

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Holger Krestel (FDP)**

vom 17. Oktober 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Oktober 2022)

zum Thema:

**Entsorgung und Recycling von Elektro-Kfz. und deren Antriebs-Batterien  
in Berlin**

und **Antwort** vom 31. Oktober 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. November 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Holger Krestel (FDP)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

### **A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13620  
vom 17. Oktober 2022**

**über Entsorgung und Recycling von Elektro-Kfz. und deren Antriebs-Batterien in Berlin**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die Berliner Stadtreinigungsbetriebe AöR (BSR) um Stellungnahmen gebeten. Sie werden bei der nachfolgenden Beantwortung an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wo können Berliner Halterinnen und Halter von Elektro-Kfz. momentan diese Fahrzeuge oder auch nur die unbrauchbar gewordene Antriebs-Batterie verbraucherfreundlich entsorgen? (Bitte möglichst nach Bezirken auflisten)

Antwort zu 1:

Im Rahmen der Produktverantwortung der Altfahrzeugverordnung in Verbindung mit dem Altfahrzeug-Gesetz sind die Hersteller zur kostenfreien Rücknahme der ausgedienten Elektro-Kfz. ihrer Marke bzw. Antriebsbatterien verpflichtet. Das können Rücknahmestellen des jeweiligen Herstellers oder anerkannte Demontagebetriebe, die Teil des Rücknahmenetzes des jeweiligen Herstellers sind, sein.

Für Berlin stellt sich die Situation derzeit so dar, dass es derzeit noch keinem anerkannten Berliner Demontagebetrieb möglich ist, E-Autos zu demontieren. Gründe dafür sind laut Aussage eines Teils der Demontagebetriebe u.a. die fehlende Qualifikation der Betreiber bezüglich dem Umgang mit E-Autos und deren Antriebsbatterien. Zum anderen fehlen die zum großen Teil sehr teuren technischen Voraussetzungen. Keiner der vom Senat befragten Demontagebetriebe plant in nächster Zeit die Demontage von E-Autos.

Darüber hinaus gibt es Firmen, die die ausgemusterten E-Auto-Batterien recyceln oder als industriellen Großspeicher verwenden.

Frage 2:

Welche Überlegungen gibt es, für Elektro-Kfz. oder auch nur für deren Antriebs-Batterien Recycling-Anlagen in Berlin anzusiedeln?

- a. Welche Überlegungen bzw. Planungen gibt es hierzu bereits beim Senat?
- b. Welche Standorte bzw. Flächen wären für eine solche Ansiedlung denkbar?

Antwort zu 2a:

Batterierecycling wird als Bestandteil des Lebenszyklus von Fahrzeugbatterien im Cluster Energietechnik Berlin-Brandenburg als Innovationsthema geführt. Ein aktiver Austausch mit Akteuren aus Wissenschaft und Wirtschaft findet statt und die Thematik ist auch für die Ansiedlungsaktivitäten von Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie von Bedeutung.

Antwort zu 2b:

Der Flächennutzungsplan stellt für Nutzungen dieser Art gewerbliche Bauflächen für Ver- und Entsorgungsanlagen dar. Grundsätzlich könnten auch die gewerblichen Bauflächen ohne besondere Zweckbestimmung in Frage kommen.

Frage 3:

Wie regelt das Land Berlin die Entsorgung oder das Recycling für die in den E-Fahrzeugen verbauten Batterien in landeseigenen Elektro-Kfz.?

Antwort zu 3:

Das Land Berlin leaset seine Fahrzeuge. Es bedarf daher keiner besonderen Regelung durch das Land Berlin.

Darüber hinaus gelten z.B. bei der BSR die gleichen Aussonderungsprozesse wie für Dieselfahrzeuge: Die Fahrzeuge der BSR werden auf dem europäischen Markt angeboten und gehen in der Regel (es sei denn es handelt sich um einen Totalschaden) in eine Zweitnutzung. Allgemein ist festzuhalten, dass Batterien Weiterverwendungszwecke haben. Bereits heute wird ihre verbliebene Ladeleistung auch als Zwischenspeicher für Stromenergie benutzt. Die BSR führt

beispielsweise an, dass sie bei Kleinkehrmaschinen (KKW) eine vertraglich zugesicherte Garantie auf die verbleibende Ladeleistung nach 3000 Ladezyklen (diese Anzahl an Ladezyklen wird im Durchschnitt nach 6 Jahren erreicht) erhält. Diese Garantie liegt bei 80 % der Ausgangsleistung der Batterie. Im Vergleich hat die Dieselvariante dieser KKW nach 6 Jahren über 10.000 Betriebsstunden absolviert. Eine Betriebsstunde einer KKW bedeutet im Äquivalent rund 50 km Fahrleistung. D.h. eine Diesel-KKW hat nach 6 Jahren mehr als 500.000 km absolviert und damit kann im betrieblichen Ablauf in der Regel keine weitere längere Nutzung des Dieselmotors erwartet werden. Diese Darstellung zeige laut BSR, dass die Elektro-KKW erhebliche Vorteile für die Einsatzdauer im Lebenszyklus gegenüber der Diesel-KKW aufzeigt.

Aktuell bilden sich oder haben sich bereits Firmen gebildet, die sich auf das Recycling von Batterien aus E-KFZ spezialisieren.

Frage 4:

Wie regelt das Land Berlin die Entsorgung oder das Recycling von Antriebs-Batterien in Elektrobussen sowie in Feuerwehrfahrzeugen, Müllfahrzeugen, die elektrisch betrieben werden?

Antwort zu 4:

Siehe auch Frage 3. Das Recycling und die Entsorgung werden durch die Marktteilnehmer geregelt.

Die Polizei Berlin und die Berliner Feuerwehr sind aus haushaltsrechtlichen Gründen verpflichtet, die zur Aussonderung anstehenden Fahrzeuge der Verwertung zuzuführen oder anderweitig zu veräußern. Die daraus resultierenden Erlöse werden dem Landeshaushalt zugeführt. Im Falle einer defekten Antriebsbatterie eines Elektrofahrzeuges steht eine externe Reparaturwerkstatt bzw. im Garantie-/Gewährleistungszeitraum der Fahrzeughersteller in der Verantwortung der ordnungsgemäßen Entsorgung.

Die BVG gibt an, dass sie mehrere Gestaltungsmöglichkeiten für Batterien nach der Einsatzzeit in Fahrzeugen hat. Zum einen ist vertraglich eine Rücknahmepflicht auf Basis des Batteriegesetzes vereinbart. Zum anderen gibt es Möglichkeiten zur nachhaltigen Weiterverwendung der Batterien auf den Betriebshöfen oder Betriebsstätten als Energiespeicher oder in Recyclingprojekten in Kooperationen mit Fahrzeugherstellern oder anderen Organisationen.

Frage 5:

Welche Kosten sind dem Land Berlin in den Jahren 2020, 2021 und im laufenden Jahr 2022 durch die Entsorgung bzw. das Recycling von Elektroauto-Batterien von Fahrzeugen im landeseigenen Fuhrpark entstanden bzw. welche Kosten sind für die Folgejahre zu prognostizieren?

Antwort zu 5:

Keine, auch nicht bei der Polizei oder der Berliner Feuerwehr. Es ist aktuell davon auszugehen, dass batterieelektrische Fahrzeuge als Wertstoff anzusehen sind. Eine konkrete Prognose bezüglich einer künftigen Entwicklung liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor. Siehe auch Antwort zu Frage 1.

Berlin, den 31.10.2022

In Vertretung

Dr. Silke Karcher  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz