

Huhle, Fritz

**Article — Digitized Version**

## Das Produktionsvolumen der Fahrradindustrie in Westdeutschland

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Huhle, Fritz (1953) : Das Produktionsvolumen der Fahrradindustrie in Westdeutschland, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 2, pp. 118-120

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131674>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Das Produktionsvolumen der Fahrradindustrie in Westdeutschland

Dr. Fritz Huhle, Darmstadt

## STANDORT

Der Standort der westdeutschen Fahrradindustrie war von jeher stark konzentriert. Frankfurt und Bielefeld waren vor dem zweiten Weltkrieg die wichtigsten Produktionsstätten; sie sind es geblieben. Von den 46 wichtigsten Fahrradfabriken befinden sich 15, also etwa der dritte Teil, in Frankfurt und Bielefeld. Neben diesen Hauptzentren besitzen vor allem Nürnberg, andere Orte des westfälischen Raums und des Rheinlands größere Bedeutung.

Das Fertigungsprogramm der westdeutschen Fahrradindustrie ist sehr mannigfaltig. Es werden Gebrauchsräder, Tourenräder, Sporträder, Tourensporträder, Rennräder für Straße und Bahn, Tandems, Jugendräder, Kinderräder, Saalfahrräder, Radball-, Reigen- und Kunstfahrmaschinen, Transporträder, Motorfahrräder gebaut. Die meisten Firmen stellen verschiedene Fahrradarten her. Nur wenige sind auf einzelne Sorten spezialisiert.

## PRODUKTION

Die Produktion von Fahrrädern im Bundesgebiet hält sich etwa auf der Höhe der Vorkriegsproduktion. Damals wurden im Vereinigten Wirtschaftsgebiet (die französische Zone war unbedeutend) 1,3 Mill. Zweiräder erzeugt. In den Jahren 1946 und 1947 hielt sich die Produktion bei wenig über 300 000 Rädern. Dies entsprach ungefähr der Produktion um die Jahrhundertwende. Nach einer Anfangserzeugung von 7000 Rädern im Jahre 1888 stieg die Zahl der in den Verkehr gebrachten Räder um 1900 auf 300 000 und erreichte nach dem ersten Weltkrieg im Reichsgebiet die erste Million. Im Jahre 1936 wurde nach einem fünfzigjährigen Bestehen der Zweiradindustrie im Deutschen Reich die 400 fache Produktion des Jahres 1888 auf den Markt gebracht. Rechnet man zur Produktion der Fahrradindustrie die Zahl der Räder hinzu, die vom Fahrradhandel montiert werden, so lagen in den Jahren nach der Währungsreform die Produktionszahlen in Westdeutschland bei fast zwei Millionen jährlich. Die Fabrikherzeugung betrug im Jahre 1951 1,2 Mill. Räder. Das Jahr 1952 dürfte keinen Rückgang gebracht haben. Gemessen am Ergebnis des ersten Halbjahres 1952 wird wieder die Zahl von 1,2 bis 1,4 Millionen erreicht werden, einschließlich der vom Handel montierten Räder also zwischen 1,7 und 1,9 Millionen.

Nach Angaben des Verbands der Fahrrad- und Motorradindustrie e. V. stand Deutschland vor dem Krieg an der ersten Stelle unter den Produzentländern von Fahrrädern. Die USA. stellten 1939 etwa 1,3, Großbritannien 2,0 Mill. Fahrräder jährlich her gegenüber 2,9 Mill. in Deutschland. Im Jahre 1950, als sich

## Produktion der deutschen Fahrradindustrie

(in 1000)

Jahr	Menge	Jahr	Menge
1888 <sup>1)</sup>	7	1947 <sup>2)</sup>	308
1897 <sup>1)</sup>	200	1948 <sup>2)</sup>	912
1922 <sup>1)</sup>	1 000	1949 <sup>2)</sup>	1 471
1925 <sup>1)</sup>	1 500	1950 <sup>2)</sup>	1 320
1936 <sup>1)</sup>	2 850	1951 <sup>2)</sup>	1 206
1946 <sup>2)</sup>	306	1952 <sup>4)</sup>	1 400

<sup>1)</sup> Altes Reichsgebiet. <sup>2)</sup> Vereinigtes Wirtschaftsgebiet. <sup>3)</sup> Bundesgebiet. <sup>4)</sup> Schätzung.

die deutsche Fahrradindustrie bereits erholt hatte, wurde sie nur von den USA., Großbritannien und Frankreich übertroffen. Die USA. produzierten 1950 rund 3 Mill. Fahrräder, England 3,5, Frankreich 1,6 Millionen. Dicht hinter Deutschland liegt Japan mit rund einer Million Rädern Jahreserzeugung. In dem traditionellen Fahrradland Holland werden jährlich rund 500 000 Räder hergestellt, in Schweden zwischen 300 000 und 400 000. In Indien ist im Jahre 1947 die Fahrradproduktion mit 65 000 Rädern angelaufen. Das Fahrrad ist in seiner Konstruktion ein verhältnismäßig einfaches Produkt. In Ländern mit einer genügend umfangreichen Verwendung und damit einer ausreichenden Absatzbasis entwickelt sich infolgedessen meist eine eigene Produktion. Viele dieser Neuproduzenten drängen dann in der Absicht, den Markt zu erweitern, auf die Absatzmöglichkeiten in der Weltwirtschaft. Die internationale Konkurrenz ist deshalb sehr groß.

Auch die deutsche Fahrradindustrie ist stark weltmarktorientiert. Ohne die Ausfuhr von Fahrrädern, die der Stückzahl nach im Jahre 1951 ein Sechstel der Produktion, im ersten Halbjahr 1952 einen ebenso großen Anteil ausmachte, wäre die Kapazität des deutschen Fahrradbaus nicht ausgenutzt. Wie bei vielen Exportindustrien, die zugleich den Binnenmarkt beliefern, hängt die Konkurrenzfähigkeit auch der Fahrzeugproduktion vom Vorhandensein beider Märkte ab.

## BINNENABSATZ UND EXPORT

Der Absatz am deutschen Markt fußte nach dem Krieg auf dem großen Nachholbedarf. Das Fahrrad ist das Verkehrsmittel des kleinen Mannes. Deutschland zählt mit zu den Ländern, in denen das „Stahlroß“ sehr gebräuchlich ist. Vom Weltbestand von etwa 88 Mill. Fahrräder entfallen allein 15 Millionen auf die Bundesrepublik. In den Ost- und Westzonen Deutschlands zusammen werden etwa 20 Millionen Fahrräder gezählt. Damit steht Deutschland dem absoluten Bestand nach an der Spitze aller Länder. An der zweiten Stelle folgt Großbritannien mit 12 Millionen, an dritter Stelle die USA. mit 10 Millionen Fahrrädern.

Wegen der unbedingten Notwendigkeit, das Fahrrad als Verkehrsmittel einzusetzen, bestand nach dem Kriege eine sehr dringliche Nachfrage. Dem Einzelhan-

del wurden die Fahrräder aus der Hand gerissen. Der Wareneingang konnte eine Zeitlang mit dem Absatz nicht Schritt halten. Vom Jahre 1950 an trat eine gewisse Beruhigung ein. Es ist verwunderlich, daß trotz der umfangreichen Lieferungen der Fahrradbestand noch immer stark überaltert ist. Nach Berechnungen des Fachverbands ist ein Drittel der im Bundesgebiet im Verkehr befindlichen Fahrräder schon vor dem Krieg in Gebrauch gewesen. Aus der Kriegszeit stammen 18% des Bestandes, aus den Jahren 1945/48 rund 10%. Nur 40% des Bestandes wurden nach der Währungsreform hergestellt. Rund ein Zehntel der in der Bundesrepublik im Verkehr befindlichen Fahrräder sind über 20 Jahre in Benutzung.

Zu den Käufern von Fahrrädern zählen, in der Reihenfolge ihrer relativen Bedeutung für den Fahrradabsatz: Bauern, Landarbeiter, Arbeiter, Beamte, Angestellte, Selbständige, freie Berufe und Rentner. Aus den Erhebungen von Wirtschaftsrechnungen in Arbeitnehmer-

haushaltungen geht hervor, daß die Ausgaben für Fahrräder (auch Motorräder und dergl.) im Gesamtdurchschnitt nur 0,7% der jährlichen Ausgaben ausmachen. Das dürfte z. T. daran liegen, daß das Fahrrad ein sehr dauerhaftes Gebrauchsgut ist. Auch ist das Fahrrad in seiner Konstruktion beständig; es geht vielleicht zu wenig mit der Mode, so daß eine Neuanschaffung erst als unumgängliche Ersatzbeschaffung vorgenommen zu werden pflegt. Darauf weist auch das Alter der im Verkehr befindlichen Fahrräder hin.

Der westdeutschen Fahrradindustrie ist es gelungen, das Exportgeschäft wieder zu entwickeln und so auf den Auslandsmärkten einen Ausgleich für die allmähliche Sättigung des binnenländischen Nachholbedarfs zu schaffen.

