

Spitzentechnologie auf zwei Rädern

Nächstes Jahr wird das Fahrrad 200. Aber in Stuttgart dreht sich nach wie vor alles um das Auto. Alles? Fast alles. Weitgehend unbemerkt ist in der Region ein Netzwerk von Unternehmen gewachsen, die ihr Geschäft mit dem Fahrrad machen. Sportbegeisterung und Umweltbewusstsein der Schwaben sind es, die diesem Mini-Cluster zugute kommen – und seit einigen Jahren auch das Elektrorad.

Stuttgart, da genügt ein Blick aus dem Talkessel nach oben, ist nicht für das Fahrrad gemacht. In Freiburg und Friedrichshafen, in Karlsruhe und Mannheim durchqueren Radler im Leichtlauf die ganze Stadt. An der Weinsteige dagegen, an den Hängen von Killesberg und Karlshöhe, bleiben nur die Extremsportler übrig. Kaum besser in der Region: Auch wer sich in Bietigheim und Esslingen, in Waiblingen oder Herrenberg mit Muskelkraft fortbewegen will, hängt bald keuchend an einem Buckel fest.

So war es jahrzehntelang. Doch seit das Fahrrad mit einem Elektromotor zum Pedelec mutiert ist, haben sich die Dinge geändert. „Das E-Bike war für das Fahrrad so etwas wie eine zweite Revolution“, freut sich Bernhard Lange, und er muss es wissen. Schließlich ist der 56-jährige Inhaber des Cannstatter Fahrradartikel-Großhändlers Paul Lange & Co. OHG und im Präsidium des Zweiradindustrieverbandes (ZIV).

Das Familienunternehmen, das in acht europäischen Ländern tätig ist und insgesamt rund 480 Mitarbeiter beschäftigt, gehört zu den Großen der Branche. Paul Lange & Co.

befasst sich schon seit dem Krieg mit dem Fahrrad, hat unter anderem seit fast 40 Jahren die Alleinvertretung für Shimano-Schaltungen in Europa und liefert heute Teile und Komponenten an insgesamt 41 Fahrradhersteller – eben auch für das E-Bike.

Im vergangenen Jahr, führt Bernhard Lange aus, hat der Absatz von Elektrofahrrädern in Deutschland erstmals die Halbe-Million-Marke geknackt. Damit haben sich die elektronisch unterstützten Zweiräder nicht nur einen ordentlichen Anteil am Fahrradmarkt gesichert, der 2015 bei 4,35 Millionen Stück lag, zugleich lag die jährliche Wachstumsrate im vergan-

genen Jahrzehnt fast immer im zweistelligen Prozentbereich. Das ist beachtlich, wenn man bedenkt, dass so ein Elektrorad im Schnitt 1500 bis 2000 Euro kostet.

Offenbar ist die Region Stuttgart für das E-Bike genau das richtige Terrain. Hier überwindet es Tücken der Topografie und erschließt dem Fahrrad somit neues Potenzial. Hier gibt es umweltbewusste und sportliche Konsumenten, die die neue Technik schätzen und auch bezahlen können. Obendrein sitzt mitten in der Region ein Unternehmen, das dem E-Bike-Boom überhaupt erst den Weg geebnet hat: Die Robert Bosch GmbH.

Früher hatte der Technologiekonzern selbst Fahrräder hergestellt, die Produktion aber schon vor Jahrzehnten auslaufen lassen. Als dann vor knapp zehn Jahren der Hype um die Elektromobilität einsetzte, geriet auch das Rad wieder in den Blickwinkel der Schillerhöhe. Mitten in der Wirtschaftskrise machten sich die Bosch-Ingenieure daran, einen Lithiumionenakku für das Elektrofahrrad zu entwickeln, den Bosch-Powerpack.

Dass der Bosch-Akku nach drei Jahren serienreif war, 2011 auf den Markt kam und mittlerweile in mehr als 50 Fahrradfabrikate eingebaut wird, hat Maßstäbe gesetzt – zumal in einer Branche, der noch vor gar nicht so langer Zeit der Ruf vorausseilte, ihre Kunden als unfreiwillige Produkttester einzusetzen. „Früher hieß es: Die Banane reift beim Kunden“, spottet Dirk Zedler, der in Ludwigsburg ein unabhängiges Institut für Fahrradtechnik und -sicherheit betreibt. „Als ich in den 90er Jahren mit den Tests anging, wollte ich irgendwann eigentlich nicht mehr Fahrrad fahren“, erinnert sich der Fahrzeugbauingenieur.

