



lebensministerium.at



Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen
des Radverkehrs in Österreich





NACHHALTIG FÜR NATUR UND MENSCH SUSTAINABLE FOR NATURE AND MANKIND

Lebensqualität / *Quality of life*

Wir schaffen und sichern die Voraussetzungen für eine hohe Qualität des Lebens in Österreich.

We create and we safeguard the prerequisites for a high quality of life in Austria.

Lebensgrundlagen / *Bases of life*

Wir stehen für vorsorgende Verwaltung und verantwortungsvolle Nutzung der Lebensgrundlagen Boden, Wasser, Luft, Energie und biologische Vielfalt.

We stand for a preventive preservation and responsible use of the bases of life, soil, water, air, energy, and biodiversity.

Lebensraum / *Living environment*

Wir setzen uns für eine umweltgerechte Entwicklung und den Schutz der Lebensräume in Stadt und Land ein.

We support an environmentally benign development and the protection of living environments in urban and rural areas.

Lebensmittel / *Food*

Wir sorgen für die nachhaltige Produktion insbesondere sicherer und hochwertiger Lebensmittel und nachwachsender Rohstoffe.

We provide for the sustainable production in particular of safe and high-quality foodstuffs and of renewable resources.

I M P R E S S U M

Medieninhaber und Herausgeber:

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft,
Sektion Umwelt, Stubenbastei 5, 1010 Wien

Projektleitung und Gesamtkoordination:
DI Robert Thaler, DI Martin Eder

Verfasser:

Mag. Ernst Miglbauer (Invent GmbH),
Dr. Paul C. Pfaffenbichler (TU Wien),
Ao. Univ. Prof. Dr. Wolfgang Feilmayr (TU Wien)

Wien, April 2009

Copyright:

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Alle Rechte vorbehalten

Bildnachweis:

Praschl, vorauer, friends* werbeagentur GmbH, MPC, Miglbauer, Donau Oberösterreich, Pfaffenbichler, Weissenbrunner, MPC, Salzkammergut Trophy / Erwin Haiden, NYX, b-mobile.info

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier und mit Pflanzenfarben.





lebensministerium.at

Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen
des Radverkehrs in Österreich

Mit freundlicher Unterstützung von

Fachverband Fahrzeugindustrie

Bundessparte Transport und Verkehr

Bundessparte Tourismus und Freizeitwirtschaft

Bundesinnung Schlosser, Landmaschinentechniker und Schmiede

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
Produktion – Fahrräder, Komponenten und Zubehör	6
Handel – Groß- und Einzelhandel	7
Reparatur und Verleih	8
Radsport	8
Elektro-Fahrräder bzw. Pedelecs	9
Radtourismus	10
Radverkehrsinfrastruktur	12
Volkswirtschaftliche Effekte	13
Zusammenfassung	14

Einleitung

Inhalt und methodische Vorgehensweise

Klimawandel und steigende Energiepreise sorgen dafür, dass zukünftig mit einer steigenden Bedeutung des Fahrrades gerechnet werden darf. Dies wird sich vor allem auf die Alltagsmobilität im Nahbereich auswirken - das Fahrrad als umweltfreundliches, gesundes und schnelles Nahverkehrsmittel, aber auch auf den Tourismus, wo Radurlaube und Radausflüge schon seit vielen Jahren stark nachgefragt sind. Um die Bedeutung des Radfahrens für Wertschöpfung und Beschäftigung aufzuzeigen, wurden im Rahmen einer Kurzstudie die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Fahrrades und des Radfahrens in Österreich ermittelt.

Es wurden sechs Module für die Ermittlung der Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte erfasst:

1. Fahrrad-Produktion: Fahrräder, Fahrradkomponenten und –zubehör
2. Fahrrad-Handel: Großhandel und Einzelhandel
3. Fahrrad-Service: Reparatur und Verleih (Gewerbe)
4. Radtourismus: Radurlaube und Rad-Tagesausflüge, inkl. Events, Transportservice, Karten und Magazine
5. Radsport: Touristische Radsportveranstaltungen und Radrennen
6. Rad-Infrastruktur: Radwegbau, inkl. Marketing und Promotion, Verleihsysteme und Servicestationen

Darüber hinaus erfolgte noch eine Querschnittsbeurteilung des Spezialsegments Elektro-Fahrräder (Produktion und Handel), um die Bedeutung dieses internationalen Trends für Österreich zu erfassen.

