

Antrag

der Abgeordneten Dr. Bettina Hoffmann, Stephan Kühn (Dresden), Dieter Janecek, Lisa Badum, Christian Kühn (Tübingen), Sylvia Kotting-Uhl, Steffi Lemke, Gerhard Zickenheiner, Harald Ebner, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Britta Haßelmann, Oliver Krischer, Renate Künast, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Corinna Rüffer, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ressourcenverschwendung bei Altbatterien stoppen – Herstellerverantwortung sicherstellen, Wertstoffkreisläufe schließen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Menge in Verkehr gebrachter Batterien und Akkumulatoren in Deutschland ist in den vergangenen Jahren rasant gestiegen. Allein die Menge der Lithium-Ionen-Batterien hat sich zwischen 2009 und 2017 verdreifacht.¹ Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist ein stark wachsendes Angebot an akkubetriebenen Elektrogeräten wie Smartphones, Tablets oder Elektrowerkzeug. Auch elektrische Fahrzeuge wie Elektroautos, E-Scooter oder E-Fahrräder treiben den Verbrauch von Lithium-Ionen-Batterien weiter in die Höhe, verbunden mit einem relevanten Ressourcenverbrauch. Der Abbau von Rohstoffen wie Lithium oder Kobalt, die für die Fertigung von Batterien benötigt werden, findet häufig unter Missachtung der Menschenrechte und Arbeitsstandards statt und ist mit erheblichen, teils irreversiblen Folgen für die Umwelt verbunden. Das ist besonders gravierend, wenn Batterien kurzlebig und nicht wiederverwendbar sind. Mehr als 70 Prozent der Gerätebatterien, die 2018 in Deutschland auf den Markt gekommen sind, waren nicht wiederaufladbare Wegwerfbatterien.²

Ausgediente Batterien und Akkumulatoren sind ein wertvolles Rohstofflager, dessen Potenzial es zu heben gilt. Allein aus alten Lithium-Batterien für Elektronikgeräte oder Werkzeuge könnten jedes Jahr weltweit rund 30.000 Tonnen Kobalt gewonnen werden. Entscheidend für die Rückgewinnung der Rohstoffe ist das Produktdesign. Batterien müssen von Anfang an so gestaltet sein, dass sie einfach in hochwertigen Stoffkreisläufen geführt werden können. Hierzu sind Regelungen zum Einsatz gesundheits- und umweltschädlicher Materialien ebenso erforderlich wie klare Standards für die Langlebigkeit, Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit der Batterien. In Elektrogeräten müssen Akkus und Batterien einfach zu entnehmen und austauschbar sein.

Der bestehende gesetzliche Rahmen wird diesen Herausforderungen nicht mehr gerecht und stellt die erweiterte Herstellerverantwortung nicht sicher. Herstellende Un-

¹vgl. Bundestagsdrucksache 19/5392

²vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/elektrogeraete/lithium-batterien-lithium-ionen-akkus#hintergrund>

ternehmen können sich durch zu viele Regelungslücken aus ihrer Verantwortung stellen, die Umweltauswirkungen ihrer Produkte entlang des gesamten Lebenszyklus zu minimieren. Fehlanreize im bisherigen Batteriegesetz haben auch dazu beigetragen, dass die Stiftung Gemeinsames Rücknahmesystem Anfang 2020 den Betrieb als gemeinsames Rücknahmesystem einstellen musste und fortan als herstellereigenes Rücknahmesystem operiert. Wichtige Solidaraufgaben wie Verbraucherinformation oder die Sammlung von Batterien an unattraktiven Standorten sind so nicht mehr gewährleistet. Der am 18. Juni 2020 in den Bundestag eingebrachte Entwurf für eine Novelle des Batteriegesetzes verbessert diese Lage nicht. Mit der Novelle des Batteriegesetzes schreibt die Bundesregierung die gegenwärtige Marktsituation rein gewinnorientierter, wettbewerblicher Rücknahmesysteme fest.

