"Velos sind das neue Toilettenpapier"

Autor(en): **Keller, Emil**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **28 (2021)**

Heft 310

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-958495

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

«VELOS SIND DAS NEUE TOILETTENPAPIER»

Die Nachfrage nach Velos ist seit Beginn der Pandemie ungebrochen hoch. Die Lagerbestände sind jedoch langsam erschöpft. Neue Produktionsteile für Schweizer Veloproduzenten müssen aus Asien über das Nadelöhr der Containerschifffahrt beschafft werden. Von Emil Keller

Eine halbe Million – so viele Velos kauften die Schweizerinnen und Schweizer im vergangenen Jahr laut dem Branchenverband Velosuisse. Obwohl die Zahlen im Vergleich zu den Vorjahren mit Vorsicht zu geniessen sind, da neuerdings auch Importe aus der Zollstatistik miteingerechnet werden, zeigt die Statistik: Es herrscht eine rege Nachfrage nach Drahteseln. Sowohl motorisierte als auch herkömmlich angetriebene Zweiräder gehören zu den Corona-Gewinnern. Als Flugreisen vom Bundesrat gestrichen und der öV aufgrund des Virus gemieden werden sollte, bot das Velo eine willkommene Alternative für die Freizeitgestaltung und den Arbeitsweg.

Schweizer Fahrradhändlerinnen und Produzenten standen von einem Tag auf den anderen einer neuen, zahlungskräftigen Kundschaft gegenüber. «In unseren 28 Jahren hatten wir 2020 das erfolgreichste Geschäftsjahr», sagt Clemens Späni, Mitinhaber des Velogeschäfts Velodrom in Kreuzlingen. Obwohl der Fahrradladen mit 550 Quadratmetern und einem zusätzlichen Lager gut aufgestellt ist, kommen die Velohändler an ihre Grenzen – personell wie auch materiell. «Das vergangene Jahr war mit sehr viel Arbeit und Stress verbunden», so Späni. Noch immer türmen sich die Reparaturanfragen, und trotz des grossen Lagers gibt es Wartezeiten auf einige Fahrradmodelle.

Lieferzeiten verdreifacht

Denn die ungebrochene Nachfrage fordert die Herstellerfirmen heraus. «Man fühlt sich wie bei einem Spagat», erzählt Reto Meyer, Geschäftsführer beim Velohersteller «Tour de Suisse». «Auf der einen Seite ist die Nachfrage nach unseren Velos und E-Bikes x-fach über dem Vorjahr, auf der anderen Seite müssen wir unseren Arm immer weiter ausstrecken, um die benötigten Teile für die Produktion zu erhalten.» Denn obwohl Tour de Suisse ihre Fahrzeuge im neu gebauten Firmengebäude in Kreuzlingen selbst lackiert, montiert und vertreibt, ist das Unternehmen für die Produktion auf eine Vielzahl an Einzelteilen angewiesen. Ein Velo besteht aus rund 250 Komponenten, die von 30 bis 50 verschiedenen Zulieferern eingekauft und dann zusammengebaut werden.

«Die weltweite Nachfrage führt zu immer längeren Vorlaufzeiten bei den Bestellungen», erklärt Meyer. Wo sie früher im Schnitt sechs Monate auf eine Lieferung warten mussten, dauert es heute bis zu 18 Monaten. Das erschwert die Saisonplanung erheblich.

Hinzu kommen aktuell viele kurzfristigen Verzögerungen. Wenn eine Komponente fehlt oder verspätet geliefert wird, sind Störungen und das Umorganisieren der Produktion die Folge. Dabei stehen die wirklichen Schwierigkeiten erst noch bevor. Vergangenes Jahr gab es noch viele Lagerbestände und

In der «Tour de Suisse»-Werkstatt.

Restposten aufzukaufen. «Diese Möglichkeiten sind mittlerweile ausgeschöpft», beobachtet Meyer. Die Hersteller müssen für die Modelle für das Jahr 2022 und 2023 direkt auf die frischen Produktionschargen zählen.

Velos werden teurer

Der durch Corona verursachte Unterbruch der internationalen Transportwege führt auch heute noch zu einem Rückstau bei den Containerschiffen. Die Transportkosten sind explodiert: 2019 bezahlte man noch unter 1000 Dollar, um einen Container zu verschiffen. Dieser Preis hat sich mittlerweile auf bis über 10'000 Dollar multipliziert. Produktionsknappheit, steigende Rohstoffpreise und Transportkosten werden in naher Zukunft wohl zu einer Erhöhung der Velopreise führen. Meyer schätzt, dass die nächsten Katalogpreise bis zehn Prozent teurer sein werden.

«Das Velo ist das neue Toilettenpapier geworden», spitzt Peter Hummel die aktuelle Situation zu. Jeder möchte ein Velo haben, und die sich abzeichnenden Engpässe führen dazu, dass noch mehr bestellt wird. Hummel ist seit Jahrzehnten als Korrespondent für Velomagazine und Zeitungen tätig und kennt jede Speiche im Schweizer Velomarkt.

Die Lieferschwierigkeiten werfen ein Schlaglicht auf die starke Abhängigkeit von Asien, sagt er. Praktisch alle Fabrikate werden aus Taiwan oder China verschifft und dann hier verbaut. Was einst eine Kostenfrage war, ist mittlerweile zu einer Know-how-Frage geworden. Taiwan ist zwar längst nicht mehr ein Billiglohnland, doch befinden sich dort Produktions-Know-how und -Kapazitäten der führenden Markenhersteller.

Alternativloses Asien

Branchenkenner Hummel hat jedoch schon vor Corona ein Comeback des Produktionsstandorts Europa beobachtet. «In Portugal und Polen entstehen derzeit Bike-Fabriken», so der Veloexperte. Die kürzeren Lieferzeiten und internationale Unabhängigkeit würden solche Werke wieder attraktiv machen.

Eine echte Alternative bieten sie laut Meyer von Tour de Suisse jedoch noch nicht. «Wir sind derzeit dran, die neuen Hersteller in Europa zu evaluieren», erklärt der Geschäftsführer. Doch selbst wenn die Qualität stimmt, sind auch diese Produzenten teilweise auf Halbfabrikate aus dem Fernen Osten angewiesen. Eine Abkehr vom Werkplatz Asien hält Meyer in naher Zukunft deshalb nur beschränkt für möglich.

Die langen Transportwege zeigen zudem auf, dass die Fahrradproduktion nicht ganz so CO2-neutral ist, wie vielleicht gedacht. Ein Aspekt, unter dem der Nachhaltigkeitsgedanke des Velofahrens leidet. Tour de Suisse gibt Gegensteuer, indem das Unternehmen einen Grossteil des Stroms für die Produktion aus der hauseigenen Solaranlage speist und mit Biogas heizt. «Dass Containerschiffe nicht grün sind, müssen wir jedoch nicht schönreden», sagt Meyer. Die Velos in der Schweiz zusammenzubauen sei jedoch immer noch ökologischer, als fixfertige Velos aus China zu bestellen. Sein Team hat errechnet, dass einzeln verschiffte Teile rund 60 Prozent an Lieferkapazitäten einsparen.

Trotz aller Widrigkeiten ist Meyer glücklich über den derzeitigen Veloboom und hält ihn für nachhaltig: «In den Köpfen wandelt sich derzeit viel.» Velofahren sei nicht nur Freizeitvergnügen, sondern erkämpfe sich seinen Platz in der Alltagsmobilität zurück. «Firmen erkennen langsam, dass der Arbeitsweg mit dem Velo einen Mehrwert schafft.» Auch Hummel hofft, dass die Vielzahl an neuen Zweiradfahrerinnen und -fahrern zu velofreundlicheren Schweizer Städten führt. Ein Aspekt, bei dem vor allem die Ostschweiz noch hinterherhinkt (mehr dazu ab Seite 16).

Ganz so optimistisch ist Veloverkäufer Späni aus Kreuzlingen nicht: «Sobald man wieder für 50 Euro nach Mallorca fliegen kann, bleiben sicher wieder viele Velos im Keller stehen.» Dabei könnten viele politische Herausforderungen wie die CO2-Reduktion oder Gesundheitsprävention mit einem Umsatteln auf das Fahrrad gelöst werden. «Das Velo muss die Zukunft sein», sagt Späni.

Emil Keller, 1990, ist freier Journalist in Kreuzlingen.