fahrradfahrer:innen. Foto: IMAGO / Funke Foto Services, Kerstin Kokoska

4 Endnotenverzeichnis

- 1 R. Striewski, *Politik gibt zu: NRW ist Stauland Nr. 1 – und wird es wohl noch lange bleiben*. [Online]. <https://www1.wdr.de/nachrichten/landespolitik/nrw-stauland-verkehr-100.html> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 2 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV), *Treibhausgas-Emissionsinventar Nordrhein-Westfalen 2021/2022*. [Online]. <https://www.lanuv.nrw.de/klima/klimaschutz/treibhausgas-emissionsinventar> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 3 Landeshauptstadt Düsseldorf, *Konzept*. [Online]. <https://www.duesseldorf.de/radverkehr/radhauptnetz/konzept> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 4 MÜNSTER MARKETING, *Münster: Fahrradstadt*. [Online]. <https://www.stadt-muenster.de/ms/tourismus/presse/html/t04-fahrradstadt.html> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 5 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV), *„Radschnellverbindungen in Nordrhein-Westfalen,“ 2022*. [Online]. https://www.radschnellwege.nrw/fileadmin/user_upload/downloads/AGF-0671_Infoflyer_Radschnellwege_Wickelfalz_2022_RZ.pdf (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 6 Unter der Umweltwirtschaft versteht sich eine Querschnittsbranche mit Schnittflächen zu zahlreichen Wirtschaftsbereichen, welche Produkte und Dienstleistungen mit unmittelbarem Nutzen für Umwelt und Klima entwickelt und vermarktet. Sie fördert wirtschaftliches Wachstum sowie einen nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen durch Maßnahmen wie Ressourceneffizienz, Abwasser- und Abfallbehandlung, umweltfreundliche Mobilität, grüne Agrartechnologien und erneuerbare Energien samt dem Aufbau entsprechender Energiesysteme.
- 7 F. Rudolph, A. Giustolisi, A. Butzin und E. Amob, *„Branchenstudie Fahrradwirtschaft in Deutschland: Unternehmen, Erwerbstätige, Umsatz,“ Wuppertal, Ergebnisbericht, 2020*. [Online]. https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7677/file/7677_Fahrradwirtschaft.pdf (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 8 F. Rudolph und R. Hologa, *„Branchenstudie zur Fahrradwirtschaft in Deutschland 2019-2022: Beschäftigung und Unternehmensumsätze,“ Berlin, 2023*. [Online]. https://t3-forschung.de/wp-content/uploads/2023/08/Branchenstudie_zur_Fahrradwirtschaft_2023.pdf (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 9 VSF Service Gesellschaft mit beschränkter Haftung, *„Kurzgutachten „Daten zur Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg“: im Rahmen der RadSTRATEGIE der Landesregierung Baden-Württemberg,“ Endfassung, Aurich, 2015*. [Online]. https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/4_Daten_und_Fakten/a_Radverkehr_in_Zahlen/Fahrradwirtschaft_Baden-Wuerttemberg.pdf (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 10 Verbund Service und Fahrrad e. V. (VSF), *Fahrradwirtschaft: Umsatz und Beschäftigung*. [Online]. <https://fahrradwirtschaft.de/umsaetze-und-beschaeftigung/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 11 Verbund Service und Fahrrad e. V. (VSF), *Fahrradwirtschaft: Standpunkte*. [Online]. <https://fahrradwirtschaft.de/standpunkte/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 12 T. Klein, D. Köhler, T. Stein und E. Süsselbeck, *Radverkehr im Ausnahmezustand. Mit Rückenwind aus der Krise?