

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Katharina Willkomm, Stephan Thomae, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Alexander Müller, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Katja Suding, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **E-Bikes und ihre Akkus**

E-Bikes werden bei Verbraucherinnen und Verbrauchern seit Jahren immer beliebter. Laut Daten des Statistischen Bundesamtes konnte der Handel den Absatz in den vergangenen Jahren kontinuierlich steigern. Im Jahr 2019 wurden demnach in Deutschland insgesamt rund 1,4 Millionen E-Bikes verkauft, rund 1 Million davon wurden importiert (<https://de.statista.com/themen/2560/e-bikes/>). Auf dem gesamten Binnenmarkt bezogen wurden laut Branchendachverband Cycling Industries Europe (CIE) 2019 3,7 Millionen E-Bikes verkauft. Trotz der COVID-19-Pandemie hat die Radindustrie die Verkäufe von E-Bikes im Jahr 2020 um knapp ein Viertel gesteigert auf 4,5 Millionen Stück („Es läuft rund“, Der Tagesspiegel, S. 19 vom 10. Januar 2021). Bis 2030 erwartet der CIE eine kontinuierliche Steigerung auf 17 Millionen verkaufte E-Bikes jährlich (<https://cyclingindustries.com/news/details/new-european-cycling-industry-forecast-shows-huge-growth-in-bike-and-e-bike-sales>).

Ende 2019 hat die Europäische Kommission den „Europäischen Grünen Deal“ (COM(2019) 640 final) angekündigt und diesen in der Mitteilung „Neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft“ (COM(2020) 98 final) näher konkretisiert. Auch die „Neue Verbraucheragenda“ (COM(2020) 696 final) enthält einen Schwerpunkt „Grüner Wandel“. Die Bundesregierung hat sich die Ziele des „Grünen Deals“ und der „Neuen Verbraucheragenda“ zu eigen gemacht (<https://www.eu2020.de/eu2020-de/programm>) und im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft die Verhandlungen im Umweltministerrat zu einer Allgemeinen Ausrichtung konkretisiert (<https://www.eu2020.de/eu2020-de/aktuelles/pressemitteilungen/umwelt-rat-neuen-kreislaufwirtschaftsaktionsplan/2428948> / [https://www.consilium.europa.eu/media/47583/st\\_13852\\_2020\\_init\\_en-1.pdf](https://www.consilium.europa.eu/media/47583/st_13852_2020_init_en-1.pdf)).

Vor diesem Hintergrund stehen in Deutschland nun politische Forderungen zur gesetzlichen Regelung der Reparierbarkeit von E-Bikes, der Ersatzteilverfügbarkeit und der Akkuaustauschmöglichkeit bei E-Bikes im Raum (<https://www.vzbv.de/pressemitteilung/e-bikes-teuer-und-kurzlebig>), während gleichzeitig