Die Vorgehensweise orientierte sich an den unterschiedlichen Möglichkeiten je nach Sektor, bestehend aus Primärbefragungen (vor allem in den Sektoren Produktion und Handel), der Nutzung von relevanten, in der aktuellen Literatur verwendeten Daten als auch von offiziellen Daten aus Primärerhebungen. Im Blick auf die verfügbaren Ressourcen (Zeitraum, Budget) war dem Charakter einer Kurzstudie entsprechend keine Grunderhebung möglich und somit auch keine Primärerhebungen auf empirischer Basis. So mussten oft vielfach Annahmen und Schätzungen vorgenommen werden, beruhend auf Fachkenntnis von Experten und Koordinatoren aus den verschiedenen Sektoren wie auch auf den Fachkompetenzen des Auftragnehmer-Teams basierend. In zwei Arbeitstreffen mit den Auftraggebervertretern (einmal mit Branchenexperten) wurden die Ergebnisse auf ihre Plausibilität hin geprüft.

Die Ergebnisse werden nachfolgend entsprechend den sieben angeführten Segmenten und Modulen nach folgendem Muster dargestellt:

- Ergebnisse – direkte Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte, samt kurzem Kommentar und Charakterisierung der Grundstruktur;
- kurze Informationen zur Vorgehensweise sowie
- wichtige Aspekte zu Nachfrageentwicklungen und zukünftigen Herausforderungen, vor allem auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten.

Am Ende des Berichtes werden die direkten und indirekten ökonomischen Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte auf Basis der Input-Output-Analyse zusammengefasst, um so die gesamten wirtschaftlichen Effekte zu präsentieren.

Produktion - Fahrräder, Komponenten und Zubehör

Trends: Komfort, Wartungsarmut, Individualität und Vielfalt

2008 wurden in Österreich 181.000 Fahrräder industriell hergestellt, davon 165.000 vom Inviertler Unternehmen KTM Fahrrad GmbH und knapp 16.000 vom Vorarlberger Produzenten Simplon. Für beide bedeutet 2008 das bislang erfolgreichste Wirtschaftsjahr. Daneben gibt es über zehn weitere Handmade-Produzenten, die Bikes nach eigenem Konzept und Design entwickeln wie auch zusammenbauen. Die Palette reicht von den Steinbach Bikes (Tirol) bis zu den Steirer Bikes im Standort-Bundesland der einstigen Traditions-marke Puch. Insgesamt werden damit in Österreich **46 Mio. Euro** an direkter **Wertschöpfung** erzielt und **373 direkte Arbeitsplätze** gesichert, einschließlich der Herstellung von Komponenten (Vorgehensweise: direkte Befragung der Hersteller). KTM verbucht mit knapp 50 Prozent einen überaus hohen Inland-Wertschöpfungsanteil, Entwicklung und Design erfolgt ebenso in Österreich wie die Laufradfertigung, Lackierung oder Montage der Anbauteile am Rahmen. Der Export-Anteil der heimischen industriellen Hersteller betrug 2007 83 Prozent (Fachverband der Fahrzeugindustrie, 2008, Statistik Jahrbuch). Im Sinne einer nachhaltigen Unternehmensstrategie setzt KTM vor allem auf einen stabilen, hoch qualifizierten Mitarbeiterstand. Das Vorarlberger Unternehmen Simplon hat europaweit Maßstäbe in der Herstellung von individuellen, ganz auf den Kunden zugeschnittenen Fahrrädern gesetzt. Zu den Innovatoren unter den heimischen Produzenten gehört das Innsbrucker Start-up-Unternehmen Graditech, das mit seinen Streetsteppern zwei Vorteile für den Kunden kombiniert: Ausgleichstraining in frischer Luft bei gleichzeitiger Fahrrad-Mobilität. Mehr als dünn gesät ist die Zahl der Komponentenhersteller.

Einzig das Köflacher Unternehmen Xentis entwickelt und produziert hochwertige Bike-Komponenten (Laufräder, etc.).

Alle Hersteller von Fahrrädern und Fahrrad-Komponenten verzeichnen zu Beginn 2009 eine sehr positive Nachfrage. Diese kann auch zukünftig genutzt werden, wenn zeitgemäßen Lebensstilaspekten wie Komfort, ansprechendem Design und konsequenter Kundenorientierung entsprochen wird. Auch Retro liegt im Trend wie die Singlespeed-Fahrräder (keine Gangschaltung, wartungsarm) zeigen. Im Blick auf die Wertschöpfungskette ist vor allem eine weitere Umsetzung der Marktnähe erforderlich, etwa durch Kooperation mit dem Fachhandel. Das bedeutet nicht nur mehr Servicequalität für den Kunden, sondern so können von Kundenseite auch Entwicklungsimpulse für die Fahrrad-Produktion stimuliert werden.

