

## Unternehmensposition zum RECYCLING

Auch im Bereich **Batterierecycling sowie der Weiterverwendung von Batterien im sogenannten Second Life** sehen wir im Kontext der **EU-Batterieverordnung** erheblichen Handlungsbedarf. Mit der Verordnung gelten ab dem Jahr **2031 erstmals verbindliche Mindestzyklanteile für neue EV- und Industriebatterien** (Kobalt 16 %, Lithium 6 %, Nickel 6 %), die ab **2036 nochmals deutlich ansteigen** sollen. Diese Zielvorgaben zielen darauf ab, eine leistungsfähige europäische Kreislaufwirtschaft zu etablieren. Gleichzeitig geraten sie jedoch zunehmend in ein **Spannungsfeld mit der Marktrealität, technologischen Entwicklungen sowie ökologischen Prioritäten** entlang der Batterie-Wertschöpfungskette.

So erfolgt der **Rücklauf von Altbatterien in die Recyclingströme wesentlich später als zum Zeitpunkt der Gesetzgebung angenommen**. Elektrofahrzeuge erreichen – vergleichbar mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor – ihr Lebensende typischerweise erst nach **zehn bis fünfzehn Jahren**, sodass **relevante Mengen an Altbatterien erst deutlich nach dem Jahr 2030 verfügbar sein werden**. Demgegenüber steigen die regulatorisch vorgegebenen Rezyklatquoten bereits ab **2031** an. Hieraus ergibt sich eine **strukturelle Lücke zwischen verpflichtenden Quoten und tatsächlich verfügbaren Stoffströmen**. Für die Industrie entsteht damit ein realer Zielkonflikt, da die **geforderten Rezyklatmengen absehbar die Materialmengen übersteigen, die der Markt in diesem Zeitraum bereitstellen kann**.

Parallel hierzu verschiebt sich der europäische Batteriemarkt zunehmend hin zu **LFP-Technologien**. Insbesondere im Marktsegment für Elektrofahrzeuge unterhalb von 25.000 Euro waren im Jahr 2025 nahezu alle Modelle im europäischen Markt mit LFP-Batterien ausgestattet. Während NMC-Batterien wertvolle Metalle wie Nickel und Kobalt enthalten, die sowohl ein wirtschaftlich tragfähiges als auch ökologisch wirksames Recycling ermöglichen, bestehen **LFP-Batterien nahezu ausschließlich aus Lithium**, dessen Rückgewinnung **technisch anspruchsvoller, kostenintensiver und ökologisch weniger wirksam** ist. In der Folge sinkt die Verfügbarkeit hochwertigen Sekundärmaterials ausgerechnet zu dem Zeitpunkt, an dem die Regulierung steigende Rezyklatanteile vorschreibt.

Hinzu kommt, dass **Traktionsbatterien aus Elektrofahrzeugen am Ende ihres Fahrzeuglebens in der Regel noch über eine Restkapazität von 70 bis 80 % verfügen** und sich damit in besonderem Maße für **stationäre Speicheranwendungen im Second Life** eignen. Die frühzeitige Erfüllung steigender Rezyklatquoten kann jedoch einen **politischen Fehlanreiz setzen, Batterien vorschnell dem Recycling zuzuführen**, obwohl ein Einsatz im Second Life **aus ökologischer Perspektive deutlich sinnvoller wäre**. Damit würde ein **zentraler Baustein der Kreislaufwirtschaft, die Wiederverwendung, strukturell geschwächt**.

Die skizzierten Entwicklungen – verzögerte Stoffströme, die Marktverschiebung hin zu LFP-Technologien sowie die potenzielle Gefährdung ökologisch vorteilhafter Second-Life-Anwendungen – machen aus unserer Sicht eine **zeitnahe Überprüfung der vorgesehenen Rezyklatquoten erforderlich**. Das derzeit vorgesehene **erste Review im Jahr 2028 kommt zu spät**, um den ab **2031 geltenden Quoten realistisch, marktorientiert und ökologisch sinnvoll Rechnung zu tragen**.

Eine **frühere Überprüfung** würde dazu beitragen,

# PowerCo

- **reale Stoffströme und Marktzyklen angemessen zu berücksichtigen,**
- **Fehlanreize zu vermeiden, die wertvolle Batterien vorschnell ins Recycling drängen,**
- **Second-Life-Anwendungen systematisch zu stärken sowie**
- **Industrie und Investoren frühzeitig Rechtssicherheit zu geben.**