das Gesetzgebungsverfahren zum Ersten Gesetzes zur Änderung des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes läuft (Bundsrats-Drucksache 24/21).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Besteht (in dieser Kleinen Anfrage immer bezogen auf Deutschland) nach Kenntnis der Bundesregierung bereits ein gewerblicher Secondhandmarkt für E-Bikes, und wenn ja, wie groß ist dieser nach verkauften Einheiten und Umsatzvolumen pro Jahr bezogen auf die letzten fünf Jahre?
2. Wie groß sind nach Kenntnis der Bundesregierung der gewerbliche Erst- und der Zweitmarkt nach verkauften motorlosen Fahrrädern und Umsatzvolumen pro Jahr bezogen auf die letzten fünf Jahre?
3. Erkennt die Bundesregierung nach ihren Maßstäben eine Unterentwicklung des E-Bike-Secondhandmarktes, und warum, bzw. warum nicht?
4. Wie viele neue Ersatzakkus für E-Bikes wurden nach Zahlen und Umsatzvolumen nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren pro Jahr an Verbraucher verkauft?
5. Wie viele Monate beträgt nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche „Lebenszeit“ eines E-Bike-Akkus?
6. Was kostet durchschnittlich ein neuer Ersatzakku für ein E-Bike, und wie haben sich die entsprechenden Endkundenpreise in den letzten fünf Jahren entwickelt?
7. Wie groß (in Prozent) ist nach Erkenntnis der Bundesregierung der Anteil der derzeit im Markt befindlichen E-Bikes, deren Akku nicht im Sinne von § 4 Absatz 1 des Entwurfs des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes (ElektroG-Entwurf) problemlos und zerstörungsfrei und mit handelsüblichem Werkzeug austauschbar ist?
8. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Nichtaustauschbarkeit oder im Sinne von § 4 Absatz 1 ElektroG-Entwurf nicht problemlose und mit handelsüblichem Werkzeug zerstörungsfreie Austauschbarkeit (im Folgenden werden beide erfragten Varianten allein zugunsten der Lesefreundlichkeit nur noch „Nichtaustauschbarkeit“ genannt) von Akkus ein Grund für Verbraucher ist, sich kein neues E-Bike zu kaufen, und wie groß ist der sich dadurch ergebende Minderumsatz gegebenenfalls?
9. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Nichtaustauschbarkeit von Akkus ein Grund für Verbraucher ist, sich kein gebrauchtes E-Bike zu kaufen, und wie groß ist der sich dadurch ergebende Minderumsatz gegebenenfalls?
10. Geht die Bundesregierung davon aus, dass Verbraucher bezüglich der Leistungsfähigkeit bzw. Lebensdauer des Akkus von neuen E-Bikes unsicher sind, und wenn ja, dass dies eine für die Kaufentscheidung relevante Größe ist?  
Kann sie diese Unsicherheit in irgendeiner Weise quantifizieren?
11. Geht die Bundesregierung davon aus, dass Verbraucher bezüglich der Leistungsfähigkeit bzw. der Lebensdauer des Akkus von gebrauchten E-Bikes unsicher sind, und wenn ja, dass dies eine für die Kaufentscheidung relevante Größe ist?  
Wie kann sie diese Unsicherheit quantifizieren und belegen?
12. Sollten aus Sicht der Bundesregierung Akkus von E-Bikes eine festgelegte Mindestnutzungsdauer haben?

13. Falls die Bundesregierung die vorhergenannte Frage bejaht, welche Maßnahmen hat oder wird die Bundesregierung ergreifen und gegebenenfalls bis wann?
14. Warum sind E-Bike-Akkus nicht Gegenstand der Allgemeinen Ausrichtung des Rates in der Zusammensetzung der Umweltminister der EU-Mitgliedstaaten vom 17. Dezember 2020?
15. Hat sich die Bundesregierung dafür oder dagegen eingesetzt, Akkus für E-Bikes zum Gegenstand der Allgemeinen Ausrichtung zu machen?
16. Ist es unter den Gesichtspunkten der Entwicklung von Technik sowie von Angebot und Nachfrage aus Sicht der Bundesregierung überhaupt sinnvoll, zu den hier aufgeworfenen „Akkuqualitäten“ (siehe Fragen 12 bis 14) gesetzliche Vorgaben zu machen?
17. Welche Auswirkungen hätte das nach Erkenntnissen der Bundesregierung auf die Entwicklung des E-Bike-Marktes?
18. Wie lang (in Monaten) ist nach Erkenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche „Nutzungsdauer“ eines E-Bikes im Vergleich zu einem Fahrrad oder einem Mofa?
19. Aus welchen (bis zu) drei relevantesten Gründen hören Verbraucher nach Kenntnis der Bundesregierung auf, ihr E-Bike, ihr Fahrrad oder ihr Mofa zu nutzen?
20. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zur Entsorgung von E-Bike-Akkus nach Ende ihrer Lebenszeit?
21. Sind aus Sicht der Bundesregierung der Kauf und die Nutzung von motorlosen Fahrrädern durch Verbraucher unter dem Gesichtspunkt der Gesundheitsförderung förderungswürdiger als der Kauf und die Nutzung von E-Bikes?
22. Sind aus Sicht der Bundesregierung der Kauf und die Nutzung von motorlosen Fahrrädern durch Verbraucher unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenschonung förderungswürdiger als der Kauf und der Nutzung von E-Bikes?
23. Welche Mittel hat die Bundesregierung in den Bundeshaushalten 2020 und 2021 zur Förderung der motorlosen Fahrradnutzung einerseits und der E-Bike-Nutzung andererseits zur Verfügung?

Berlin, den 27. Januar 2021

**Christian Lindner und Fraktion**