Das E-Bike war für das Fahrrad so etwas wie eine zweite Revolution

Bernhard Lange
Paul Lange & Co. OHG, Stuttgart

Durchrutschende Dynamos, unsichere Bremsen, Gabel- und Lenkerbrüche waren damals an der Tagesordnung. Heute gibt es solche Missstände zum Glück kaum noch, und daran hat Zedler, gemeinsam mit einer kleinen Handvoll Sicherheitspioniere, einen nicht geringen Anteil. In Fachzeitschriften wies Zedler unermüdlich auf Sicherheitsrisiken hin – durchaus zum Ärger mancher Beteiligten, aber letztlich erfolgreich: Mit Rückenwind durch die Rechtsprechung wendete sich das Blatt zum Besseren. Sicherheits- und Qualitätsnormen wurden erarbeitet und ausgebaut, dazu gehörte auch der öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige für Fahrräder – eine Bezeichnung, die Zedler als einer der Ersten führen durfte.

Heute prüft Zedler mit seinen 21 Mitarbeitern in Ludwigsburg Fahrräder, E-Bikes und Teile vieler deutscher und internationaler Hersteller – auf Testständen, die sein Institut größtenteils selbst entwickelt hat. Auch als Gutachter und Autor für Fachzeitschriften ist der 53-jährige gefragt.

„Ein halbes Jahrhundert gehörte allein dem Auto“, erklärt Zedler das tiefe Tal, aus dem sich die Fahrradbranche erst wieder emporstampeln musste. „Ein Fahrrad war etwas für Menschen, die sich nichts anderes leisten konnten. Deshalb musste es vor allem



Bernhard Lange von Paul Lange & Co. mit einem E-Bike. Die Elektrifizierung hat für neuen Rückenwind gesorgt, weiß der Großhändler. 2015 wurde in Deutschland mehr als eine halbe Million Elektroräder verkauft.

200 Jahre Fahrrad



Christoph Walter (KW Sports GmbH, Denkendorf): „Wir sind davon überzeugt, dass die Räder rund bleiben! Alles andere wird sich weiter entwickeln, wie die Anforderungen der Kunden auch. Dabei setzen wir auf Qualität statt auf kurzfristige Modetrends.“

billig sein.“ Sättel, Naben, Züge, Bremsen, Laufräder – alles wurde immer simpler konstruiert, mit immer weniger Aufwand aus immer einfacherem Material hergestellt. Die zuvor weit entwickelte Fahrradtechnik geriet in Vergessenheit, oder wie Zedler treffend sagt: „Das Rad wurde zurückgedreht.“

Folgen hatte diese Entwicklung nicht nur für Komfort und Sicherheit der verbliebenen Radler. Auch die Branche selbst habe sich damit ihr eigenes Grab geschaufelt. Denn den Preiswettbewerb mit den noch kostengünstigeren Asiaten konnte sie nicht gewinnen. Einst stolze deutsche Fahrradhersteller mussten reihenweise schließen oder wechselten die Besitzer. Dazu gehören Namen wie Kynast, Hercules, Kettler – oder in der Region: Staiger und Fuchs. Firmen wie Bosch, Porsche oder Miele hängten das Fahrrad ganz an den Nagel.

Dass es in der Branche mittlerweile wieder rund läuft, ist den Freizeit- und Fun-Sportlern zu verdanken, die das Fahrrad in den 80er Jahren wiederentdeckten. Insbesondere BMX und Mountainbike lösten diese „erste Revolution“ des Fahrrads aus. Auf einmal lohnte es sich, in innovative Technik zu investieren. Zwar waren viele dieser Innovationen

in Wahrheit Wiederentdeckungen, wie Zedler ausführt. Aluminiumrahmen, Rahmenfederung, Nabenbremse und Lochsattel habe es schon in der Blütezeit des Fahrrads vor dem Krieg gegeben. Die „erste Revolution“ des Fahrrads war in Wahrheit also eine Restauration.

Dennoch verschaffte die (Wieder-)Entdeckung als Sportgerät dem Fahrrad endlich den ersehnten Rückenwind. Etablierte Hersteller fassten wieder Tritt, neue kamen hinzu – etwa die Oberpfälzer Mountainbike-Schmiede Cube, in der pro Jahr vier Millionen Räder montiert werden.

