

Antrag

der Abg. Silke Gericke und Hermann Katzenstein GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

Stärkung der Fahrradwirtschaft und Entwicklung eines Fahrrad-Clusters in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Daten ihr zur wirtschaftlichen Bedeutung der Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg vorliegen, insbesondere Kennzahlen zu Beschäftigung, Umsatz und Exportquote in den Bereichen Herstellung, Handel, Dienstleistungen und Fahrradtourismus (bitte einzeln aufgeschlüsselt nach Jahren seit 2014);
2. welche vergleichbaren Daten aus anderen Bundesländern ihr bekannt sind und wie Baden-Württemberg im Vergleich abschneidet;
3. welche Potenziale und Vorteile ein Fahrrad-Cluster in Baden-Württemberg, insbesondere in der Region bzw. Metropolregion Stuttgart, nach ihrer Einschätzung bieten könnte, und welche Maßnahmen zur Realisierung eines solchen Clusters geplant sind;
4. inwieweit nach ihrer Einschätzung bestehende Unternehmen wie Bosch, Mahle und Brose sowie andere Akteure der Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg eingebunden werden könnten, um ihre Expertise in Elektromobilität, Batteriemangement und Leichtbau gezielt für die Branche zu nutzen;
5. welche Maßnahmen sie zur Förderung der lokalen Wertschöpfung in der Fahrradwirtschaft unternimmt, insbesondere um Produktions- und Zulieferketten aus Fernost nach Baden-Württemberg zurückzuholen;
6. welche spezifischen Vorteile die Nähe zur Automobil- und Maschinenbauindustrie in Baden-Württemberg für die Fahrradwirtschaft bietet und wie sie diese Synergien gezielt nutzen möchte;

7. welche Rolle sie den Forschungseinrichtungen und Hochschulen in Baden-Württemberg bei der Förderung von Innovationen, insbesondere im Bereich nachhaltiger Technologien und Hochpreissegmente, beimisst, und wie diese durch ein Fahrrad-Cluster gestärkt werden können;
8. wie ein Fahrrad-Cluster durch Netzwerkbildung die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Start-ups und Forschungseinrichtungen fördern könnte, und welche Beispiele aus anderen Regionen, wie etwa Sachsen, für Baden-Württemberg adaptiert werden können und welche Rolle hier Einrichtungen wie zum Beispiel die Landesagentur e-mobil BW spielen könnten;
9. wie nach ihrer Einschätzung die Entwicklung eines Fahrrad-Clusters zur Stärkung der internationalen Sichtbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit Baden-Württembergs beitragen kann, etwa durch Messeauftritte wie die Eurobike;
10. welche wirtschaftlichen und arbeitsmarktbezogenen Effekte sie von einem Fahrrad-Cluster in Baden-Württemberg erwartet, insbesondere im Hinblick auf neue Arbeitsplätze und die Förderung der Mobilitätswende.

12.12.2024

Gericke, Katzenstein, Braun, Hentschel, Herkens, Holmberg,
Joukov, Marwein, Nüssle, Tok GRÜNE

Begründung

Die Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg besitzt ein enormes wirtschaftliches und innovationsgetriebenes Potenzial. Mit über 800 Unternehmen und einem starken Fokus auf Elektromobilität, nachhaltigen Technologien und spezialisierten Komponentenherstellern gehört Baden-Württemberg zu den führenden Standorten der Branche in Deutschland. Ein Fahrrad-Cluster in der Region Stuttgart könnte die Innovationskraft bündeln und Synergien zwischen etablierten Unternehmen, Start-ups und Forschungseinrichtungen fördern. Die bereits vorhandene Kompetenz in Bereichen wie Leichtbau, Akku-Recycling und Elektromobilität bietet eine ideale Basis für die Weiterentwicklung der Branche. Erfolgreiche Beispiele wie „Cycling Saxony“ zeigen, dass eine gezielte Clusterförderung zu einer erheblichen wirtschaftlichen Dynamik und internationalen Wettbewerbsfähigkeit führen können. Ein solches Cluster könnte nicht nur Arbeitsplätze schaffen und die lokale Wirtschaft stärken, sondern auch einen bedeutenden Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Baden-Württemberg hat als Geburtsland des Fahrrads und als Land der Innovation die Chance, sich als Vorreiter einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Fahrradwirtschaft zu positionieren.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 20. Januar 2025 Nr. D73422/2024 nimmt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst und dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. welche Daten ihr zur wirtschaftlichen Bedeutung der Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg vorliegen, insbesondere Kennzahlen zu Beschäftigung, Umsatz und Exportquote in den Bereichen Herstellung, Handel, Dienstleistungen und Fahrradtourismus (bitte einzeln aufgeschlüsselt nach Jahren seit 2014);