* [Online]. <https://difu.de/nachrichten/radverkehr-im-ausnahmezustand-mit-rueckenwind-aus-der-krise> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 13 T. Lambert, *„Rose meldet Umsatzrekord trotz Lieferdämpfer,“ SAZ Bike, 2022*. <https://www.sazbike.de/hersteller/rose-meldet-umsatzrekord-trotz-lieferdaempfer-2799691.html> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 14 M. Kläsgen, *„Der Traum vom europäischen Rennrad,“ Süddeutsche Zeitung, 2022*. <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/rennrad-rose-bikes-1.5530111?reduced=true> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 15 Rose Bikes, *Über uns: Wir bewegen zum Radfahren seit 1907*. [Online]. <https://www.rosebikes.de/%C3%BCber-rose/%C3%BCber-uns> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 16 Rose Bikes, *Nachhaltigkeitskodex: Unsere Vision und Mission für ein grünes Handeln*. [Online]. <https://www.rosebikes.de/nachhaltigkeit> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 17 Die Deutsche Wirtschaft, *PUKY GmbH & Co. KG (Wülfrath): Umsatz, Mitarbeiterzahl*. [Online]. https://die-deutsche-wirtschaft.de/famu_top/puky-gmbh-co-kg-wuelfrath-umsatz-mitarbeiterzahl/ (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 18 Abus, *Über ABUS: Historie*. [Online]. <https://mobil.abus.com/de/seit-1924> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 19 Abus, *Über ABUS: Security Tech Germany*. [Online]. <https://mobil.abus.com/de/ueber-ABUS> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 20 Die Deutsche Wirtschaft, *ABUS August Bremicker Söhne KG (Wetter (Ruhr)): Umsatz, Mitarbeiterzahl*. [Online]. https://die-deutsche-wirtschaft.de/famu_top/abus-august-bremicker-soehne-kg-wetter-ruhr-umsatz-mitarbeiterzahl/ (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 21 Ergotec, *Produkte*. [Online]. <https://www.ergotec.de/de/produkte.html> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 22 Soester Anzeiger, *Vier Wickeder Unternehmen sind „Hidden Champions“: Studie ermittelt EU- und weltweite „heimliche Marktführer“* [Online]. https://www.ergotec.de/files/service/presse/Januar%202022%20-%20Soester%20Anzeige_Vier%20Wickeder%20Unternehmen%20sind%20Hiddens%20Champions.pdf (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 23 Croozer GmbH, *Spezialist für Fahrradanhänger seit 1993*. [Online]. <https://www.croozer.com/de/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 24 Interview mit dem ADFC Köln am 26.09.2023.
- 25 ZEG, *Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft: Europas größter Verbund unabhängiger Fahrradfachhändler*. [Online]. <https://www.zeg.de/ueber-uns> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 26 Lucky Bike, *Über uns*. [Online]. <https://www.lucky-bike.de/Wir-ueber-uns/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 27 Lucky Bike, *Jobs & Karriere*. [Online]. <https://www.lucky-bike.de/Jobs-Karriere/#:~:text=uns%20gro%C3%9F%20geschriebene,Zur%20Lucky%20Bike%2DFamilie%20geh%C3%B6ren%20bereits%20%C3%BCber%20900%20Mitarbeiterinnen%20und,uns%2C%20wo%20immer%20es%20geht> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 28 Lucky Bike, *Lucky Bike wächst weiter*. [Online]. <https://www.lucky-bike.de/blog/lucky-bike-waechst-weiter/#:~:text=Der%20Umsatz%20lag%202021%20bei,Prozent%20mehr%20als%20im%20Vorjahr.&text=%E2%80%9EWir%20bringen%20unserre%20Filialkonzepte%2C%20wie,laufend%20auf%20den%20neuesten%20Stand> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 29 Lucky Bike, *Lucky World: Was wir für eine nachhaltige Zukunft tun*. [Online]. <https://www.lucky-bike.de/blog/was-wir-fuer-eine-nachhaltige-zukunft-tun/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 30 Bike & Co, *Rund ums Rad*. [Online]. <https://www.bikeundco.de/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 31 Wulfhorst GmbH, *Freiheit ist für alle da*. [Online]. <https://www.wulfhorst.de/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 32 XXL-bikes, *Willkommen*. [Online]. <https://xxl-bikes.de/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).

