



Presseinformation

23. April 2024, PI 26

Schneller als die Polizei erlaubt

E-Bike-Tuning: Der ADAC erklärt, wo die Gefahren lauern

Immer mehr Menschen setzen bei der Fahrt mit dem Zweirad auf elektrische Unterstützung. Gleichzeitig steigt die Anzahl der Pedelects (umgangssprachlich E-Bikes), die zusätzlich getunt werden. Beim Tuning werden Änderungen am Fahrrad vorgenommen, um die Leistung zu erhöhen. Viele dieser Zweiräder werden bei Polizeikontrollen aus dem Verkehr gezogen, häufiger Grund: unzulässige Umbauten und fehlende Verkehrstauglichkeit. Der ADAC erklärt, welche Gefahren beim Tuning lauern.

Das Tuning-Problem

Die Begrenzung eines Elektro-Fahrrads auszutricksen, ist technisch einfach und nicht teuer. Denn: der Verkauf von Tuning-Sets ist legal, solange der Anbieter darauf hinweist, dass getunte Räder „nicht mehr zum Verkehr auf öffentlichen Straßen im Sinne der StVZO zugelassen sind“. Dieses Verbot umfasst ebenfalls Gehwege, Radwege sowie Waldwege. Eine mögliche Nutzung bezieht sich lediglich auf Privatgelände. Wo die Räder tatsächlich genutzt werden, obliegt schlussendlich aber den Käufern. Für Tuning-Interessierte bietet diese Grauzone eine optimale Voraussetzung, um schnell und günstig das eigene Rad umzubauen. Anders als vorgesehen, bleibt es in der Regel jedoch nicht bei der Nutzung auf privaten Grundstücken. Getunte E-Bikes werden vermehrt von der Polizei im regulären Straßenverkehr sichergestellt. Zumeist ohne notwendige Zulassung.

Vielen ist dabei nicht bewusst, welche Folgen der Eingriff in die Motorleistung haben kann. „Regulär eingebaute Bremssysteme können nur bis zu einer gewissen Geschwindigkeit eine optimale Bremswirkung entfalten. Wird diese nachträglich hochgesetzt, ohne die Bremsleistung anzupassen, stellt diese Manipulation ein Sicherheitsrisiko für den Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer dar“, erklärt Oliver Reidegeld, Pressesprecher des ADAC Hessen-Thüringen. Die Gefahr liegt dabei nicht in einer kurzfristigen Steigerung der Geschwindigkeit, sondern in der erhöhten Dauerbelastung, der die Bremsen und alle anderen Bauteile am Rad ausgesetzt sind.

Durch die gesteigerte Leistung werden zudem der Rahmen und Laufräder, aber auch einzelne Fahrradteile stärker beansprucht, was zu Schäden am Pedelec führen kann. Es kommt zu einem höheren Verschleiß der Teile, da viele Komponenten nur für eine bestimmte Maximalgeschwindigkeit und -belastung ausgelegt sind. Steigt zum Beispiel die Schwingbelastung an Sattelstütze und Lenker dauerhaft können die Bauteile schneller ermüden und brechen. Zudem erlöschen jegliche Ansprüche auf Garantie, Gewährleistung und Produkthaftung durch das Tuning – die Tuner bleiben auf den möglichen Kosten sitzen.

ADAC
Hessen-Thüringen e.V.

Unternehmenskommunikation

Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt
T +49 69 66 07 85 00
F +49 69 66 07 85 49

presse@hth.adac.de

- > adac.de/hth
- > [Facebook](#)
- > [Instagram](#)
- > [LinkedIn](#)
- > [Presseportal](#)



Hohes Gefahrenpotenzial

Neben den technischen Gefahren, ist vor allem die Wahrnehmung im Straßenverkehr ein wichtiger Faktor. „Andere Verkehrsteilnehmer rechnen in der Regel nicht damit, dass sich ihnen ein Radfahrer mit Geschwindigkeiten von zum Teil 50 km/h oder mehr nähert“, warnt Oliver Reidegeld. Die Unfallgefahr steigt mit einem getunten Bike deutlich an. Zusätzlich kommt es im Falle eines Unfalls durch die erhöhte Aufprallenergie zu schwereren Verletzungen. Manipulierte E-Bikes stellen sowohl für den Fahrer als auch für andere Verkehrsteilnehmer ein hohes Sicherheitsrisiko dar.

Alles nach Vorschrift?

250 Watt Nenndauerleistung und eine aktive Tretunterstützung bis 25 km/h – ein Pedelec, das diese Voraussetzungen erfüllt, wird rechtlich als Fahrrad angesehen. Werden durch Tuning-Sets Änderungen an der Motorleistung vorgenommen, können Geschwindigkeiten bei der Tretunterstützung von deutlich über 25 km/h erreicht werden. In diesem Fall wird aus dem Fahrrad ein Kleinkraftrad, das eine Straßenzulassung benötigt und versichert werden muss. Zuvor benötigt man für das getunte Pedelec eine Einzelabnahme bei einem der technischen Prüfdienste (Dekra, TÜV u.ä.), eine neue Allgemeine Betriebserlaubnis (beim Kraftfahr-Bundesamt) sowie ein Versicherungskennzeichen zur Zulassung.

Fahrer solcher Räder müssen eine Fahrerlaubnis für die Fahrzeugklasse AM vorweisen. Werden mit dem Rad Geschwindigkeiten von über 45 km/h erreicht, genügt auch diese nicht mehr. Getunte Pedelecs dürfen zudem nicht mehr auf Radwegen fahren. Für die Fahrer besteht Helmpflicht.

Wer im öffentlichen Verkehrsraum ein getuntes Bike ohne entsprechende Betriebserlaubnis fährt, riskiert ein Bußgeld von 70 Euro und einen Punkt in Flensburg. Ohne Versicherungsschutz und Fahrerlaubnis begeht man sogar eine Straftat. Zusätzlich kann es im Schadensfall richtig teuer werden. Bei einem Unfall mit getuntem Bike zahlt die private Haftpflichtversicherung in der Regel nicht. Das gilt auch für unverschuldete Unfälle. Kommt es zu Unfällen mit Personenschaden können zivilrechtliche Konsequenzen auf die Fahrer zukommen.

Pressekontakt

Maike Höpp
T +49 69 66 07 85 05
maike.hoepp@hth.adac.de