

Wer kontrolliert die Kontrolleure - Kommt der Pedelec-Test der Stiftung Warentest unter die Räder?

von bb - Montag, 28. Oktober 2013

https://www.pd-f.de/2013/10/28/7553_wer-kontrolliert-die-kontrolleure-kommt-der-pedelec-test-der-stiftung-warentest-unter-die-raeder/



Neues Material zur Kritik am Pedelec-Test bringt Stiftung Warentest und ADAC unter Druck

Auf einer Pressekonferenz in Berlin präsentiert die Fahrradbranche Beweismaterial, das die erheblichen Zweifel an den Ergebnissen des [Pedelec-Tests](#) von Stiftung Warentest und ADAC vom Mai dieses Jahres bestätigt. Fahrradhersteller sprechen von fehlerhaften Versuchsanordnungen, realitätsfernen Belastungsannahmen sowie verantwortungsloser Interpretation und medialer Aufbereitung der Ergebnisse durch Stiftung Warentest. Der [pressedienst-fahrrad](#) hat sich in die komplexe Thematik eingearbeitet und gibt Entwarnung in Sachen Pedelec, nicht jedoch für den „Konsum“ der StiWa-Tests.

Griffige Überschrift – rutschiges Terrain

„Elektrofahrräder: Das Risiko fährt mit“ lautete der Titel des Pedelec-Tests im [test-Magazin](#), Ausgabe 06/2013. In dem Test waren neun von 16 E-Bikes „mangelhaft“ bewertet worden, wobei besonders Rahmen- und Lenkerbrüche sowie elektromagnetische Strahlung für die schlechten Ergebnisse verantwortlich waren. Die Öffentlichkeitsarbeit der Stiftung Warentest zum Verkaufsstart der [test](#)-Ausgabe hatte medial eine umfassende Berichterstattung über die Gefährlichkeit von Pedelecs zur Folge. „Der Test samt Medienecho verunsicherte Kunden und Händler gleichermaßen, Kaufzurückhaltung bis hin zur Stornierung bereits bestellter und bezahlter Pedelecs waren die Folge“, berichtet Albert Herresthal vom [Verband Service und Fahrrad \(VSF\)](#), einem Verband, der rund 230 Premium-Fahrradhändler zu seinen Mitgliedern zählt. Insbesondere das Testergebnis des sogenannten „C-Flyer“ vom Schweizer [E-Bike](#)-Hersteller [Biketec](#) ([Flyer](#), www.flyer.ch) hatte in der Fachwelt für Aufsehen gesorgt. So gelten die Flyer-Macher nicht nur als Pioniere des Pedelecs, sondern auch über die Branche hinaus als durch und durch qualitätsorientiert. Nun veröffentlichten [Derby Cycle](#), [Bosch](#) und [Biketec](#), drei der wohl größten Player im E-Bike-Segment,

zusammen mit dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) auf einer Pressekonferenz in Berlin Material, das die erheblichen Zweifel an den Testverfahren, -ergebnissen, -urteilen und an der medialen Aufbereitung bestätigt.

Umgehende Kritik der Branche bekommt Fakten-Grundlage

Bereits wenige Tage nach Publikation des Tests hatten nicht nur die vermeintlichen Verlierer Zweifel an der Richtigkeit und Verwertbarkeit der Ergebnisse und deren Interpretation durch die Stiftung Warentest geäußert. So schrieb der ZIV in einer Meldung: „Die Ergebnisse der StiWa sind für die Industrie in vielen Punkten nicht nachvollziehbar.“ VSF und der Verkehrs Club Deutschland (VCD) verfassten Meldungen ähnlichen Inhalts. Der E-Bike-Lobbyist ExtraEnergy formulierte: „Leider stand Panikmache statt konkretisierter Anforderungen an die Produkte im Vordergrund.“

Diese einhellige und laute Kritik der Fahrradfachwelt belegt nach Worten von Gunnar Fehlau, Leiter des pressedienst-fahrrad und u. a. Koautor eines Fachbuches über E-Bikes, zum Einen „die gestiegene fachliche Professionalität, aber auch das gestiegene Selbstbewusstsein der Fahrradbranche. Schließlich hat sie in den vergangenen Jahren mehr als eine Million E-Fahrzeuge verkauft.“

Test mit verzerrter Realitätswahrnehmung?