Zu 1.:

Als Grundlage für die Erstellung der RadSTRATEGIE der Landesregierung Baden-Württemberg wurden im Jahr 2015 im Rahmen eines Kurzgutachtens Kennzahlen zur Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg erhoben. Für die Wirkungskontrolle zur Radstrategie wurden die Zahlen basierend auf Schätzungen fortgeschrieben.

	Umsatz der Fahrradwirtschaft in BW in Millionen Euro	Beschäftigte der Fahrradwirtschaft in BW
2015	2 100	31 700
2018	4 600	N/A
2019	N/A	36 000

In Baden-Württemberg sind relevante Akteure in der Fahrradbranche angesiedelt, wie die folgende, nicht abschließend zu verstehende, Auflistung aufzeigt. Bekannte Marken wie beispielsweise MERIDA & CENTURION (Magstadt) haben ihren Sitz in Baden-Württemberg. Auch namhafte Zulieferer wie etwa Bosch eBike Systems (Reutlingen), Magura (Bad Urach) und Pinion (Denkendorf) sind im Land ansässig; ebenso JobRad (Freiburg), Paul Lange – Generalvertrieb von Shimano (Stuttgart) und das Zedler-Institut für Fahrradtechnik und -sicherheit (Ludwigsburg). Zudem gibt es eine ausgeprägte Start-up-Szene in der Fahrradbranche Baden-Württembergs. So ist das Land auch durch innovative Denkansätze von Unternehmen wie JobRad (Fahrradleasing) bundesweit stets als Vorreiter im Fokus.

Darüber hinaus liegen folgende Kennzahlen zu den angefragten Bereichen vor:

Herstellung

Es liegen keine konkreten Daten zur Beschäftigung und zum Umsatz in der Herstellung vor, da die Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 im Wirtschaftszweig 30.92 „Herstellung von Fahrrädern sowie von Behindertenfahrzeugen“ des Statistischen Unternehmensregisters nicht klar genug abgrenzt, um eine zuverlässige Aussage tätigen zu können.

Einzelhandel

Die folgende Tabelle aus dem statistischen Unternehmensregister zeigt die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen (SV) sowie geringfügig entlohnten (GEB) Beschäftigten im Einzelhandel mit Fahrrädern, Fahrradteilen und -zubehör in Baden-Württemberg von 2014 bis 2023.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
SV-Beschäftigte in rechtlichen Einheiten ¹⁾	2 018	1 973	1 957	2 021	2 194	2 312	2 459	2 848	3 230	3 399
GEB-Beschäftigte in rechtlichen Einheiten ¹⁾	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	704	737	769	860	890
SV-Beschäftigte in Niederlassungen ²⁾	2 687	2 656	2 650	2 725	2 932	3 042	3 140	3 566	3 978	4 208
GEB-Beschäftigte in Niederlassungen ²⁾	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	941	950	991	1 059	1 070

¹⁾ Rechtliche Einheiten mit Umsatzsteuervoranmeldungen und/oder Beschäftigten im Berichtsjahr sowie Sitz in Baden-Württemberg.

²⁾ Niederlassungen mit Sitz in Baden-Württemberg, in denen im Berichtsjahr Beschäftigte tätig waren oder für die gilt, dass sie den einzigen Standort einer Rechtlichen Einheit mit Umsatzsteuervoranmeldungen im Berichtsjahr bildeten.

Die nachfolgende Tabelle erfasst den Umsatz im Einzelhandel mit Fahrrädern, Fahrradteilen und -zubehör in Baden-Württemberg von 2014 bis 2023.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Umsatz der rechtlichen Einheiten mit Sitz in BW in Tsd. Euro	501 898	519 177	550 990	543 912	658 028	690 444	921 812	893 138	1 011 960	1 048 219

Dienstleistungen

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung des Umsatzes der Zweiradmechaniker in Baden-Württemberg von 2014 bis 2023. Umsätze bis 2022 sind der Handwerkszählung des Statistischen Landesamt entnommen. Werte im Jahr 2023 wurden mit der Handwerksberichterstattung fortgeschrieben.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Umsatz ¹⁾ der Zweiradmechaniker in BW in Tsd. Euro	286 771	297 456	315 829	344 728	414 820	480 790	599 521	589 133	686 652	699 698

¹⁾ Bei den Umsätzen handelt es sich um Werte ohne Mehrwertsteuer und ohne Preisbereinigung. Ebenso handelt es sich um Betriebsumsätze, eine Trennung in Handel und Werkstatt ist nicht möglich.