Einer der das Revival von Anfang an mit vorantrieb, ist Wolfgang Renner, Urgestein der Magstadter Kunst- und Querfeldeinradszene und Gründer des Premiumherstellers Centurion. Zuvor hätte kaum jemand 1000 Euro oder mehr für ein Fahrrad ausgegeben, jetzt florierte das Geschäft mit Mountainbikes oder den neuen Trekkingrädern, als deren Pionier und Erfinder Renner gilt. Die Magstadter Edeldradschmiede überraschte häufig mit wegweisenden Neuheiten, und das fiel auch größeren Herstellern auf: seit Anfang des Jahrtausends ist der taiwane-



Foto: KD Busch

Das Joint-Venture Merida-Centurion in Magstadt kombiniert seit Jahren erfolgreich schwäbische Innovationskraft mit der Produktionserfahrung eines taiwanesischen Partners. Die Geschäftsführer Wolfgang Renner (rechts) und Gerd Klose (links) sind voll des Lobes über die Zusammenarbeit.

sische Massenhersteller Merida an dem nun als Merida-Centurion-Gruppe firmierenden Unternehmen mit 51 Prozent beteiligt.

Wolfgang Renner und sein Mitgeschäftsführer Gerd Klose sind voll des Lobes für die Zusammenarbeit im Rahmen des zurzeit 130 Mitarbeiter starken Joint-Ventures. „Es funktioniert hervorragend“, sagt Renner, „beide Partner und Marken profitieren davon“. Die Kultur von Merida als inhabergeführtes Unternehmen kommt den Schwaben dabei entgegen: „Wenn es offene Fragen gibt, kann ich Michael Tseng, den CEO von Merida, jederzeit anrufen.“

Merida-Centurion kombiniert die jeweiligen Stärken der europäischen und asiatischen Fahrradhersteller. E-Bikes und hochpreisige Räder werden im thüringischen Hildburghausen aufmontiert. Die Rahmen sowie die meisten anderen Räder kommen aus den ostasiatischen Merida-Werken, technologisch anspruchsvolle Komponenten – wie der Bosch-Powerpack – aus Europa. Vertrieb und Marketing sind dagegen in Magstadt gebündelt. Unter anderem werden hier auch die Rennsport-Aktivitäten des Unternehmens koordiniert. So nimmt das Straßenrennenteam von

Lampre Merida an Tour de France und Giro d'Italia teil und steht unter den ersten zehn der Weltrangliste. Die Fahrräder der gesponserten Teams – derzeit rund 180 an der Zahl – werden in Magstadt montiert.

Seit drei Jahren ist dort auch die weltweite Entwicklungszentrale des Unternehmens angesiedelt. Bei der Merida MRD arbeiten 14 Entwickler an Neuheiten wie einem vollgefederten Pedelec-Mountainbike oder dem mit 4,8 Kilo leichtesten Rennrad der Welt. Leichtbaumaterialien und die Kinematik des Elektrofahrrads sind Schwerpunkte der Entwicklungsarbeit.

Überhaupt scheint es die hohe Dichte an tüchtigen Ingenieuren zu sein, die in der Region zum Nährboden eines kleinen aber feinen Fahrrad-Clusters geworden ist. Das wird auch außerhalb der Region registriert, etwa bei den Derby Cycle Werken im niedersächsischen Cloppenburg. Der große europäische Hersteller hat vor einigen Jahren die Entwicklungszentrale für die renommierte Rennradmarke Focus nach Stuttgart verlegt. Selbst die großen Autohersteller Daimler und Porsche sind auf den Trend aufgesprungen und haben ein paar exklusive Fahrradmodelle aufgelegt. »

200 Jahre Fahrrad



Armin Stegmaier (Assos Onlineshop, Schorndorf): „Nicht nur als gesundes, umweltfreundliches und schnelles Fortbewegungsmittel gewinnt das Fahrrad an Bedeutung. Durch höheren Komfort, weniger Gewicht und leichtere Bedienung gewinnt das Fahrrad als sportlicher Begleiter bis ins hohe Alter immer mehr Freunde.“

Neben zahlreichen Manufakturen wie Remsdale (Schorndorf), Velotraum (Weil der Stadt), Elmoto (Stuttgart) oder Quantor (Denkendorf), die eine kleine aber anspruchsvolle Kundschaft auf einem hohen Niveau bedienen, gibt es auch innovative Start-ups wie die Denkendorfer Pinion GmbH. Die ehemaligen Porsche-Ingenieure Christoph Lermen und Michael Schmitz haben ihre Erfahrung aus der Automobiltechnik genutzt, um eine Tretlagerschaltung für das Fahrrad zu konstruieren, die mittlerweile von weltweit mehr als 50 Herstellern in ihren Hochpreismodellen eingebaut wird.