Der Fahrradexport lief nach dem Krieg erst 1949 mit einer Ausfuhr von einigen Tausend Rädern wieder an. Er stieg dann in den Jahren 1950 und auch 1951 sprunghaft an. Auch das Jahr 1952 wird nach den

### Wichtige Firmen der Fahrradindustrie in der Bundesrepublik

Firma	Standort	Fertigungsprogramm <sup>1)</sup>	Beschäft. <sup>1)</sup> Anzahl	Kapital <sup>2)</sup> Mill. DM
Achilleswerke Weikert & Co. KG.	Wilhelmshaven	alle Arten von Rädern; Teile	.	.
Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer Aktiengesellschaft	Frankfurt/M.	TF, TSp, Sp, R, J; Anhänger	.	18,0
Baronia, Heidemann & Co.	Bielefeld	Fahrräder; Anhänger; T	.	.
Bastert-Werke Gustav Bastert	Bielefeld-Heepen	G, Sp, R, J, TR; Anhänger; Teile	350	.
Bismarckwerke, Stahl- und Metallverarbeitungs AG.	Radevormwald-Bergerhof (Rhld.)	G, Sp, R, J, TR; auch Teile	490	1,0
Conrad Brüsselbach, Allright- und Cito-Fahrradwerk	Köln-Lindenthal	G, Sp, R, TR, T; Teile	80	.
Carl Buschkamp	Brackwede (Westfalen)	G, Sp, J, R	25	.
Hermann Drewer	Bielefeld-H.	G, Sp, R, J, SSp	65	0,12
Dürkoppwerke AG.	Bielefeld	Räder und Teile	.	.
Expreswerke AG.	Neumarkt/Oberpf.	G, Sp, R, TR, J; Anhänger	450	1,6
„Falter“-Fahrradfabrik M. & L. Tallardt	Bielefeld	G, Sp, R, TR, J, KR; Anhänger; Teile	80	0,75
Geier-Werke GmbH.	Lengerich/Westf.	G, Sp, TR; Anhänger	250	.
Karl Goebel, Fahrzeugfabrik	Bielefeld	G, Sp, R, J	.	.
Fieseler & Co., Fahrrad- und Metallwarenfabrik	Radevormwald (Rhld.)	Fahrräder	35	.
B. Goldberg	Köln	G, Sp, R, TR, SM, T, J, KR; Rahmen	95	.
Görickwerke Nippel & Co.	Bielefeld	Fahrräder aller Art und Teile	900	.
Gritzner-Kayser Akt.-Ges.	Karlsruhe-Durlach	T, Sp	2800	3,075
Heidemann-Werke, Karl Heidemann	Einbeck/Hann.	Räder, Anhänger, Rahmen, Getriebe	.	3,08
Heitmann & Wittler, Fahrrad- und Maschinenfabrik	Steinhagen/Westf.	Fahrräder	.	.
Hoffmann-Werke	Lintorf/Bez. Düsseldorf	G, Sp, J, TR; Teile	.	.
Heinrich Kalkhoff GmbH.	Cloppenburg i. Oldenbg.	G, Sp, TR, J; Teile	.	.
Ernst E. Lendner, Fahrzeugbau	Nürnberg	Fahrradanhänger	.	.
Lutz-GmbH.	Braunschweig-Kralenriede	Motor, Fahrräder und Federgabeln	.	.
Maico-Werke, O. und W. Maisch	Pfäffingen-Tübingen	Fahrräder; Teile	400	.
Mars-Werke AG.	Nürnberg	Fahrräder	.	0,49
Meister-Fahrradwerke Erhard Doppelt	Bielefeld	J, T, Sp, TR	.	.
NSU-Werke AG.	Neckarsulm	G, Sp, J; Teile	5000	8,00
Nürnberger Hercules-Werke GmbH.	Nürnberg	G, Sp, J, KR; Anhänger	560	0,62
Osnung-Fahrradbau, Wilh. Wellerdieck	Brackwede-Bielefeld	G, Sp, R; Rahmen	.	.
Paderborner Maschinenbau AG.	Paderborn-Mönkeloh	G, Sp, R, J; Rahmen	.	.
Pantherwerke AG.	Braunschweig	G, Sp, TR; Rahmen	300	.
Patria WKC. Fahrradfabrik Solingen, Hans A. May GmbH.	Solingen	G, Sp, R, J, TR; Rahmen	.	.
Puck-Fahrzeugbau GmbH.	Düsseldorf-Grafenberg	J, KR	.	.
August Rabeneick GmbH.	Brackwede/Westf.	Fahrräder; Anhänger	.	.
Rapier Fahrradfabrik GmbH.	Bielefeld	G, Sp, R, J; Sportrahmen	.	.
J. Karl Scharp, Fahrradfabrik	Weißenburg/Bay.	G, Sp	.	.
Schürhoff & Co., Fahrrad- und Metallwerke	Gevelsberg/Westf.	G, Sp, R, J; Teile	320	.
Fritz Stelbrink	Hillegossen b. Bielefeld	G, Sp, J, TR, T	30	.
Stutenbäumer & Ottens	Beckum/Westf.	Fahrräder; Rahmen	.	.
H. u. W. Sudbrack GmbH.	Schötmar i. L.	G, Sp; Rahmen	.	.
Torpedo-Werke AG.	Frankfurt/M.	G, Sp, T, J	1800	3,20
Triumphwerke Nürnberg AG.	Nürnberg	G, Sp	2000	.
Victoria-Werke AG.	Nürnberg	G, Sp, TR; Teile	475	2,48
E. u. P. Wellerdieck	Brackwede b. Bielefeld	Fahrräder	.	.
Wittekind-Fahrradfabrik GmbH.	Bielefeld	G, Sp, R, TR, J, KR; Anhänger; Rahmen	52	0,20
Gebr. Wittler GmbH.	Bielefeld	G, Sp, R, TR, SR, T, KR, J	150	.
Fritz Windt	Lage/Lippe	Fahrräder	.	.

