
Das Batterierecycling hält mit der Zahl der Elektroautos noch nicht Schritt

Von Tim Westermann

Ein Teil der Autofahrer ist davon überzeugt, dass Elektrofahrzeuge umweltfreundlich und CO₂-neutral sind. Im alltäglichen Gebrauch mag das stimmen – sofern auch der Strom zum Laden der Batterien aus nachhaltig gewonnener Energie wie Wind- oder Sonne stammt. Reine E-Autos tragen somit zu einer umweltbewussten Mobilität bei. Waren es im Jahr 2018 noch 67.658 Neuzulassungen im Segment von reinen E-Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden in Deutschland, stieg ihre Zahl im vergangenen Jahr um rund 61 Prozent auf insgesamt 108.839 Neuzulassungen. Auch bei den europäischen Nachbarn erfreut sich das Segment mit prozentual zweistelligen Zuwachsraten. Doch es ist ein Trugschluss zu glauben, dass Elektrofahrzeuge im Gegensatz zu normalen Autos mit Verbrennungsmotoren signifikant umweltfreundlicher sind. Insbesondere dann, wenn es um das Thema Recycling geht.

„Wenn das E-Auto zur Lösung unserer Umweltprobleme beitragen soll, muss das Thema Recycling schleunigst auf die Tagesordnung der Entsorgungsunternehmen, aber vor allem auf die der Politik“, sagt Andreas Radics, Analyst bei der Unternehmensberatung Berylls Strategy Advisors.

Das Unternehmen aus München hilft sowohl Herstellern als auch Zulieferern einen strukturierten Wandel zu implementieren, bevor äußere Faktoren und Konkurrenzdruck sie zwingen zu reagieren. Im Bezug auf die Elektromobilität beziehungsweise das Entsorgen von Batterien bezieht sich Andreas Radics auf die Recyclingquote. „Beim Batteriematerial liegt diese Quote heute, je nach Unternehmen, bei etwa 60 bis 70 Prozent. Die gültige EU-Richtlinie schreibt derzeit sogar nur 50 Prozent Recyclingquote vor. Es ist aber höchst unwahrscheinlich, dass sie auf mehr als 90 Prozent steigen wird, wenn es keine schärferen, verbindlichen Rückgewinnungsquoten gibt“, nimmt Radics besonders die Politik in die Pflicht. Denn „es gehört zur bitteren Realität, dass sich die Materialrückgewinnung trotz steigender Rohstoffpreise nicht lohnt, weil die Förderung von Lithium oder Kobalt derzeit einfach billiger ist“. Dabei hebt Radics aufs Tableau, dass eine EU-weit gültige Mindestrecyclingquote geboten sei, die verhindern soll, dass wertvolle Materialien unsachgemäß in Ländern der Dritten Welt entsorgt werden.

Auch hier seien Hersteller und Politik gleichermaßen gefordert, möglichst einen gleichen Standard zu schaffen, um die Vielzahl unterschiedlicher Batterietypen zu reduzieren. „Bislang müssen viele Arbeitsschritte beim Recycling von Batterien manuell ausgeführt werden. Eine Automatisierung ist erst dann sinnvoll, wenn Standard-Akkus in großer Stückzahl recycelt werden müssen“, blickt Radics dabei auf einen Kosten senkenden Faktor. Sowohl die gesamte Industrie, als auch die Hersteller stünden bei diesem Thema noch am Anfang. Ein anschauliches Negativbeispiel aus der jüngeren Vergangenheit sei ein in Österreich havariertes Tesla, der zur Entsorgung nach Deutschland transportiert werden musste, da es aktuell europaweit viel zu wenige zertifizierte Unternehmen gibt, die ein beschädigtes E-Auto und seine Batterie zerlegen dürfen.

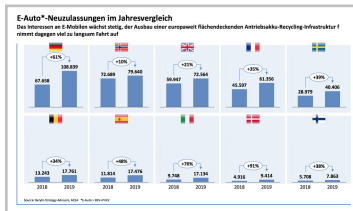
Geht es nach Radics, braucht es beim Thema Recycling eine flächendeckende und dezentrale Struktur die künftig solche unnötigen und risikobehafteten Transporte verhindert. „Die E-Auto-Zulassungszahlen von 2019 zeigen, dass das Kunden-Interesse steigt, entsprechend müssen die Entsorgungskonzepte angepasst werden“, so das Fazit von Andreas Radics. (ampnet/tw)

Bilder zum Artikel



Recycling von Batterien.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Recycling von Batterien.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Andreas Radics.

Foto: Auto-Medienportal.Net