

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katharina Willkomm, Stephan Thomae, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/26411 –**

E-Bikes und ihre Akkus

Vorbemerkung der Fragesteller

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).

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 (Bundesrats-Drucksache 24/21).

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?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum Second-Hand-Markt liegen der Bundesregierung keine Informationen vor, da keine Registrierung der Fahrräder beim Verkauf erfolgt. Zu den Verkaufszahlen und Umsatzvolumen der Fahrräder und Pedelecs wird auf die Publikationen unter folgendem Link verwiesen: <https://www.ziv-zweirad.de/>.

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?
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?

Die Fragen 4 und 7 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

5. Wie viele Monate beträgt nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche „Lebenszeit“ eines E-Bike-Akkus?

Die durchschnittliche Lebenszeit eines E-Bike-Akkus hängt stark von der Nutzungsintensität und dem Nutzerverhalten ab.

6. Was kostet durchschnittlich ein neuer Ersatzakku für ein E-Bike, und wie haben sich die entsprechenden Endkundenpreise in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Die Preise können stark variieren, abhängig von der Größe des Akkus.

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?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Nutzungsdauer von E-Bike-Akkus stark von der Nutzungsintensität und dem individuellen Nutzerverhalten abhängig ist, lässt sich eine Mindestnutzungsdauer nicht festlegen. Generell sollten an Batterien jedoch bestimmte Kriterien gestellt werden, die Leistung und Haltbarkeit einer Batterie zu beschreiben. Die Bundesregierung setzt sich dafür im Rahmen der im Entwurf vorliegenden Batterieverordnung ein.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 14 und 15 verwiesen.

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?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die EU-Kommission hat einen Entwurf zur umfassenden Neuordnung von Batterien vorgelegt. Ziel des Vorschlags ist insbesondere die Minimierung der schädlichen Auswirkungen von Batterien auf Gesundheit und Umwelt. Der Vorschlag wurde in den Schlussfolgerungen des Rates („Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“) vom 17. Dezember 2020 begrüßt.

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?

Die „Akku-Qualitäten“ beziehen sich auf die Mindestnutzungsdauer von E-Bike-Akkus. Aus Sicht der Bundesregierung ist es sinnvoll, Anforderungen an die Haltbarkeit und Leistung von Akkus zu stellen, um eine Vergleichbarkeit zu erreichen und Mindestkriterien zur Markteinführung zu setzen.

17. Welche Auswirkungen hätte das nach Erkenntnissen der Bundesregierung auf die Entwicklung des E-Bike-Marktes?

Auswirkungen auf die Entwicklung des E-Bike-Marktes sind nicht bekannt, können aber prinzipiell nicht ausgeschlossen werden.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

20. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zur Entsorgung von E-Bike-Akkus nach Ende ihrer Lebenszeit?

Das Batteriegesetz (BattG) regelt in Umsetzung europäischer Vorgaben seit 2009 das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung aller Batteriearten. Für sämtliche Batteriearten gilt damit die Produktverantwortung der Hersteller, die grundsätzlich – je Batterieart in unterschiedlicher Ausgestaltung – für die Rücknahme und ordnungsgemäße Entsorgung der anfallenden Altbatterien verantwortlich sind. Alle Batteriehersteller sind verpflichtet, die von unterschiedlichen Akteuren zurückgenommenen Altbatterien unentgeltlich zurückzunehmen und zu verwerten.

Gemäß BattG sind die Vertreiber, auch Händler von Elektrofahrrädern, verpflichtet, vom Endnutzer Altbatterien an oder in unmittelbarer Nähe der Verkaufsstelle zurückzunehmen. Das schließt auch defekte Altbatterien ein. Die Rücknahmepflicht besteht dabei für solche Batterien, die der Händler auch selbst verkauft.

Für die Entsorgung von Pedelec-Akkus hat der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) gemeinsam mit der Stiftung GRS Batterien eine Branchenlösung entwickelt, über die die Rücknahme der Akkus geregelt wird, abrufbar unter: <https://www.grs-batterien.de/hersteller-und-vertreiber/industriebatterien/grs-employability/>. Diesem Rücknahmesystem können sich alle Fahrradhändler kostenfrei anschließen, indem sie sich bei der GRS registrieren. Die Kosten tragen die beteiligten Unternehmen der Fahrradindustrie.

Das BattG enthält auch Vorgaben zu Behandlung und Lagerung von Altbatterien. Industriebatterien dürfen danach weder verbrannt noch deponiert werden, sofern sie nicht bereits zuvor ordnungsgemäß behandelt wurden. Auch werden Bestimmungen zur Berechnung von Recyclingeffizienzen von Recyclingverfahren abhängig vom chemischen System der Altbatterien festgelegt. Demnach müssen mit den eingesetzten Verwertungsverfahren für sonstige Altbatterien, zu denen auch die lithiumhaltigen Batterien zählen, Verwertungseffizienzen von mindestens 50 Prozent der durchschnittlichen Masse erreicht werden. Eigene Vorgaben für lithiumhaltige Batterien gibt es bislang nicht.

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?

Die Fragen 21 bis 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung fördert den Radverkehr ohne Unterscheidung zwischen motorlosen Fahrrädern und Fahrrädern mit elektrischem Antrieb mit investiven und nicht-investiven Förderprogrammen und regulatorischen Instrumenten.

Zur Unterstützung der Länder und Gemeinden bei Planung und Bau von Rad-schnellwegen standen 25 Mio. Euro für das Jahr 2020 zur Verfügung, für das Jahr 2021 wurden die Mittel auf 50 Mio. Euro im Zuge des Klimaschutzpaketes verdoppelt.

Im Bundeshaushalt 2020 standen für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen 99 Mio. Euro zur Verfügung. Im Bundeshaushalt 2021 werden hierfür 100 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Im Bereich der Bundeswasserstraßen werden Bundesmittel in Höhe von jährlich 1,087 Mio. Euro ausschließlich zur Ertüchtigung der von den Fahrrädern zu nutzenden Infrastruktur bereitgestellt.

Zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans standen im Jahr 2020 4,28 Mio. Euro zur Verfügung, im Haushalt 2021 belaufen sich die Mittel auf 4,28 Mio. Euro.

An Finanzhilfen im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ standen 2020 20 Mio. Euro zur Verfügung, im Haushalt 2021 belaufen sich die Mittel auf 185 Mio. Euro.

Für die Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs standen 2020 27,36 Mio. Euro zur Verfügung, im Haushalt 2021 belaufen sich die Mittel auf 31,8 Mio. Euro.

An Zuschüssen für den Ausbau und die Erweiterung des Radnetzes Deutschland standen 2020 6 Mio. Euro zur Verfügung, im Haushalt 2021 belaufen sich die Mittel auf 10 Mio. Euro.

Im Übrigen wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BMVI verwiesen, abrufbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>.

Für die Förderung, speziell der E-Bike-Nutzung, standen im Rahmen der Kleinserien-Richtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (Förderung von E-Schwerlastfahrrädern und E-Schwerlastfahrradanhängern) im Jahr 2020 rund 1 Mio. Euro zur Verfügung, im Haushalt 2021 sind es für die auslaufende Kleinserien-Förderung zusammen mit der am 1. März 2021 startenden Nachfolge-Förderung im Rahmen der E-Lastenfahrrad-Richtlinie ebenfalls rund 1 Mio. Euro.

