

Der schwache Euro macht Räder teurer

Fahrradfahren liegt im Trend, auch wenn die Kosten dafür steigen. Geradelt wird nicht nur auf den Berg, sondern auch in die Arbeit. Die gesamte Branche befindet sich im Umbruch.

MONIKA GRAF
BIRGITTA SCHÖRGHOFER

WIEN. Zum Teil ist es schon passiert. KTM hat bei Bikes, die jetzt ausgeliefert werden, die Preise um fünf bis sieben Prozent angehoben. „KTM hat lang zugewartet“, sagt Marketingchef Josef Haider. Etliche Hersteller hätten bereits früher und stärker auf die Euroschwäche und die damit einhergehende Verteuerung von importierten Fahrrädern und Komponenten reagiert. Denn nicht nur Billigbikes kommen aus Asien. Markenräder werden zwar in Europa lackiert und zusammengebaut, die Bestandteile (Rahmen, Schaltung und Bremsen) kommen aber aus Fernost.

„Die Preise werden steigen“, sagt auch Norbert Katsch, Geschäftsführer des Salzburger Radgroßhändlers Funbike und Sprecher der Arge Fahrrad. Auch wenn die Wertschöpfung zu einem guten Teil in Europa stattfindet, wirke sich die Verteuerung des Dollar um 25 Prozent „dramatisch“ aus. Fünf bis acht Prozent Verteuerung würden derzeit schon „durchgereicht“. 2016 würden die Räder „empfindlich teurer“, meint Katsch, sofern der Euro-Dollar-Kurs nicht dreht. Wer ein Fahrrad kaufen will, sollte jetzt zuschlagen, rät auch der Sportartikelhandel. Die Bikes, die jetzt in den Geschäften stünden, seien im Vorjahr bestellt worden und daher nicht betroffen, betont Ernst Aichinger, Obmann des Sportartikelhandels in der Wirtschaftskammer. Bei den nächsten Orders werde sich das nicht vermeiden lassen.

Der Fahrradmarkt boomt in Österreich. 2014 wurden 401.300 Räder gekauft. Das waren fünf Prozent mehr als im Jahr davor, aber weniger als in den bisherigen Rekordjahren 2007 bis 2009.

Aichinger sieht den Fahrradmarkt so wie die gesamte Branche in einem „großen Umbruch“. Zum einen wachse mit der Übernahme von Sport Eybl (30 Prozent Marktanteil) durch den britischen Dis-



Immer weniger Radfahrer setzen, wie im Bild, auf reine Muskelkraft.

BILD: SN/CONNEL DESIGN - FOTOLIA

konter Sports Direct das Billigsegment. Dem gegenüber stehe der Trend zum „Fahrrad als Kultobjekt“ und zum Kauf im Fachgeschäft. Vom Spezialisten für Mountain- und Offroad-Bikes, die die Hälfte des Marktes ausmachen, über Design-, Renn- und Klappräder bis hin zu Vintage- und E-Bikes gibt es alles. Im Durchschnitt gaben die Österreicher im Vorjahr 740 (2013: 780) Euro für ein Rad aus.

Die stärksten Zuwächse erlebten im Vorjahr erneut Fahrräder mit Zusatzmotor. 50.000 E-Bikes wurden abgesetzt, ein Plus von 16 Prozent gegenüber 2013 und mehr als doppelt so viele wie 2010. Insgesamt rollen laut Verkehrsclub Österreich (VCO) rund 200.000 Elektrofahrräder in Österreich. E-Bikes hätten das Pensionistenimage abgelegt, sagt Aichinger, sie gelten nun „als sportliches Gerät für mehr Höhen-

meter oder größere Distanzen“. Viele sehen auch nicht mehr aus wie die klobigen, schweren Geräte der ersten Generationen. Das zeigt etwa das von drei jungen Österreichern entwickelte Rad „Freygeist“, das im Sommer auf den Markt kommt: Es wiegt nur zwölf Kilogramm. KTM bietet seit heuer nicht

Speed-Pedelecs sind bis zu 45 km/h schnell

nur die klassischen E-Fahrräder mit 25 km/h Maximalgeschwindigkeit, sondern auch Speed-Pedelecs an, die bis zu 45 km/h schaffen. Sie brauchen eine Mopedzulassung, dürfen nur mit Helm und Führerschein benutzt werden und nicht auf Fahrradwegen bzw. im Wald.

Die Radbranche findet die Gesetzeslage unbefriedigend und be-

zweifelt, dass sie immer eingehalten wird. Zahlen, wie viele S-Pedelecs schon auf der Straße sind, gibt es nicht. Laut Schätzungen könnten sie aber ein Fünftel der verkauften E-Bikes ausmachen – und nur ein Bruchteil davon ist angemeldet. Im Verkehrsministerium hält man diese Dunkelziffer für zu hoch gegriffen. Der zuständige Sektionschef Wilhelm Kast räumt aber ein, dass die Kontrolle schwierig sei, weil die schnellen E-Flitzer von normalen kaum zu unterscheiden seien. Konkrete Überlegungen für eine Neuregelung wie etwa in Deutschland, wo die S-Elektrofahrräder als Mittelding zwischen Moped und Fahrrad behandelt werden mit Zulassungspflicht, gibt es nicht.

Der VCO sieht in der steigenden Nachfrage nach Elektrofahrrädern auch eine Hoffnung, dass immer mehr Menschen den Arbeitsweg

auf dem Fahrrad zurücklegen. Immerhin wohne ein Drittel der Beschäftigten weniger als fünf Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt und mehr als die Hälfte habe weniger als zehn Kilometer in die Arbeit. „Der derzeitige Radfahranteil kann verdoppelt werden“, ist VCO-Experte Markus Gansterer überzeugt.