Die Jahresdurchschnitte der beschäftigten Zweiradmechaniker in Baden-Württemberg von 2014 bis 2023 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Tätige Personen bis 2022 sind der Handwerkszählung des Statistischen Landesamt entnommen. Werte im Jahr 2023 wurden mit der Handwerksberichterstattung fortgeschrieben.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Beschäftigte Zweiradmechaniker in BW	2 031	2 082	2 108	2 181	2 342	2 767	2 763	2 987	3 267	3 306

Fahrradtourismus

Aus der Sonderauswertung zur wirtschaftlichen Bedeutung des Marktsegments Radtourismus für Baden-Württemberg, die für das Jahr 2023 erstmals beim Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr (dwif) in Auftrag gegeben wurde, liegen Kennzahlen für das Jahr 2023 vor. Daten zu den Vorjahren sind nicht bekannt.

Der Bruttoumsatz im Radtourismus in Baden-Württemberg belief sich im Jahr 2023 auf rund 2 229,2 Millionen Euro. 57,7 Prozent davon sind dem Gastgewerbe zuzuschreiben. Auf den Einzelhandel entfallen 21,2 Prozent. 21,1 Prozent der Bruttoumsätze aus dem Radtourismus sind Dienstleistungen zuzurechnen.

	Bruttoumsatz 2023 im Radtourismus in BW in Millionen Euro
Gastgewerbe	1 287,0
Einzelhandel	471,8
Dienstleistungen	470,4
Gesamt	2 229,2

Der radtouristische Einkommensbeitrag lag 2023 bei 1 049,4 Millionen Euro und entspricht damit einem Äquivalent von rund 31 687 Personen, die rechnerisch durch die radtouristische Nachfrage in Baden-Württemberg ein durchschnittliches Primäreinkommen pro Kopf und Jahr in Höhe von 33 119 Euro beziehen. Dieser Wert darf nicht mit der Anzahl der tatsächlich durch den Radtourismus beschäftigten Personen gleichgesetzt werden.

Export

Die Entwicklung der Ausfuhrwerte in Baden-Württemberg von 2014 bis 2023 kann dem *Anhang* „Datei des Statistischen Bundesamtes zu den Fahrradwirtschaft-Ausfuhrwerten der Bundesländern 2014 bis 2023 in Tsd. Euro“ entnommen werden.

2. welche vergleichbaren Daten aus anderen Bundesländern ihr bekannt sind und wie Baden-Württemberg im Vergleich abschneidet;

Zu 2.:

Bundesländerdaten aus dem Statistischen Unternehmensregister sowie der Produktionserhebung können nur im Rahmen einer länderübergreifenden Koordinierung bei den Statistischen Landesämtern erfragt werden, die in der Kürze der vorgegebenen Zeit nicht realisiert werden konnte.

Die Entwicklung der Ausfuhrwerte der Bundesländer von 2014 bis 2023 kann dem *Anhang* „Datei des Statistischen Bundesamtes zu den Fahrradwirtschaft-Ausfuhrwerten der Bundesländern 2014 bis 2023 in Tsd. Euro“ entnommen werden.

Zu den anderen geforderten Kennzahlen der Bundesländer liegen der Landesregierung nur vereinzelte Daten vor. Zu beachten ist zudem, dass den Daten der Bundesländer teilweise unterschiedliche Definitionen zur Berechnung zugrunde liegen und diese daher teilweise nur bedingt vergleichbar sind.

Brandenburg

Nach dem Tourismusnetzwerk Brandenburg liegt der Gesamtumsatz pro Jahr durch Fahrradtourismus (Radwanderer, Urlauber die vom festen Urlaubsort Tages Touren per Fahrrad unternehmen, Tagesausflüge) im Land Brandenburg bei ca. 850 Millionen Euro. Dies entspricht etwa 25 Prozent des gesamt touristischen Umsatzes in Brandenburg.