Von Gehältern wie sie ihre Kollegen in der Automotive-Industrie einfahren, können Fahrradentwickler freilich nur träumen – sie müssen wahre Überzeugungstäter sein. So wie die 14 Mitarbeiter, die bei der Acros Sport GmbH in Renningen an neuen Radnaben, Tretlagern und Steuersätzen tüfteln und diese vermarkten. „Wie in der ganzen Fahrradbranche ist Leichtbau auch bei uns ein großes Thema“, erklärt Erwin Botosch, Vertriebschef des seit 18 Jahren bestehenden Unternehmens. Neu aus dem Acros-Entwicklungslabor



Als Hersteller von Kugellagern ist Frank Weidner (links) auf das Fahrrad gekommen. Gemeinsam mit Erwin Botosch (rechts) lässt er in der Acros Sport GmbH an Innovationen und technischen Verbesserungen arbeiten.

200 Jahre Fahrrad



Albrecht Röder (Geschäftsführer der Freunde Eventagentur GmbH und Organisator der „Tour de Ländle“): „Das Thema Fahrrad ist derzeit so aktuell wie nie. London, Kopenhagen, Amsterdam sehen darin die Lösung der Verkehrsprobleme in den Städten. Für Stuttgart bietet das E-Bike die gleichen Möglichkeiten. Auch der Sport auf Straße und Mountainbike lebt wieder in Deutschland. Man darf aber nicht nur den Radsporthelden im Mittelpunkt sehen, es ist das Fahrrad und damit die einzigartige Chance für eine neue Mobilität.“

ist zum Beispiel eine Nabe aus Aluminium. Hierauf sind die Acros-Ingenieure erkennbar stolz, genauso wie auf die im Haus entwickelten Nabenschalen aus glasfaserverstärktem Kunststoff – eine Aufgabe, an der ihre Kollegen aus weit größeren internationalen Unternehmen zuvor gescheitert waren.

Mit einer hydraulischen Gangschaltung haben die Renninger hinsichtlich Komfort und Gewichtseinsparung weitere Maßstäbe gesetzt – allerdings dürften nicht viele Kunden die 850 Euro ausgeben, die das technische Meisterstück wert ist. „An solchen High-End Produkten verdienen wir nichts“, räumt Botosch ein. „Aber wir tun damit viel fürs Renommee und festigen unseren Anspruch, Innovationsführer zu sein.“ Billighersteller gehören ohnehin nicht zu den Abnehmern – stattdessen liefert man an den Fachhandel und, über einen rasch wachsenden Online-shop, direkt an den Endkunden.

Acros ist ein gutes Beispiel, wie Betriebe aus der Region ihr im Maschinen- und Kraftfahrzeugbau erprobtes Know-how für das Fahrrad einsetzen. Denn Unternehmensgründer Frank Weidner hat Acros von Anfang an in einem Produktionsverbund mit seiner HWG Horst Weidner GmbH aufgebaut – einem Hersteller von Wälzlager für den Maschinenbau. Beide Firmen residieren unter einem Dach; bei Acros entwickelte Fahrradteile werden auf

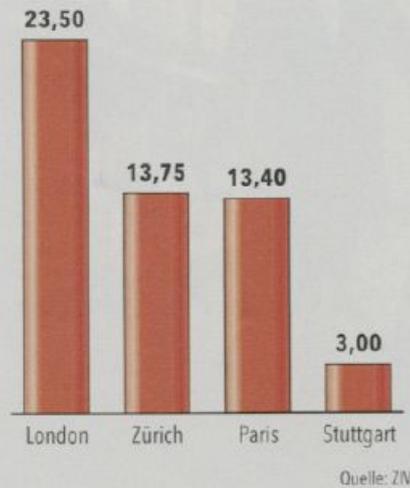
HWG-Maschinen gefertigt. Erst kürzlich hat Weidner in ein neues Zwei-Revolver-Bearbeitungszentrum investiert, um die selbst entwickelte Alu-Nabe effizienter herstellen zu können. „Als wir Ende der Neunziger anfangen uns mit dem Rad zu beschäftigen, war noch kaum etwas optimiert“, erinnert sich Weidner, der wie alle Unternehmer aus der Branche selbst ein begeisterter Radler ist. So müssten sich Kugellager in einer Radnabe leicht drehen, zugleich aber dicht abschließen, um Feuchtigkeit und Schmutz draußen zu halten. „Das sind zwei eigentlich unvereinbare Ansprüche, zwischen denen man einen akzeptablen Kompromiss finden muss.“