Die Sammelmengen von Altbatterien müssen deutlich gesteigert werden. Derzeit erreichen wir in Deutschland eine Rücknahmequote von 47,7 Prozent der ausgedienten Batterien und Akkumulatoren.³ Damit wird die gesetzliche Quote von 45 Prozent zwar erfüllt, dennoch wird noch immer über die Hälfte der Altbatterien nicht ordnungsgemäß erfasst und recycelt. Viele Batterien enthalten Schadstoffe wie Cadmium oder Quecksilber, eine unsachgemäße Entsorgung stellt daher immer auch eine Gefahr für die Umwelt dar. Insbesondere mit Blick auf die Sammlung und Verwertung von Lithium-Ionen-Batterien, die inzwischen fast zwei Drittel der neu in Verkehr gebrachten Batterien ausmachen, wird der bestehende gesetzliche Rahmen den gegenwärtigen Herausforderungen nicht mehr gerecht. Falsch entsorgte, beschädigte sowie nicht sachgerecht aus alten Elektrogeräten zurückgewonnene Lithium-Ionen-Batterien führen in Deutschland fast täglich zu Bränden in Abfalltonnen, Entsorgungsfahrzeugen sowie Entsorgungs- und Recyclinganlagen.⁴ Intransparente und wenig verbraucherfreundliche Regelungen für die Rücknahme von haushaltsnahen Industriebatterien wie etwa E-Fahrrad-Akkus verschärfen diese Problematik noch. Verbindliche Sammelziele für Industriebatterien wie Akkus von Elektrofahrzeugen existieren nicht.

Beim Recycling von Altbatterien werden in Deutschland längst noch nicht alle Potenziale ausgeschöpft. Zwar werden aufgrund von Importen teilweise sogar über 100 Prozent⁵ der in Deutschland gesammelten Altbatterien einem Recycling zugeführt, auch bei Lithium-Batterien liegt die Recyclingquote mit 77 Prozent deutlich über der gesetzlichen Verpflichtung von 50 Prozent. Das Recycling konzentriert sich aber allzu oft auf gut zu recycelnde Metalle wie Kupfer oder Eisen. Gezieltes Recycling von Technologiemetallen wie Lithium oder seltenen Erden findet häufig nicht statt, obwohl es technisch möglich ist. Es fehlen klare Anreize, damit sich die Rückgewinnung wertvoller Rohstoffe auch wirtschaftlich lohnt.

Insgesamt ist absehbar, dass die großen Herausforderungen beim kreislauffreundlichen Design von Batterien, bei der Sammlung und beim Recycling auch durch die nun vorgelegte Novelle des Batteriegesetzes nicht angegangen werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf,

1. das in Deutschland mangelhaft umgesetzte System der erweiterten Herstellerverantwortung für Haushalts-, Geräte- und Industriebatterien nach ökologischen Kriterien neu auszurichten und den Vollzug der Produktverantwortung sicherzustellen, sodass herstellende Unternehmen von Batterien und Akkumulatoren während des gesamten Lebenszyklus ihrer Verantwortung nachkommen, die Umweltauswirkungen ihrer Produkte zu minimieren. Dafür gilt es, die folgenden Punkte umzusetzen;

³vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/ressourcen-abfall/verwertung-entsorgung-ausgewaehlter-abfallarten/altbatterien#sammelquote-fur-geraetebatterien-stieg-im-jahr-2018>

⁴vgl. <https://www.recyclingmagazin.de/2019/11/21/brandursache-lithiumbatterien/>

