

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Marc Jongen, Dr. Götz Frömming, Nicole Höchst,
Dr. Michael Ependiller, Martin Reichardt, Dr. Dirk Spaniel und der Fraktion
der AfD**

Recycling- und Entsorgungsstrategien für Elektroautobatterien

Die Bundesregierung forciert eine Trendwende in der Automobilindustrie; Ziel ist es, „zügig möglichst viele Elektroautos auf die Straße zu bringen“ (www.bundesregierung.de/breg-de/themen/energiewende/elektromobilitaet-weiter-vorantreiben-1530062). Auf diese Weise sollen umweltfreundliche Mobilität gefördert und Schadstoff- und CO₂-Emissionen reguliert werden (https://www.bundesanzeiger.de/ebanzwww/wexsservlet?page.navid=to_bookmark_official&bookmark_id=LeoyDwL4svOPb48NwjZ, letzter Zugriff 3. Februar 2020). Bei der Konstruktion von Elektroautos – allen voran zur Herstellung ihrer Batterien – werden aber erhebliche Mengen CO₂ freigesetzt. Das gilt insbesondere dann, wenn die Batterien für Elektrofahrzeuge (eKFAkku) in Ländern produziert werden, deren Stromversorgung einen emissionsreicheren Energiemix aufweisen (<https://www.ivl.se/download/18.5922281715bdaebede9559/1496046218976/C243+The+life+cycle+energy+consumption+and+CO2+emissions+from+lithium+ion+batteries+.pdf>, S. 24 f.). Um die Nachhaltigkeit zu verbessern, empfiehlt die EU-Kommission, finanzielle Anreize für ein effizienteres Recycling der eKFAkkus zu schaffen (<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/DE/COM-2019-22-F1-DE-MAIN-PART-1.PDF>, S. 27).

Die Bundesregierung behauptet, dass die Entsorgung von Fahrzeugen und Batterien bei der Einschätzung zur Nachhaltigkeit von Elektrofahrzeugen berücksichtigt wird (vgl. Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 19/13609). Tatsächlich hat die Bundesregierung in der Vergangenheit Forschungsprojekte zum Recycling von eKFAkkus gefördert (vgl. Bundestagsdrucksache 19/14691). Dennoch geht die Bundesregierung in ihren Antworten auf Bundestagsdrucksache 19/15350 nicht auf ihre praktischen Erfahrungen mit dem Recycling von im Umlauf befindlichen eKFAkkus ein (vgl. Antwort zu den Fragen 19 bis 23). Sie gibt auch nicht an, wo es in Deutschland Recyclinganlagen gibt, die ausgediente Lithium-Ionen-Akkus (die derzeit bewährte Form des eKFAkkus) recyceln können (ebd.).

Nicht sachgemäß entsorgte Lithium-Batterien sind für einen Großteil der Brände in Recyclinganlagen verantwortlich und verursachen Schäden in Millionenhöhe (<https://www.euwid-recycling.de/news/wirtschaft/einzelansicht/Artikel/falsch-entsorgte-lithium-batterien-hauptursache-fuer-braende-bei-entsorger.html>). Daher ist es für die Fragesteller von Interesse, von der Bundesregierung zu erfahren, ob und welche Recyclinganlagen in Deutschland ausgediente Lithium-Ionen-Akkus aufbereiten können.

Eine weitere offene Frage stellt der Umgang mit beschädigten eKFAkkus dar, wie der Fall eines beschädigten Tesla-Autos in Österreich zeigt (<https://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/elektroauto-ausgebrannter-tesla-in-oesterreich-wird-zum-hochgefaehrlichen-sondermuell/25232168.html?ticket=ST-6018656-JLkueOjUYewzclFJibP6-ap3>). Zum einen sind aus Sicht der Fragesteller der Ablauf und die Verantwortung der Entsorgung ungeklärt und zum anderen gibt es für die Feuerwehr ungeahnte Herausforderungen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist das Recyclingsystem für die Batterien von Elektroautos nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell organisiert?
 - a) Plant die Bundesregierung, das Recyclingsystem für die Batterien von Elektroautos zu verbessern, und wenn ja, wie?
 - b) Wer war für die Folgenabschätzung des derzeitigen Recyclingsystems für die Batterien von Elektroautos verantwortlich?
2. Welche Modellrechnungen liegen nach Kenntnis der Bundesregierung der Erwartung zugrunde, dass die sogenannte Umweltprämie geeignet ist, die Schadstoff- und CO₂-Emissionen zu reduzieren?
 - a) Wer war mit der Folgenabschätzung beauftragt?
 - b) Zu welchen Ergebnissen kam die Folgenabschätzung?
3. Welche weiteren Maßnahmen verfolgt die Bundesregierung, um den Anteil von Elektroautos auf deutschen Straßen zu erhöhen (bitte auch Anreizmaßnahmen, wie z. B. Erhöhungen der Steuern auf Diesel oder Benzin, aufführen)?