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup> zum Teil auch für andere Produkte als Fahrräder eingesetzt. <sup>3)</sup> Zeichenerklärung: G = Gebrauchsräder, J = Jugendräder, KR = Kinderräder, R = Rennräder, SR = Saalräder, SM = Saalmaschinen, Sp = Sporträder, SSp = Saalsporträder, TF = Tourenfahrräder, TR = Transporträder, TSp = Tourensporträder, T = Tandems.

Quellen: „ABC der deutschen Wirtschaft. Mitgliederverzeichnis des Verbands der deutschen Fahrrad- und Motorradindustrie e. V. (Bad Soden).“

Ergebnissen des ersten Halbjahres den erreichten Stand behaupten und sogar noch ein wenig verbessern können. Da die größeren Umsätze stets in der zweiten Jahreshälfte liegen, was mit dem Weihnachtsgeschäft zusammenhängen dürfte, wird der westdeutsche Fahrradexport die Grenze von 200 000 Rädern im Jahr erreicht haben.

#### Westdeutsche Ausfuhr von Fahrrädern

Jahr	Anzahl	Mill. DM	Jahr	Anzahl	Mill. DM
1949 <sup>1)</sup>	10 000	0,9	1951 1. Hj.	93 682	9,3
1950 <sup>2)</sup>	59 100	5,2	1952 1. Hj.	98 974	10,4
1951	195 191	19,3	1952	200 000 <sup>3)</sup>	.

<sup>1)</sup> Geschätzt, ohne französische Zone. <sup>2)</sup> Ab 1950 Bundesgebiet. <sup>3)</sup> Geschätzt. — Alle Angaben für Fahrräder ohne Motor.

Der Anteil des Fahrradexports an der westdeutschen Gesamtausfuhr ist gering. Das Fahrrad gehört jedoch als ein arbeitsintensives Erzeugnis mit relativ geringem Rohstoffanteil, der eingeführt werden muß, zu den Devisenbringern. Die Devisenbelastung für den damit verbundenen Rohstoffimport ist weit geringer als der Devisenerlös. Die Einfuhr von (bes. französischen und italienischen) Fahrrädern in das Bundesgebiet ist verschwindend klein. Im ersten Halbjahr 1952 wurden 371 Zweiräder in die Bundesrepublik eingeführt.

Von den exportierten 98 974 Rädern ging der weitaus größte Teil in nichteuropäische Länder. Die Türkei, Finnland und das Saargebiet bildeten die europäischen Absatzmärkte. Weit an der Spitze stand dabei die Türkei mit 25 077 Rädern (26 842 Räder für Europa insgesamt). Der Fahrradexport ist also ein überwiegend überseeisches Geschäft. Die wichtigsten Abnehmer waren im Jahre 1951 die USA., Brasilien, Kolumbien, andere südamerikanische Länder, ferner China, Indonesien, Belgisch-Kongo. Die überseeische Fahrradausfuhr weist eine weite Streuung auf. Die Außenhandelsstatistik verzeichnet nicht weniger als 64 außereuropäische Abnehmer. In allen Teilen der Erde sind deutsche Fahrräder in Benutzung.

