

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Judith Skudelny, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/10234 –

Aufklärung zum Im- und Export von Bleibatterien in Low and Middle Income Countries und gesundheitlichen sowie wirtschaftlichen Folgen

Vorbemerkung der Fragesteller

Unsachgerechtes Recycling von bleihaltigen Batterien haben direkte (Einatmung von verdampftem Blei sowie Kontakt zu Blei) und indirekte (Boden- und Grundwasserbelastungen) Folgen für die Bevölkerung in betroffenen Gebieten (Gottesfeld et al., Soil contamination from lead battery manufacturing and recycling in seven African countries, San Francisco u. a. 2018). Medienberichten zufolge haben Messungen stark erhöhte Bleiwerte im Blut ergeben (www.spiegel.de/wissenschaft/natur/nigeria-blei-recycling-fuer-autobatterien-vergiftet-dorf-a-1243727.html). Hierbei sind vor allem Folgen für die Entwicklung der Betroffenen zu erwarten. Neben den gesundheitlichen Folgen ergeben sich auch quantifizierte Auswirkungen auf die volkswirtschaftliche Kraft der Länder (Attina, Teresa M./Trasande, Leonardo, Economic Costs of Childhood Lead Exposure in Low- and Middle-Income Countries, New York 2013). Besonders auffällig waren Messungen in LMIC (Low and Middle Income Countries). Neben den Folgen für die Bevölkerung führt die unsachgemäße Entsorgung und Aufbereitung zu einem Wettbewerbsnachteil für nachweislich sachgerechte Betriebe.

Trotz bestehendem Exportverbots von gefährlichen Abfällen in Nicht-OECD- und Nicht-EU-Staaten nach der Europäischen Verordnung 1013/2006/EG und dem Basler Übereinkommen, werden bleihaltige Batterien in Form von Altfahrzeugen und Altschrott exportiert, dabei oft fälschlicherweise als „funktionsfähig“ bezeichnet, so dass sie exportiert werden können (Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) Position 10/2017, Mehr Nachhaltigkeit im Umgang mit Elektroschrott, S. 9). Hierbei stammt ein Großteil (28 Prozent im Jahr 2016) der Importe aus Deutschland (Person in the Port Project, S. 8). Laut Umweltbundesamt (UBA) wurden beispielsweise 13 352 Fahrzeuge im Jahr 2016 nach Nigeria importiert (Antwort durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) vom 19. Oktober 2018 auf eine Presseanfrage). Eine weitere Quelle für bleihaltiges Recyclingmaterial in LMICs sind entwicklungspolitische Programme, die den Ausbau von Smart Grids und anderen Formen der dezentralen Stromversorgung fördern. Beispielsweise unterstützt die Bundesregierung mit dem Projekt

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit vom 5. Juni 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

„Let’s make Solar work“ den Aufbau der Photovoltaik in Nigeria (www.letsmakesolarwork.com/challenge/). Aus den Programmen geht nicht hervor, wie mit dem zu recycelnden Material umgegangen werden soll oder welche Maßnahmen die Bundesregierung zur Förderung von sachgemäßem Recycling ergreift. Die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH erklärt allein die privaten Unternehmen in den LMICs, die die Anlagen betreiben, für zuständig (www.wiwo.de/my/unternehmen/energie/solarparks-in-nigeria-ein-hilfsprojekt-mit-boesen-folgen/23847612.html?ticket=ST-1232142-7bBdEgFkB-fevjQfJDi2D-ap2). Ein Bericht im Auftrag der GIZ indes, der vor den gefährlichen Folgen des Blei-Recyclings warnt, empfiehlt ein End-of-life-Management unter Einbeziehung internationaler Akteure sowie Maßnahmen auf der Policy-Ebene (GIZ, End-of-Life Management of Batteries in the Off-Grid Solar Sector, Eschborn 2018). Gleichzeitig importieren deutsche und europäische Betriebe recyceltes Blei aus LMICs (22 678 Tonnen aus Nigeria im Jahr 2017 laut UBA-Auskunft).

