Perfekte Zeit für E-Bikes

Die Händler haben in der Corona-Zeit Mengen an Rädern bestellt. Nun sind die Lager voll und die Rabatte entsprechend üppig

Vor kurzem noch zählte die Fahrradbranche zu den größten Krisengewinnern. Die Zeit ist vorbei. Der Sog der wirtschaftlichen Turbulenzen durch Corona, Inflation und bewaffnete Konflikte erreicht die einstmals verwöhnte Branche mit voller Kraft. Sie wird verändert daraus hervorgehen. Und die Verbraucher zählen zu den Hauptprofiteuren des Umschwungs.

VON MICHAEL GASSMANN

Treiber des Wandels ist der Siegeszug des E-Bikes. In Holland und Belgien schon lange ein etabliertes Verkehrsmittel, hat es sich auch in Deutschland vom Nischen-Produkt zum Milliardenmarkt entwickelt. Von früheren Imageproblemen ist nichts übrig geblieben. Noch vor einigen Jahren belächelten Spötter das Pedelec als eine Art Vorstufe zum Rollator – gut für Menschen mit Muskelschwäche und Gelenkproblemen, aber keine Option für Junge, Sportliche und Gesunde. Das ist Geschichte. Vom Lastenrad über die Einspur-Familienkutsche bis zum Premium-Mountainbike etablieren sich Räder mit stromunterstütztem Antrieb bei allen denkbaren Zielgruppen als Fahrzeug, Lastesel und Sportgerät.

Hauptsächlich dank des E-Bikes hatte die Fahrradbranche in den Corona-Jahren 2020 und 2021 wirtschaftlich förmlich abgehoben. Betätigung im Freien war in den Zeiten der Pandemie angesagt, und viele Haushalte hatten mehr Geld als sonst zur Verfügung, allein schon, weil die Urlaubsreise pandemiebedingt ausfallen musste. Also kauften viele stattdessen ein gutes Zweirad. Nach einer Branchenstudie im Auftrag des Berliner Lobbyverbands „Zukunft Fahrrad“ schossen die Umsätze von Handel, Herstellern und Dienstleistern rund ums Rad zwischen 2019 und Ende 2022 um satte 60 Prozent auf 28 Milliarden Euro hoch.

Aber der Boom generierte ein instabiles Geschäft – das rächt sich jetzt. Die Nachfragewelle stieß seinerzeit auf eine angeschlagene Lieferstruktur. In Asien standen viele Produktionsbänder still, daheim bremsten hohe Krankenstände die Arbeit, jeder Transport wurde zur Herausforderung. Was noch im Lager war, wurde den Händlern förmlich aus den Händen gerissen. „Um die Jahreswende 2020/21 herum war die Geschäfte fast leergekauft“, erinnert sich Branchenkenner und Berater Ralf Kindermann.

Doch jetzt ist das Pendel komplett umgeschlagen: Die Lager sind übervoll. Denn viele Händler hatten auf den Höhepunkt der Nachfragewoge das Doppelte oder Dreifache der eigentlich benötigten Menge bestellt – in der Hoffnung, dass wenigstens ein Teil ankommen werde. Doch inzwischen laufen die Lieferketten wieder rund, Hersteller und Teilefabrikanten produzieren mit voller Kraft, Logistiker liefern. „Die gesamte Ware kommt jetzt in den Handel reingerutscht“, beobachtet Kindermann. Zu allem Überfluss ziehen sich zugleich viele Kunden zurück. Seitdem Kriege, Teuerung und Streiks für Verunsicherung sorgen, schalten Konsumenten vom lustvollen Konsum aufs Sparen um. In der Fahrradwirtschaft dürfte der zuvor besonders aufgeblähte Markt nach Einschätzung von Experten im vergangenen Jahr um rund 15 Prozent geschrumpft sein. Der Einbruch trifft die Branche hart. „Einen solchen Liquiditätsengpass wie heute habe ich in meinen 32 Berufsjahren noch nicht erlebt“, sagt Kindermann, der als Manager und Multi-Aufsichtsrat (u.a. Vorsitz bei Bike24) bei etlichen Firmen der Fahrrad-, Outdoor und Sportartikelwirtschaft einen weiten Erfahrungshorizont anlegen konnte. „Viele Hersteller und Händler haben noch immer volle Lager“, beobachtet auch Burkhard Stork, Geschäftsführer Fahrrad-Industrie-Verbandes ZIV. Manchem Betrieb geht finanziell die Puste aus. So musste der insolvente E-Bike-Hersteller Vanmoof im Herbst von einem Investor vor der Pleite gerettet werden. Auch Fahrradhändler, die auf solidem finanziellem Fundament stehen, sehen sich oft gezwungen, ihre viel zu hohen Warenbestände zügig zu Geld zu machen – im Zweifel zu Sonderpreisen. „Aufgrund der coronabedingten Verwerfungen auf dem Fahrradmarkt gibt es ein Überangebot an Fahrrädern und Elektrorädern. Deshalb werden viele Modelle derzeit günstig angeboten“, sagt René Filippek vom Fahrrad-Verband ADFC. „Wenn ein Händler den Hof voller Räder stehen hat und die Bank wegen der letzten Kreditraten anklopft, muss Geld reingeholt werden“, umschreibt ein Brancheninsider den Automatismus. Folge des Drucks: Das Preisniveau liegt nach Schätzungen heute rund ein Fünftel unter dem Boom-Niveau zu Anfang der 20er-Jahre.

Wer sich schon länger mit dem Gedanken an ein neues E-Bike trägt, hat Chancen, weitere Preisnachlässe oder bessere Leistungen herauszuhandeln. Nach Beobachtung von Stork bewegen sich die Rabatte derzeit durchweg „im Bereich von 10 bis 30 Prozent“. Bei Stückpreisen von oft über 3000 Euro kommt da schnell ein vierstelliger Betrag zusammen. Kommt das Frühjahr schon im März oder April, dürften die Preise in den Fahrradläden rasch wieder anziehen. Bleibt es bis zum Sommer trüb und nass, könnte sich dagegen eine Wette auf weitere Nachlässe lohnen. Doch es gibt Grenzen. ZIV-Chef Stork weist darauf hin, dass in kaufkraftstarken Städten und Regionen durchaus schon jetzt stabile Preise herrschten. „Trotz aller Preisabschläge sehen wir, dass ein gewisses Preisniveau gehalten wird“, sagt Stork.

Optimisten hoffen, dass das hektische Auf und Ab der letzten Jahre die Betriebe nach dem Motto stählt: Wer das übersteht, den wirft auch künftig so leicht nichts um. In der Realität hat der jüngste Preisverfall die Margen nach Beobachtung von Kindermann zwar nicht nur beim Handel unter Druck gebracht, auch Fahrradfabriken und die Hersteller von Komponenten wie Akkus, Motoren oder Bremsen leiden unter dem Druck.

Doch dahinter lockt bereits die Aussicht auf eine womöglich schon bald beginnende Normalisierung. Investoren nehmen viel Geld in die Hand, um das noch geöffnete Fenster der Möglichkeiten zu nutzen. So half ein Konsortium um die New Yorker Beteiligungsgesellschaft KKR (*die auch an Axel Springer beteiligt ist, wozu u.a. WELT gehört*) dem niederländischen Bike-Produzenten Accell-Group (Marken Batavus, Sparta) mit insgesamt 1,56 Milliarden Euro aus der Patsche.

PICTURE ALLIANCE/IMAGEBROKER/OLEKSANDR LATKUN

WeltN24 GmbH
Alle Rechte vorbehalten