Zubehör und Kleidung

Die Produktion im Bereich Fahrrad-Zubehör konzentriert sich im Bundesland Oberösterreich, repräsentiert durch das Rieder Unternehmen Löffler als Hersteller funktioneller Sportkleidung, einer eigenständigen Firma innerhalb der Fischer-Gruppe, und dem Linzer Brillenhersteller Silhouette, der auch Sport- und Radbrillen erzeugt. Beide Unternehmen zeichnen sich durch eine überaus hohe Exportquote aus. Direkter mit dem Fahrrad verbunden sind die r.s.p.-Produkte des Ennser Unternehmens Kora zur Pflege von Fahrrädern. Die durch diese drei Unternehmen erzielten direkten Effekte in der **Wertschöpfung** und bei **Arbeitsplätzen** belaufen sich auf **7 Mio. Euro** bzw. **82 Vollzeit-Äquivalente**.

Handel – Großhandel und Einzelhandel

Servicequalität durch Ausbildung und Kooperation

In Österreich wurden 2007 über 440.000 Fahrräder verkauft (Fachverband der Fahrzeugindustrie, 2008, Statistik Jahrbuch). Hinter dem Radangebot steht eine Vielzahl von Groß- und Einzelhandelsunternehmen.

Großhandel

Im Großhandel sind mit einer direkt erzielten **Wertschöpfung von 29 Mio. Euro 202 Arbeitsplätze** verbunden (Vorgehensweise: direkte Befragung der Großhandels-Unternehmen). Radspezifisch gibt es neben dem Branchenleader Thalinger & Lange (Wels) noch ca. 15 Großhändler mit einer Größe zwischen 2 und 17 Mitarbeitern. Intersport und Sport 2000 sind auch dem Großhandel zuzurechnen.

Einzelhandel

Für den Einzelhandelsumsatz von Fahrrädern sind in Österreich zum überwiegenden Anteil die großen Sportartikel-Handelsunternehmen Intersport, Sport 2000, Hervis Sports und Gigasport mit ca. 670 Shops in allen Bundesländern verantwortlich. Im Durchschnitt verzeichnen diese einen Rad-Anteil an ihrem gesamten Sportartikel-Netto-Umsatz von 8 bis 15 Prozent. Darüber hinaus bieten gewerbliche Fachhändler, Discounter oder Auto-Fachmärkte Fahrräder samt Zubehör an. In der Summe wird im Segment Einzelhandel eine **Wertschöpfung von 109 Mio. Euro** erzielt und damit **1.100 Arbeitsplätze** induziert (Vorgehensweise: Aggregierte Daten - Bundesgremium des Lederwaren-, Spielwaren- und Sportartikelhandel

Österreich und Interviews Fachhandel; Befragung der Sport-Handelsgruppe).

Im Sportsegment hat sich ein Trend zu hoch qualitativen und teureren Fahrrädern vor dem Hintergrund des Wunsches nach Individualität vollzogen. Noch nicht in diesem Umfang ist die Positionierung des Fahrrades als lifestylegerechtes Alltagsverkehrsmittel erfolgt. Insgesamt werden die Chancen für den Fahrrad-Handel neben einer stärkeren Kooperation mit dem Tourismus vor allem in der Forcierung der individuelleren Kundenberatung gesehen. Hier ist eine noch stärkere Zusammenarbeit zwischen den Sektoren Handel und Produktion erforderlich. Als wesentliche Zukunftsressource wird von den Fachvertretern Ausbildung gesehen, ein Entwurf des Berufsbildes Fahrrad-Mechaniker ist erarbeitet. Seit dem Schuljahr 2001/2002 wird erstmals in Österreich eine fünfjährige HTL-Ausbildung für Sporttechnik am Wiener TGM angeboten. Um das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu forcieren, bedarf es ebenso einer weiteren qualitativen Entwicklung der Infrastruktur.



Reparatur und Verleih

Chance Professionalisierung

Mit Rad-Reparatur und -Verleih werden in Österreich direkte **Wertschöpfungseffekte** von **29 Mio. Euro** erzielt, was knapp **400 Arbeitsplätzen** entspricht (Vorgehensweise: Aggregierte Daten - Bundsgremium des Lederwaren-, Spielwaren- und Sportartikelhandel Österreich, Befragung von Betrieben; Helmenstein/Kleissner/Moser, 2006, Sportwirtschaft in Österreich). Der Anteil der gewerblichen Vermietung am Handelsumsatz variiert, er dürfte im Durchschnitt um die zehn Prozent betragen. Manche Betriebe wie Radsport Waldherr (Podersdorf) oder Happy Bike Buchner (Salzburg) haben sich inzwischen mit der Vermietung von hochqualitativen Fahrrädern für Betriebe, Gemeinden und Regionen erfolgreich positioniert. Der Reparaturanteil am gesamten Einzelhandelsumsatz schwankt beträchtlich, Top-Service-Betriebe erreichen damit 20 Prozent Umsatzanteil. Als Leitorientierung für die Vermietung von Fahrrädern dient der Verleih von Skiern. In der Aus- und Weiterbildung von kompetentem Personal wird eine wesentliche Zukunftschance gesehen. Dabei wären durchaus Innovationen wie die integrierte Ausbildung von Fachpersonal für die Vermietung von Skiern und Fahrrädern sinnvoll.