In welchem Volumen dabei Blei in die Bundesrepublik Deutschland importiert bzw. exportiert wird, scheint aufgrund unübersichtlichen Monitorings unklar. Verdeutlicht wird dies durch unterschiedliche Angaben des UBA und der Niedersächsischen Gesellschaft zur Endlagerung von Sonderabfall mbH (NGS). Demnach importierte die Bundesrepublik Deutschland laut UBA im Jahr 2017 47 366 Tonnen Bleibatterien sowie Blei- und Bleioxid aus geschredderten Batterien. Laut NGS dagegen 109 731 Tonnen (NGS, Abteilung N, Aktenzeichen 314). Auch das BMZ sieht das Monitoring als mangelhaft an (BMZ Position 10/2017, Mehr Nachhaltigkeit im Umgang mit Elektroschrott, S. 9).

Der Export- und Importkreislauf, in welchem die Bundesrepublik Deutschland involviert ist, führt zusammenfassend zu enormen gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Problemlagen in den betroffenen Ländern. Somit ist dieser Kreislauf nicht mit dem Ziel des „Verantwortungsvollen Konsums“ der Agenda 2030 der Vereinten Nationen vereinbar. Dabei scheint die Bundesregierung darüber hinaus kein funktionierendes Monitoring implementiert zu haben, um die Herkunft von recyceltem Blei und Handelswege zu kontrollieren. Auch hat die Bundesregierung keine Absicht, die Autohersteller beim Recycling der Batterien in die Pflicht zu nehmen (Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/3443). Somit ist nach Ansicht der Fragesteller weiter unklar, wie die Bundesregierung Verantwortung bei entwicklungspolitischen Programmen übernimmt.

1. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass aus LMICs exportiertes Blei aus nachweislich sachgerechten Recyclingbetrieben stammt?

Deutschland hat jenseits der Förderung entsprechender Technologien und des Aufbaus entsprechenden Know-hows z. B. im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit (EZ) mit LMICs keinen Einfluss auf die Bedingungen, unter denen Blei in diesen Ländern aus Altbatterien gewonnen wird.

Im Übrigen wird derzeit auf Ebene des Basler Übereinkommens darüber diskutiert, die bestehenden Technischen Leitlinien zur umweltgerechten Behandlung von Bleibatterie-Abfällen von 2002 zu aktualisieren. In Nordamerika wurden im Jahr 2016 aktuelle Leitlinien erarbeitet (www3.cec.org/islandora/en/item/11665-environmentally-sound-management-spent-lead-acid-batteries-in-north-america-en.pdf), die auch in Entwicklungsländern berücksichtigt werden können.

2. Mittels welcher Methode kontrolliert die Bundesregierung Handelswege von bleihaltigen Batterien?

Für bleihaltige Batterien, die kein Abfall sind, findet eine Kontrolle der Handelswege nicht statt. Soweit bleihaltige Batterien Abfall sind, gilt das Abfallverbringungsrecht; dazu wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

3. Wie erfolgt das Monitoring der Exporte und Importe von bleihaltigen Batterien durch das UBA?

Der Im- und Export von Bleibatterien wird über die Außenhandelsstatistik (siehe www-genesis.destatis.de/genesis/online) erfasst; für methodische Fragen dazu ist das Statistische Bundesamt zuständig.

Das UBA erfasst lediglich Daten zu Im- und Export von Bleibatterie-Abfällen nach und aus Deutschland, da diese dem Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung gemäß der Europäischen Verordnung (EG) Nummer 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen unterliegen. Das UBA ist zuständig für die Berichterstattung nach dieser Verordnung und nach dem Basler Übereinkommen.

Im Rahmen dieser Berichterstattung melden die Länder die gemäß den einzelnen Zustimmungen pro Jahr importierten und exportierten Mengen an Bleibatterie-Abfällen an das UBA. Bleibatterie-Abfälle fallen dabei zum einen unter den Abfallschlüssel A1160 („Abfälle von Bleiakкумуляtoren, ganz oder zerkleinert“) des Basler Übereinkommens (bzw. 16 06 01 („Bleibatterien“) der Europäischen Abfallliste), falls es sich um Abfälle aus ganzen Bleibatterien handelt. Zum anderen fallen Bleibatterie-Abfälle unter den Abfallschlüssel A1010 (Metallabfälle und Abfälle von Legierungen mit einem der folgenden Elemente: Antimon, Arsen, Beryllium, Cadmium, Blei, Quecksilber, Selen, Tellur, Thallium, jedoch ausgenommen die in Liste B ausdrücklich aufgeführten Abfälle) des Basler Übereinkommens (bzw. 19 12 11 der Europäischen Abfallliste („sonstige Abfälle (einschließlich Materialmischungen) aus der mechanischen Behandlung von Abfällen, die gefährliche Stoffe enthalten“), falls es sich um Bleiabfälle (z. B. Bleipaste) aus der Vorbehandlung u. a. von Bleibatterie-Abfällen handelt.

