

RÜCKENWIND FÜR KLIMASCHUTZ MIT E-BIKES

Verbraucherpolitische Anforderungen an Langlebigkeit und Batterien von Elektrofahrrädern

MIT E-BIKES IN DIE VERKEHRSWENDE RADELN

Das Verkehrsverhalten hat sich in der Corona-Pandemie verändert. Viele sind aktiver unterwegs. Sie gehen zu Fuß oder wählen das Fahrrad. Mit Elektrofahrrädern, bei denen ein Motor die Tretkraft unterstützt, sind Steigungen, Gegenwind und lange Strecken problemlos zu bewältigen. Beim Pedelec, umgangssprachlich auch Elektrofahrrad oder E-Bike genannt, setzt der elektrische Motor ein, sobald in die Pedale getreten wird. Der Grad der Unterstützung lässt sich in Stufen einstellen. Ab einer Geschwindigkeit von 25 Kilometern in der Stunde (km/h) schaltet sich der Motor automatisch ab. Auf Alltagsstrecken und im Urlaub radeln Verbraucherinnen und Verbraucher¹ mit dem Elektrorad entspannt ans Ziel. Aufgrund der vielen Vorteile können Elektrofahrräder eine attraktive Alternative für Verbraucher zum Auto darstellen. Sie ermöglichen es Verbrauchern klimaverträglich unterwegs zu sein, sich gesund zu bewegen und dabei noch Spaß zu haben. Pedelecs werden heute vor allem von Senioren außerhalb der Metropolen und Großstädte genutzt. Jüngere Personen setzen es oft für Dienstwege ein, ältere Menschen in der Freizeit. Die mit Pedelecs zurückgelegten Tagesstrecken fallen im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern in allen Altersklassen um vier bis acht Kilometer höher aus.² Jeder Sechste besitzt nach einer Umfrage des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) aus Dezember 2020 ein oder mehrere E-Bikes (16 Prozent) bzw. plant, eines zu kaufen (5 Prozent). Laut Zweirad-Industrie-Verband (ZVI) liegt der anteilige E-Bikes Absatz von 1,95 Mio. Stück am Gesamtabsatz bei bereits 38,7 Prozent.³ Die Branche geht davon aus, dass mittel- bis langfristig jedes zweite Fahrrad einen E-Antrieb haben wird.

KLIMASCHUTZ MIT E-BIKES NICHT FÜR ALLE BEZAHLBAR

Der Kauf eines E-Bikes für Verbraucher bedeutet eine hohe Investition. Verbraucherinnen und Verbraucher geben viel Geld für die Anschaffung eines Fahrrads

¹ Die im weiteren Text gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf Personen aller Geschlechter. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Mehrfachbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

² Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Link: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fu%C3%9Fverkehr.pdf, 14.04.2021

³ ZVI Pressemitteilung: Zahlen – Daten – Fakten zum deutschen Fahrrad- und E-Bike Markt 2020, 10.03.2020

mit Elektromotor aus. 42 Prozent der Befragten in der vzbv-Umfrage zahlten zwischen 2.000 und 2.999 Euro, knapp jeder vierte Befragte (23 Prozent) sogar 3.000 Euro oder mehr.⁴ Die Preise für Elektrofahrräder sind in den letzten Jahren regelrecht explodiert. Lag der durchschnittliche Preis 2016 noch bei 1.999 Euro so war dieser in 2020 schon auf 2.817 Euro geklettert.⁵ In diesem Jahr wird ein weiterer Preisaufschlag bei hochpreisigen Rädern von 100 Euro vermeldet.⁶ Aufgrund der hohen Preise besitzen nur sechs Prozent der Haushalte mit einem Haushaltsnettoeinkommen unter 1.500 Euro netto bereits ein E-Bike.⁷ Gebrauchte E-Bikes sind selten auf dem Markt: Lediglich fünf Prozent der Besitzer eines E-Bikes haben dieses gebraucht gekauft.

❖ Wenn Verbraucher für den Umstieg auf ein klimaverträgliches Elektrofahrrad tief in die Tasche greifen müssen, müssen ambitionierte Anforderungen an Langlebigkeit, Ressourcenschutz und Informationen über den Zustand des Akkus gesetzlich vorgeschrieben werden.