Zentraler Kritikpunkt ist das Fehlen von realen Schadensbildern, die den Testergebnissen entsprechen. Dirk Zedler, Inhaber von Ingenieur- und Sachverständigenbüro für Fahrradtechnik Zedler, stellte in einer VSF-Meldung fest: „Insgesamt gibt es keinerlei Auffälligkeiten im Gutachten-Aufkommen bei Pedelecs, die die Ergebnisse des StiWa-Testes stützen würden.“ Das gelte laut Wolfram Hartmann, Vorstand des Händlerverbands Feine Räder e. V. auch für den Handel: „Unsere Händler verkauften das betroffene Modell C-Flyer mittlerweile rund 4.000 mal, einen Rahmenbruch hat es noch nie gegeben“.

Daraus ziehen die Fachleute zwei Schlüsse: Entweder war der Test zu hart oder in seinem Aufbau falsch. Hans-Heinrich Pardey, Technik-Redakteur bei der F.A.Z., kommentierte am 02. Juni: „Was der Bericht als ‚realistisch‘ bezeichnet, darüber kann man jedoch mit Fug und Recht diskutieren ... Wenn es dauernd zusammenbräche, hätte sich das längst herumgesprochen“. In die gleiche Kerbe schlägt Marcus Schroeder von EFBE Prüftechnik: „Wie gut ein Produkttest ist, bemisst sich nicht darin, wie hart er ist und wie viele Prüflinge er zerstört. [...] Die Qualität eines Tests zeigt sich viel mehr darin, dass er relevante Versagensbilder in der Hand des Verbrauchers vorhersagt – und somit den Verbraucher schützt – und tatsächliche Fehler unzulänglicher Produkte reproduziert. In dieser Mission ist die Stiftung Warentest kläglich gescheitert.“ Der ZIV wurde in seiner Meldung vom 5. Juni bereits konkreter: „Die von der StiWa angewendeten Festigkeitsprüfungen von Bauteilen unterscheiden sich grundsätzlich von den Anforderungen der einschlägigen europäischen Normen. Aus diesem Grund sind die Ergebnisse der StiWa für die Industrie in vielen Punkten nicht nachvollziehbar.“ Darauf angesprochen, sagte Heike van Laak, Leiterin der Presseabteilung der Stiftung-Warentest, gegenüber dem pressedienst-fahrrad: „Wir haben keinen Anlass zu Zweifeln irgendeiner Art. Wir bleiben bei unserem Testergebnis.“

Transparenz-Dilemma: dusselig, divenhaft oder diktatorisch ...

Die Nachvollziehbarkeit von Testergebnissen ist für die Industrie und damit für den Verbraucher von entscheidender Bedeutung. Ungeachtet dessen, ob ein Testverfahren als realistisch gilt oder nicht: nur wenn Ingenieure einen Bruch reproduzieren können, sind sie in der Lage, die Fehlerquelle auszumachen und dann auszuschalten. Dr. Holger Brackemann, Testleiter bei der Stiftung Warentest, nahm laut VSF-Meldung bei der offiziellen Vorstellung der Ergebnisse die Hersteller in die Pflicht, „ausreichende Sicherheitsprüfungen“ vor dem Verkauf der Räder vorzunehmen. Hier liegt nach Ansicht von Gunnar Fehlau allerdings eine Verkehrung von Ursache und Wirkung vor: „Weichen die Testverfahren von den Normen ab, so besteht die Bring- und Beweisspflicht nicht beim Produzenten, sondern beim Tester“, ist Fehlau überzeugt. In der Vergangenheit mahnte die Industrie eine Offenlegung der Testverfahren immer wieder an, während die StiWa für sich ausreichende Transparenz proklamierte.

Informationen erhält beispielsweise Biketec nach eigenen Angaben nur dann von der StiWa, „wenn sie Anwälte einschaltet – und auch dann nur häppchenweise“, ist auf zeit.de zu erfahren. Hingegen behauptete Heike van Laak: „Wir können belegen, dass alle Hersteller das komplette Prüfprogramm erhalten haben. Die Behauptung, dass die StiWa intransparent sei, ist eindeutig falsch.“ Als bezeichnend für die Stimmung zwischen StiWa und Fahrradbranche kann eine Podiumsdiskussion auf dem Branchenkongress vivavelo im Jahr 2010 angesehen werden. Damals sicherte Brackemann dem Fahrradsachverständigen Zedler Informationen zur Versuchsanordnung der StiWa-Fahrradtests zu. Laut zeit.de wartet Zedler bis heute darauf. „In Sachen Transparenz müssen Stiftung Warentest und ADAC besser werden“, war schon damals die Forderung der Fahrradbranche, die ExtraEnergy in einer Stellungnahme im Juni dieses Jahres wörtlich wiederholte.

