

Aktuelle Preissteigerungen bei Fahrrädern haben viele Gründe

von bb - Donnerstag, 3. Juni 2021

https://www.pd-f.de/2021/06/03/aktuelle-preissteigerungen-bei-fahrraedern-haben-viele-gruende_16034



Das Fahrrad erfährt eine stark wachsende Nachfrage. Neben längeren Wartezeiten fallen den Kaufinteressierten aber auch steigende Preise ins Auge. Diese haben vielfältige Ursachen, wie der pressedienst-fahrrad in einer Expert:innenrunde feststellte – und nicht alle haben mit Corona zu tun.

(pd-f/tg) 2020 wurden im Durchschnitt in Deutschland 1.279 Euro für ein neues Fahrrad oder **E-Bike** ausgegeben. Das besagen die Marktzahlen des Zweirad-Industrie-Verbandes (**ZIV**). Dieser Wert hat sich in den letzten Jahren mehr als verdoppelt, was insbesondere an der steigenden Nachfrage nach hochwertigen E-Bikes liegt. Aber auch ohne diesen Faktor steigen die Preise – und die starke Nachfrage seit Mai 2020 schürt die Entwicklungen weiter. So hat der E-Bike-Hersteller **Riese & Müller** zum 1. März 2021 seine Preise um durchschnittlich sechs Prozent erhöht. Ähnliches hört man von anderen Herstellern und auch aus dem Zubehörmarkt. Lichtspezialist **Busch & Müller** kündigt beispielsweise eine Preissteigerung um durchschnittlich sieben Prozent zum 1. August 2021 an. Auch die Preise für **Kinderanhänger** oder sogar Fahrradabstellanlagen werden in den nächsten Monaten steigen. Schnell könnte man

meinen, dass sich eine Branche aufgrund der aktuell hohen Nachfrage eine goldene Nase verdienen möchte. Dieser Auffassung tritt Uwe Wöll, Geschäftsführer beim Branchenverband **VSE** (Verbund Service & Fahrrad), klar entgegen: „Man ist in der Industrie sehr vorsichtig und versucht, noch möglichst viel abzufedern und auszugleichen, bis man gezwungen ist, die Preise zu erhöhen.“ Er habe noch keinen Lieferanten erlebt, der jetzt die Situation ausnütze und ohne Verhältnis eine Preissteigerung ansetzen würde. „Ich erlebe die Branche als vorsichtig, behutsam und fair, den Verbraucher:innen gegenüber. Jeder weiß: Ohne Käufer:innen sind wir nichts“, so Wöll. Heiko Müller, Geschäftsführer von Riese & Müller, bestätigt: „Preiserhöhungen kommen nicht von ungefähr.“ Aber was sind die Gründe? Hat alles mit Corona zu tun? Und wie sind die Prognosen für Verbraucher:innen?

1) Die Transportkosten

Ein wichtiger Punkt laut Heiko Müller sind die Preissteigerungen in den Lieferketten. Da viele Fahrradprodukte in Asien gefertigt werden, gab es mit Ausbruch der Corona-Pandemie im März 2020 eine Verknappung der Transportmöglichkeiten, die bis heute nicht wiederhergestellt ist. Dadurch stiegen und steigen die Frachtkosten. Diese hätten mittlerweile „ein Niveau jenseits von Gut und Böse erreicht“, beurteilt Markus Krill, Geschäftsführer beim Anhängerspezialisten [Croozer](#). Man habe sich anfänglich noch um Alternativen wie den Transport per Schiene umgesehen, was aber auch nicht mehr rentabel sei. „Was mit Schiffen begann, hat sich mittlerweile auf alle Transportwege gelegt“, so Heiko Müller. Hinzu komme eine Verknappung von Frachtcontainern. Diese seien entweder im falschen Hafen oder gar nicht existent, wie Andreas Hombach, Key-Account-Manager E-Mobilität beim Fahrradparkanlagenanbieter [WSM](#), erklärt: „Jährlich werden vier Millionen Container produziert, im Jahr 2020 waren es lediglich 2,5 Millionen. Es stellt sich also nicht die Frage, wo die Container sind. Sie sind einfach nicht da.“ Das alles hatte zur Folge, dass die Frachtkosten aktuell bis zu zehnmal höher ausfallen als noch vor einem Jahr – lange Wartezeiten inklusive. „Wir haben am Anfang viel auf unsere Kappe genommen, aber irgendwann geht das nicht mehr und man muss die Kosten weiterreichen“, sagt Krill.