Die Absatzmöglichkeiten unterliegen starken Schwankungen. Die USA., die im Jahre 1951 eindeutig und

#### Wichtige Auslandskunden der westdeutschen Fahrradindustrie

Gebiet	1951		1. Hljb. 1952	
	Anzahl	1000 DM	Anzahl	1000 DM
<b>Gesamt</b>	<b>195 191</b>	<b>19 333</b>	<b>98 974</b>	<b>10 417</b>
davon:				
Türkei	25 669	3 066	25 077	2 990
Saargebiet	3 640	344	1 469	139
Finnland	2 437	317	296	37
USA.	48 788	3 783	7 067	642
Brasilien	34 021	3 524	13 869	1 473
Kolumbien	22 861	2 458	327	49
Belgisch-Kongo	11 490	1 101	25 780	2 562
Kenya-Uganda	2 349	250	5 047	522

mit weitem Vorsprung an der Spitze der Abnehmerländer standen, haben im ersten Halbjahr 1952 diesen Platz eingebüßt und wurden von anderen Ländern weit übertroffen. Die regionale Struktur der deutschen Fahrradausfuhr verändert sich von Jahr zu Jahr sehr stark, was mit handelspolitischen Bestimmungen der Einfuhrländer, aber auch mit Verschiebungen in der Konkurrenz zusammenhängt. Besonders die japanischen Fahrräder gewinnen auf dem Weltmarkt wieder an Bedeutung.

Die Fahrradproduktion gibt zugleich einer sehr bedeutenden Produktion von Fahrzeugteilen umfangreiche Beschäftigung. Von der Ersatzteilindustrie steht die Herstellung der Fahrradbereifungen im Vordergrund. Man rechnet, daß von den täglich benutzten Gebrauchsrädern im Durchschnitt nach zwei bis drei Jahren ein Wechsel der Bereifung notwendig ist. Die Ausfuhr von Fahrradteilen erhöht noch die Exportbedeutung dieses Industriezweigs des Fahrzeugbaus. Im ersten Halbjahr 1952 wurden für 32 Mill. DM Teile und Zubehör für Zweiräder (freilich einschließlich Motorräder) exportiert. Zu den Fahrradteilen zählen im einzelnen: Vorderradgabeln, Rahmen, Getriebe, Sättel, Felgen, Schutzbleche, Gepäckträger, Mehrgangschaltungen, Zahnkränze, Kettenrad- und Steuergarnituren, Rennrahmen, Tretlagerteile, Fußrasten, elektrische Fahrradbeleuchtungen, elektrische Rücklichter. Die Verkehrsvorschriften über die Beleuchtung der Fahrräder und über Bremsvorrichtungen haben der Teile-Industrie eine starke Anregung gegeben.

#### BESCHÄFTIGUNG UND PREISE

Die Beschäftigung im Fahrzeugbau, zu dem auch die Fahrradindustrie zählt, hat sich im Jahre 1951 auf einem höheren Niveau als 1950 gehalten. Die Produktionszahlen des ersten Halbjahres 1952 deuten darauf hin, daß sich auch im letzten Jahr kein Rückgang der Beschäftigung ergeben hat. Löhne und Gehälter haben sich im Zuge der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung erhöht.

Die Preise für Fahrräder weichen nach Qualität und Zweckbestimmung stark voneinander ab. Ausstattung und Zubehör wirken sich als wichtige preisbestimmende Faktoren aus. Seit 1949 sind die Preise für Fahrräder gestiegen. So wurde z. B. ein Herrenfahrrad, das als Markenrad mit Bereifung im zweiten Halbjahr 1949 rund 158 DM kostete, nach einem Preisrückgang im Jahre 1950 bis auf durchschnittlich 151,50 DM, im 4. Vierteljahr 1951 mit 167 DM, Anfang 1952 mit 168 DM an den Endverbraucher verkauft. Ein gleiches Rad kostete 1938 rund 86 Mark. Die Bereifung (2 Decken und 2 Schläuche) vergleichbarer Qualität ist auf 18,78 DM gegen 8,40 RM gestiegen. Es gibt freilich auch heute Bereifungen in billigerer Ausführung.

**Bezugspreise** für den WIRTSCHAFTSDIENST: Einzelpreis: DM 3,50, vierteljährlich DM 10,—, mit Beilage „Weltkartei der Wirtschaftspresse“ vierteljährlich DM 36,— oder mit „Bibliographie der Weltspresse“ vierteljährlich DM 36,—. Zu beziehen vom Verlag Weltarchiv GmbH., Hamburg 36, Poststr. 11, od. durch den Buchhandel