⁵vgl. Bundestagsdrucksache 19/5392

2. einen verbindlichen Rahmen für ein kreislauffähiges und nachhaltiges Produktdesign von Batterien und Akkumulatoren zu schaffen, indem sie
 - a) ein finanzielles Anreizmodell schafft, um das Design und den Vertrieb umweltfreundlicher und kreislauffähiger Batterien und Akkumulatoren gezielt zu fördern. Hierfür sollen die Beiträge, die die herstellenden Unternehmen an die Batteriesammelsysteme für Sammlung und Verwertung der Batterien zahlen, um eine wettbewerbsunabhängige Komponente erweitert werden, die nach klaren ökologischen Kriterien ausgestaltet ist;
 - b) sich auf EU-Ebene dafür einsetzt, verbindliche Mindestanforderungen für das Produktdesign von Batterien und Akkumulatoren festzuschreiben. Diese Mindestanforderungen sollen unter anderem klare Kriterien für die Langlebigkeit und Wiederverwendbarkeit von Batterien, für die recyclingfreundliche Produktgestaltung sowie Vorgaben umfassen, um die Verwendung gesundheits- und umweltgefährdender Stoffe zu minimieren. Zudem sollte auf EU-Ebene ein schrittweises Verbot für Einwegbatterien geprüft werden;
3. die Sammlung von Altbatterien und Akkumulatoren deutlich zu steigern und den Rechtsrahmen für eine lückenlose und verbraucherfreundliche Erfassung von Haushalts-, Geräte- und Industriebatterien zu schaffen, indem sie
 - a) das Batteriemelderegister beim Umweltbundesamt für einen konsequenten Vollzug der Produktverantwortung stärkt und Unternehmen, die Batterien und Akkumulatoren herstellen oder in Verkehr bringen, verpflichtet, die jährlich in Verkehr gebrachte Menge an Batterien und Akkumulatoren an das Batteriemelderegister sowie die Sammelsysteme zu melden. Die gemeldeten Mengen sollen zudem auf der Webseite des Batteriemelderegisters veröffentlicht werden. Auch Unternehmen mit Sitz im Ausland, die Batterien herstellen und in Deutschland in Verkehr bringen, dürfen sich ihrer Produktverantwortung nicht entziehen und müssen sich mit einer deutschen Rechtsadresse im Batteriemelderegister registrieren
 - b) die Sammelquote in § 16 des Batteriegesetzes auf eine Zielvorgabe von 65 Prozent ab 2021 und 80 Prozent ab 2030 erhöht. Die Sammelquoten muss für einzelne Batteriesysteme separat erfüllt werden. Auch für Industriebatterien wie Akkumulatoren von E-Scootern, E-Fahrrädern und Elektrofahrzeugen sind verpflichtende Sammelquoten einzuführen. Insbesondere für die Sammlung von Akkumulatoren von E-Fahrrädern und E-Scootern sind verbraucherfreundliche Rückgabemöglichkeiten bei den öffentlichen Entsorgungsträgern sowie allen Händlern, die entsprechende Elektrogeräte führen, zu schaffen;
 - c) durch die Einführung eines Pfands in Höhe von 25 Euro für Hochenergie-Lithium-Ionen-Batterien eine sortenreine Erfassung und hohe Sammelmengen etwa für Akkus von Laptops, E-Scootern oder E-Fahrrädern ermöglicht;
 - d) die Einrichtung eines gemeinsamen, nicht gewinnorientierten Rücknahmesystems auch weiterhin im Batteriegesetz vorsieht, um wichtige Solidaraufgaben wie den Betrieb eines flächendeckenden Netzes an Sammelstellen auch an unattraktiven Standorten sicherzustellen und gemeinschaftlich finanzierte Informations- und Aufklärungskampagnen durchzuführen. Darüber hinaus muss ein fairer Wettbewerb zwischen den Rücknahmesystemen ermöglicht werden, indem bestehende Schlupflöcher bei der Berechnung der Rücknahmeverpflichtung geschlossen werden. Hierfür muss sichergestellt sein, dass im Falle eines Wechsels eines herstellenden Unternehmens zu einem anderen Rücknahmesystem auch die in den beiden Vorjahren vom Unternehmen in Verkehr gebrachte Menge an Batterien und Akkumulatoren beim neuen System angerechnet wird;