Den Schritt auf den Fahrradmarkt hat der 51-Jährige seither nie bereut. Warum auch? Zwar liegt Acros mit zuletzt eineinhalb Millionen Euro Umsatz noch deutlich hinter den 8,2 Millionen der Schwesterfirma HWG, legte aber 2015 ein Wachstum von immerhin 22 Prozent hin. Wenn es nach Weidner geht, darf es ruhig so weitergehen – allerdings legt der Familienunternehmer großen Wert auf solides Wachstum ohne jeden Kompromiss bei der Qualität: „Man muss auch wissen, welchen Auftrag man nicht annehmen darf.“

Dass Unternehmen wie Acros auch das Onlinegeschäft entdecken und ausbauen, ist in der Branche vergleichsweise neu. Lange galt das Dogma, dass Radfans das Objekt ihrer

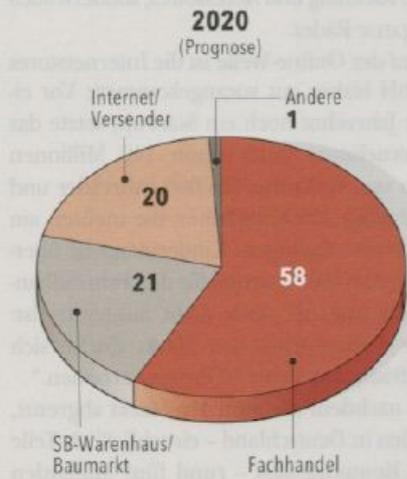
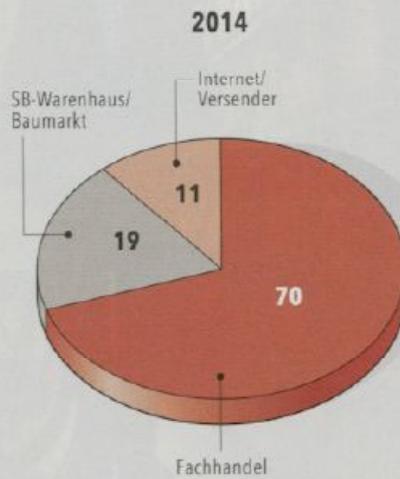
Investitionen in den Radverkehr

in Euro pro Einwohner und Jahr



Deutscher Fahrradhandel

Marktanteile in Prozent



Begierde anfassen und live bestaunen wollen. „Im Grunde gilt das immer noch“, sagt Großhändler Bernhard Lange und verweist darauf, dass sich der Fahrradmarkt mit einem Onlineanteil von elf Prozent im Branchendurchschnitt bewegt. „Zudem sind die Fachhändler in diesem Segment sehr aktiv.“ Diese dominieren den Markt mit einem Anteil von 70 Prozent souverän und haben von den Baumärkten sogar Terrain zurückerobert.

Dennoch gibt es Händler, die ausschließlich auf das rasch wachsende Onlinesegment setzen. Etwa die Internetstores GmbH in Esslingen, die Firmengründer René Köhler aus der Keimzelle des väterlichen Fahr-

radgeschäfts in Stuttgart aufgebaut hat. Besucht man die Zentrale des weltweit größten Onlinehändlers mit Komplettfahrrädern, fühlt man sich eher bei einem IT-Unternehmen zu Gast – und liegt damit gar nicht falsch. Denn mit ihren Portalen Fahrrad.de und Brügelmann ziehen die Esslinger alle Register, was modernes Digitalmarketing betrifft. So setzen sie nicht nur auf konsequente Optimierung für und Werbung über Suchmaschinen, sondern auch auf das so genannte Retargeting. Dabei wird das Onlineverhalten von Kunden über Cookies analysiert, um ihnen Angebote zu machen, die für sie interessant sein könnten.