Im Jahr 2017 wurden 47 364 Tonnen an Abfällen aus ganzen Bleibatterien (Abfallschlüssel A1160) nach Deutschland importiert, davon 47 319 Tonnen aus EU-Mitgliedstaaten¹. Die aus Nigeria im Jahr 2017 nach Deutschland importierte Menge an Bleibatterie-Abfällen von 22 678 Tonnen bezieht sich auf den Abfallschlüssel A1010².

4. Wie ist die Berechnungsgrundlage nach Information der Bundesregierung für das Monitoring der Exporte und Importe von bleihaltigen Batterien der NGS sowie anderer Landesbehörden, die diese Daten erfassen?

Die Berechnungsgrundlage für das Monitoring der Exporte und Importe von Bleibatterie-Abfällen aus Niedersachsen und nach Niedersachsen der NGS ist der Bundesregierung nicht bekannt.

¹ s. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2503/dokumente/grenzueberschreitende_verbringung_von_zustimmungspflichtigen_abfaellen_import_2017.pdf.

² s. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2503/dokumente/grenzueberschreitende_verbringung_von_zustimmungspflichtigen_abfaellen_import_2017.pdf.

5. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um illegale Transporte von bleihaltigen Batterien in Form von Altschrott und Altfahrzeugen zu unterbinden?

Für Verbringungen von Bleibatterie-Abfällen und von Altfahrzeugen gilt das Abfallverbringungsrecht, insbesondere die Verordnung (EG) Nummer 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen. Danach ist der Ausfuhr von Abfällen von Bleibatterien und Altfahrzeugen, die gefährliche Bestandteile aufweisen, aus der EU in Nicht-OECD-Staaten verboten. Da die Abgrenzung zwischen gebrauchten Fahrzeugen und Altfahrzeugen (Abfall) in der Praxis schwierig ist, wurden im Jahr 2011 europäische Anlaufstellen-Leitlinien verabschiedet, um die Behörden bei dieser Abgrenzung zu unterstützen. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, wesentliche Kriterien zu dieser Abgrenzung im Rahmen einer Novelle der europäischen Altfahrzeugrichtlinie zu verrechtlichen.

Die Zuständigkeit für die Kontrolle von Exporten von Bleibatterie-Abfällen und von Altfahrzeugen liegt bei den Ländern; die Zollverwaltung und das Bundesamt für Güterverkehr wirken daran im Rahmen ihrer bestehenden Aufgaben mit. Die Schwerpunkte dieser Kontrollen haben die Länder im Rahmen von Kontrollplänen festgelegt. Eine eventuelle Verstärkung der Kontrollen von Bleibatterie-Abfällen und von Altfahrzeugen liegt somit in der Zuständigkeit der Länder. Bei Anhaltspunkten für den Verdacht eines Verstoßes gegen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 oder das Abfallverbringungsgesetz unterrichten die Kontrollbehörden der Länder, die Zollverwaltung und das Bundesamt für Güterverkehr die zuständigen Landesbehörden, welche den Vorgang prüfen und das weitere Vorgehen festlegen.

Auf EU-Ebene hat der Ständige Ausschuss für die operative Zusammenarbeit im Bereich der inneren Sicherheit (COSI) im Strategieplan für die Jahre 2018 bis 2021 als prioritären Bereich zur Kriminalitätsbekämpfung innerhalb der Europäischen Union unter anderem die Umweltkriminalität, insbesondere die illegale Abfallverbringung, aufgenommen. Zur Umsetzung des Strategieplans ist für das Jahr 2019 als eine gemeinsame europäische Maßnahme die Bekämpfung des illegalen Handels mit Altbatterien vorgesehen. Die Umsetzung dieser Maßnahme befindet sich derzeit in der Planung. Die Zollverwaltung beabsichtigt, an dieser Maßnahme im Rahmen ihrer Zuständigkeiten teilzunehmen.