- 33 Rotrunner, *Herzlich willkommen bei Rotrunner*. [Online]. <https://www.rotrunner.de/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 34 Leezen Heroes, *Start*. [Online]. <https://leezenheroes.de/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 35 Ride Mobility, *Rad im Dienst: Radleasing für den öffentlichen Dienst – einfach und fair*. [Online]. <https://radimdienst.de/index.php> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 36 tretty GmbH, *Du wählst womit du fährst*. [Online]. <https://www.tretty.de/fahrzeug/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 37 naturstrom AG, *Mit Donk-EE nachhaltig umsatteln: Europaweit größtes Sharing-Angebot für E-Lastenräder startet in Köln*. [Online]. <https://www.naturstrom.de/ueber-uns/presse/news-detail/mit-donk-ee-nachhaltig-umsatteln-europaweit-groesstes-sharing-angebot-fuer-e-lastenraeder-startet-in-koeln> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 38 Ruhr Tourismus GmbH, *Wir sind Ruhr Tourismus*. [Online]. <https://www.ruhr-tourismus.de/ruhr-tourismus/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 39 Ruhr Tourismus GmbH, *Team der Ruhr Tourismus GmbH*. [Online]. <https://www.ruhr-tourismus.de/ruhr-tourismus/team/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 40 Interview mit Tourismus NRW am 26.09.2023.
- 41 radrevier.ruhr, *Radurlaub im Ruhrgebiet: Unterwegs im radrevier.ruhr*. [Online]. <https://www.radrevier.ruhr/radurlaub-im-ruhrgebiet/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 42 Hotel Kaiserhof, *Fahrradtouren und Radwandern am Niederrhein: Hotel mit Fahrradverleih am Niederrhein*. [Online]. <https://www.hotelkaiserhof.de/de/wesel-region/rad-fahren/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 43 Adami Reisen, *Fahrradtourismus*. [Online]. <https://adami-reisen.de/angebote/fahrradtourismus/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 44 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV), *Radverkehr*. [Online]. <https://www.umwelt.nrw.de/themen/verkehr/nahmobilitaet/radverkehr> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 45 K. Garus, „Hätte, hätte, Lieferkette,“ *fairkehr – Das VCD Magazin*, Nr. 5, S. 26–27, 2022.
- 46 K. Garus, „Hätte, hätte, Lieferkette,“ *fairkehr – Das VCD Magazin*, Nr. 5, S. 26–27, 2022.
- 47 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV), *Radinfrastruktur*. [Online]. <https://www.umwelt.nrw.de/themen/verkehr/nahmobilitaet/radverkehr/radinfrastruktur> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 48 Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, „Radschnellverbindungen in NRW: Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb,“ Düsseldorf, 2020. [Online]. https://www.radschnellwege.nrw/fileadmin/user_upload/downloads/2020-02-Leitfaden_Radschnellverbindungen_in_NRW.pdf (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 49 A. Behrensen, „Abschied von Klischees und Kampfbegriffen,“ *Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility*, 2023.
- 50 Bundesverband Zukunft Fahrrad e. V. (BVZF), Verbund Service und Fahrrad e. V. (VSF) und Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV), „Fahrradwirtschaft ist Umsatz- und Jobmotor in Deutschland: Key Facts zur Studie „Fahrradwirtschaft in Deutschland. Unternehmen, Erwerbstätige, Umsatz.“, 2020. [Online]. <https://www.iat.eu/aktuell/veroeff/2021/butzin02.pdf> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 51 Interview mit dem Radlogistikverband am 16.10.2023,
- 52 Interview mit Frederic Rudolph (T3 Transportation Think Tank) am 17.10.2023.
- 53 Verbund Service und Fahrrad e. V. (VSF), *Fahrradwirtschaft: Umsatz und Beschäftigung*. [Online]. <https://fahrradwirtschaft.de/umsaetze-und-beschaeftigung/> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 54 Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, „Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG),“ Düsseldorf, 2022. [Online]. <https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Nahmobilitaet/aktionsplan-fahrrad-und-nahmobilitaetsgesetz.pdf> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 55 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., „ADFC-Radreiseanalyse für das Radreisejahr 2022,“ 2023. [Online]. https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Radreiseanalyse/Downloads/Handout_RRA_2023_final.pdf (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 56 Landtag Nordrhein-Westfalen (Landtag NRW), „Potenziale des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen erkennen und nutzen: Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage 17der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 16/10043,“ Drucksache 16/11412, Düsseldorf, 2016. Accessed: Mar. 12 2016. [Online]. <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD16-11412.pdf> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 57 Bundesverband Zukunft Fahrrad e. V. (BVZF), Verbund Service und Fahrrad e. V. (VSF) und Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV), „Fahrradwirtschaft ist Umsatz- und Jobmotor in Deutschland: Key Facts zur Studie „Fahrradwirtschaft in Deutschland. Unternehmen, Erwerbstätige, Umsatz.“ 2020. [Online]. <https://www.iat.eu/aktuell/veroeff/2021/butzin02.pdf> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).
- 58 Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, „Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG),“ Düsseldorf, 2022. [Online]. <https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Nahmobilitaet/aktionsplan-fahrrad-und-nahmobilitaetsgesetz.pdf> (zuletzt geprüft: 27.03.2024).

