

## Post Corona – Megatrend Fahrradfahren



Ulrich Zorn  
Gesellschafter/Partner

### Produktdifferenzierung 2020 als Indikator für die Marktbreite

### Absatzschub im 1. Halbjahr 2020 als Folge des ersten Lockdowns

### Anforderungen an Mobilität und Gesundheit sowie die Ziele der Politik liefern starke Argumente

Am **12. Juni 1817** legte Karl Freiherr von Drais mit seiner zweirädrigen Laufmaschine, noch ohne Kurbel und Pedale, mit seiner Fahrt von Mannheim nach Schwetzingen den Grundstein für den Trend des Fahrradfahrens. Weitere Entwicklungen über Hoch- und Niederrad folgten und insbesondere die Innovation des luftbefüllten Reifens um 1890 machten das Fahrrad zu einem alltagstauglichen Fortbewegungsmittel. Auch die Idee, Fahrräder mit Elektro-Antrieb zu nutzen, entstand schon um 1900. Es brauchte aber weitere 100 Jahre, bis diese sich um 2015 zu etablieren begannen. In der Erinnerung des Verfassers war die Produktdifferenzierung bis in die 1960er Jahre im Straßenbild überschaubar. Fahrräder für Kinder und Erwachsene, Rennräder und vereinzelt Hollandräder prägten das Bild. Neu waren das Klapp- und das Bonanza-Rad.

Der Zweirad- und Industrieverband (ZIV) unterscheidet die Kategorien City/Urban, Trekking, Mountainbike, Hollandrad, Tourenrad, E-Bike, All Terrain Bike, Jugendräder, Rennmaschinen, Cross, Kinder, Sonstige (Liegerad und Tandem) und Lastenräder. Künftig sollen die Kategorie „E-Bike“ noch weiter aufgeschlüsselt werden.

In den beiden Vor-Corona-Jahren lagen die Verkaufszahlen in Deutschland für Fahrräder 2018 bei 4,18 Mio. Stück und 2019 bei 4,31 Mio. Stück. Der E-Bike-Anteil erhöhte sich von 23 % auf 32 %. Allein im ersten Halbjahr 2020 stiegen die Verkaufszahlen auf 3,2 Mio. Stück +9,2 % ggü. Vorjahreszeitraum. Der Anteil der E-Bikes lag bei 34 %. **Der Fahrradbestand (inkl. E-Bikes) in Deutschland wird vom ZIV auf 76 Mio. Stück für 2019 geschätzt.**

Mit Ausbruch der Corona-Pandemie wurde plötzlich der öffentliche Nahverkehr gemieden – Infektionssicherheit stand im Vordergrund. Dazu kam der Wunsch nach Bewegung, ohne auf Fitnesscenter oder dergleichen angewiesen zu sein.

Unabhängig davon ist der Trend hin zu hohen Mobilitätsanforderungen in Freizeit und Alltag. Die Weiterentwicklung von E-Bikes in den letzten Jahren hat hier neue Möglichkeiten geschaffen. Entgegen dem üblichen Muster, dass Mobilitätsinnovationen in der Gesellschaft in der Regel von jungen Menschen in urbanen Räumen vorrangig adaptiert werden, ist es beim E-Bike genau umgekehrt. Hier stellt die Gruppe der über 60 Jährigen, mit Schwerpunkt in weniger dicht besiedelten Gebieten, mit einem Marktanteil von 50 % bei E-Bikes den größten Anteil. Fahrräder ohne Elektroantrieb sind in dieser Altersgruppe nur mit einem Anteil von 20 % vertreten.

Die Bundesregierung hat die bisher für den Radverkehr bis 2023 budgetierten Mittel von 558 Mio. € (davon 399 Mio. € für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen) im Januar 2021 um 900 Mio. € aufgestockt auf insgesamt rd. 1,46 Mrd. €. Der größte Teil der Aufstockung entfällt mit rund 660 Mio. € auf das Sonderprogramm „Stadt und Land“ für flächendeckende Fahrradinfrastruktur, welches auf der Grundlage von Daten zum Unfallgeschehen, der Verkehrsentwicklung und zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß entwickelt wurde.

# Post Corona – Megatrend Fahrradfahren



**Verkehrszeichen Radschnellweg**  
Quelle: BVMI

**Für kurze Wege ersetzt das Dienstfahrrad-leasing das Dienstwagenleasing**

Mit diesem Sonderprogramm sollen u.a. gefördert werden: Der Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter Radverkehrsnetze, eigenständige Radwege, Fahrradstraßen, Radwegebrücken, Fahrradparkhäuser, Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses (getrennte Ampelphasen), die Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger und der Lastenradverkehr. Der Vorteil für Städte und Kommunen in einer Zunahme des Fuß- und Fahrradverkehrs liegt neben der Vermeidung von Emissionen und Lärm auch in der geringeren Flächeninanspruchnahme.

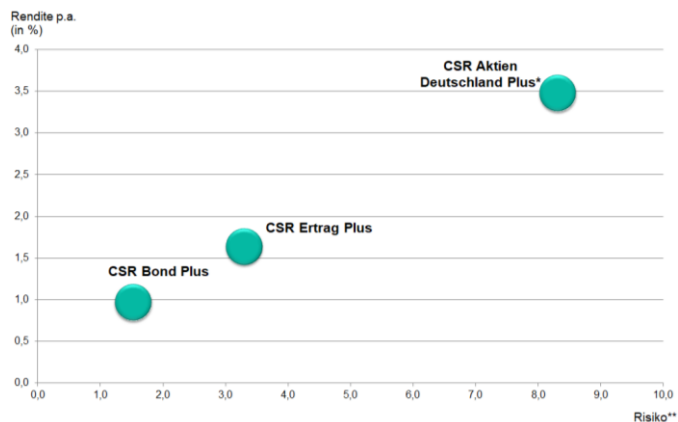
Mit Radschnellwegen wird die Möglichkeit geschaffen, auch längere Strecken ohne Einschränkungen wie bspw. durch Kreuzungen zügig zu bewältigen.