Radsport

Nachhaltigkeit wird ein Thema



In Österreich wurden 2008 ca. 380 touristische Radsportveranstaltungen und Radsportrennen durchgeführt. Damit wurde eine direkte **Wertschöpfung** von **19 Mio. Euro** erzielt (Vorgehensweise: Repräsentativ-Befragung von ca. 50 Radsport-Veranstaltern; Mengengerüst: Liste Veranstaltungen Österr. Radsportverband und Web-Portale). Dies entspricht **336 Arbeitsplätzen** auf der Basis von Vollzeit-Äquivalenten. Nicht vorstellbar sind diese Sportveranstaltungen ohne die kaum sichtbare Mithilfe von überaus vielen Ehrenamtlichen. Dominiert wird das Angebot von den Radmarathons, Straßen- und Offroadrennen. Doch darüber hinaus gibt es in ganz Österreich eine beträchtliche Vielfalt an diversen Radsport-Events (Bergrennen, Downhill, Cross Country, Zeitfahren, Duathlons und Triathlons, etc.). Diese stellen oft einen beträchtlichen Wirtschaftsfaktor in ländlichen Regionen dar. Ein Beispiel dafür ist die Welt-Radsportwoche in Deutschlandsberg (9.200 Nächtigungen) oder der Wildoner Thermen Radmarathon. Beide bieten rundherum auch touristische Angebote an. Nachhaltigkeit ist mancherorts ein Thema wie in der Ökoregion Kaindorf - „24-h/12-h Biken für den Klimaschutz“ oder beim Großevent Mountain-Bike Weltcup in Schladming (Green Event, ÖGUT Umweltpreis).

Elektro-Fahrräder bzw. Pedelecs

Starke Nachfrage allerorts

Pedelecs, Fahrräder mit Treithilfe durch einen Elektro-Hilfsmotor, erfuhren 2008 einen Nachfrageruck im Gefolge steigender Treibstoffpreise. Für 2009 wird mit einer stark steigenden Zunahme gerechnet.

Produktion

Die Hersteller-Landschaft im Bereich Pedelecs ist in Österreich quantitativ überschaubar, wenn auch noch kaum übersichtlich darstellbar. Neben Österreichs Herstellerbetrieb KTM (Mattighofen) und dem Pionierunternehmen Schachner (Seitensteten) gibt es mehrere Klein- und Kleinstunternehmen, die Pedelecs im Rahmen eines Spezialsegments herstellen. Durch die mit Produktion und Handel erzielte direkte Wertschöpfung von **5,2 Mio. Euro** sind **65 direkte Arbeitsplätze** verbunden (Vorgehensweise: Befragungen von 20 Unternehmen, Produktion und Handel). Eine gewisse Kompetenz besteht hierzulande im Bereich Antriebstechnik, vor allem durch Schachner (80 Prozent Exportanteil), aber auch repräsentiert durch Klein-Unternehmen Kasbauer (Wernstein, OÖ) oder Gruber Antrieb GmbH & Co KG (Wörgl, Innovation ultraleichter Hilfsantrieb für Mountain-Bikes).

Handel

Angesichts der Aufbruchszeiten im Bereich Pedelecs ist weder eine Übersicht zu den Groß- und Einzelhandels-Akteuren in Österreich machbar, noch gibt es gesicherte Erfahrungen über den Absatz. Eine Befragung von 12 Handelsunternehmen kam zum Ergebnis, dass für 2009 mit einem

Absatz von 3.000 – 5.000 Pedelecs gerechnet wird. Große Hoffnungen werden auf E-Rad-Prämien durch Gebietskörperschaften gesetzt. Generell wäre eine österreichweite Vereinheitlichung und Übersicht zu diesem Anreizinstrument wünschenswert.

Image und Rahmenbedingungen

Wesentlich für eine Nachfragesteigerung des noch kleinen Nischenmarktes ist zum einen eine Imageaufwertung, weg vom „Oma-Fahrzeug“, hin zu einem zeitgemäßen Fahrzeug für die Freizeit und als eine an einem nachhaltigen Lebensstil orientierte Mobilitätsform für den Alltag, für die Wege zur Arbeit und zum Einkaufen. Hier tun sich Potenziale für die Kooperationen von Herstellern, Nahversorgern und Gemeinden auf, erforderliches Zubehör (Regenschutz) inkludiert. Weitgehend geregelt sind die Normen für die verkehrstechnische Ausstattung der Pedelecs. Erforderlich sind aber vor allem Infrastrukturmaßnahmen in Form hochwertiger Abstellanlagen, zum Teil mit weit reichenden Konsequenzen bis hinein in Bauordnungsmaterien. Hier bestehen aber auch Synergiepotenziale mit der Solartechnik in Form von hochwertigen Park- und Abstellanlagen mit Lademöglichkeit. Orientierungsbeispiel für eine Integration der Pedelecs in die Verkehrsplanung ist Stuttgart mit dem Elektro-Fahrrad-Netzwerk. Auf touristischer Ebene setzt in Österreich vor allem Werfenweng (Salzburg) auf Pedelecs im Rahmen einer sanft-mobilen Tourismusstrategie.

