

Zehn Vorurteile gegen E-Bikes – und was man ihnen entgegen kann

von bb - Freitag, 9. April 2021

https://www.pd-f.de/2021/04/09/zehn-vorurteile-gegen-e-bikes-und-was-man-ihnen-entgegenen-kann_15851



Der [E-Bike](#)-Markt in Deutschland und Europa wächst stetig. Alleine im Jahr 2020 wurden hierzulande fast zwei Millionen elektrifizierte Fahrräder verkauft. Doch noch immer gibt es Vorbehalte gegen die Elektroräder. Der [pressedienst-fahrrad](#) hat die häufigsten gesammelt und betrachtet die Hintergründe.

1) E-Bikes sind zu teuer

Ja, ein E-Bike kostet mehr als ein herkömmliches Fahrrad. Lag der Durchschnittspreis eines normalen Fahrrades 2020 bei ca. 630 Euro, waren es bei E-Bikes 2.975 Euro (Quelle: Handelsverband Zweirad). Dafür bekommt man aber auch mehr Qualität, Fahrspaß und Reichweite. Alleine die Kosten für einen hochwertigen Antrieb mit Akku belaufen sich auf rund 1.000 Euro, hinzu kommen hochwertigere Komponenten. Bei Einstiegspreisen um 2.000 Euro, z. B. „Yucatan 8“ von [Winora](#) (2.399 Euro) oder „E-Molveno“ von [Stevens](#) (1.999 Euro), ist bereits eine alltagstaugliche Ausstattung mit Scheibenbremsen und Federgabel zu finden.

2) E-Bikes-Akkus gehen schnell kaputt

Das stimmt nicht. Natürlich ist der Akku ein Verschleißteil wie Reifen und Kette. Er hält in der Regel jedoch mindestens 500 Vollladezyklen. „Eine genaue Lebensdauer lässt sich aber nicht prognostizieren, da diese vor allem von Art und Dauer der Beanspruchung abhängt“, sagt Anja Knaus vom E-Bike-Pionier [Flyer](#). Pro Jahr verliere ein Akku ca. zehn Prozent an Kapazität – was auch von Smartphones, Laptops und anderen Geräten mit Akku bekannt ist. Man kann die Lebensdauer des Akkus aber mit kleinen Maßnahmen verlängern. Kälte etwa setzt dem Energiespeicher zu. Das Unternehmen [Fahrer Berlin](#) bietet zum Schutz deshalb praktische Accessoires wie Schutzhüllen aus Neopren, die beim Erreichen und Halten der Betriebstemperatur helfen. Es

gibt auch Varianten für den Sommer, die den Akku besser vor Matsch und Spritzwasser schützen.

3) E-Bikes machen faul

Das stimmt definitiv nicht. Alltagsradler mit E-Bike sitzen statistisch betrachtet häufiger im Sattel und fahren weiter. Motor macht einfach Laune. Selbst Profisportler:innen schwingen sich mittlerweile aufs E-Bike. „Unsere Athlet:innen wie Sam Pilgrim, Yannick Granieri oder Helene Fruhwirth nutzen die E-Mountainbikes gezielt zur Trainingssteuerung. Das macht sie zu Vorbildern auch für jüngere Fahrer:innen, die sportlich unterwegs sind, Lust auf gezieltes Training und auf längere Touren haben – der Trainingseffekt bleibt und wird sogar noch verstärkt“, sagt Matthias Rückerl vom E-Mountainbike-Hersteller [Haibike](#).

4) E-Bikes müssen öfter repariert werden

Das stimmt teilweise. Bei E-Bikes mit den beliebten Mittelmotoren wirken stärkere Kräfte auf den Antrieb. Ketten und Schaltung können dadurch schneller verschleiben. Vernachlässigte Wartung macht sich bei E-Bikes jedenfalls schneller und deutlicher bemerkbar. Hersteller wie [KMC](#) bieten deshalb spezielle Fahrradketten mit verstärkten Gliedern für E-Bikes an. Alternativ lohnt sich anstelle der Fahrradkette auch ein Riemenantrieb von [Gates](#). „Dieser hält rund drei- bis viermal solange wie eine Kette und ist im Grunde wartungsfrei. Definitiv eine sinnvolle und vor allem saubere Lösung für E-Bikes“, sagt Jens Küchler, Marketingmanager beim Riemenhersteller Gates. Eine weitere Option ist die Nutzung eines Hinterradnabenmotors, wie ihn beispielsweise [Velotraum](#), [Cannondale](#) oder [HP Velotechnik](#) bei manchen Modellen nutzen. Dieser ist wartungsärmer und schont den Antriebsstrang, da er die Kraft direkt auf das Hinterrad überträgt.