Hessen

Die Hessen Agentur schätzt den Bruttoumsatz im Radtourismus im Land Hessen im Jahr 2021 auf ca. 835,5 Millionen Euro. Dabei entfallen ca. 686 Millionen Euro auf Tagesradreisen und ca. 149,5 Millionen Euro auf Übernachtungsradreisen. Das macht einen Anteil von ca. 9,5 Prozent am Gesamtbruttoumsatz durch Tourismus in Hessen im Jahr 2021 aus.

Mecklenburg-Vorpommern

Aus dem Ergebnisbericht der Radverkehrsuntersuchung Mecklenburg-Vorpommern im Auftrag des Radtourismusverbands Mecklenburg-Vorpommern e. V. sind folgende Kennzahlen bekannt:

Jahr	Bruttoumsatz des Radtourismus im weiteren Sinn in Mecklenburg-Vorpommern in Millionen Euro
2019	972,7
2020	994,0
2021	1 063,7
2022	1 114,9

Der Einkommensbeitrag durch Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2022 betrug demnach 555,4 Millionen Euro. Das entspricht einem Äquivalent von 25 777 Personen, die durch den Radtourismus ein durchschnittliches Primäreinkommen pro Kopf und Jahr beziehen könnten.

Nordrhein-Westfalen

Im Rahmen des Kompetenznetzwerks Umweltwirtschaft.NRW wurde 2024 der erste Branchenbericht zur Fahrradwirtschaft in Nordrhein-Westfalen veröffentlicht. Daraus sind folgende Kennzahlen bekannt:

Jahr	Bruttowertschöpfung der Fahrradwirtschaft in NRW in Millionen Euro	Erwerbstätige der Fahrradwirtschaft in NRW
2012	1 379	42 600
2022	1 895	50 700

Aufgeschlüsselt nach Herstellung, Handel, Dienstleistungen, Fahrradtourismus und Infrastruktur ergeben sich folgende Daten:

	Erwerbstätige der Fahrradwirtschaft in NRW 2012	Erwerbstätige der Fahrradwirtschaft in NRW 2022
Herstellung	3 300	3 200
Handel	8 700	12 400
Dienstleistungen	4 800	6 400
Fahrrad- tourismus	24 000	27 100
Infrastruktur	1 400	1 600

	Bruttowertschöpfung der Fahrradwirtschaft in NRW 2012 in Millionen Euro	Bruttowertschöpfung der Fahrradwirtschaft in NRW 2022 in Millionen Euro
Herstellung	240	283
Handel	354	682
Dienstleistungen	222	349
Fahrrad- tourismus	501	460
Infrastruktur	62	121

Rheinland-Pfalz

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz veröffentlichte 2024 folgende Kennzahlen:

Beschäftigung in der Fahrrad- wirtschaft in Rheinland-Pfalz	2019	2020	2021	2022
Herstellung	924	1 041	1 233	1 383
Handel	1 600	1 700	1 900	2 100
Dienstleistungen	–	–	–	< 100
Fahrrad- tourismus	12 000	12 000	13 000	16 000

Umsatz der Fahrrad- wirtschaft in Rheinland-Pfalz in Millionen Euro	2019	2020	2021	2022
Herstellung	193	268	485	669
Handel	492	585	635	682
Dienstleistungen	–	–	–	< 10
Fahrrad- tourismus	700	675	803	989

Sachsen

Laut der Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH sind schätzungsweise 10 000 Menschen in über 300 Unternehmen im Land direkt in der Fahrradbranche beschäftigt. Pro Jahr werden ca. 1,5 Milliarden Euro Umsatz mit Bezug zur Fahrradwirtschaft in Sachsen erwirtschaftet.

Schleswig-Holstein

Der regionalwirtschaftliche Bruttoumsatz des Radtourismus betrug laut der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e. V. im Jahr 2022 in Schleswig-Holstein 2,3 Milliarden Euro. Die Summe des daraus entstehenden regionalwirtschaftlichen Einkommens belief sich auf 1,1 Milliarden Euro. Dieser Wert entspricht einem Beschäftigungseffekt von rund 38 000 Personen, die durch den Radtourismus ein durchschnittliches Primäreinkommen beziehen könnten.

Von Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Saarland, Sachsen-Anhalt und Thüringen sind neben den Ausfuhrwerten im *Anhang* keine weiteren Daten bekannt.