Radtourismus

Rad-Hauptnutzer Tourismus

Die größten **Wertschöpfungseffekte** des Radstandortes Österreich werden im Tourismus mit **317 Mio. Euro** ca. 53 Prozent der gesamten direkten Wertschöpfung erzielt. Das führt zu **Arbeitsplatzeffekten** von **7.616 Vollzeit-Äquivalenten** (Vorgehensweise: Rad-Nächtigungsurlauber – Daten T-Mona; Mengengerüst Rad-Nächtigungsurlauber und Tagesausflügler - vergleichbare Studien mit Frequenzzählungen; weiters: Gäste-Ankünfte – modifizierte aktuelle und radgästerelevante Daten Statistik Austria; nicht berücksichtigt: Kurz-Ausflüge mit dem Fahrrad; weiter ca. 60 Interviews und Befragungen mit Vertretern von Tourismus-Landesorganisationen, Experten, etc.). So sehr das Bild des Radtourismus in Österreich nach wie vor vom Rad-Klassiker Passau – Wien geprägt ist (sein Wertschöpfungsbeitrag am gesamten österreichischen Radtourismus dürfte mit knapp 12 Prozent zu veranschlagen sein), so sehr hat sich der Radtourismus in den letzten Jahren ausdifferenziert: Viele Mountain-Bike-Anbieter haben sich erfolgreich etabliert: Bike-Trails wie die Alpentour, spezialisierte Angebotskooperationen wie die MTB-Hotels oder MTB-Parks wie jene am Semmering oder in Leogang (dort inzwischen unverzichtbare Stütze im Bergbahnen-Geschäft).



Andererseits hat das Genussradeln neue Gäste-schichten erfasst. Bester Beleg dafür ist das Faktum, dass ca. 15 Prozent der Bus-Reisegäste mit Bus und Radanhänger auf die Urlaubsreise gehen. Andere Verkehrsmittel wie Bahn und Schiff verbuchen bislang mit dem Radtourismus marginale Umsatzerlöse, was auch an beschränkten Mitnahmemöglichkeiten wie auch am vorwiegend kostenfreien Transport bei Schiffen liegt. Selbst für die sich immer stärker im Freizeitbereich positionierenden Privatbahnen ist das Radgästaufkommen noch gering. Gewinner des Radtourismus an Flüssen und Seen sind schon eher die Fähren, vor allem auf dem oberösterreichischen Abschnitt der Donau und am Neusiedlersee.



Noch ein geringes Angebotsthema sind im Vergleich mit vielen Nachbarländern Stadterkundungen mit dem Fahrrad, selbst in Wien. Österreichs Hauptstadt ist zwar ein wesentlicher Faktor für den Erfolg des Donauradwegs, doch am Ziel Wien angekommen erfolgt die Stadterkundung zu Fuß. Zu den Anbietern von Sightseeing-Radtouren zählt in Wien Pedal Power.

Im internationalen Vergleich hat Österreich seine einstige Vorreiterrolle etwas eingebüßt. Nicht nur in Deutschland haben sich Radangebote als überaus erfolgreiches touristisches Vordergrundelement etabliert (wie jüngst die deutsche Radreise-Analyse des ADFC auf der internationalen Tourismusbörse Berlin 2009 zeigte), sondern just die alpine Schweiz weist mit ihrem an der nachhaltigen Mobilität orientierten Programm Schweiz-Mobil den Weg (landesweit einheitliche Infrastruktur, einfache Transportlösungen mit Bahn und Bus, Individualbuchbarkeit, zentrale Koordinationsstelle, etc.). Um im internationalen Wettbewerb nachhaltig erfolgreich zu agieren, sind neben der Sicherung von bestehenden Qualitäten wie Grundinfrastruktur, Gastfreundschaft oder Preis-Leistungs-Verhältnis vor allem Maßnahmen in der Kommunikation mit Radszenen (Internet, Social Web), etc. erforderlich. Noch stärker könnten Seen und Berge als traditionelle Trümpfe Österreichs eingebracht werden, wenn das freie Kombinieren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere auch mit Schiffen und Fähren, durch mehr kooperative und integrierte Angebote verbessert und auch entsprechend kommuniziert wird. Weitere wichtige Maßnahmen sind Monitoring- und Kooperations-Maßnahmen (systematische Radgästekontrollen, Befragungen, wirtschaftliche Effekte), landesweit koordiniert und mit den Hauptakteuren abgestimmt. Gerade im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz können sich Österreichs Radtourismus-Anbieter noch viel stärker im Radtourismus profilieren (Urlaub als Lernraum für einen nachhaltigen Lebensstil), wenn verstärkt integrierte Lösungen mit Service-Anbietern, Transportunternehmen und Tourismus angeboten werden, mit hochwertigen Informationsangeboten. Bestes Beispiel dafür ist die Kooperation zwischen dem Radvermieter Papin Sport (Innichen), ÖBB und Tourismus am Pustertal- bzw.