- e) durch einen fairen Lastenausgleich zwischen den Rücknahmesystemen Anreize schafft, dass die Systeme über die gesetzliche Sammelverpflichtung hinaus möglichst viele Altbatterien und Akkumulatoren sammeln. Hierfür müssen die Kosten für die Sammlung von Altbatterien und Akkumulatoren über die gesetzliche Sammelverpflichtung hinaus gemeinschaftlich von den Sammelsystemen getragen werden;
4. die Wiederverwendung insbesondere von ausgedienten Industriebatterien wie Lithium-Ionen-Akkumulatoren aus der Elektromobilität zu stärken, indem sie die Weiterentwicklung und Durchsetzung von Wiederverwendungskonzepten beispielsweise in stationären Energiespeichern fördert und gesetzliche Quoten für die Vorbereitung zur Wiederverwendung von Altbatterien vorschreibt;
 5. einen Rahmen für hochwertiges Recycling von Altbatterien und Akkumulatoren zu schaffen, um das enorme Potenzial an metallischen Rohstoffen zu erschließen und die Abhängigkeit von internationalen Lieferketten zu reduzieren, indem sie
 - a) materialspezifische Recyclingquoten für die in den Batterien und Akkumulatoren eingesetzten Rohstoffe fest schreibt und insbesondere für die Rückgewinnung von Lithium eine ambitionierte Zielvorgabe trifft. Diese Zielvorgaben sollen als selbstlernende Quoten ausgestaltet sein und sich dynamisch entsprechend der besten am Markt verfügbaren Technik weiterentwickeln;
 - b) Innovationen im Maschinen- und Anlagenbau fördert und im Batteriegesetz technische Mindestanforderungen für Anlagen zur Sortierung und zum Recycling von Batterien fest schreibt, die sich dynamisch am Stand der besten am Markt verfügbaren Technik orientieren;
 - c) sich auf der EU-Ebene für verbindliche Vorgaben zum Einsatz von recycelten Materialien in neuen Batterien und Akkumulatoren einsetzt und somit einen Rahmen schafft, um Stoffkreisläufe zu schließen;
 6. sich bei der anstehenden Novellierung der europäischen Batterie-Richtlinie dafür einzusetzen, einen ambitionierten europäischen Rahmen für eine lückenlose Sammlung und geschlossene Wertstoffkreisläufe bei Altbatterien und Akkumulatoren zu schaffen. Die Weiterentwicklung der Batterie-Richtlinie muss ambitionierte Zielvorgaben für die Sammlung und Rücknahme von Geräte-, Haushalts- und Industriebatterien ebenso umfassen wie Zielvorgaben für die Wiederverwendung von Industriebatterien und ehrgeizige Quoten für die Rückgewinnung wichtiger Rohstoffe und Materialien durch hochwertiges Recycling.

Berlin, den 30. Juni 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Zu 1:

Erweiterte Herstellerverantwortung (Extended Producer Responsibility – EPR) ist ein Ansatz, bei dem die physische und/oder finanzielle Verantwortung eines Herstellers über die Nutzungsphase eines Produktes hinaus auf die Abfallphase ausgedehnt wird. Dies bedeutet insbesondere, dass Hersteller für die Kosten der Rücknahme und Entsorgung ihrer Produkte aufkommen müssen. Herstellende Unternehmen müssen während des gesamten Lebenszyklus eines Produktes sicherstellen, dass die Umweltauswirkungen ihrer Produkte minimiert werden. Ein System der erweiterten Herstellerverantwortung muss auch für Unternehmen mit Sitz im Ausland, die Produkte in Deutschland in Verkehr bringen, vollumfänglich greifen und vollzogen werden. In Deutschland sind Systeme der Erweiterte Herstellerverantwortung neben Altbatterien auch für Verpackungen, Altautos und Elektro- und Elektronikgeräten gesetzlich etabliert.

Die konkrete Umsetzung der erweiterten Herstellerverantwortung für Batterien in Deutschland ist jedoch mangelhaft. Zwar sind herstellende Unternehmen schon jetzt nach Batteriegesetz für die Rücknahme und Verwertung ihrer Batterien und Akkumulatoren verantwortlich und können dieser Pflicht durch Beteiligung an einem Rücknahmesystem nachkommen. Allerdings schaffen zahlreiche Schlupflöcher im Gesetzestext den Unternehmen Möglichkeiten, ihre Sammelverpflichtung zu reduzieren. Darüber hinaus fehlt es an Anreizen, damit herstellende Unternehmen umweltfreundliche und kreislaufwirtschaftstaugliche Produkte entwerfen. Auch die Novelle des Batteriegesetzes, die am 18.06.2020 in den Bundestag eingebracht wurde, trägt nicht dazu bei, diese Fehler zu beheben und die erweiterte Herstellerverantwortung anhand klarer ökologischer Kriterien weiterzuentwickeln.