Stellt man die baden-württembergischen Zahlen den bundesweiten Vergleichszahlen gegenüber, so kann die Entwicklung der Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg als positiv bewertet werden. Im Vergleich zu den meisten anderen Bundesländern sind in Baden-Württemberg besonders viele in der Branche bedeutende Fahrradunternehmen angesiedelt.

3. welche Potenziale und Vorteile ein Fahrrad-Cluster in Baden-Württemberg, insbesondere in der Region bzw. Metropolregion Stuttgart, nach ihrer Einschätzung bieten könnte, und welche Maßnahmen zur Realisierung eines solchen Clusters geplant sind;

Zu 3.:

Wie die verfügbaren Branchenzahlen belegen, repräsentiert die Fahrradindustrie eine relevante Branche in Baden-Württemberg, gleichwohl der deutsche Fahrradmarkt insgesamt aktuell unter Preiseinbruch und deutlichem Umsatzrückgang leidet. Da es sich bei Clustern um regionale Agglomerationen von Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft, Intermediären und Politik handelt, kann ein entsprechendes Cluster nicht durch bestimmte Maßnahmen geplant werden. Vielmehr gilt es, die entsprechenden Bedarfe der Fahrradindustrie regionalspezifisch zu identifizieren und mit bestimmten Maßnahmen zu adressieren.

Grundsätzlich kann durch die Vernetzung von Akteuren (insbesondere aus den Bereichen Wirtschaft und Wissenschaft) innerhalb eines regionalen Clusters durch eine regionale Clusterinitiative von einem gesteigerten Wissenstransfer und neuen Kooperationspartnerschaften ausgegangen werden. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass der Vernetzungsimpuls durch die regionalen Akteure selbst erfolgt und eine kritische Masse an Beteiligten erreicht wird. Insbesondere bei unternehmensbezogenen Netzwerkaktivitäten müssen die Unternehmen von einem Mehrwert dieser regionalen Vernetzungsaktivitäten überzeugt sein. Einzelne Unternehmen der Fahrradwirtschaft sind in Baden-Württemberg bereits in regionale Netzwerke und Clusterinitiativen integriert (z. B. Cluster Elektromobilität Süd-West der Landesagentur e-mobil BW). Das Land bietet hier weiter die Leistungsangebote der RegioClusterAgentur Baden-Württemberg zur Unterstützung an. Aktivitäten, die den Aufbau eines speziellen Fahrrad-Clusters forcieren, sind der Landesregierung nicht bekannt.

4. inwieweit nach ihrer Einschätzung bestehende Unternehmen wie Bosch, Mahle und Brose sowie andere Akteure der Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg eingebunden werden könnten, um ihre Expertise in Elektromobilität, Batteriemangement und Leichtbau gezielt für die Branche zu nutzen;

Zu 4.:

Oben genannte Unternehmen sind bereits in verschiedene Clusterinitiativen und Netzwerke integriert und spielen hier eine wichtige Rolle. So sind beispielsweise Bosch und Mahle in zwei Clusterinitiativen (Cluster Elektromobilität Süd-West und Cluster Fuel Cells BW) der Landesagentur e-mobil BW sehr aktiv. Entsprechendes gilt für weitere Akteure der Fahrradwirtschaft.

5. welche Maßnahmen sie zur Förderung der lokalen Wertschöpfung in der Fahrradwirtschaft unternimmt, insbesondere um Produktions- und Zulieferketten aus Fernost nach Baden-Württemberg zurückzuholen;

Zu 5.:

In Baden-Württemberg gibt es neben Clusterinitiativen, regionalen Wirtschaftsförderern oder auch Kammern, die die Akteure der Fahrradwirtschaft unterstützen, ein breites Spektrum von Fördermaßnahmen. An dieser Stelle seien exemplarisch die Gründungsunterstützung (Landeskampagne Start-up BW) aber auch das Förderprogramm Invest BW genannt, die Innovationen in der Produktion, Design, Recycling oder auch hinsichtlich von Leichtbau-Lösungen für die Akteure der Fahrradwirtschaft fördern. Unternehmen, wie beispielsweise Bosch oder Mahle sind hier in entsprechende Fördermaßnahmen bereits aktiv eingebunden. Ziel der Landesregierung ist es, auch in der Fahrradbranche international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Standort zu schaffen.