Gemäß der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, in Kraft getreten 28.04.2020, gelten u.a. folgende Änderungen zur Stärkung des Radverkehrs: Ein Mindestabstand beim Überholen von Fußgängern und Radfahrern von 1,5 m innerorts und 2 m außerorts, der Grünpfeil ausschließlich für Fahrradfahrer, ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen und eine vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts.

**Eine Bewusstseinsänderung in der Gesellschaft bei Fragen der Gesundheit und des Klimawandels, technische Neuerungen wie das E-Bike oder das Lastenfahrrad und der Wille der Politik führen das „Fahrradfahren“ in eine neue Dimension. Ein Blick in die Niederlande zeigt, mit welchem Selbstbewusstsein das Fahrrad als gleichberechtigter Partner im Verkehrsgeschehen agieren kann.**

Quellen: [https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PK-2020\\_11-03-2020\\_Praesentation.pdf](https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PK-2020_11-03-2020_Praesentation.pdf); <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/009-scheuer-offensive-besserer-radverkehr.html>; <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Fahrradverkehr/fahrradverkehr.html>; [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Analyse\\_zum\\_Rad\\_und\\_Fussverkehr.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf); <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>; <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/neuerungen-radverkehr-treten-in-kraft.html>

## Rendite und Risiko der CSR-Fonds auf einen Blick (31.12.2013 – 29.01.2021)



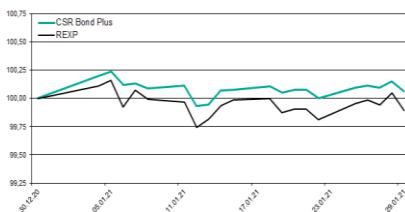
\* Bis 02.01.2017 CSR „AS – Equity D“ wikifolio, ab 02.01.2017 CSR Aktien Deutschland Plus Fonds

\*\*monatliche Volatilität der Renditen (annualisiert)

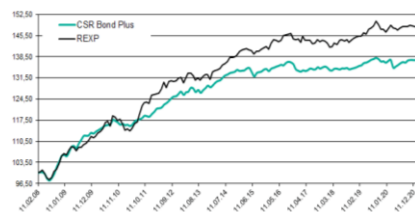
Quelle: www.wikifolio.de, Bloomberg, eigene Darstellung

|                              | Rendite p.a. in % | Risiko** | Rendite/Risiko |
|------------------------------|-------------------|----------|----------------|
| CSR Bond Plus                | 0,97              | 1,53     | 0,63           |
| CSR Ertrag Plus              | 1,63              | 3,30     | 0,49           |
| CSR Aktien Deutschland Plus* | 3,48              | 8,31     | 0,42           |

### Performance des CSR Bond Plus

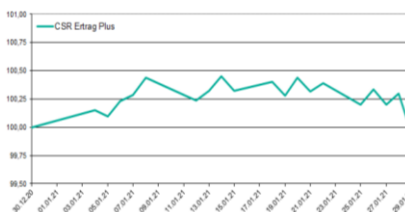


in 2021: **+0,06 %** (REXP: -0,11 %)



seit Auflage: **+37,56 %** (REXP: +48,28 %)

### Performance des CSR Ertrag Plus

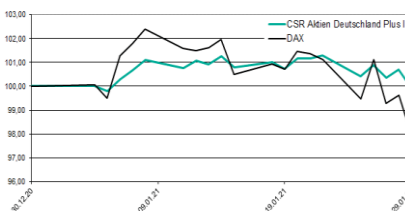


in 2021: **-0,05 %**

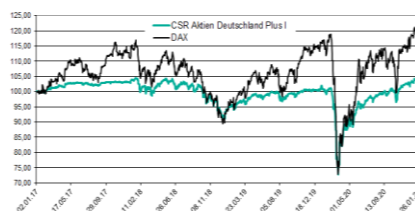


seit Auflage: **+15,25 %**

### Performance des CSR Aktien Deutschland Plus I



in 2021: **-0,07 %** (DAX: -2,08 %)



seit Auflage: **+2,94 %** (DAX: +15,82 %)

### Links zu den aktuellen Factsheets der CSR-Fonds

<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-bond-plus.html>

<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-ertrag-plus.html>

<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-aktien-deutschland-plus.html>

### Marktentwicklung/ Zusammenfassung

Mit der Vorstellung des Jahreswirtschaftsberichtes im Januar hat die Bundesregierung ihre BIP-Prognose für das laufende Jahr noch einmal nach unten korrigiert auf nun 3 % nach zuvor 4,4 %; man fände zwar eine robuste Lage bei der Industrie vor, jedoch sei der Dienstleistungssektor schwach. Der DAX verlor im Januar -2,08 %. Die Rendite der öffentlichen Anleihen in Deutschland im 10-Jahresbereich stieg von -0,57 % auf -0,51 %. Die Duration unseres neuen [CSR Bond Focus SDG](#) Fonds wurde in diesem Zeitraum in der Bandbreite von ca. 3,2 bis 4,1 Jahren gesteuert.

**Die aktuelle Jahresperformance unserer Fonds beträgt per Ultimo Januar:**

- **CSR Bond Plus:** **0,06 %**
- **CSR Ertrag Plus:** **0,05 %**
- **CSR Aktien Deutschland Plus:** **-0,07 %** (I-Tranche)  
bzw. **-0,11 %** (R-Tranche)