Aufgrund welcher Überlegungen und Modellrechnungen hält die Bundesregierung diese Maßnahmen für zielführend?
4. In welchem Umfang berücksichtigt die Bundesregierung das Herkunftsland der eKFAkkus und den dort verwendeten Energiemix bei ihren Kalkulationen zur Schadstoff- und CO₂-Emissionsregulation?
5. In welchem Umfang werden die CO₂-Emissionen, die bei der Fertigung des eKFAkkus auftreten, bei Förderprogrammen und Subventionen der Bundesregierung berücksichtigt?
6. In welchem Umfang hat die Bundesregierung die Einführung von Zöllen oder anderen regulatorischen Maßnahmen in Erwägung gezogen, um sicherzustellen, dass die bei der Herstellung der Elektroautos freigesetzten Emissionen möglichst gering bleiben?
 - a) Gab es für diese Maßnahmen eine Folgenabschätzung?
 - b) Wie lauteten deren Ergebnisse?
7. Wie hoch sind nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung die Rücklauf- und Recyclingquoten von Lithium-Ionen-Batterien in Deutschland?
8. Sieht die Bundesregierung ihre Erwartungen an die Rücklauf- und Recyclingquoten von Lithium-Ionen-Batterien in Deutschland als erfüllt an?
 - a) Wenn ja, inwiefern erfüllt diese Recyclingquote welche Erwartungen und Ansprüche der Bundesregierung?
 - b) Wenn nein, inwiefern erfüllt diese Recyclingquote welche Erwartungen und Ansprüche der Bundesregierung nicht?

9. Wie plant die Bundesregierung, diese Rücklauf- und Recyclingquoten zu erhöhen?
Sind hierfür finanzielle Anreize vorgesehen?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung das Entsorgungssystem für beschädigte eKFAkkus?
 - a) Welche Forschungsprojekte zum Umgang mit beschädigten eKFAkkus sind der Bundesregierung bekannt?
 - b) Welche Forschungsprojekte zum Umgang mit beschädigten eKFAkkus hat die Bundesregierung bisher selbst gefördert oder initiiert?
11. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Altfahrzeugentsorgung der eKraftfahrzeuge gesichert ist?
 - a) Wenn ja, welche Modellrechnungen und Analysen liegen der Einschätzung zugrunde?
 - b) Wenn nein, wie plant die Bundesregierung, zukünftig eine sichere Altfahrzeugentsorgung der eKraftfahrzeuge zu gewährleisten?
12. Wer sind die lizenzierten Entsorgungspartner für die in Deutschland zugelassenen eKraftfahrzeuge?
13. Wie schätzt die Bundesregierung den Ausbildungsstand von Feuerwehr und Räumungskräften im Hinblick auf die Entsorgung von beschädigten eKFAkkus ein?
 - a) Wer ist in dieser Frage mit der Folgenabschätzung beauftragt?
 - b) Wie schätzt die Bundesregierung den zukünftigen Bedarf an Fortbildungen für Feuerwehr und Räumungskräfte vor dem Hintergrund des zunehmenden Anteils an Elektroautos ein?
 - c) Welche Fortbildungsmöglichkeiten sind der Bundesregierung bekannt?
 - d) Welche Fortbildungsmöglichkeiten wurden von Seiten der Bundesregierung gefördert oder initiiert?
14. Erfüllt der Ausbildungsstand der Feuerwehr und Räumungskräfte die Erwartungen der Bundesregierung an zukünftige Anforderungen?
 - a) Wenn ja, inwiefern erfüllt der Ausbildungsstand der Feuerwehr und Räumungskräfte die Erwartungen und Ansprüche der Bundesregierung?
 - b) Wenn nein, inwiefern erfüllt der Ausbildungsstand der Feuerwehr und Räumungskräfte die Erwartungen und Ansprüche der Bundesregierung nicht?
15. Wie gedenkt die Bundesregierung mit Herstellern von eKFAkkus oder Elektrokraftfahrzeugen umzugehen, die sich zumindest temporär nicht um die Entsorgung von eKraftfahrzeugen kümmern?
Gibt es Überlegungen darüber, wie ein solches Verhalten sanktioniert werden kann?
16. Wie will die Bundesregierung verfahren, wenn die Hersteller von eKFAkkus oder Elektrokraftfahrzeugen nicht mehr am Markt sind und die Entsorgung der eKFAkkus nicht mehr selbst vornehmen können?
 - a) Wer ist in diesem Fall für die Entsorgung zuständig?
 - b) Wer trägt in diesem Fall die Kosten für die Entsorgung?