6. welche spezifischen Vorteile die Nähe zur Automobil- und Maschinenbauindustrie in Baden-Württemberg für die Fahrradwirtschaft bietet und wie sie diese Synergien gezielt nutzen möchte;

Zu 6.:

Mobilitätscluster, wie Elektromobilität Süd-West oder das Cluster Fuel Cells, vereinen alle Akteure der Mobilitätsbranche und fördern die Synergien zwischen den Teilbranchen der Mobilität. So können mobilitätsspezifische Herausforderungen gemeinsam und im gegenseitigen Nutzen angegangen werden. Somit kann die Nähe der Fahrradwirtschaft zur Automobil- und Maschinenbauindustrie gezielt genutzt werden. Dies gilt mit Blick auf die stark gestiegene Bedeutung von Pedelecs speziell auch für den Bereich Batterietechnik, Elektronik und Software.

7. welche Rolle sie den Forschungseinrichtungen und Hochschulen in Baden-Württemberg bei der Förderung von Innovationen, insbesondere im Bereich nachhaltiger Technologien und Hochpreissegmente, beimisst, und wie diese durch ein Fahrrad-Cluster gestärkt werden können;

Zu 7.:

Aufgabe der Hochschulen und Forschungseinrichtungen ist maßgeblich der Kompetenzaufbau (z. B. für Basistechnologien von Innovationen inkl. der Demonstration von Anwendungsbeispielen und dem Transfer) sowie die wissenschaftlich geleitete wertneutrale Erweiterung des Wissensstandes (beispielsweise um gut abgewogene Infrastrukturentscheidungen in Kommunen fällen zu können). Die Adressierung von speziellen Preissegmenten liegt nicht in der Verantwortung von Hochschulen und Forschungseinrichtungen, sondern in der der Unternehmen.

Spezialisierte Institute oder Einrichtungen an Hochschulen, die sich ausschließlich mit der Fahrradforschung befassen, sind in Baden-Württemberg eher die Ausnahme. Forschungen in diesem Bereich sind oft Projekte, die Teil größerer Mobilitäts- und Verkehrsforschungszentren sind. Schwerpunkt ist deshalb häufig die Radverkehrsforschung.

Eine Ausnahme davon bildet das 2019 gegründete „Institute for Smart Bicycle Technology“ an der Hochschule Pforzheim. Hier werden Forschungsprojekte und Entwicklungsaktivitäten in den Bereichen der Fahrradtechnologie gebündelt. Gegenwärtige Schwerpunkte sind neben der Entwicklung neuer mechatronischer Fahrerassistenzsysteme für Pedelecs die Komponenten- und Prüfstandsentwicklung für Fahrräder sowie die Entwicklung von Leichtbaukomponenten mit einem neuartigen 3D-Faser-Wicklerroboter.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert bundesweit sieben Radverkehrs-Professuren, um die interdisziplinäre Forschung und Lehre im Bereich Radverkehr und nachhaltige Mobilität zu stärken. Eine der Professuren ist an der Hochschule Karlsruhe angesiedelt. Nachhaltige Mobilität ist an der Hochschule Karlsruhe ein interdisziplinärer Schwerpunkt und der Fahrradforschung wird dabei eine besondere Stellung eingeräumt. Die Forschungen umfassen verschiedene Aspekte des Systems Radverkehr: die Radfahrenden, das Fahrzeug Fahrrad, die bauliche Infrastruktur, die digitale Infrastruktur sowie die Radkultur und werden in der „BMDV Stiftungsprofessur Radverkehr“ gebündelt. Im Rahmen der Stiftungsprofessur bieten die Hochschule Karlsruhe auch gezielt Studiengänge im Themenkreis der Radverkehrsförderung an.

Neben gut funktionierenden Infrastrukturen (z. B. Radwege, attraktiver ÖPNV) vermögen es Innovationen, Mobilitätsgewohnheiten in einer breiteren Nutzsicht zu verändern. Mobilitätsgewohnheiten und Strategien zur Stärkung des Radverkehrs sind Forschungsgegenstand im Baden-Württemberg Institut für nachhaltige Mobilität (BWIM) in einem hochschulübergreifenden Netzwerk. Besonders die enge Zusammenarbeit des BWIM mit Kommunen wirkt sich so indirekt auf die Kundennachfrage aus. Zudem waren und sind Radkultur und Bedingungen für Radverkehr Untersuchungsgegenstand in Reallaborprojekten (z. B. Go Karlsruhe, Future City Lab Stuttgart, MobiQ).