LANGLEBIGE E-BIKES SCHONEN DEN GELDBEUTEL UND DAS KLIMA

Die Mehrheit der vom vzbv befragten Besitzer eines E-Bikes bzw. Befragten, die den Kauf planen, möchte ihr E-Bike zehn (41 Prozent) beziehungsweise elf Jahre und länger (39 Prozent) nutzen. Allerdings hatten E-Bike Besitzer beim Kauf ihres E-Bikes geringe Erwartungen an die Lebensdauer. So gingen 18 Prozent von ihnen davon aus, dass das Rad nur bis zu fünf Jahre halten würde und 11 Prozent stellten sich vor, dass sie elf Jahre oder mehr damit radeln können.

Verbraucher können sparen, wenn E-Bikes länger gefahren werden. Eine Studie des Öko-Instituts im Auftrag des vzbv hat ergeben, dass wenn ein Marken-E-Bike insgesamt 15 Jahre genutzt wird, sich dadurch die Lebenszykluskosten im Vergleich zu 10-jähriger Nutzung für den Verbraucher um 650 Euro verringern. Mit einer längeren Nutzungsdauer von 15 Jahren wären das hochgerechnet auf alle E-Bikes deutschlandweit 4,5 Milliarden Euro über den gesamten Betrachtungszeitraum und eine jährliche Einsparung von rund 303 Millionen Euro.⁸

E-Bikes mit einer kurzen Lebens- beziehungsweise Nutzungsdauer von vier bis fünf Jahren gehen mit einem deutlich höheren Treibhauspotenzial einher als solche, die mindestens zehn Jahre genutzt werden können.

⁴ Verbraucherzentrale Bundesverband, Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage 2020; Link: https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2020/12/23/vzbv_-_sharing_economy_-_infografiken_final_2020_7.12.2020_.pdf, 15.03.2021

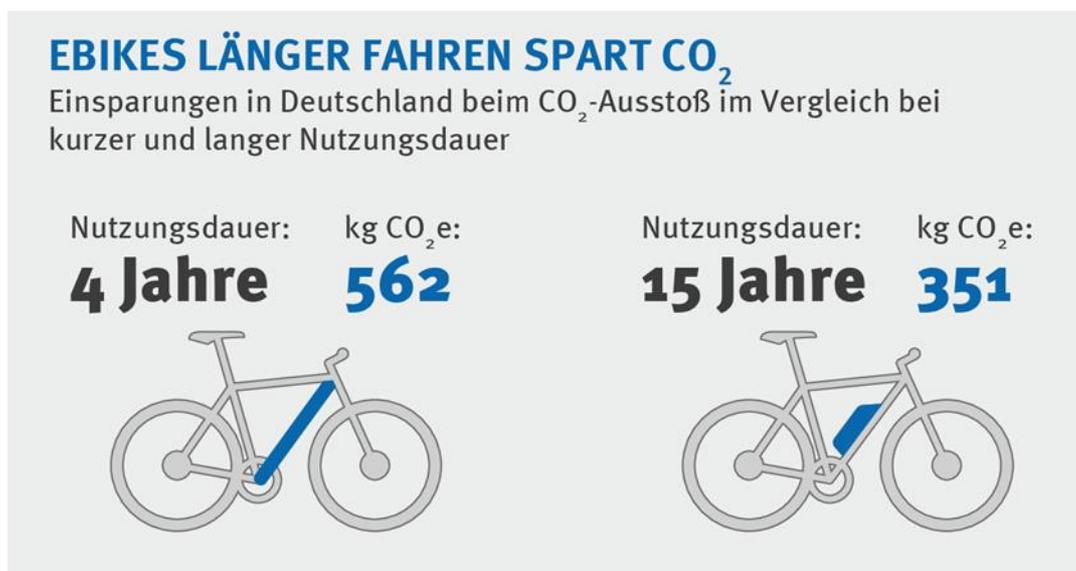
⁵ Statista: Mittlere Preise der Fahrradtypen in Deutschland in den Jahren 2019 und 2020, Link: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/430707/umfrage/mittlere-preise-der-fahrradtypen-in-deutschland/>, 15.03.2021

⁶ MoMa Video Wirtschaft: Fahrradlieferengpässe 03.03.21, Link: https://www.daserste.de/information/politik-weltgeschehen/morgenmagazin/videos/Wirtschaft_Fahrradlieferengpaesse-100.html, 14.04.2021