5 Anhang

Tabelle 7: Erwerbstätige der Fahrradwirtschaft in Nordrhein-Westfalen

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Herstellung	3.300	3.200	3.300	3.400	3.300	3.300	3.300	3.300	3.200	3.200	3.200
Handel	8.700	8.700	8.900	8.900	9.200	9.400	9.900	10.400	11.000	11.900	12.400
Dienstleistung	4.800	4.900	5.100	5.300	5.600	5.800	6.200	6.200	6.200	6.600	6.400
Fahrradtourismus	24.400	24.700	25.100	25.900	26.600	27.200	27.900	28.600	24.800	23.900	27.100
Infrastruktur	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.500	1.600	1.600	1.600	1.600
Summe	42.600	42.900	43.800	44.900	46.100	47.100	48.800	50.100	46.800	47.200	50.700

Quelle © Prognos AG, 2024

Tabelle 8: Erwerbstätige der Fahrradwirtschaft in Deutschland

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Herstellung	17.300	16.900	17.200	17.300	17.600	17.500	17.600	18.000	17.700	17.600	18.300
Handel	40.700	41.000	41.600	42.400	43.900	45.400	47.200	49.400	51.700	56.000	58.700
Dienstleistung	22.900	24.300	24.700	25.500	26.400	27.500	28.900	29.500	29.800	32.000	31.600
Fahrradtourismus	121.000	123.000	125.600	129.800	133.700	137.600	140.700	143.800	124.900	121.100	135.800
Infrastruktur	8.100	8.100	8.200	8.300	8.400	8.700	9.000	9.200	9.300	9.400	9.500
Summe	210.000	213.300	217.300	223.300	230.000	236.700	243.400	249.900	233.400	236.100	253.900

Quelle © Prognos AG, 2024

Tabelle 9: Bruttowertschöpfung der Fahrradwirtschaft in Nordrhein-Westfalen

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Herstellung	240	233	246	266	266	271	270	268	247	262	283
Handel	354	355	395	409	449	483	520	556	606	653	682
Dienstleistung	222	238	263	280	295	311	328	333	338	358	349
Fahrradtourismus	501	475	515	549	590	621	667	705	422	407	460
Infrastruktur	62	62	66	70	73	77	85	89	96	103	121
Summe	1.379	1.363	1.485	1.574	1.673	1.763	1.870	1.951	1.709	1.783	1.895

Quelle © Prognos AG, 2024

Tabelle 10: Bruttowertschöpfung der Fahrradwirtschaft in Deutschland

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Herstellung	1.291	1.269	1.362	1.421	1.515	1.539	1.539	1.577	1.490	1.603	1.740
Handel	1.612	1.650	1.803	1.915	2.076	2.256	2.387	2.578	2.798	3.030	3.177
Dienstleistung	1.189	1.309	1.340	1.413	1.435	1.515	1.606	1.695	1.584	1.697	1.674
Fahrradtourismus	2.591	2.542	2.752	3.009	3.235	3.424	3.660	3.854	2.256	2.185	2.448
Infrastruktur	373	378	405	430	458	487	527	556	595	639	751
Summe	7.056	7.148	7.662	8.188	8.719	9.221	9.719	10.260	8.723	9.154	9.790

Quelle © Prognos AG, 2024

Impressum

Kompetenznetzwerk Umweltwirtschaft.NRW

Durchgeführt von VDI Technologiezentrum GmbH,
Prognos AG, INZIN e.V.

Webseite: www.knuw.nrw

E-Mail: info@knuw.nrw

Verantwortlicher

VDI Technologiezentrum GmbH

VDI-Platz 1, 40468 Düsseldorf

E-Mail: vditz@vdi.de

Telefon: +49 211 6214 401

Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Sascha Hermann

Amtsgericht Düsseldorf HRB 49295, USt.-ID: DE 813846179

Im Auftrag des

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen (MUNV)

Die Printausgabe wird gedruckt von

FREIRAUMdruck GmbH

Hanielstraße 56

46539 Dinslaken

Düsseldorf, April 2024



Eine Maßnahme der
Umweltwirtschaftsstrategie



Kompetenznetzwerk Umweltwirtschaft.NRW

Das vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen geförderte Kompetenznetzwerk Umweltwirtschaft.NRW unterstützt die Entwicklung der Umweltwirtschaft Nordrhein-Westfalens durch Angebote in den Bereichen Vernetzung, Information, Forschung und Entwicklung, Internationalisierung und Markterschließung. Mit Blick auf Vernetzungs- und Informationsformate organisiert das Kompetenznetzwerk den jährlich stattfindenden Summit Umweltwirtschaft.NRW als Branchentreff der Umweltwirtschaft Nordrhein-Westfalens sowie eine Vielzahl an Innovationsworkshops. Ziel dieser Formate ist es, Kooperationen und Vernetzungen anzuregen, den Wissens- und Technologietransfer voranzutreiben und auf diese Weise Lösungen für marktnahe Fragestellungen zu ermöglichen.

Weitere Informationen

www.knuw.nrw

Anmeldung zum Newsletter

www.knuw.nrw/newsletter

Kontakt

Leitung Kompetenznetzwerk Umweltwirtschaft.NRW
Hartmut Schug, VDI Technologiezentrum GmbH

Stellvertretende Leitung:
Oliver Lühr, Prognos AG

Prof. Dr. Martin Faulstich,
INZIN e.V.