

Fahrradmarkt 2024: Angespannte Lage, aber viele positive Vorzeichen

von bb - Donnerstag, 8. Februar 2024

https://www.pd-f.de/2024/02/08/fahrradmarkt-2024-angespannte-lage-aber-viele-positive-vorzeichen_18998



Die Fahrradbranche startet mit gemischten Gefühlen in das neue Jahr 2024. Volle Lager trüben die Stimmung, aber es gibt Anzeichen, dass es bald wieder aufwärts geht. Von der aktuellen Lage profitieren die Kaufinteressierten. Der pressedienst-fahrrad lud Branchenexpert:innen zu einer Gesprächsrunde und fasst die Ergebnisse zusammen.

Nach den sehr erfolgreichen Jahren der Corona-Zeit erlebte die Fahrradbranche im Jahr 2023 eine Konjunkturdelle. Die Kaufzurückhaltung bei den Endverbraucher:innen sorgte für volle Lager bei Industrie und Handel. Doch die Branche kann sich auf eine erfolgreiche Zukunft freuen. Die Vorzeichen dafür sind gut: Rund ein Viertel der Deutschen kann sich laut des neuen Fahrradmonitors des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vorstellen, 2024 ein Fahrrad zu kaufen. „Wir sind eine tolle Branche, eine Branche mit Zukunft. Insgesamt sollten wir nicht zu pessimistisch sein“, sagt deshalb Anke Schöffner, Leiterin Politik und Interessenvertretung beim Zweirad-Industrie-Verband (ZIV). Ähnlich sieht es Uwe Wöll, Geschäftsführer des Verbund Service und Fahrrad (VSE e. V.), einer Stimme des Fahrradhandels: „Die Lage ist viel besser als es derzeit geredet wird. Dem Handel geht es gut, die Umsätze sind leicht steigend.“ Eine Marktsättigung sei noch nicht in Sicht, der Leasing-Anteil könne laut Wöll in den nächsten Jahren noch verdoppelt werden und auch der E-Bike-Bereich habe noch viel Potenzial. Zwar gehe man beim ZIV davon aus, dass die momentane schwierige Marktsituation mit hohen Lagerbeständen bis Ende 2024, Anfang 2025 anhalten kann, aber anschließend werde sich der Markt normalisieren.

Höhere Nachfrage bei Sonnenschein

Von diesen Entwicklungen profitieren gerade die Kaufinteressierten. Die Auswahl ist groß. Handel und Hersteller locken mit

teilweise hohen Rabatten, um kurzfristig ihre Lagerbestände zu reduzieren. Das sorgt für das ein oder andere Schnäppchen, ist aber kein Indikator für eine langfristige Entwicklung. Deshalb rät Wöll zum möglichst zeitnahen Fahrradkauf. „Wenn das Wetter gut ist, zieht der Markt an“, so der Experte. Mit einem sonnigen Frühjahr könne sich die Situation regional bereits anders darstellen.

Hochpreisig ist krisensicher

Auffällig in den letzten beiden Jahren war, dass der hochpreisige Bereich eine starke Nachfrage erfuhr, während Mittel- und Einstiegsklasse schwächelten. Die Anschaffung von hochwertigen Fahrrädern und E-Bikes wurde durch das stark wachsende Leasing-Angebot dank Steuerersparnissen für viele Menschen attraktiv und die Wertschätzung stieg. Dies bestätigt Oliver Römer, Geschäftsführer beim Anbieter [Tout Terrain](#): „Leasing hat der Branche gutgetan.“ Für sein eigenes Unternehmen gehe er vorsichtig optimistisch in die kommende Fahrradsaison: „Wir sind 2023 entgegen dem Branchentrend deutlich gewachsen und gehen relativ solide ins Jahr 2024.“ Die Auftragslage sei ordentlich und man habe zusammen mit Handelspartnern auch Lieferungen aus 2023 auf 2024 verschieben können. „Es ist ein gemischtes Bild. Es weiß keiner genau, was das Jahr 2024 bringt, aber ich sehe nicht, dass wir 2024 durch ein großes Tal schreiten müssen“, so Römer.

Probleme für Asien

Da sein Unternehmen hauptsächlich Custom-made-Räder verkauft, freut Römer sich, dass sich die Liefersituation seit der Pandemie normalisiert hat: Komponenten sind auf dem Markt gerade gut verfügbar. Allerdings stehen die Komponentenhersteller und Rahmenbauer in Asien vor Problemen: Da viele während der Corona-Phase ihre Kapazitäten aufgestockt haben, machen ihnen nun die Stornierungen der großen Fahrradhersteller zu schaffen. Und weil die Nachfrage nach neuen Teilen später einsetzt als die Nachfrage nach Rädern, sei die Lage zusätzlich angespannt. „Für Komponentenhersteller ist die aktuelle Situation schwieriger als für Fahrzeughersteller“, sagt Anke Schöffner. Deshalb seien Lieferantenwechsel oder die Rückholung der Produktion nach Europa aktuell Themen, die unter den Herstellern diskutiert werden.