2) Die Rohstoffversorgung

Ebenso angespannt ist die Lage am Rohstoffmarkt, die Andreas Hombach als „dramatisch“ bezeichnet. WSM baut nicht nur Fahrradparksysteme, sondern auch Überdachungsanlagen oder mobile Raumsysteme und ist deshalb stark in der Baubranche verankert. Eine Situation wie aktuell hat es laut Hombach in der fast 70-jährigen Unternehmensgeschichte allerdings noch nie gegeben: „Die Lage ist nicht mehr kalkulierbar. Die Rohstoffversorgung ist knapp in allen Bereichen: Stahl, Kunststoff, Holz, Isolierungen, Verpackungen.“ Geschlossene Verträge würden von den Zulieferern gekündigt. Um liefer- und produktionsfähig zu bleiben, müssen Preise bezahlt werden, die weit über dem üblichen Marktpreis liegen. Gerade bei der Stahlproduktion war diese Verknappung allerdings gewollt und hat nichts mit der Corona-Lage zu tun, erklärt Hombach. Bereits 2019 wurden 70 Hochöfen weltweit geschlossen, davon sind Stand heute erst 20 wieder in Betrieb. Hohe Nachfrage und künstliche Verknappung trafen nun aufeinander, was die Preise nach oben treibe. „Eigentlich müsste es uns supergut gehen, aber wir bekommen kein Material oder nur zu übersteuerten Preisen. Das ist eine paradoxe Situation“, so Hombach. Mit Preissteigerungen bei den Rohstoffen haben somit auch die Hersteller von Fahrradprodukten zu kämpfen, da Stahl beispielsweise auch bei der Produktion von manchen Rahmen oder Komponenten zum Einsatz kommt. Aber auch Aluminium, Kupfer oder Granulate für Kunststoffe hätten kräftig zu gelegt, wie Prokurist Guido Müller vom Lichthersteller Busch & Müller bestätigt: „Der Rohstoffpreis für das Granulat ist im letzten Vierteljahr von 1,90 Euro pro Kilo auf 3,20 Euro pro Kilo gestiegen. Das sind gewaltige Steigerungen, die man sich nicht vorstellen kann.“ Selbst Kartonagen seien deutlich teurer geworden. „Wir sind froh, dass wir überhaupt noch Verpackungen bekommen, damit wir unsere Produkte verschicken können“, so Guido Müller. Die höheren Preise bei den Zulieferern müssen dann die Fahrradhersteller bezahlen, die die Produkte verbauen. „Kein Lieferant ist aktuell bereit, eine Preisstabilität von zwölf oder lediglich acht Monaten abzugeben“, ergänzt Markus Krill.

3) Die spezifische Marktsituation

Während die ersten beiden Punkte auch viele andere Branchen betreffen, gibt es durchaus branchenspezifische Merkmale für die Preissteigerungen. So liegt aufgrund der weltweiten Nachfrage nach Fahrrädern bei manchen Komponenten die Nachfrage deutlich über dem Angebot. Dazu zählen speziell die Teile, die eine hohe Materialpreisabhängigkeit haben, wie Ketten oder Bremscheiben. Gerade beim Teilekauf könne sich die Situation schnell drehen und die Fahrradhersteller so mit neuen Preisen und Kalkulationen konfrontiert werden. „Unterjährige Preiserhöhungen sind wir in der Branche nicht gewohnt, aber das ist in dieser Saison gang und gäbe“, bestätigt Alexander Kraft, Pressesprecher beim Liegeradhersteller [HP Velotechnik](#). Die Manufaktur aus Kriftel hat generell einen anderen Produktionsrhythmus als größere Fahrradhersteller. Dadurch habe man sich früh ausreichend bevorratet und müsse deshalb aktuell noch keine Preiserhöhungen vornehmen. Auf der anderen Seite fordern