5) E-Biken ist gefährlich

Das ist ebenso falsch, wie es das Lieblingsargument von Versicherungen und Automobilklubs ist. Natürlich stiegen die Unfallzahlen mit E-Bikes in den letzten Jahren – aber in deutlich geringerem Ausmaß, als die Verkaufszahlen und die Nutzungsfreude explodierten. Tatsächlich ist die Gesamtanzahl an Fahrradunfällen mit Personenschaden zwischen 2018 und 2019 sogar zurückgegangen. Und: Über 90 Prozent der Unfälle mit Radfahrenden fanden 2019 innerorts statt. Eine fahrradfreundliche [Infrastruktur](#) in den Städten würde sehr helfen, Unfälle zu vermeiden.

6) E-Bikes werden öfter gestohlen

Ja, Fahrraddiebstahl ist in Deutschland ein großes Thema. Es gibt aber keine Statistik, die belegt, dass mehr E-Bikes gestohlen werden als herkömmliche Räder. Ein guter Schutz ist dennoch wichtig. „Der Schutz mit zwei unterschiedlichen Schlosstypen ist sinnvoll. Viele City- und Trekking-E-Bikes verfügen bereits serienmäßig über ein Rahmenschloss, das ein schnelles Wegfahren verhindert. Dennoch sollte das Rad zusätzlich mit einem weiteren hochwertigen Schloss an einem festen Gegenstand gesichert werden – auch in der heimischen Garage oder im Keller“, rät Torsten Mendel vom Sicherheitsexperten [Abus](#).

7) E-Bikes sind viel zu schwer

Ja, E-Bikes sind schwerer und lassen sich nur mit entsprechend größerer Anstrengung tragen. Aber man braucht auch nicht unbedingt den größten – und somit schwersten – Akku oder die komplette Vollausstattung mit Reise- oder Geländetauglichkeit. Speziell für den Stadtverkehr gibt es bereits leichte Lösungen wie das „Quick Neo“ von Cannondale (ab 2.499 Euro). Zubehör wie Schutzbleche oder Akku-[Beleuchtung](#) lassen sich hier bei Bedarf nachrüsten.

8) E-Bikes sind nur etwas für Ältere

Das Klischee des „Rentnerrades“ verlieren E-Bikes von Jahr zu Jahr mehr. Sicherlich hilft die Motorunterstützung vielen Radler:innen, wieder aufs Rad zu kommen. Die Zielgruppe umfasst aber mittlerweile Pendler:innen, Familien und auch Jugendliche, bei denen sich E-Mountainbikes stark wachsender Beliebtheit erfreuen.

9) Der Akku macht zu schnell schlapp

Diese sehr pauschale Aussage muss man im Einzelfall bewerten. Äußere Faktoren wie Topografie, Gesamtgewicht, Fahrstil und gewählte Unterstützungsstufe machen immense Unterschiede im Verbrauch aus. Eine Akku-Ladung kann so zwischen 20 und 100 Kilometer weit reichen. Für Alltagsstrecken passt das locker – auf Ausflügen und in den Bergen muss man mit dem Strom mitunter haushalten. Eine genaue Planung der Tour ist deshalb sinnvoll – Pausen sollten so gelegt werden, dass gegebenenfalls Mensch und Akku nachladen können. Alternativ bieten E-Bike-Anbieter wie Winora, [Riese & Müller](#) oder HP Velotechnik auch die Option eines zweiten Akkus für mehr Reichweite an.

10) In der Großstadt kann man ein E-Bike nicht parken

Berlin galt lange Zeit als ein weißer Fleck bei den E-Bike-Verkäufen. Als Grund wurden mangelnde Abstellmöglichkeiten genannt. Die Situation ist aus vielen Großstädten bekannt – es wird aber an Lösungen gearbeitet. „Bei Neubauten sind mittlerweile Fahrradparkanlagen vorgeschrieben und auch bei Sanierungen von Bestandswohnanlagen rückt das Thema in den Vordergrund. Ein Problem bleibt aber die Abstellfläche im öffentlichen Raum. Eine Möglichkeit wäre die Umgestaltung von Autoparkplätzen zu Fahrradabstellanlagen. Hier wartet aber noch viel Arbeit“, erklärt Andreas Hombach vom Fahrradparkanbieter [WSM](#).

pressedienst-fahrrad / Thomas Geisler

[Express-Bildauswahl \(12 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(69 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd?f:

[E?Bike-Kauf: Motor als erste Wahloption](#)

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

[Zehn wichtige Begriffe rund ums E?Bike](#)

[In sechs Schritten zum richtigen E?Bike](#)

[E?Bike-Tuning ist kein Kavaliersdelikt](#)

Passendes Bildmaterial