Angesichts dieser Spannungen zwischen Industrie und StiWa wirkt es fast ein wenig ironisch, dass der gesicherte Bereich der StiWa-Internetseite, über den die StiWa den Herstellern Informationen rund um die Tests zur Verfügung stellt, mit „partner.stiftung-warentest“ beginnt.

Biketec wählt den steinigen Weg zur Wahrheit

Mit der Präzision eines Uhrwerks arbeitete sich Biketec seit der Veröffentlichung des Tests Stück für Stück vor. So wurden am Computer Simulationen durchgeführt, um das StiWa-Schadensbild abzubilden, auf Prüfständen ging man genauso vor. Außerdem wurden erneut Messungen in der Fahrrealität vorgenommen. Auf keine der drei Arten konnte das Schadensbild „Riss am linken Ausfallende“ als primärer Ausfallgrund nachgebildet werden. Dafür wurde offenkundig, dass die Testanordnung gemäß StiWa weder qualitativ noch quantitativ die Realität abzubilden vermag. Mehr noch: Die Testanordnung nach StiWa führe zu massiven Zusatzbelastungen an den Ausfallenden, welche im Feld selbst unter Extrembedingungen, wie etwa einem 120 kg-Fahrer, nicht existierten. Das Biketec-Fazit lautet: „Die Einspannung des Rahmens gemäß StiWa ist völlig ungeeignet, um praxisrelevante Erkenntnisse zu gewinnen und die aus dem StiWa-Test abgeleiteten Aussagen (und somit auch Vergleiche von Produkten verschiedener Anbieter) sind fachlich unhaltbar.“ Die Offenheit des Herstellers imponiert Branchenkennern. Die Beweislast scheint erdrückend.

Wiederholungstäter: StiWa oder Fahrradbranche?



Einen Test im Fahrradbereich mit scheinbar dramatischen Folgen veröffentlicht die StiWa nicht zum ersten Mal. Beispielsweise wurden 2010 Kindertransportern Bruchgefahr und überhöhte Schadstoffwerte attestiert. Die Gemengelage ähnelt dem Pedelec-Test bis ins Detail: keine Schadensbilder in der Realität, dramatische Berichterstattung, Verunsicherung der Verbraucher, fundierter Protest der Fachleute und zäher Informationsfluss von Seiten der StiWa. Die damaligen Recherchen des pressedienst-

fahrrad fasst die F.A.Z. in der Beilage „Technik und Motor“ in ihrer Ausgabe vom 29.10.13 wie folgt zusammen: „Es ergab sich, dass zum einen von der Stiftung Warentest für die Schadstoffe ein Grenzwert angenommen worden war, als ob es sich bei der Verkleidung eines Fahrradanhängers um einen Schnuller handele. Andererseits hatte die Stiftung nicht untersuchen lassen, ob die Schadstoffe aus dem Material austreten und vom Körper aufgenommen werden können. Ein sogenannter Migrationstest, durchgeführt vom TÜV Rheinland ergab: Die behauptete Gesundheitsgefährdung sei ‚nahezu ausgeschlossen‘.“

Rollen-Prüfstand: Welche Rolle hat die StiWa?

Durch das Missverhältnis zwischen der Selbstdarstellung der StiWa, die sich zum Ziel setzt, Verbrauchern „durch die vergleichenden Tests von Waren und Dienstleistungen eine unabhängige und objektive Unterstützung zu bieten“ (test.de) und ihrer diffusen Informationspolitik gegenüber der betroffenen Wirtschaft, gerät die Stiftung selbst auf den Prüfstand. „Die Tester müssen, wenn sie ihrem Anspruch gerecht werden wollen, ihre Aufklärungsverpflichtung gegenüber Verbrauchern, Unternehmen, Fachleuten und interessierten Gruppen anerkennen und wahrnehmen. Insbesondere wenn sich, wie geschehen, Ergebnisse im Nachhinein „anders“ oder falsch darstellen,“ wird in der gemeinsamen Mitteilung zur Berliner Pressekonferenz gefordert.