Dabei würden alle Kommunikationskanäle genutzt, erklärt Internetstores-Geschäftsführer Ralf Kindermann. Das Feedback auf die Newsletter wird genauso ausgewertet wie das Kundenverhalten nach Empfang der zweimal jährlich erscheinenden „Brügelmann-Welt“ und des „Fahrrad.de-magazin“ – beides so genannte Magalogs, die zugleich als Kundenmagazin und Produktkatalog dienen. „Wir wissen genau, welche Kunden es erhalten haben, und wie sich ihr Verhalten verändert“, sagt Kindermann. „Das Thema Messbarkeit steht über allem.“ Diese hoch professionelle Form des Marketings komme bei den meisten Kunden gut an, sagt Kindermann. Insbeson-



Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

Typisch Ford:

Wir haben ein Herz für Ihren Alten

**FORD TRANSIT CUSTOM
KASTENWAGEN LKW BASIS**

Trennwand mit Durchlademöglichkeit, Zentralverriegelung mit Fernbedienung u.v.m.

Für Gewerbetreibende bereits monatlich ab

€199,-^{1,2} netto



Schwabengarage

Schwabengarage GmbH, Zentrum für Nutz- und Freizeitfahrzeuge, Hafenbahnstr. 15, 70329 Stuttgart-Obertürkheim, Tel. (0711) 91 89 52-50, www.autoport.de; Breitwiesenstr. 4, 71229 Leonberg, Tel. (0 71 52) 92 05-0; Schockenriedstr. 8, 70565 Stuttgart-Vaihingen, Tel. (07 11) 7 80 62-0; Im Pfingstwasen 2, 73035 Göppingen, Tel. (0 71 61) 61 00-0; Heerstr. 110, 71332 Waiblingen, Tel. (0 71 51) 17 23-0; Ulmer Str. 90, 73730 Esslingen, Tel. (0711) 31980-0; Industriestr. 26, 71522 Backnang, Tel. (0 71 91) 96 62-0; www.schwabengarage.de • Ein Unternehmen der Emil Frey Gruppe Deutschland

¹Gewerbliches Angebot zzgl. € 895,- Fracht für einen Ford Transit Custom Kastenwagen LKW Basis 270 L1 2.2l TDDi74kw (100 PS) als Tageszulassung, -Leasing: 48 Monate, € 750,- Anzahlung, 10.000 KM/p.a. Alle Preise zzgl. gesetzl. MwSt.

dere die Fahrradsport-Enthusiasten in Mitteleuropa und Skandinavien seien „sehr netzaffin“. „Die wollen ihr Produkt vor allem schnell haben.“ Längst gelte das nicht nur für Ersatzteile, Kleidung und Accessoires, sondern auch für ganze Räder.

Auf der Online-Welle ist die Internetstores GmbH bisher gut vorangekommen: Vor einem Jahrzehnt noch ein Start-up, setzte das Unternehmen 2015 schon 140 Millionen Euro um, verkaufte 126 000 Fahrräder und beschäftigt 400 Mitarbeiter, die meisten am Firmensitz Esslingen. Kindermann ist überzeugt, dass das Potenzial für den Fahrradhandel im Internet noch nicht ausgereizt ist: „Der Online-Anteil am Markt dürfte sich langfristig auf 30 bis 50 Prozent erhöhen.“

Je nachdem wie man den Markt abgrenzt, werden in Deutschland – einschließlich Teile und Komponenten – rund fünf Milliarden Euro mit dem Rad verdient. Und die Unternehmen aus der Region halten gut mit.

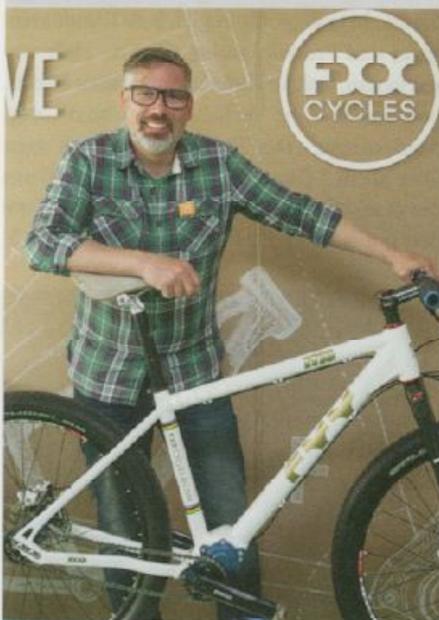
Nur habe sich dies in der Politik noch nicht überall herumgesprochen, beklagt Bernhard Lange. „Während immer mehr Unternehmen



Foto: KD Busch

René Köhler (rechts) hat die Internetstores GmbH in Esslingen aufgebaut, den weltgrößten Onlinehandel mit kompletten Fahrrädern. Gemeinsam mit Geschäftsführer Ralf Kindermann (links) setzt er stark auf modernes Digitalmarketing.