Auch die oben genannten Initiativen integrieren führende Forschungsakteure und erleichtern die Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Wirtschaft. Förderprogramme wie Invest BW zielen konkret auf eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen diesen Akteuren ab, um gemeinsam wettbewerbsfähige Lösungen zu kreieren. Damit werden auch die Akteure der Fahrradwirtschaft gestärkt, sofern sie diese Förderangebote annehmen.

8. wie ein Fahrrad-Cluster durch Netzwerkbildung die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Start-ups und Forschungseinrichtungen fördern könnte, und welche Beispiele aus anderen Regionen, wie etwa Sachsen, für Baden-Württemberg adaptiert werden können und welche Rolle hier Einrichtungen wie zum Beispiel die Landesagentur e-mobil BW spielen könnten;

Zu 8.:

Die Initiative „Cycling Saxony e. V.“ agiert als Interessenverband der sächsischen Fahrradbranche und koordiniert die Wissens- und Erfahrungsbündelung. Darüber hinaus sind der Landesregierung auf Länderebene keine Cluster bekannt, die explizit und ausschließlich die Vernetzung der Fahrradwirtschaft fördern. Hintergrund für die limitierte Anzahl an Fahrrad-Clustern ist weniger die fehlende Relevanz in diesen Regionen und Ländern Europas. Vielmehr sind Akteure dieser Branche in diverse Mobilitätscluster integriert. Dies entspricht dem seit Jahren anhaltenden Trend weg von singulären Ansätzen (z. B. Automobil-Cluster, Maritime Cluster, Luftfahrt-Cluster) hin zu Mobilitätsclustern. In letzteren spielt die Fahrradwirtschaft eine entsprechende Rolle. Hintergrund hierfür ist die Tatsache, dass viele Aspekte, wie z. B. die Elektromobilität, für die Akteure der verschiedenen Mobilitätssektoren (z. B. Automobil, Schifffahrt, Luftfahrtindustrie) ähnliche

Herausforderungen beinhalten und diese damit am besten im übergreifenden Cluster-Verbund angegangen werden können. Neben den wirtschaftlich geprägten Mobilitätsclustern gibt es zudem viele Netzwerke, die sich auf die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur konzentrieren. Ein Beispiel hierfür ist die Kommunalen Arbeitsgemeinschaften zur Rad- und Fußverkehrsförderung, die in 13 Bundesländern vertreten ist.

Die Landesagentur e-mobil BW hat nach dem Geschäftszweck die Aufgabe, den Wirtschafts-, Technologie- und Wissenschaftsstandort Baden-Württemberg zu fördern und zwar im Bereich neue Mobilitätslösungen, Automotive, Elektromobilität einschließlich Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologien. Damit sind entsprechende mobilitätsübergreifende Strukturen und Fähigkeiten im Land vorhanden. Seitens der Landesregierung wird derzeit keine Notwendigkeit für ein zusätzliches, spezielles Fahrrad-Cluster gesehen. Die Vernetzung der Akteure der Fahrradwirtschaft im Land wird auch vom BWIHK-Tag im Allgemeinen bereits jetzt positiv beurteilt.

9. wie nach ihrer Einschätzung die Entwicklung eines Fahrrad-Clusters zur Stärkung der internationalen Sichtbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit Baden-Württembergs beitragen kann, etwa durch Messeauftritte wie die Eurobike;

Zu 9.:

In Baden-Württemberg gibt es eine agile und aktive Cluster- und Netzwerklandschaft. Sie deckt auch alle relevanten Aspekte der Fahrradwirtschaft (von der Materialentwicklung über die Produktion oder auch die Antriebstechnik (z. B. Batterien) bis hin zum Recycling und dem Fahrradtourismus) ab. Akteure der Fahrradwirtschaft können hier aus einem breiten Angebotsspektrum von Clusterinitiativen, Netzwerken und Unterstützungsleistungen von Wirtschaftsförderern und Kammern (sowie den Förderprogrammen des Landes) wählen. Messeauftritte und andere Aktivitäten zur Exportförderung werden durch die Landesagentur Baden-Württemberg International aktiv unterstützt. Aus Sicht der Landesregierung existieren somit in ausreichendem Maße Unterstützungs- und Vernetzungsangebote für die Akteure der Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg. Hinzu kommt die RegioClusterAgentur BW, die etablierte Netzwerke und Clusterinitiativen aktiv bei deren Weiterentwicklung und dem Managen von regionalen Transformationsprozessen unterstützt (siehe: <https://www.clusterportal-bw.de/regioclusteragentur/>).

