

14.3.2018, BNN:

Profiteur der Dieselkrise

Das Elektrorad treibt die Fahrradindustrie an und erobert zunehmend die Innenstädte

ADAC rät zum Umsteigen

Von unserem Mitarbeiter Bernd Röder

Berlin. Aus seinem Mund ist diese Aussage nicht unbedingt zu erwarten: „Diesel-Fahrverbote sollten vermieden werden“, sagt Siegfried Neuberger. Der Mann ist Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV) und vertritt in dieser Eigenschaft 90 Unternehmen, die Fahrräder, Elektroräder und Zubehör herstellen. Die Dieselkrise ist für seine Branche ein Segen, denn mit ihr ist die Chance verbunden, dass mehr Bundesbürger aufs abgasfreie Rad wechseln. Doch Neuberger sind Anreize fürs Fahrrad wichtiger als Verbote für Diesel-Autos. „50 Prozent der Autofahrten liegen unter fünf Kilometern, 25 Prozent sogar unter zwei Kilometern“, trägt er vor. „Wir müssen die Menschen davon überzeugen, gerade für diese kurzen Distanzen aufs Fahrrad oder E-Bike umzusteigen.“ Die Städte wollten eine geringere Schadstoffbelastung möglichst ohne Diesel-Fahrverbote erreichen. „Wir sind zuversichtlich, dass in den Kommunen einiges passieren wird“, sagt der Radlobbyist. Die neue Bundesregierung könne zusätzliche Anreize schaffen, „wir sind da guter Dinge“.

Auch ohne besonderes Lockmittel fliegen die Käufer schon jetzt auf elektrisch unterstützte Zweiräder. In Deutschland wurden im vorigen Jahr 720 000 E-Fahrräder verkauft, 19 Prozent mehr als 2016. Der Bestand stieg damit auf rund 3,5 Millionen. Als Gründe dafür sieht der Verband eine ausgereifere Technik, die höhere Akkuleistung für größere Reichweiten und mehr Vielfalt im Angebot. „Es geht jetzt auch mehr Richtung sportive Einsätze, das E-Bike ist in, von der Gesellschaft akzeptiert“, sagt Neuberger.

Die E-Bikes retteten der Industrie aber auch das Geschäft, das unter einer sinkenden Nachfrage nach den herkömmlichen Fahrrädern litt. Die verkauften 3,13 Millionen Exemplare bedeuteten im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von 320 000 Stück oder neun Prozent. Die Branche versucht das damit zu erklären, dass die Qualität der Räder im Durchschnitt besser geworden sei und die Leute sie deshalb länger nutzten. Der Verkaufspreis pro Fahrrad inklusive E-Bike lag nach Verbandsangaben im Schnitt bei 698 Euro, im Jahr 2016 waren es 643 Euro. Für E-Bikes allein habe der Durchschnittspreis etwa 2 300 Euro betragen.

Für die Hersteller kam so ein Umsatzplus von 3,2 Prozent auf 2,69 Milliarden Euro heraus. Zählt man die Erlöse von Werkstätten, für Zubehör und Textilien hinzu, dürften es nach einer Schätzung 5,4 Milliarden sein, also das Doppelte. Deutlich auf dem Rückzug ist weiterhin die Fahrradproduktion in Deutschland.

Die Konkurrenz kommt vor allem aus Asien und europäischen Staaten mit niedrigeren Löhnen: Aus Kambodscha, Polen und Bulgarien stammen die meisten der 2,65 Millionen Importräder. Lediglich noch 1,26 Millionen klassische Räder wurden 2017 in der Bundesrepublik gefertigt, nach 1,62 Millionen 2016 und sogar 1,88 Millionen 2015. Immerhin geht es mit den E-Bikes aufwärts: 470 000 stammten aus deutscher Produktion, ein Plus von 120 000 im Vorjahresvergleich. Dass der Produktionswert in Summe dennoch um 2,4 Prozent auf 1,22 Milliarden Euro zulegen, lag an den E-Bikes.

Auch der Automobilclub ADAC ist für einen Umstieg aufs Rad, „gerade bei kurzen Strecken“, wie Sprecher Christian Buric sagt. Der Verein hält einen „Mobilitätsmix“ in der Stadt für wichtig. Dazu gehörten auch Mietfahrräder, die wegen des Wildwuchses diverser Anbieter zuletzt etwas in Verruf geraten sind. Aus Sicht des ADAC müssen „die Systeme eine hohe Angebotsdichte haben, einfach bedienbar sein, über gut gewartete und verkehrssichere Räder verfügen und kompatibel mit dem ÖPNV sein“. Die Radstationen müssten in der Nähe von Haltestellen entstehen, das Abrechnungsverfahren möglichst einfach sein.