200 Jahre Fahrrad



Florian Dobner (Gründer & Inhaber von FXX Cycles, Freiberg am Neckar): „Ich wünsche dem Fahrrad einen ebenso rasanten wie konsequenten Fortschritt – hin zum ultimativen Transportmittel für alle Kurz-Mittel- und Langstrecken. Die E-Bike-Entwicklung wird hierbei eine große Rolle spielen und ein neues Verständnis des Fahrrades als Verkehrsmittel bewirken.“

ihren Mitarbeitern Radstellplätze, Duschen und zum Teil Dienstfahräder zur Verfügung stellen, kämpfen Radler im öffentlichen Raum mit einer Infrastruktur von vorgestern.“ In anderen europäischen Ländern habe man längst begriffen, dass das Fahrrad einen großen Beitrag zur Entlastung der verstopften und feinstaubgeplagten Innenstädte leisten könne – sofern sichere Radwege und Stellplätze zur Verfügung stehen. „Niemand fährt mit dem Rad zur Arbeit, wenn er auf den Straßen sein Leben riskiert, oder wenn er befürchten muss, sein 2000 Euro teures Pedelec am Bahnhof als Schrott vorzufinden“, weiß der Unternehmer und Verbandschef.

Viele europäische Großstädte investierten derzeit hohe Summen in den Radverkehr, argumentiert Lange und führt den „Plan vélo“ an, mit dem in Paris bis 2020 rund 150 Millionen Euro für das Radwegenetz fließen sollen. Das staugeplagte London wolle im gleichen Zeitraum gar eine Milliarde Pfund für seine Radler locker machen, und sogar Zürich – von der Einwohnerzahl kleiner als Stuttgart – investiere 120 Millionen Franken.

Und unsere Landeshauptstadt? „Stellt im Doppelhaushalt, also für zwei Jahre, gerade mal 3,6 Millionen Euro zur Verfügung“, führt Lange mit einem bitteren Lächeln aus. Und über diese eher symbolische Summe werde auch noch gespottet, sie sei das ideologische Steckenpferd grüner Traumtänzer.

Für Lange artikuliert sich hier eine „Politik von vorgestern, die wir uns nicht mehr lange leisten können“.

Möglicherweise ist die Diskrepanz bei den öffentlichen Investitionen jedoch auch der Tatsache geschuldet, dass das Rad für viele Stuttgarter erst seit seiner Elektrifizierung vor wenigen Jahren überhaupt als Verkehrsmittel in Betracht kommt. Das hat offenbar noch nicht ausgereicht, um die Landeshauptstadt zur Radlerstadt zu machen.



Walter Beck
Redaktion
Magazin Wirtschaft
walter.beck@stuttgart.ihk.de

Dennoch dürfte der Trend zum Rad kaum zu stoppen sein. Gesundheitsbewusstsein, Umweltaspekte und der Ärger über den täglichen Stau bringen automatisch mehr Menschen dazu, sich auf zwei Rädern mit eigener Kraft oder mit Unterstützung eines Elektromotors fortzubewegen. Die Branche baut ihr Geschäft daher seit Jahren stetig aus – mit einem kleinen Einbruch durch den unterkühlten Frühling 2013. So stiegen die Umsätze mit Fahrrädern in Deutschland im vergangenen Jahr um 12 Prozent auf 2,42 Milliarden Euro – ein Kuchen, von dem ein großes Stück in die Region Stuttgart wandert. ◀



Interview „Autofahrten zwischen den Standorten reduzieren“

Die Wala Heilmittelbetriebe setzen schon seit mehr als einem Jahrzehnt Betriebsfahräder ein. Viola Metschies ist für sie verantwortlich

Erst seit kurzem ist das Dienstfahrrad dem Dienstwagen steuerrechtlich gleichgestellt. Ein Unternehmen, das schon viel länger auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel setzt, ist die Wala Heilmittel GmbH in Bad Boll (Kreis Göppingen). Viola Metschies, Fahrradbeauftragte des Unternehmens, erklärt, wie die Räder im Arbeitsalltag eingesetzt werden.