Insbesondere die Prüfinstitute der Fahrradbranche beäugen die Situation sehr genau. Marcus Schroeder wird auf dem Branchenportal velobiz.de dazu wie folgt zitiert: „Man könnte argwöhnen, dass das 2012 zum ersten Mal von der Stiftung Warentest erwirtschaftete Defizit den Verkaufsdruck erhöht. In Tat und Wahrheit jedoch steht dieser Test in einer jahrzehntelangen Tradition des ‚Bike Bashing‘, ohne dass es jemals zu nennenswertem Widerstand der getadelten Industrie gekommen wäre.“

Dieser hat sich nun offensichtlich formiert. Die Pressekonferenz dreier Schwergewichte der Fahrradbranche und des ZIV zeigt eine nie zuvor dagewesene Fokussierung der Kräfte. Selbstbewusst fordert der ZIV: „Jeder Test muss reproduzierbar und transparent sein. Offensichtlich sind aber diese Kriterien beim Test verletzt worden.“ Biketec-Geschäftsführer Kurt Schär ist überzeugt: „Durch Nachtests konnten wir die Ergebnisse der Stiftung Warentest inzwischen eindeutig widerlegen.“ Mathias Seidler, ehemaliger Derby-Chef, ergänzt: „Stiftung Warentest muss klar sein, dass sie Verbraucher nicht informiert, sondern mit der von ihr initiierten Medienkampagne vollkommen unnötig verunsichert und regelrecht irreführt hat. Der Verbraucher hat einen Anspruch auf Richtigstellung mit gleicher medialer Aufmerksamkeit, wenn sich die ursprüngliche Behauptung als haltlos erweist. Genau das ist hier der Fall.“

Denn Derby und Bosch konnten bereits erwirken, dass Stiftung Warentest und ADAC ihre Aussagen zum Thema Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) auf ihren Internetseiten inzwischen teilweise korrigiert haben. Ein Vorgang, der für die renommierten Tester ebenso selten wie bemerkenswert ist.

Indes hat Hersteller Biketec nicht nur in der Entwicklungsabteilung, sondern auch beim Kunden, längst reagiert: Die freiwillige Garantie bei Rahmenbruch wurde auf zehn Jahre verdoppelt. Und zwar auch rückwirkend auf alle bereits verkauften Flyer-Modelle. Da traut sich einer was! Mit vielen Fällen von Rahmenbrüchen und hohen Kosten scheint Biketec nicht zu rechnen. Vielmehr prüft Biketec derzeit mögliche Ansprüche auf Schadenersatz gegenüber der StiWa: „Wir behalten uns aufgrund unserer Erkenntnisse eine Schadenersatzklage vor, da uns durch das aus unserer Sicht abwegige Vorgehen des Prüflabors und die Publikation der durch den unvertretbaren Testaufbau verursachten Ergebnisse durch die Stiftung Warentest bzw. den beauftragenden ADAC ein Schaden in Millionenhöhe entstanden ist, welcher unser Unternehmen existenziell gefährdet hat. Die juristische Würdigung und das weitere Vorgehen wird derzeit mit unseren deutschen Rechtsanwälten geklärt.“

Kommentar, Gunnar Fehlau: Pauenschlag in Berlin

Die Nachtests der Fahrradbranche weisen in Akribie, Knowhow und Transparenz eben jene Verantwortung für Verbraucherschutz auf, die eigentlich der StiWa im Pedelec-Test nicht nur gut gestanden hätte, sondern vor allem ihrem Selbstverständnis entspräche. Dass die vermeintlich gefährlichen Pedelecs in der Realität dennoch sicher sind, der Beweis scheint nun endgültig erbracht. Dafür hat die Glaubwürdigkeit der StiWa weitere Risse erhalten. Die These, dass die StiWa Fahrräder kaputtteste, weil es der Auflage helfe, weil sich jeder für Fahrrad interessiere, weil sich die Produkte bestens eigneten und weil die Industrie sich nicht wehre, kann nicht länger als wirre These von Verschwörungstheoretikern abgetan werden. Und zumindest sind die Zeiten, in denen sich die Industrie nicht gewehrt hat, vorbei.

Ach ja, die StiWa ist auch Medienschaffenden immer gerne behilflich, so wurde mir proaktiv ein neues Thema vorgeschlagen – Heike van Laak, Leiterin Abteilung Presse der Stiftung Warentest: „Ich würde Ihnen ein anderes Thema vorschlagen, die Qualitätssicherung der Fahrradhersteller!“

[Bildauswahl zum Thema \(25 Bilder\)](#)

Passende Artikel beim pd-f:

[Kommentar: Gezielte Verunsicherung durch Unfallzahlen](#)

[Video Fahrradkinderanhängertest](#)

[Fahrsicherheit ist Einstellungssache](#)

[Schlaglichter zum Thema Pedelec und Sicherheit](#)

[Vor dem \(Saison-\)Start: Sicherheits-Check für das Pedelec](#)

Kaufberatung: So finden Sie das richtige E-Bike

Weitere zum Thema passende Links:

[Stiftung Warentest muss Löschung der Marke "test" befürchten](#)

[Wahrscheinlichkeit von Alltagsgefahren: Keine Angst vor Urin-Bomben!](#)

Passendes Bildmaterial

