

wirtschafts spiegel

Das Magazin der
IHK Nord Westfalen

6|2014

K 5060
1. Juni 2014

 **IHK** Nord Westfalen

www.ihk-nordwestfalen.de

Fahrrad und Wirtschaft

*Es dreht
sich WAS*

*Industrieunternehmer
Jürgen Henke auf dem
Weg zur Arbeit
Foto: Daniel Morsey*



BIONIK
Von der Natur lernen

38

WESTFALEN-SLAM
Für die Region werben

44

Fahrrad und Wirtschaft

Es dreht sich was

Es braucht wenig Platz, kostet nicht annähernd so viel wie ein Auto, schont die Umwelt, fördert die Fitness. Aus guten Gründen gewinnt das Fahrrad an Bedeutung für die Alltagsmobilität.



Überzeugungstäter in Sachen
Fahrradfahren: Industrieunter-
nehmer Jürgen Henke auf dem
Weg zur Arbeit. Foto: Daniel Morsey

71 Millionen Fahrräder besitzen die Deutschen. Vier davon nennt Jürgen Henke sein Eigen. Zwei superleichte Rennräder aus Karbon für das Training mit der Radsportgruppe, ein flottes Crossrad fürs Gelände. Und ein Winora Tonga. Das Alltagsrad des Diplom-Ingenieurs, solide deutsche Qualität, ausgestattet mit Nabendynamo, LED-Scheinwerfer, Schutzblechen. Auf dem schwarz lackierten Sportrad radelt er oft zweimal täglich den gut zwei Kilometer langen Weg zum Arbeitsplatz und wieder nach Hause zurück.

Jürgen Henke ist Industrieunternehmer, Chef von gut 50 Mitarbeitern der Metallwerke Renner in Ahlen und Vorsitzender des Ahleiner Industrie- und Wirtschaftsclubs. Einer, den man sich eher im Audi A 8 oder einem Mercedes-SUV vorstellt. Einen Geschäftswagen hat er auch, schließlich hat Renner Kunden in ganz Europa. Erste Wahl ist für ihn aber das Fahrrad, auch bei Geschäftsterminen vor Ort. Ob er manchmal belächelt werde, wenn er mit dem Rad zu Kunden fahre? „Ich hoffe nicht, bin mir aber nicht ganz sicher“, sagt Henke. Eigentlich ist es ihm auch egal.

Henke ist ein Überzeugungstäter in Sachen Fahrradfahren. Weil es ihm und der Umwelt guttue, weil es ihm Spaß mache, weil er mit dem Rad oft schneller am Ziel sei, zählt er auf. Er hat durch sein Beispiel Fahrradfahren zu einem Teil der Unternehmenskultur bei Renner gemacht. 2011 zeichnete der Bundesdeutsche Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management die Ahleiner Metallwerke im Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber Deutschlands“ aus.

161 000 Fahrradpendler im IHK-Bezirk

Fahrradfahrende Chefs wie Jürgen Henke sind selten. Wenn, dann trifft man sie vor allem in der Kreativ- und Kommunikationsbranche, wo das schicke Mountainbike vor dem Büro zum guten Ton gehört. Das Heer der radfahrenden Pendler ist dagegen schon heute zahlreich. Von den fast eine Million Pendlern im Münsterland und der Emscher-Lippe-Region nahmen 2012 laut Mikrozensus 161 000 das Fahrrad für den Weg zur Arbeit (16,3 Prozent). Spitzenreiter in Nord-Westfalen ist die Fahrradhauptstadt Münster mit stolzen 34,6 Prozent. Aber auch in zwei Münsterlandkreisen ohne die Mobilitätsprobleme von Großstädten ist der Anteil der Fahrradpendler überdurchschnittlich hoch. Im Kreis Borken beträgt er 24,9 Prozent, in Warendorf 19,2 Prozent. Was nicht überrascht: In der Emscher-Lippe-Region mit ihrem engmaschigen öffentlichen Personennahverkehrsnetz und einer nicht so ausgeprägten Fahrradtradition sinkt der Anteil deutlich unter zehn Prozent.

► 2,4 Fahrräder hat im Schnitt jeder Haushalt.
 ► 35 Prozent der 20- bis 39-Jährigen und 34 Prozent der Großstädter wollen in Zukunft mehr Fahrrad fahren.

Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2013



Bei Renner fährt man Fahrrad: Geschäftsführer Jürgen Henke (vorne) radelt mit gutem Beispiel voran. Foto: Daniel Morsey

Gleichwohl: Der Radverkehr gewinnt an Bedeutung, zeigt die vom Bundesverkehrsminister 2010 herausgegebene Studie „Mobilität in Deutschland“. Von 2002 bis 2008 steigerten die deutschen Fahrradfahrer die gefahrenen Kilometer um 17 Prozent. Kein anderes Verkehrsmittel legte so stark zu. Folgerichtig stellt die Bundesregierung im „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ eine „gestiegene gesellschaftliche Wertschätzung des Fahrrads“ fest. Aber auch das sind untrügliche Zeichen für wachsende Bedeutung und Aufmerksamkeit: 2013 wurden die Bußgelder für Verkehrsünden auf dem Fahrrad kräftig erhöht, und im Mai-Heft der „Motorwelt“ beklagt der Automobilclub ADAC den „Stress in der City“ durch das Ringen von Autofahrern und Radlern um den knappen Platz auf der Straße.

Das Fahrrad wird mehr und mehr Teil der Alltagsmobilität – vor allem in vom Verkehrsinfarkt bedrohten Großstädten und Ballungsräumen. „Gerade das Beispiel der Fahrradhauptstadt Münster verdeutlicht, dass der Radverkehr bei günstigen Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle im Stadtverkehr spielen kann“, erklärt der IHK-Verkehrsexperte Joachim Brendel. Persönlich bleibt er aber skeptisch, ob sich die Verhältnisse zugunsten des Fahrrades deutlich und nachhaltig verändern lassen: „Münster zeigt nämlich auch, dass es im Wesentlichen die Münsteraner selbst sind, die auf dem Weg zur Arbeit das Fahrrad nehmen – und bei Regen gerne wieder aufs Auto umsteigen. Die auswärtigen Pendler nutzen ganz überwiegend das eigene Auto oder fahren mit Bus oder Bahn.“

Vor allem das Pedelec, das Fahrrad mit elektrischer Trittunterstützung, verschafft der Branche Rückenwind. 1,6 Millionen E-Bikes fahren bereits auf Deutschlands Straßen, 410 000 wurden 2013 verkauft. Für Fahrradindustrie und Handel mit ihren 50 000 Beschäftigten sind sie Stabilisatoren eines weitgehend gesättigten Marktes – mit Luft nach oben.

Jeder dritte deutsche Autofahrer denkt laut einer DEKRA-Umfrage aus diesem Jahr an den Kauf eines Elektro-Bikes.

Umstieg auf Pedelec

Viele Jahre setzte Wolfgang Stange Morgen für Morgen ganz selbstverständlich seinen Benz aus der Garage, um zur Arbeit zu fahren. 6,5 Kilometer wären mit dem Fahrrad dann doch etwas zu viel, glaubte der Hallenmeister bei Maschinenbau Scholz in Coesfeld. Bis ihn ein Fahrradhändler vor zwei Jahren auf ein Pedelec setzte. „Seitdem nehme ich nur noch bei Schnee und Eis das Auto“, sagt er. Höchstens fünf Minuten ist er mit dem Rad länger unterwegs. Von den Kollegen wurde er zu Anfang belächelt. Das hat sich gelegt. Inzwischen kommen acht aus der Belegschaft regelmäßig mit Pedelecs zur Arbeit, berichtet der gelernte Schlosser. Stange gehört zu der wachsenden Zahl derjenigen, die für den Alltag das E-Bike entdecken. Einer aus der Generation „Silver Ager“: Mitte fünfzig, fest im Job, einen großen Teil des Arbeitslebens hinter sich. Da beschäftigt man sich schon damit, was man tun könne, um fit zu bleiben, sagt er.

Gekauft hat Stange sein Rad beim örtlichen Einzelhändler, so wie es die allermeisten Deutschen tun. 80 Prozent des Geschäfts mit Rädern und Zubehör lief 2013 nach Angaben des Verbandes des Deutschen Zweiradhandels (VDZ) über den stationären Fachhandel. 520 Euro gab laut VDZ der Verbraucher 2013 im Durchschnitt für ein Rad aus. Bei so viel Geld und erst recht bei E-Bikes für 2000 Euro und mehr will man sicher sein, dass das Produkt hält, was es verspricht.