Schon seit 2003 stellen Sie Ihren Beschäftigten Betriebsfahräder zur Verfügung. Fahren Sie selbst auch geschäftlich mit dem Rad?

Metschies Ja, natürlich. Zwischen den Standorten fahre ich immer mit dem Rad – oder laufe zu Fuß.

Wieviele Fahrräder stehen denn zur Verfügung?

Metschies Insgesamt stehen, verteilt auf fünf Standorte, 16 E-Bikes und 14 Fahrräder ohne Antrieb zur Verfügung. Es handelt sich bei den Rädern größtenteils um Cityräder, Damen- und Herrenmodelle, ausgestattet mit Körben, die für den Transport von Unterlagen geeignet sind.

Und wird das Angebot gut angenommen?

Metschies Die Räder wurden im vergangenen Jahr – bei 252 Arbeitstagen in Baden-Württemberg, 2286mal für die Fahrten zwischen den Standorten ausgeliehen. Durch die Anschaffung von E-Bikes sind in den letzten Jahren mehr Kolleginnen und Kollegen auf das Rad umgestiegen.

Wie sind Sie bei Wala überhaupt auf die Idee gekommen und was wollen Sie mit dem Angebot erreichen?

Metschies Die Idee Betriebsfahräder anzuschaffen entstand ursprünglich aus der Umweltidee eines Kollegen heraus. Damals existierten nur zwei Standorte, die etwa einen Kilometer voneinander entfernt liegen. Als umweltorientiertes Unternehmen ist es für uns schon lange ein Anliegen, Autofahrten so gut es geht auch zwischen den Standorten zu reduzieren. Die Förderung des Radverkehrs ist ein Baustein unserer Umweltschutzmaßnahmen.

Sie sind ja ein nicht gerade kleines Unternehmen, das seine Kunden auch nicht nur vor Ort hat. Für welche Fahrten werden die Räder denn überhaupt eingesetzt?

Metschies Die Räder werden wie gesagt hauptsächlich für Fahrten zwischen unseren fünf Standorten genutzt. Wir bieten auch die Möglichkeit, sich Räder über Nacht auszuleihen um damit nach Hause, beziehungsweise zur Arbeit zu fahren. Dies ist eine sehr gute Möglichkeit für die Kolleginnen und Kollegen zu testen, ob der Weg zur Arbeit mit dem Rad nicht eine Alternative zum Auto wäre.

Dabei werden die Räder auch privat genutzt ...

Metschies Für die private Nutzung haben wir ein Modell des Rad-Leasing-Anbieters JobRad. Analog zum Dienstwagenprivileg müssen die Räder mit einem Prozent des Brutto-Listenpreises monatlich versteuert werden.

Wie viele Mitarbeiter sind bei Ihnen mit



Unsere Interviewpartnerin

Viola Metschies

Fahrradbeauftragte der Wala Heilmittel GmbH, Bad Boll

der Verwaltung und Wartung der Räder beschäftigt?

Metschies Das kann man so nicht sagen, da es sich um Menschen handelt, die auch noch in anderen Bereichen tätig sind. Ich schätze es sind etwa fünf bis sechs Personen, den Zeitaufwand kann ich aber nicht beziffern.

Gibt es andere Unternehmen, bei denen Ihr Beispiel Aufmerksamkeit erregt und nachgeahmt wird?

Metschies Seit der Zertifizierung 2007 als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ durch den Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) kommen immer wieder Firmen auf uns zu und informieren sich. Darunter befinden sich auch Unternehmen aus dem näheren Umkreis, die sich bei uns Anregungen holen wollen. Uns freut es sehr, dabei mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. ◀

Die Förderung des Radverkehrs ist ein Baustein unserer Umweltschutzmaßnahmen

SO EINFACH KANN IHR BUSINESS SEIN!

DER KLEINSTE PREIS FÜR DIE GRÖSSTE FLOTTE DER WELT. FLEXIBEL VON A NACH B FÜR IHR UNTERNEHMEN



SCHLEMMEN, GENIEßEN,
FEIERN... UND IM FALL DER
FÄLLE STEHEN LASSEN!



CAR
2GO

Schreiben Sie uns: stuttgart-business@car2go.com
www.car2go.com