10. welche wirtschaftlichen und arbeitsmarktbezogenen Effekte sie von einem Fahrrad-Cluster in Baden-Württemberg erwartet, insbesondere im Hinblick auf neue Arbeitsplätze und die Förderung der Mobilitätswende.

Zu 10.:

Wie insbesondere die Stellungnahmen zu den Ziffern 8 und 9 verdeutlichen, sind viele der Akteure der Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg bereits in Netzwerke und Clusterinitiativen bedarfsorientiert integriert. Eine Etablierung eines separaten Fahrrad-Clusters würde hier zu Doppelaktivitäten führen, die nicht wünschenswert oder erforderlich sind. Es ist entsprechend davon auszugehen, dass mit den bereits vorhandenen Vernetzungsinitiativen und Mobilitätsclustern die in den letzten Jahren steigende wirtschaftliche Relevanz der Fahrradbranche fortgeführt und der Standort Baden-Württemberg wirtschaftlich und arbeitsmarktbezogen profitieren kann.

Dr. Hoffmeister-Kraut
Ministerin für Wirtschaft,
Arbeit und Tourismus

Anlage

Datei des Statistischen Bundesamtes zu den Fahrradwirtschaftsausfuhrwerten¹⁾ der Bundesländern 2014 bis 2023 in Tsd. Euro

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Baden-Württemberg	43 684	43 535	43 163	56 766	72 851	91 488	127 196	137 622	150 385	134 837
Bayern	84 416	106 566	124 775	122 768	101 398	95 959	96 563	99 695	106 217	147 147
Berlin	1 173	3 091	12 673	4 581	1 919	3 369	3 549	3 656	3 893	2 943
Brandenburg	2 751	2 758	2 341	2 658	2 916	2 066	2 669	2 821	2 913	1 922
Bremen	371	618	492	126	89	43	177	19	44	60
Hamburg	15 600	16 713	12 065	12 637	12 515	12 952	11 655	5 259	12 070	10 030
Hessen	20 185	20 643	27 131	26 500	28 672	26 486	27 578	28 134	59 959	39 668
Mecklenburg-Vorpommern	28	2	4	7	10	6	7	197	28	65
Niedersachsen	89 994	97 333	98 996	84 375	77 428	71 068	71 618	69 158	63 833	61 678
Nordrhein-Westfalen	75 321	75 939	69 444	76 008	74 657	91 022	107 399	169 416	202 774	134 831
Rheinland-Pfalz	79 631	105 771	104 988	123 246	155 698	184 826	245 999	152 665	309 168	289 626
Saarland	713	890	168	268	234	211	2 206	1 079	2 067	2 636
Sachsen	74 264	102 503	79 624	119 582	82 613	129 283	123 071	168 148	131 635	92 809
Sachsen-Anhalt	21 397	7 332	11 798	1 097	1 065	1 057	1 797	707	87 841	9 7191
Schleswig-Holstein	462	938	1 209	338	672	712	674	1 179	1 618	1 131
Thüringen	1 663	2 811	4 137	5 118	6 425	3 071	2 367	1 075	626	2 438
Ausland	27 0319	317 716	329 217	325 331	283 176	302 076	336 693	534 363	585 133	569 226
Restposten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	280

- 1) Die Werte umfassen, sofern vorhanden, die folgenden Warennummern:
- Zweiräder, ohne Motor, mit Kugellager
 - Zweiräder u. a. Fahrräder, ohne Motor
 - Rahmen für Fahrräder
 - Vordergabeln für Fahrräder
 - Teile von Rahmen und Gabeln für Fahrräder
 - Felgen für Fahrräder
 - Speichen für Fahrräder
 - Naben und Freilaufzahnkränze für Fahrräder
 - Bremsen für Fahrräder
 - Teile von Bremsen von Fahrrädern
 - Sättel für Fahrräder
 - Pedale für Fahrräder
 - Tretlager für Fahrräder
 - Teile für Pedale und Tretlager von Fahrrädern
 - Lenker für Fahrräder
 - Gepäckträger für Fahrräder
 - Kettenschaltungen für Fahrräder
 - Teile und Zubehör für Fahrräder