Drau-Radweg. Weiter können auch noch vermehrt Raderlebnistage angeboten werden, wie dies schon mancherorts und vor allem in Niederösterreich geschieht.

Radkarten – und Literatur

Wesentlich verengt hat sich in Österreich seit Beginn des Radtourismus in den achtziger Jahren die Anbietervielfalt im Bereich Radwanderkarten und -führer. Österreichische Verlage von Radkarten, Radführern und Radmagazinen erzielen eine Wertschöpfung von knapp **2 Mio. Euro** und halten damit **38 Arbeitsplätze**. Nur wenige Anbieter haben von Beginn an konsequent auf das Profilierungssegment Rad gesetzt, bei den großen heimischen Verlagen werden Radkarten in Kombination mit digitalen Lösungen immer mehr zu einem Thema.

Als österreichische Erfolgsgeschichte darf der Verlag Esterbauer angesehen werden, der von seinem Waldviertler Standort aus die Regale der Buchhandlungen erobert hat. Mit einem Exportanteil von ca. 85 Prozent zählt er zu den führenden Aktiv-Freizeit-Kartenherstellern im deutschsprachigen Raum. Ganz anders ist die Marktsituation im Bereich der Rad-Fachzeitschriften (Sport, Tourismus), wo österreichischen Produkten wie etwa der MTB-Revue ein überaus breites Angebot an deutschen Magazinen gegenübersteht.



Radverkehrsinfrastruktur

Radwegenetze, Marketing und Radverleihsysteme



Die Länge des in der Statistik Österreichischer Städte ausgewiesenen Radwegenetzes hat zwischen 2004 und 2007 um ca. ein Viertel zugenommen, in absoluten Zahlen um rund 630 Kilometer (Statistik Austria 2005, 2008). Das entspricht einem jährlichen Wachstum von etwa 8 Prozent. Die ausgewiesenen Längen beinhalten Radwege, Radfahrstreifen sowie Geh- und Radwege (gem. §2 StVO) bzw. Radrouten und Radwanderwege. In der Summe können die jährlichen direkten **Wertschöpfungseffekte** durch den Bau von Rad-Infrastruktur sowie der Radverleih-Systeme (siehe nachfolgend) mit knapp **41 Mio. Euro** veranschlagt werden, die **Arbeitsplatzäquivalente** mit knapp **700** (Vorgehensweise: Quelle Budgets der Bundesländer und Landeshauptstädte lt. Radverkehrsverantwortliche - Kategorien Radwegbau und -erhaltung, Markierung und Beschilderung, Abstellanlagen, Planung und Bewusstseinsbildung; Hochrechnung).

Radverleihsysteme

In Österreich existieren derzeit vier Radverleihsysteme: „Citybike Wien“, „Citybike Salzburg“, „nextbike Burgenland“ und „Freiradl“ in Niederösterreich.

In Niederösterreich wird zusätzlich im Frühjahr 2009 in einem Pilotprojekt nextbike erprobt. Die Verleihsysteme in Wien und Salzburg sind stark technisierte Systeme mit automatischen Verleihterminals (Bildschirm, Computer, Kartenleser). Neben der Investition in Fahrräder sind auch bauliche Maßnahmen, Elektronik und Software notwendig. Die mit diesen Einrichtungen erzielten Effekte sind mit **1,9 Mio. Euro Wertschöpfung** und **19 Arbeitsplätzen** zu veranschlagen (Vorgehensweise: publizierte Daten von ähnlichen Systemen in Lyon und Paris, Couval 2007; Ward Anderson 2007; Daten von „Citybike Wien“ www.citybikewien.at, Gewista 2008; Fachdiskussion; Interviews mit Vertretern der Verleihsysteme „nextbike Burgenland“ und „Freiradl Niederösterreich“ im Rahmen des Projektes „OBIS - Optimising Bike Sharing in European Cities“).



Als Infrastrukturbeispiel ist exemplarisch auch die Fahrradstation am Grazer Hauptbahnhof zu nennen. Sie bietet 275 Fahrrädern Platz und verfügt über einen direkten Zugang zum Bahnsteig. Eine Tageskarte kostet 1 Euro, eine Monatskarte 7 Euro und eine Jahreskarte 70 Euro. (Angaben zu Investitionen und die Beschäftigungseffekten, Helmut Spinka, Radverkehrskordinator der Stadt Graz).