Aktuell fährt die Mehrheit der Beschäftigten noch mit dem Auto in die Arbeit. Gemäß Untersuchungen des VCO kommt in Oberösterreich nur jeder zwanzigste mit dem Rad zur Arbeit, in Tirol immerhin jeder achte und in Vorarlberg jeder sechste. In Salzburg fährt jeder zweite der rund 2500 Beschäftigten der Universität mit dem Rad zur Arbeit.

Entsprechende Infrastruktur im Betrieb erleichtert den Umstieg aufs Rad. Bosch mit österreichweit rund 1700 Mitarbeitern bietet an den Standorten in Wien und Hallein überdachte Fahrradabstellplätze an, auch Gratis-Ladestationen für E-Bikes stehen zur Verfügung. Gegen Schweißgeruch helfen Duschen im Betrieb. „Es gibt auch Mitarbeiter, die joggen am Morgen ins Büro oder laufen in der Mittagspause den Donaukanal entlang“, erklärt Bosch-Sprecherin Marlies Haas. Dabei entsteht auch ein Dominoeffekt. „Manche beschleicht da ein schlechtes Gewissen, wenn sie mit dem Auto kommen, und fangen irgendwann auch zu laufen oder zu radeln an.“

Fitte Mitarbeiter sind nachweislich weniger krank. Untersuchungen haben gezeigt, dass Beschäftigte, die per Rad zur Arbeit fahren, um im Schnitt 1,3 Tage pro Jahr weniger krank sind als nicht radelnde Kollegen im vergleichbaren Alter. Zudem sinke durch regelmäßige Bewegung das Stressniveau und steige die Leistungsfähigkeit, heißt es beim Verkehrsclub. Im Mai startet der VCO auch deshalb wieder die Initiative „Radelt zur Arbeit“.

Übrigens: Wer dienstlich mit dem Fahrrad unterwegs ist, der kann, so wie mit dem Auto, Kilometergeld (38 Cent/km) verrechnen.

Wie Banken systematisch ihre Reputation zerstören

Einst galten Banken als Hort der Solidität. Die Deutsche Bank zeigt, wie schwer es der Branche fällt, diesen Status zurückzuerlangen.

Seit Mai 2012 stehen Anshu Jain und Jürgen Fitschen an der Spitze der Deutschen Bank. Das Duo, das Josef Ackermann nachfolgte, trat mit dem Anspruch an, dem Koloss einen Kulturwandel zu verpassen. Drei Jahre später steht die Bank in der Öffentlichkeit jedoch um keinen Deut besser da. Im Gegenteil, sie gibt ein desaströses Bild ab.

Am Mittwoch akzeptierte die Deutsche Bank wegen der Manipulationen des Zinssatzes Libor für einen Vergleich mit der US-Justiz eine Strafe von 2,5 Mrd. Dollar. Von der EU-Kommission waren ihr dafür Ende 2013 schon 725 Mill. Euro aufgebrummt worden.

Die rekordverdächtigen Geldbußen tun weh. Aber viel schlimmer ist, dass bekannt wurde, dass die Deutsche Bank selbst in der Aufarbeitung des Libor-Skandals noch getrickelt und getäuscht und die Behörden bei den Ermittlungen bewusst in die Irre geführt hat.

Die Bank kommt aber selbst mit den milliardenschweren Vergleichen nicht zur Ruhe. Ab nächsten Dienstag muss sich Fitschen gemeinsam mit vier ehemaligen Vorständen vor dem Landgericht München gegen den Vorwurf des Prozessbetrugs verteidigen. Die Angeklagten hätten im Schadenersatzprozess gegen den mittlerweile verstorbenen Medienunternehmer Leo Kirch systematisch versucht, die Justiz zu täuschen, was die fünf Herren allerdings bestreiten.

Die schlechten Nachrichten über die Bank reißen aber nicht ab. Im Zuge hausinterner Untersuchungen über den Steuerbetrug beim Handel mit Emissionszertifikaten sollen E-Mails aufgetaucht sein, die führende Bankmanager schwer belasten, darunter auch Anshu Jain. Unter diesen Rahmenbedingungen diskutierte der Aufsichtsrat am Freitag die künftige Strategie, bei der ein Rückzug aus

dem Privatkundengeschäft geprüft wird. Wenn die Bank so weitermacht, wird sie sich nicht mehr zurückziehen müssen, die Kunden werden das für sie erledigen. Bei der Hauptversammlung im Vorjahr bezeichneten Aktionärsvertreter die Deutsche Bank angesichts von 6000 offenen Rechtsstreiten als „gigantische Rechtsabteilung mit angeschlossener Bank“. Ein Jahr später hat diese Aussage nichts von ihrer Richtigkeit verloren.

Die Deutsche Bank, ihr Name stand einst für Stärke und Solidität, will sich mit den Großen der Branche messen. Im Rennen um einen ramponierten Ruf hat sie es schon an die Weltspitze geschafft, da steht sie ihren US-Konkurrenten um nichts mehr nach. Ein äußerst zweifelhafter Erfolg und hoffentlich nicht der Kulturwandel, den man sich vorgenommen hat.

WWW.SALZBURG.COM/WIENS

MARKT
PLATZ
Richard Wiens



im Kinsky
Auktionshaus

Top Preis für Deckelhumpen verkauft um € 56.700

Deckelhumpen, Passau, Ende 17. Jh.

Für unsere Auktionstage im Juni 2015 suchen wir noch hochwertige Kunstwerke.

Auktionshaus im Kinsky GmbH, Palais Kinsky
1010 Wien, Freyung 4, T +43 1 532 42 00
office@imkinsky.com, www.imkinsky.com