17. Erfüllt der aktuelle Stand des Recyclingsystems der Batterien von Elektroautos vor dem Hintergrund des Aktionsplans zur Kreislaufwirtschaft der EU die Erwartungen der Bundesregierung?
 - a) Wenn ja, inwiefern werden welche Erwartungen und Ansprüche der Bundesregierung erfüllt?
 - b) Wenn nein, inwiefern werden welche Erwartungen und Ansprüche der Bundesregierung nicht erfüllt?
18. Welche praktischen Erfahrungen sind der Bundesregierung zum Recycling von im Umlauf befindlichen eKFAkkus bekannt?

Wie unterscheiden sich die Erfahrungen bei beschädigten und nichtbeschädigten eKFAkkus?
19. Entsprechen die mit dem Recycling von beschädigten und unbeschädigten eKFAkkus gemachten Erfahrungen vor dem Hintergrund des Aktionsplans zur Kreislaufwirtschaft der EU den Anforderungen der Bundesregierung?
 - a) Wenn ja, inwiefern werden welche Anforderungen erfüllt?
 - b) Wenn nein, inwiefern werden welche Anforderungen nicht erfüllt?
20. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen eKFAkkus nicht ordnungsgemäß entsorgt wurden?

Wenn ja, wie viele?
21. Wo gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland Recyclinganlagen, die ausgediente Lithium-Ionen-Akkus aufbereiten können?
22. Wie viele eKFAkkus können die genannten Recyclinganlagen nach Kenntnis der Bundesregierung pro Tag bzw. Woche bzw. Monat aufbereiten?
23. Gibt es zum aktuellen Zeitpunkt eine Sammel- und/oder Recyclingquote für eKFAkkus?
 - a) Wenn ja, wie hoch ist die Recyclingquote, und wie soll sie realisiert werden?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
24. Plant die Bundesregierung ein Label für ein recyclingfähiges Produktdesign, wie es Acatech vorgeschlagen hat (<https://www.acatech.de/publikation/rohstoffe-fuer-die-energieverwendungswege-zu-einer-sicheren-und-nachhaltigen-versorgung/>, S. 81)?
 - a) Wenn ja, was ist der aktuelle Stand der Planung?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
25. Welche Möglichkeiten des Recyclings von ausrangierten Autobatterien sind der Bundesregierung bekannt?
 - a) Wo befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung Recyclinganlagen für ausrangierte Autobatterien?
 - b) Welche Recyclingmethoden werden an den genannten Stationen angewendet?
 - c) Inwieweit fördert die Bundesregierung aktuell Forschungsprojekte zum Recycling von ausrangierten Autobatterien?
 - d) In welchem Umfang gibt es Subventionen für das Recycling von ausrangierten Autobatterien?

26. Welche Konzepte zur stationären Verwendung von ausrangierten Autobatterien sind der Bundesregierung bekannt?
 - a) Wo befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung Anlagen zur erneuten Nutzung ausrangierter Autobatterien?
 - b) Inwieweit fördert die Bundesregierung aktuell Forschungsprojekte zur erneuten Nutzung von ausrangierten Elektroautobatterien für die stationäre Nutzung?
 - c) Inwieweit subventioniert die Bundesregierung die erneute Nutzung von ausrangierten Elektroautobatterien für die stationäre Nutzung?
27. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Verteilung von Anlagen zum Recycling oder zur stationären Nutzung von ausrangierten Autobatterien mit Blick auf die flächenmäßige Abdeckung?
28. Sieht die Bundesregierung eine Gefahr darin, dass die eKFAkkus von ins Ausland importierten Elektroautos nicht sachgemäß rückgeführt oder recycelt werden?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, wie dem entgegengewirkt werden kann?
29. Fördert die Bundesregierung Projekte, mit denen die Autobatterien der ins Ausland exportierten ausrangierten Elektroautos aus Deutschland wieder in die deutsche Wertschöpfungskette eingespeist werden können?
 - a) Wenn ja, kann die Bundesregierung Angaben über den Stand dieser Projekte machen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 6. Februar 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