⁷ Verbraucherzentrale Bundesverband, Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage: Sharing Economy, 2020; Link: https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2020/12/23/vzbv_-_sharing_economy_-_infografiken_final_2020_7.12.2020_.pdf, 15.03.2021

⁸ Verbraucherzentrale Bundesverband, Studie: Ökonomische und ökologische Auswirkungen einer Verlängerung der Nutzungsdauer von elektrischen und elektronischen Geräten, 17.12.2020; Link: https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2020/11/25/vzbv_verlaengerung_nutzungsdauer_20201218_mit_engl.pdf, 15.03.2021

- ❖ Der vzbv fordert, E-Bikes in die Regulierung des EU-Ökodesigns aufzunehmen, um Qualität und Haltbarkeit sowie Reparierbarkeit und Ersatzteilverfügbarkeit sicherzustellen.



E-Bikes länger fahren spart CO₂ | Infografik des vzbv | Dezember 2020

KLIMAVERTÄGLICH UNTERWEGS SOWEIT DER AKKU REICHT

Der Akku ist das Herz des Elektrofahrrads. Wie weit eine Akkuladung reicht, ist stark abhängig vom Terrain, dem gewählten Unterstützungsgrad, der Zuladung und dem Fahrergewicht. Durchschnittlich geben die Hersteller eine Reichweite von 47 bis 55 Kilometer an.⁹ Bei günstigen Bedingungen sind auch deutlich mehr, bis zu 87 Kilometer, drin. Aber bei steter Fahrt bergauf reicht eine Akkuladung auch mal nur rund 20 Kilometer. Danach muss der Akku zwischen zwei und fünf Stunden zum Aufladen an die Steckdose. Je nach Hersteller ist nach drei bis fünf Jahren ein neuer Akku fällig. Ein neuer Akku kann zwischen 250 Euro und 1.200 Euro kosten. Informationen über die Qualität und den Alterungszustand des Akkus sind für Verbraucher deshalb beim Kauf eines Elektrofahrrads wichtig.

Wenn der Akku eines E-Bikes nicht ausgetauscht werden kann, muss es verschrottet werden, sobald der Akku schlappmacht. Informationen über den Zustand der Batterie sind besonders wichtig, damit sich ein Gebrauchtmittel entwickeln kann und ältere Räder zu erschwinglichen Preisen auch Verbrauchern mit weniger Einkommen zur Verfügung stehen. Bisher haben Verbraucher beim Kauf eines gebrauchten E-Bikes oder Pedelecs keine Informationen darüber in welchem Zustand sich die Batterie befindet. Verbraucher müssen sich künftig auf objektive und vergleichbare Angaben zum Zustand der Fahrzeugbatterie verlassen können. Nur

⁹ Stiftung Warentest: E-Bikes im Test, 29.07.2020; Link: <https://www.test.de/E-Bike-Test-4733454-5023617/#question-1>, 15.03.2021

dann sind fundierte Kaufentscheidungen möglich. Aber nicht nur beim Kauf gebrauchter Produkte, sondern auch beim Neukauf eines Produkts, hat der Verbraucher nur die Möglichkeit sich für ein nachhaltiges Produkt zu entscheiden, wenn er über die Umweltfreundlichkeit und Langlebigkeit ausreichend informiert ist. Die Förderung von Rohstoffen für Batterien ist mit Umwelt- und Sozialproblemen verbunden, deshalb ist es umso wichtiger Langlebigkeit, Wiederverwendbarkeit und effiziente Recyclingverfahren sicherzustellen.

- ❖ Der vzbv fordert, dass Verbraucher (und/oder unabhängige Wirtschaftsakteure) den Akku bei allen Elektrofahrrädern leicht entfernen und austauschen können. Wechsel-Akkus müssen künftig für eine festgelegte Nutzungsdauer bereitgestellt werden. Der Regelungsbereich der EU-Batterieverordnung über die Austauschbarkeit muss auf Batterien von allen Leichtfahrzeugen, wie E-Bikes und Elektrokleinstfahrzeugen, ausgeweitet werden. Darüber hinaus bedarf es Informationen über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer von Batterien sowie eine umweltfreundliche Herstellung und Wiederaufbereitung.

Kontakt

*Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.*

*Team
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin*

mobilitaet@vzbv.de