Zu 2:

a) Der am 18.06.2020 in den Bundestag eingebrachte Gesetzesentwurf zur Novellierung des Batteriegesetzes sieht mit der Einführung eines neuen § 7a bereits jetzt eine ökologische Komponente bei der Erhebung der Beiträge vor, die die herstellenden Unternehmen an die Rücknahmesysteme entrichten müssen. Die vorgeschlagene Regelung ist an die Regelung des § 21 Verpackungsgesetz angelehnt, wird allerdings kaum eine ökologische Lenkungswirkung entfalten, solange allein Rücknahmesysteme über die Ausgestaltung der Beitragshöhe entscheiden, die im Wettbewerb zueinander stehen. Um einen Unterbietungswettbewerb zu verhindern, muss die ökologische Beitragskomponente dem Wettbewerb der Rücknahmesysteme entzogen sein. So können echte Anreize für nachhaltiges und innovatives Produktdesign bei Batterien und Akkumulatoren geschaffen werden, die über zu schaffende europäische Mindeststandards hinausgehen.

b) Das Produktdesign ist ein wesentlicher Schlüssel für das Gelingen einer echten Kreislaufwirtschaft. Nur wenn Batterien von vornherein so gestaltet sind, dass sie möglichst vollständig und kosteneffizient recycelt werden können, langlebig und wiederverwendbar sind, kann es gelingen den Ressourcenverbrauch für Batterien und Akkumulatoren zu verringern, wichtige metallische Rohstoffe in Kreisläufen zu halten und Batterien insgesamt nachhaltiger zu gestalten. Mit Blick auf den gemeinsamen europäischen Binnenmarkt sollten Mindeststandards für nachhaltiges und kreislauffähiges Produktdesign von Batterien und Akkumulatoren auf europäischer Ebene beispielsweise in der Ökodesign-Richtlinie verankert werden. Zudem sollte ein schrittweises europäisches Inverkehrbringungsverbot für Einwegbatterien geprüft werden. Schon jetzt sind für die gängigen Batteriegrößen leistungsfähige und günstige Akkumulatoren erhältlich. Vorgaben die Entwicklung insbesondere im Bereich der Knopfzellen vorantreiben. Wiederverwendbare Akkumulatoren sind deutlich umweltfreundlicher als Einwegbatterien, sie mildern die ineffiziente Art der Energieversorgung durch Batterien. So können auch die Kosten für die Verbraucherinnen und Verbraucher gesenkt werden.

Zu 3:

a) Unternehmen sind dazu verpflichtet sich im BattG-Melderegister beim Umweltbundesamt zu registrieren, bevor sie Batterien in Verkehr bringen. Das Batteriegesetz sieht allerdings nicht vor, dass die herstellenden Unternehmen Angaben zu den in Verkehr gebrachten Mengen machen müssen. Eine Angabe zur jährlichen in Verkehr gebrachten Menge ist allein gegenüber dem jeweiligen Rücknahmesystem notwendig. Ein solches System ist intransparent und öffnet Tür und Tor für Mengenbetrug. Auch die Neufassung des § 4 BattG im Gesetzesentwurf zur Novellierung des Batteriegesetzes, der am 18.06.2020 in den Bundestag eingebracht wurde, behebt dieses Problem nicht. Notwendig ist ein zentrales Melderegister, das beim Umweltbundesamt angesiedelt ist und Transparenz über die in Verkehr gebrachte und gesammelte Menge an Batterien schafft. Die Meldungen über die

Mengen sollten öffentlich zugänglich gemacht und durch vereidigte Wirtschaftsprüfer bestätigt werden. So kann die notwendige Transparenz geschaffen und der Vollzug der Produktverantwortung der Hersteller sichergestellt werden. Auch für Unternehmen mit Sitz im Ausland, die Batterien herstellen und in Deutschland in Verkehr bringen, muss die Produktverantwortung sichergestellt und vollzogen werden. Analog zu den Regelungen des Elektroggesetzes müssen sich Unternehmen mit Sitz im Ausland daher mit einer deutschen Rechtsadresse im BattG-Melderegister registrieren. Das stärkt auch die Rechte der Verbraucherinnen und Verbraucher, die so mögliche Schäden einfacher beim Unternehmen geltend machen können.