Erst belächelt: Scholz-Mitarbeiter Stange fährt Pedelec.

Foto: Stein

Mit Kunden wie Wolfgang Stange habe er es heute täglich zu tun, berichtet Fachhändler Hermann Scharlau aus Coesfeld. „80 Cent Energiekosten auf 100 Kilometer sind ja auch ein gutes Argument“, sagt er. Ein wenig zum E-Bike-Boom beigetragen hat die gesetzliche Ausweitung des Dienstwagenprivilegs auf das Fahrrad Ende 2012, das den Kauf eines Dienstrades steuerlich begünstigt (siehe Stichwort „Dienstrad“). Als Partner des Leasing-Anbieters „JobRad“ hat Scharlau Betriebe gefunden, die ihren Mitarbeitern über Gehaltsumwandlung zum Wunschfahrrad verhelfen.

d.velop in Gescher gehört dazu. Seit März ist JobRad eingebunden in die Gesundheitsförderung beim Spezialisten für Dokumentenmanagement. „Fahrrad fahren ist ein guter Ausgleich zur Arbeit

am Bildschirm“, sagt Personalleiterin Gabriele Heideemann. Die Mitarbeiterbindung förderten solche Angebote zudem. Und das mit geringem Aufwand fürs Unternehmen: Lediglich die Lohnabrechnung muss einmalig angepasst werden. Sieben Beschäftigte finanzieren bereits ihr Rad über Leasing und Gehaltsumwandlung.

Von Holland lernen

Vom gängigen Instrument als Lohnanreiz ist das Dienstrad in Deutschland aber noch weit entfernt. Das kann sich noch entwickeln. Was viele Unternehmer aus der Branche viel mehr beschäftigt: der aus ihrer Sicht schleppende Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Bis 2020 will die Bundesregierung den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zwar von aktuell zehn auf 15 Prozent steigern. Viel zu wenig, meinen sie.

Ihr Blick geht nach Kopenhagen, das mit seinen großzügigen Radwegen und einem Fahrradpendleranteil von 40 Prozent weltweit als Vorbild gefeiert wird. Und er geht über die Grenze zum Nachbarn Niederlande, wo Radschnellwege und Fahrradparkhäuser längst zum Alltagsbild gehören. „Wo es gute Angebote gibt, werden sie auch genutzt“, sagt Fahrradhändler Volker Thiemann aus Altenberge. Die Niederländer geben ihm Recht. Rund 30 Prozent sämtlicher Wegekilometer legen sie mit der „Fiets“ zurück.

BERTHOLD STEIN

STICHWORT „PEDELEC“

Ohne Muskelkraft läuft beim Pedelec (Pedal Electric Cycle) nichts. Der Motor unterstützt den Fahrer nur, wenn er in die Pedale tritt.

- ▶ Schaltet sich der Motor bei einem Tempo von 25 km/h ab und übersteigt seine Leistung nicht 250 Watt, ist das E-Bike rechtlich ein Fahrrad.
- ▶ Für schnellere und stärkere E-Bikes (S-Pedelecs) benötigt man Zulassung, Versicherung und eine Fahrerlaubnis.

STICHWORT „DIENSTFAHRRAD“

Seit 2012 gilt das Dienstwagenprivileg für Fahrräder. Betriebe und Beschäftigte können damit Steuervorteile für ein privat genutztes Dienstrad nutzen - egal, ob es tatsächlich dienstlich genutzt wird.

- ▶ Schafft der Arbeitgeber das Dienstrad auf seine Kosten an, muss der Arbeitnehmer lediglich den geldwerten Vorteil (ein Prozent des Bruttolistenpreises) versteuern.
- ▶ Ein Arbeitnehmer kann ein Dienstrad auch leasen. Der Arbeitgeber zieht die Raten für Leasing und Versicherung vom Lohn ab. Durch die Gehaltsumwandlung sinkt das zu versteuernde Einkommen. Gegengerechnet wird der geldwerte Vorteil. Läuft der Vertrag nach drei Jahren aus, kann er es für zehn bis 20 Prozent des Neupreises kaufen.