Volkswirtschaftliche Effekte

Direkte und indirekte Wertschöpfung und Arbeitsplätze

Zusammengefasst belaufen sich die direkten Effekte der untersuchten Sektoren auf **601,9 Mio. Euro an Wertschöpfung** und **10.865 Vollzeit-Äquivalenten**.

Sektor	Direkte Wertschöpfung (Mio. Euro)	Direkte Beschäftigung (Arbeitsplätze)
Produktion	53,5	454
Handel	137,9	1.302
Reparatur / Verleih	28,6	398
Elektro-Fahrräder	5,2	65
Radtourismus	317,3	7.616
Radsport	18,5	336
Infrastruktur	40,9	694
Summe direkte Effekte	601,9	10.865

Direkte und indirekte Effekte

Die Input-Output-Analyse ergibt für die Radwirtschaft Österreich **direkte und indirekte Wertschöpfungseffekte** in der Höhe von **882,5 Mio. Euro** und **Arbeitsplatzeffekte** in der Höhe von

Bundesländer	Direkte und indirekte Wertschöpfung (Mio. Euro)	Direkte und indirekte Beschäftigung (Arbeitsplätze)
Burgenland	27,9	579
Kärnten	106,1	2.204
Niederösterreich	98,6	2.047
Oberösterreich	189,2	3.930
Salzburg	120,6	2.505
Steiermark	97,9	2.033
Tirol	138,6	2.879
Vorarlberg	52,6	1.093
Wien	50,9	1.058
Österreich	882,5	18.328

18.328 Vollzeit-Äquivalenten. Die Aufteilung der Effekte nach Bundesländern erfolgte aliquot den Werten für die direkten Effekte nach Bundesländern.

Vergleich und Plausibilität

Im Jahr 2005 wurden nach dem TSA (Tourismussatellitenkonto) an direkten und indirekten Beschäftigungseffekten insgesamt ca. 730.000 Vollzeitäquivalente der Tourismus- und Freizeitwirtschaft generiert. Bei einem Sommeranteil von 50,64 Prozent entspricht dies 369.672 Vollzeitäquivalenten im Sommerhalbjahr (1. Mai bis 31. Oktober). Dem Tourismus im engeren Sinne (Beherbergung und Verpflegung) sind daraus 64,65 Prozent zuzurechnen. Daher induziert der Sommertourismus in Österreich 238.989 Vollzeit-Äquivalente in den Bereichen Beherbergung und Verpflegung. Setzt man diese Zahl in Beziehung zu den durch das „Radfahren“ induzierten Arbeitsplätzen im Bereich Nächtigung und Verpflegung (ca. 13.500), so ergibt sich ein Anteil von 5,65 Prozent für das Segment „Radtourismus“ (Vergleichswert für Deutschland lt. Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, Deutscher Tourismusverband e.V., 2009: 3 Prozent). In der Studie „Sportwirtschaft in Österreich“ (Helmenstein/Kleissner/Moser, 2006) wurden Beschäftigungseffekte in der Höhe von insgesamt 297.280 Vollzeitäquivalenten ermittelt. Setzt man wiederum diese Zahl in Beziehung zu den induzierten Arbeitsplätzen durch den Wirtschaftsfaktor „Rad“ (18.328), so ergibt sich ein Anteil von 6,16 Prozent.