b) Die gesetzliche Sammelquote für Altbatterien liegt in Deutschland entsprechend der Vorgaben der europäischen Batterierichtlinie bei 45 Prozent. Dieses Sammelziel wird mit einer Rücknahmequote von aktuell 47,7 Prozent erfüllt, dennoch werden über die Hälfte der Altbatterien und Akkumulatoren nicht ordnungsgemäß gesammelt und somit keinem Recycling zugeführt. Eine möglichst lückenlose Sammlung ist die Grundvoraussetzung dafür, dass ausgediente Batterien und Akkumulatoren, die nicht wiederverwendet werden können, hochwertig recycelt und wichtige Rohstoffe zurückgewonnen werden. Daher muss das Sammelziel deutlich angehoben werden. In einem ersten Schritt ist eine gesetzliche Zielvorgabe von 65 Prozent ab 2021 notwendig. Die Bundesregierung verpasst es, mit der Novelle des Batteriegesetzes, die am 18.06.2020 in den Bundestag eingebracht wurde, ein höheres Sammelziel für Altbatterien und Akkumulatoren in Deutschland festzulegen. Für Industriebatterien sind keine Sammelquoten vorgeschrieben. Eigenständige Sammelvorgaben sind aber zwingend erforderlich, um mehr Hochleistungsbatterien, die wichtige Technologiemetalle und andere Rohstoffe enthalten, einem hochwertigen Recycling zuzuführen. Insbesondere für Industriebatterien in haushaltsnahen Anwendungen, beispielsweise Akkus von E-Scootern und E-Fahrrädern, besteht zudem kein verbraucherfreundliches System der Rücknahme. Während E-Fahrräder als Elektrogeräte gelten und entsprechend der Regelungen des Elektroggesetzes kostenfrei im Fachhandel oder bei öffentlichen Entsorgungsträgern zurückgegeben werden können, nehmen viele Wertstoffhöfe die ausgedienten Akkus nicht zurück. Die Akkus sind zu entnehmen und werden von Unternehmen zurückgenommen, die diese Batterien vertreiben. Durch dieses, für die Verbraucherinnen und Verbraucher intransparente und nicht nachvollziehbare System, wird die Rückgabe alter Industriebatterien unnötig erschwert. Es muss entsprechend sichergestellt werden, dass die sogenannten haushaltsnahen Industriebatterien flächendeckend auch bei öffentlichen Werkstoffhöfen sowie in allen Geschäften des Fachhandels, die entsprechende Elektrogeräte führen, zurückgegeben werden können.

c) Nach Angaben der Entsorgungswirtschaft kommt es inzwischen fast täglich zu Lithiumbränden in Entsorgungsfahrzeugen, Abfalltonnen, Sortier- oder Recyclinganlagen, die nicht nur teils erheblichen Sachschaden verursachen sondern vor allem eine große Gesundheitsgefahr für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Entsorgungsbetrieben darstellen. Auslöser für solche Brände sind häufig unsachgemäß entsorgte oder beschädigte Lithium-Ionen-Batterien. Um Lithium-Bränden vorzubeugen ist eine sortenreine und sorgfältige Erfassung ausgedienter Lithium-Ionen-Batterien erforderlich. Die Einführung eines Pfands auf Hochleistungsbatterien kann einen erforderlichen Anreiz für sortenreine Stoffströme setzen und somit auch dazu beitragen Recyclingmöglichkeiten sowie die Rückgewinnung von Batterierohstoffen zu verbessern. Auch der Bundesrat hat sich mit seinem Beschluss in Bundesratsdrucksache 484/19 für die Einführung eines Pfands auf Industriebatterien ausgesprochen.