Lokale Produktion bringt Vorteile

Welche Vorteile eine lokale Produktion bringt, weiß man beim Taschenhersteller [Ortlieb](#). Dieser fertigt schon seit Firmengründung vor über 40 Jahren seine wasserdichten Taschen im mittelfränkischen Heilsbrunn. Davon profitierte das Unternehmen während der hohen Nachfrage in der Corona-Zeit: Die Kapazitäten konnten schnell auf die steigende Nachfrage hochgefahren werden, Transportwege und Lieferketten waren kaum beeinträchtigt. Doch die aktuelle Situation belastet auch den Taschenanbieter, der beispielhaft für den großen Fahrradzubehörmarkt steht. „Wir sind wie alle von der Situation betroffen, von der keiner einschätzen kann, ob wir die Talsohle schon erreicht haben oder nicht“, sagt CEO Martin Esslinger. Aktuell sei sehr viel Ware, speziell durch die Insolvenz eines großen Online-Händlers, im Markt, was zu Druck auf allen Seiten führe. „Es ist für alle wichtig, das gesunde Maß zwischen Umsatz und Output wieder hinzubekommen“, so Esslinger. Grundsätzlich sei man bei Ortlieb vom Weg der Fertigung in Deutschland überzeugt, weil man flexibler auf Entwicklungen reagieren kann. „Die Märkte werden volatil, die Planbarkeit der Vergangenheit ist weg. Schnell reagieren kann man nur mit einer lokalen Lieferkette“, so Esslinger. Allerdings sind die aktuell steigenden Kosten, gerade bei der Energie und Arbeit, eine große Herausforderung, genauso wie stetig wachsende Anzahl an Regularien. „Der Anspruch, das erfolgreich hinzubekommen, ist sehr hoch“, so Martin Esslinger.

Politik kürzt an falscher Stelle

Doch nicht nur bei der Produktion stoßen manche politischen Maßnahmen auf Kritik aus der Fahrradbranche. „Es lief nicht gut

von politischer Seite für das Fahrrad“, sagt Anke Schöffner und verweist auf die Kürzungen bei der Radverkehrsförderung und die verhinderte Reform des Straßenverkehrsgesetzes. Auch die Missachtung der Fahrradbranche als wichtiger Wirtschaftsfaktor fällt ihr auf. „Wir betreiben Wertschöpfung und schaffen Arbeitsplätze“, so Schöffner. Uwe Wöll stimmt zu: „Wir haben momentan keinen Rückenwind von der Bundesregierung. Wir können mehr Menschen auf das Fahrrad bringen.“ Er sieht gerade in den Städten noch viel Potenzial. Hier könne der Anteil von Radfahrenden von durchschnittlich acht bis zwölf Prozent auf rund 20 Prozent wachsen, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. „Wir haben viel Kraft und Energie, aber es fehlt die Unterstützung der Politik“, so Wöll.

Fahrradbranche lockt durch Innovationen

Wie diese Energie und Mobilitätslösungen aussehen können, zeigen beispielsweise Entwicklungen aus dem Lastenradbereich. Neue Konzepte mit leichteren, kompakteren Rädern sorgen dafür, dass auch Menschen mit schlechten Abstellmöglichkeiten die Vorteile genießen können. „Die Branche hat einen guten Job gemacht und zeigt, wie man neue Ideen transformiert und in einen Benefit für den Anwender bringt. Oft sind es nur kleine Details, die das Produkt besser machen“, erklärt Oliver Römer. Er nennt als weiteres Beispiel den Riemenantrieb, der für die alltägliche Mobilität eine zentrale Rolle einnehmen kann. Mit derartigen Neuheiten lassen sich weitere Zielgruppen gewinnen und auch schwierige Marktsituationen meistern.

Thomas Geisler | pressedienst-fahrrad

[Express-Bildauswahl \(10 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(45 Bilder\)](#)

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel \(10 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pdf:

[Überholte Tipps für den Fahrradkauf – und was heute gilt](#)

[Recycling auf dem Fahrradmarkt – aktuelle Beispiele](#)

[Die Fahrradtrends für die Saison 2024](#)

[Gegen den Fachkräftemangel in der Fahrradbranche ankämpfen](#)

Passendes Bildmaterial

