
Ein außergewöhnliches Jahr für das Fahrrad

2020 ist ein außergewöhnliches Fahrradjahr. Während März und April, die eigentlich starken Verkaufsmonate im Fahrradhandel, aufgrund des Lockdowns für den stationären Handel fast komplett ausfielen, boomt Rad fahren seit der Wiedereröffnung der Läden Ende April. Hersteller und Händler berichten von neuen Wachstumsrekorden. „Bester Monat aller Zeiten“, „50 Prozent und mehr als im Vergleich zum Vorjahr“ oder „Verkauft so gut wie nie“ – das sind Aussagen, die man von Fahrradindustrie und Handel dieser Tage oft hört.

Genauere Wachstumswahlen für den kompletten Fahrradmarkt können der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und der Verbund Service und Fahrrad (VSF) noch nicht nennen. Deshalb treten die Verbandsvertreter sogar etwas auf die Euphoriebremse, berichtet der Pressedienst Fahrrad (pd-f). „Abgerechnet wird am Ende des Jahres. Wir haben jetzt eine sehr starke Nachfrage. Wie nachhaltig diese sein wird, ist die Frage“, schätzt VSF-Geschäftsführer Albert Herresthal die Situation ein. „Wir wissen noch nicht, wie lang wir diesem Braten trauen sollen“, meint auch Alexander Kraft vom Liegeradhersteller HP Velotechnik, der in den vergangenen Wochen ebenfalls sehr gute Verkäufe verzeichnete. Auch Sebastian Götting vom Lichthersteller Busch & Müller hält es „noch viel zu früh für eine konkrete Aussage“. Albert Herresthal sieht aber schon jetzt einen anderen Aspekt: „Wir nutzen den momentanen Boom, um auch der Politik zu zeigen, was das Fahrrad alles kann, damit bessere Rahmenbedingungen kommen.“

Neue Rahmenbedingungen seien besonders wichtig, da durch Corona gerade Wieder- und Neueinsteiger sowie Familien das Fahrrad als Fortbewegungsmittel entdecken. „Auffällig ist, dass über alle Radgattungen hinweg günstige Räder und Einstiegspreislagen gekauft werden“, unterstreicht David Eisenberger, Kommunikationsleiter beim ZIV. Doch der Verkauf allein reiche nicht für einen langfristigen Mobilitätswandel. Dazu gehöre auch eine bessere Infrastruktur, damit der Boom nicht mit steigenden Unfallzahlen erkauft werde. „Es gibt ein paar gute Beispiele und in immer mehr Städten passiert etwas. Ich bin an dieser Stelle optimistisch“, sagt Burkhard Stork, Bundesgeschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). Das Beispiel Berlin zeige, wie schnell Radwege auch in Corona-Zeiten verwirklicht werden und komplette Radverkehrsnetze entstehen können.

Doch wo Licht ist, ist auch Schatten: Ein Teil des neuen Fahrradhypes scheint auf Kosten des ÖPNVs zu gehen. „Wir haben eigentlich kein Interesse an einer Kannibalisierung des öffentlichen Nahverkehrs“, betont ADFC-Mann Stork. Es gehe nun darum, gemeinsam sinnvolle Lösungen mit den Anbietern öffentlicher Verkehrsmittel zu finden, um ein vernünftiges Verkehrsnetz mit Rad, Bahn und Bus zu bekommen.

Wie langfristig der Boom ausfallen wird, hängt auch vom Faktor Lieferfähigkeit ab. Viele Fahrräder und Fahrradteile werden in Südostasien produziert. Dort standen die Fabriken aufgrund von Corona ebenfalls teilweise über Monate still. Während sich jetzt bei manchem Händler die Lager leeren, fehlt es an Nachschub. Die Produktion läuft zwar wieder, aber Rohstoffknappheit und Probleme bei Transport und Logistik treten auf. Dazu kommen Lieferverzögerungen bei Anbietern von wichtigen Komponenten wie Schaltungen oder elektronischen Teilen für E-Bikes. „Die Hersteller arbeiten mit Hochdruck daran, lieferfähig zu bleiben“, beschwichtigt ZIV-Sprecher David Eisenberger, gibt jedoch auch zu bedenken, dass eine nachhaltige Entwicklung nur möglich ist, wenn die Produktionsplanungen für das nächste Jahr auch entsprechend angepasst werden. Jörg Müsse, Geschäftsführer der Bico GmbH, einem Handelsverband mit rund 800 Fachhändlern, sieht Lieferverzögerung gegen Spätsommer oder Frühherbst voraus. Das beeinflusse auch die Planungen für 2021, die sich aktuell als äußerst schwierig erwiesen.

Hersteller und Händler wüssten nicht, ob der Boom weitergeht und wie viel Ware sie auf Lager halten sollen.

Als weiteren möglichen Flaschenhals erkennt Herresthal den Fahrradfachhandel. Eine aktuell hohe Werkstattauslastung und gute Verkaufszahlen kombiniert mit den Corona-Regeln bringen viele Händler an ihre Grenzen, auch weil es sich um kleine Geschäfte mit wenigen Mitarbeitern handelt. „Viele Händler im VSF können keine Steigerungsraten mehr hinlegen. Gerade die aufwendige Fachberatung aufrecht zu erhalten, ist erschwert“, so Herresthal. Deshalb seien eine Umstellung auf digitale Möglichkeiten sinnvoll und man arbeite auch von Seiten des Verbandes an Lösungen. Und auch bei der Industrie stoßen die Mitarbeiter mittlerweile an so manche Belastungsgrenze: „Wir fahren seit sechs Wochen Überstunden und Samstagsschichten, um alle Anfragen zu bedienen“, so Peter Wöstmann vom Taschenspezialisten Ortlieb. Deshalb macht man sich auch hier Gedanken, wie es weitergeht. „Die gesteigerte Nachfrage ist da, aber auch die Frage: wie können wir uns für nächstes Jahr rüsten?“, sagt Sarah Bauckmann vom Luftpumpen- und Schutzblechspezialisten SKS Germany zusammen. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Fahrradfahrer in der Stadt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/pd-f/Kay Tkatzik



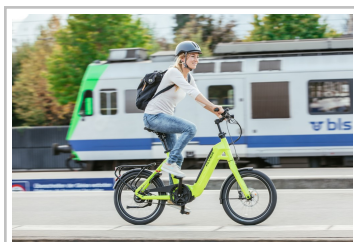
Fahrradfahrer in der Stadt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/pd-f/Kay Tkatzik



Fahrradfahrer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/pd-f/Ortlieb



Experten fordern eine engere Vernetzung von Radverkehr und ÖPNV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/pd-f/Flyer



Experten fordern eine engere Vernetzung von Radverkehr und ÖPNV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/pd-f/Brompton