d und e) Bis Ende 2019 war die Batteriesammlung durch ein Nebeneinander des gemeinsamen Rücknahmesystems, das durch die Stiftung Gemeinsames Rücknahmesystem (GRS) betrieben wurde, und herstellereigenen Rücknahmesystemen (hRS) geprägt. Die GRS hat dabei wichtige Solidaraufgaben wie Informations- und Aufklärungskampagnen für Verbraucherinnen und Verbraucher übernommen. Darüber hinaus hat die GRS ein großes Netz von bundesweit über 170.000 Sammelstellen betrieben und Batterien auch von wirtschaftlich unattraktiven Standorten zurückgenommen. Das Batteriegesetz hat für herstellende Unternehmen allerdings zahlreiche Anreize geschaffen, aus dem gemeinsamen in ein herstellereigenes Rücknahmesystem zu wechseln und so das Solidarsystem geschwächt. Nach einem Wechsel wird zur Berechnung der Rücknahmepflichten zunächst beispielsweise nur die ab der Teilnahme am neuen Rücknahmesystem in Verkehr gebrachte Menge angerechnet, die Mengen der beiden Vorjahre werden dabei nicht berücksichtigt, wodurch sich die Sammelverpflichtung verringert. Hersteller, die aus dem gemeinsamen Rücknahmesystem in ein herstellereigenes Rücknahmesystem gewechselt sind, hatten zudem Kostenersparnisse von bis zu 25 Prozent, da sie sich nicht mehr finanziell an den Solidaraufgaben des GRS beteiligen mussten. Diese gesetzlichen Fehlanreize haben unter anderem dazu beigetragen, dass die Stiftung GRS den Betrieb des gemeinsamen Rücknahmesystem zum Jahresanfang 2020 einstellen musste und nun ebenfalls als hRS operiert. Der am 18.06.2020 in den Bundestag eingebrachte Gesetzesentwurf sieht nun ein ausschließlich wettbewerbsbasiertes Modell vor. Ein solches System ist insbesondere mit Blick

auf die Erfüllung wichtiger Solidaraufgaben aber nicht zielführend. Auch mit dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung für ein erstes Gesetz zur Änderung des Batteriegesetzes werden die Fehlanreize zur Reduzierung der Sammelverpflichtung durch den Wechsel in ein anderes Rücknahmesystem nicht behoben. Um hohe Sammelmengen zu erzielen und bestehende Schlupflöcher zu schließen, muss eine einheitliche Berechnungsmethode für die Rücknahmesysteme festgeschrieben werden, die unabhängig von einem Wechsel des Rücknahmesystems immer die in Verkehr gebrachte Menge des aktuellen sowie der beiden Vorjahre berücksichtigt. Die Sammelquote muss für verschiedene Batteriesysteme zudem separat zu erfüllen sein, damit der Fokus der Rücknahme nicht nur auf schweren Bleibatterien liegt. Darüber hinaus müssen im Batteriegesetz auch Anreize geschaffen werden, um mehr Batterien zu sammeln, als es die gesetzliche Zielvorgabe vorschreibt. Eine Übererfüllung der Quote wird allerdings systematisch verhindert, solange beispielsweise keine Möglichkeit zum Lastenausgleich zwischen den Systemen geschaffen wird. Wenn die Rücknahmesysteme die Mehrkosten alleine tragen, die durch eine Sammlung über die Zielvorgabe hinaus anfallen, haben die Systeme keinen ökonomischen Anreiz, die Sammelmenge zu steigern.

Zu 4:

Die Wiederverwendung von Batterien ist ein wichtiger Hebel, um die Entstehung von Abfall zu vermeiden und den Rohstoffverbrauch für Batterien zu senken. Ausgediente Akkus aus E-Autos beispielsweise haben oft eine verbleibende Leistung von 70 bis 80 Prozent ihrer ursprünglichen Ladekapazität. So können die Batterien noch sehr gut und über mehrere Jahre stationär betrieben werden („Second Life“) – beispielsweise als Großspeicher in Industrieanlagen oder als Speicher für die heimische Photovoltaikanlage. Über ein solches „Second Life“ kann die Lebens- und Nutzungsdauer von Akkus bis zu 20 Jahre betragen. Industriebatterien, die nach der ersten Nutzungsphase entsorgt werden, müssen geprüft und für eine Wiederverwendung vorbereitet werden. Die Vorbereitung zur Wiederverwendung soll durch eine gesetzliche Quote eingefordert werden. Die Quote sollte regelmäßig evaluiert und entsprechend des Stands der Technik der am Markt verfügbaren Batterien angepasst werden.