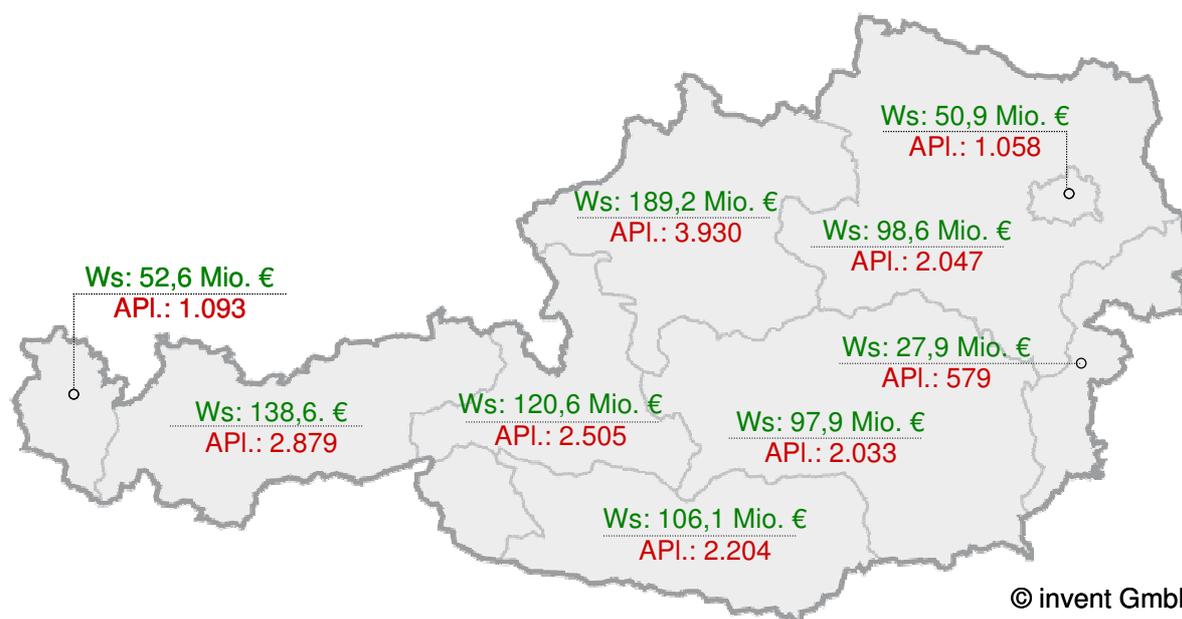
Zusammenfassung

Mehrere Highlights mit viel Entwicklungspotenzial

Die Radwirtschaft Österreichs, einst Land der Weltmarke Puch, verfügt bei der industriellen Produktion mit KTM und Simplon über zwei Unternehmen, die sich auf den internationalen Märkten etabliert haben. Für die nachhaltige Entwicklung des „Radstandortes Österreich“ ist das Setzen auf konsequente Kundenorientierung (Komfort, Wartungsarmut und Individualität, etc.) wichtig. Im Handel werden noch große Potenziale in der Weiterentwicklung der Servicequalität (individuelle Kundenberatung) gesehen, basierend auf fachspezifischer Ausbildung als auch in der Kooperation mit dem Tourismus. Dazu gehört im Segment Service vor allem die Etablierung integrierter und professionell betriebener Verleihangebote. Besonders starke Nachfrage wird für 2009 im Spezialbereich Elektro-Fahrräder bzw. Pedelecs erwartet, wobei die Entwicklung in Österreich erst

am Anfang steht. Im Segment Tourismus liegt die Stärke der österreichischen Radwirtschaft, der rund um das Fahrrad Lernräume für ein Mehr an nachhaltigem Lebensstil erlebbar macht. Hier bieten sich mit Österreichs Landschaft noch große Potenziale für sanft-mobile und landesweit koordinierte Angebote an, wie das Beispiel Schweiz zeigt. In den letzten Jahren stark gewachsen sind Events im Radsport. Im Bereich Radverkehrsinfrastruktur profilieren sich die Bundesländer als Hauptakteure. Noch viel Potenzial liegt im Ausbau von Radverleihsystemen und Fahrradstationen. Insgesamt werden durch den Radverkehr in Österreich **direkte und indirekte Wertschöpfungseffekte** in der Höhe von in der Höhe von **882,5 Mio. Euro** erwirtschaftet mit **Arbeitsplatzeffekten** in der Höhe von **18.328 Vollzeit-Äquivalenten**.

Fahrradwirtschaft Österreich
Gesamte ökonomische Effekte (direkte und indirekte Effekte)
Wertschöpfung und Arbeitsplätze



Informationen zu Landwirtschaft, Lebensmittel,
Wald, Umwelt und Wasser:

www.lebensministerium.at



lebensministerium.at

Die Initiative GENUSS REGION ÖSTERREICH
hebt gezielt die Bedeutung regionaler Spezialitäten hervor:

www.genuss-region.at



„Bio“ bedeutet gesunde, hochwertige Lebensmittel, die keine Spritzmittel oder Antibiotika enthalten:

www.biolebensmittel.at



biolebensmittel.at
das Natürlichste auf der Welt

Das Aktionsprogramm des Lebensministeriums für aktiven Klimaschutz:

www.klimaaktiv.at



Die Jugendplattform zur Bewusstseinsbildung rund ums Wasser:

www.generationblue.at



Das Österreichische Umweltzeichen ist Garant für umweltfreundliche Produkte und Dienstleistungen:

www.umweltzeichen.at



Der Ökologische Fußabdruck ist die einfachste Möglichkeit, die Zukunftsfähigkeit des eigenen Lebensstils zu testen. Errechnen Sie Ihren persönlichen Footprint unter:

www.mein-fussabdruck.at



www.mein-fussabdruck.at

Das Internetportal der Österreichischen Nationalparks:

www.nationalparksaustria.at



Das Lehrpfade-Portal beschreibt zahlreiche österreichische Lehrpfade, Themen- und Erlebniswege:

www.lehrpfade.lebensministerium.at



LEHRPFADe in ÖSTERREICH