Lieferanten schon dazu auf, Komponenten für 2023 vorzubestellen – für kleine Hersteller ein Problem. „Wir wissen nicht, was bis dato passiert, bestellen aber trotzdem“, sagt Kraft. Ob die heute angebotenen Preise der Zulieferer dann auch gehalten werden, scheint fraglich. Um nicht in wirtschaftliche Schieflage zu geraten, müssen deshalb ständig Preise verglichen und wenn nötig auch für Endkund:innen angepasst werden. Deshalb setzen aktuell manche Fahrradhersteller darauf, schnellstmöglich zu bevorraten, bevor die Preise weiter steigen. Das allerdings sorgt für Stirnrunzeln bei den Fahrradhändler:innen, wie Fachhändlerin Sandra Appel anmerkt. Sie führt einen Fahrradshop im hessischen Baunatal, der auf hochwertige Fahrräder und E-Bikes spezialisiert ist. Bei den meisten Händlerkolleg:innen stünde keine Einkaufsabteilung und auch keine Lagerfläche bereit, um große Mengen günstiger Komponenten für Werkstattarbeiten oder individuelle Aufbauten bereit zu halten. Genau diesen Service der Händler:innen erwarten Kund:innen jedoch, wenn sie sich ein hochwertiges Rad kaufen. „Wenn die Nachbeschaffung der Teile nicht gewährleistet ist, haben Endverbraucher:innen weniger Verständnis als für höhere Preise“, sagt Appel.

4) Ausblick

Die Zulieferer kündigen aktuell schon weitere Preiserhöhungen von Komponenten an, was mit Zeitverzug dann auch an die Endkund:innen weitergegeben werden wird. Hinzu drehen auch die ständigen technischen Innovationen an der Preisspirale. „Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Preise wieder runtergehen – auch wenn die Zuliefererpreise sinken“, schätzt deshalb Heiko Müller. Eher werde das zusätzliche Budget für Entwicklung und Forschung genutzt. „Da ist noch viel Luft nach oben. Kund:innen sind den Komfort und die Sicherheit eines Autos gewöhnt und da sind Fahrrad und E-Bike an vielen Stellen noch ein ganzes Stück weg“, so Müller weiter. Diese Entwicklung voranzutreiben, koste Geld. Uwe Wöll bringt als weiteren Aspekt das Thema Nachhaltigkeit ins Spiel. Immer mehr Verbraucher:innen legen Wert auf andere Materialien und umweltverträgliches sowie menschenwürdiges Wirtschaften bei der Herstellung. Auch das werde sich mittel- bis langfristig auf die Preise auswirken. „Da muss die Branche aber auch Vorreiter sein. Verbraucher:innen sind diejenige, die entscheiden, was sie wollen und was nicht“, so Wöll. Doch am Ende stehen die Fahrradhändler:innen an der Ladentheke den Fahrradinteressierten gegenüber – und dann spielt der Preis immer eine Rolle. „Wir müssen die höheren Preise den Kund:innen gegenüber argumentieren. Das gelingt, wenn die Hersteller uns gute Argumente liefern“, berichtet Sandra Appel aus der Praxis. Mit den genannten Beispielen steige das Verständnis bei den Kund:innen nun weiter, die höheren Preise auch zu akzeptieren.

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

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

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(57 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd?f:

[Der Weg zum Fahrradland ist noch weit, aber lohnenswert](#)

[Zehn Zahlen rund ums Fahrrad](#)

[Ausblick 2021 – Gedanken aus der Redaktion](#)

[Fahrrad 2021: Viele Fragezeichen, aber noch mehr Potenzial](#)

[Das Fahrrad boomt – und nun?](#)

Passendes Bildmaterial