Zu 5:

A und b) Der Abbau von Rohstoffen wie Lithium oder Kobalt, die für die Fertigung von Batterien benötigt werden, findet häufig unter Missachtung der Menschenrechte und Arbeitsstandards statt und ist mit erheblichen, teils irreversiblen Folgen für die Umwelt verbunden. Die Rückgewinnung von Batterierohstoffen durch hochwertiges Recycling kann einen wichtigen Beitrag leisten, um diese Situation zu entspannen, die Abhängigkeit von Rohstoffimporten zu verringern und den Abbau neuer Rohstoffe insgesamt zu verlangsamen. Schon heute erzielt Deutschland hohe Recyclingquoten bei Gerätebatterien, teilweise werden aufgrund von Importen über 100 Prozent der Altbatterien recycelt. Auch bei Lithium-Ionen-Batterien liegen die Recyclingmengen über der gesetzlichen Quote von 50 Prozent. Die Recyclingquoten sagen allerdings nichts darüber aus, welche Rohstoffe in welchem Umfang tatsächlich zurückgewonnen werden. Um ein ehrliches Bild des Batterierecyclings in Deutschland zu erhalten und die Rückgewinnung wichtiger Technologiemetalle wie Lithium oder seltenen Erden anzukurbeln, sind materialspezifische Recyclingquoten, insbesondere eigenständige, ambitionierte Recyclingvorgaben für Lithium erforderlich. Die Quoten sollten dabei nicht starr sein, sondern sich dynamisch anhand der besten am Markt verfügbaren Technik weiterentwickeln. Damit würde ein Top-Runner-Mechanismus geschaffen, der Anreize für innovative Recyclingtechnik setzt. Gleichzeitig ist der Stand der Technik im Batteriegesetz – etwa in § 14 BattG – so zu definieren, dass Mindestanforderungen an Sortier- und Recyclinganlagen die beste am Markt verfügbare Technik abbilden. Gleichzeitig soll es angemessene Übergangsfristen geben, so dass ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet werden kann. Die Stärke und Innovationskraft des deutschen Mittelstands im Maschinen- und Anlagenbau kann auch ein wesentlicher Treiber für die Entwicklung hin zu geschlossenen Wertstoffkreisläufen sein. Deutsche Firmen sind weltweit führend bei der Entwicklung innovativer Anlagen für die Sortierung und das Recycling von Wertstoffen.

c) Um Wertstoffkreisläufe wirklich zu schließen, reichen ambitionierte Recyclingquoten alleine nicht aus. Auch der Wiedereinsatz recycelter Materialien muss gewährleistet sein. Verbindliche Einsatzquoten können dazu beitragen, Absatzmärkte für recycelte Materialien zu schaffen und die Wertstoffkreisläufe zu schließen. Die Bundesregierung muss sich daher auf europäischer Ebene für eine klare Rahmensetzung und gezielte Einsatzvorgaben stark machen.

Zu 6:

Mit ihrem Green Deal und dem New Circular Economy Action Plan hat die EU-Kommission eine Überarbeitung der europäischen Batterierichtlinie angekündigt. Ein Richtlinienentwurf ist für die zweite Jahreshälfte 2020 an-

gekündigt. Die Bundesregierung muss sich dafür einsetzen, einen ambitionierten Rahmen für hochwertiges Batterierecycling in Europa zu setzen, und den Einstieg in eine echte europäische Kreislaufwirtschaft proaktiv mitgestalten. Die Bundesregierung darf bei der Entwicklung der Kreislaufwirtschaft nicht länger nur abwarten, was die EU vorgibt, sondern muss selber vorangehen. Damit dies glaubwürdig möglich ist, muss sie auch im deutschen Batteriegesetz ehrgeizige Sammel- und Recyclingziele setzen.