6. Plant die Bundesregierung schärfere Maßnahmen im Hinblick auf die Exportkontrolle von bleihaltigen Batterien?

Bezüglich Bleibatterien, die kein Abfall sind, sind keine Maßnahmen im Hinblick auf die Exportkontrolle geplant. Bezüglich Bleibatterien, die Abfall sind, wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Plant die Bundesregierung schärfere Maßnahmen zur Prüfung der Funktionsfähigkeit von Altgeräten?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Mit der Neufassung des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes (ElektroG) wurden erstmals Regelungen für die Verbringung von Gebrauchtgeräten, bei denen es sich vermutlich um Altgeräte handelt, in andere Länder festgeschrieben. Danach dürfen seit dem 25. Oktober 2015 Gebrauchtgeräte nur dann verbracht werden, wenn u. a. die Funktionsfähigkeit des Gerätes im Rahmen einer vorherigen

Prüfung durch eine Elektrofachkraft oder eine zertifizierte Erstbehandlungsanlage nachgewiesen und eine entsprechende Bescheinigung hierüber bei der Verbringung vorgelegt wird. Die Aufzeichnung der Prüfergebnisse ist auf dem Elektrogerät selbst oder auf der Verpackung anzubringen. Fehlen die entsprechenden Unterlagen, wird widerlegbar vermutet, dass es sich um Altgeräte handelt, so dass eine Ausfuhr als Gebrauchtgerät nicht in Betracht kommt.

Der Bundesregierung sind bislang keine Hinweise bekannt, dass die neuen Regelungen geändert werden sollten, und sieht vor diesem Hintergrund aktuell keine Notwendigkeit, die Regelungen anzupassen.

8. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Empfehlungen des GIZ-Berichts zu gefährlichem E-Waste aus Solarprojekten in LMICs?

Ein sachgerechtes Recycling von Blei-Säure-Batterien, von denen der größte Teil aus der Autoindustrie und nicht der Solarbranche stammt, ist ein wichtiges Thema gerade in LMIC, in denen Recycling oft im informellen Sektor ohne Einhaltung von Schutzmaßnahmen durchgeführt wird und somit für die involvierten Personen ein hohes Gesundheitsrisiko darstellt. Die betroffenen Länder bauen ein formalisiertes und damit reguliertes Recyclingsystem oftmals nur dann auf, wenn ein ausreichend großer Markt besteht. Programme im Rahmen der EZ weisen auf diese Problematik hin. Gemeinsam mit den Partnerregierungen wird über Lösungen nachgedacht, wie die in den Antworten zu den Fragen 9, 10 und 12 genannten Beispiele zeigen.

Der in der Frage genannte GIZ-Bericht wurde vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung finanziert, um das Problem zu analysieren und mögliche Lösungsansätze darzustellen. Der Bericht empfiehlt basierend auf dieser Analyse, dass Batterien am Ende ihrer Nutzungsdauer in LMIC zu geeigneten Sammelstellen und Recyclinganlagen gelangen sollten. Insofern gilt es, Maßnahmen zu ergreifen, um das ordnungsgemäße Recycling von geförderten Produkten besser sicherzustellen. Dabei sind z. B. die Auswahl geeigneter Recycler bei der Projektkonzeption sowie auch eine stärkere Kooperation mit Umweltbehörden und Produzenten in den betroffenen Ländern denkbar, um entsprechende rechtliche Regelungen zu schaffen und effektive Rücknahme-Systeme aufzubauen. Eine weitere Intensivierung entsprechenden Engagements wird als wichtig angesehen und durch die Bundesregierung geprüft.

9. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um im Zusammenhang mit entwicklungspolitischen Programmen in LMICs sachgerechtes Recycling von bleihaltigen Batterien zu fördern?

In vielen Ländern berät die deutsche EZ seit vielen Jahren zu Umweltgesetzgebung und deren Kontrolle, wobei die Umsetzung selbstverständlich den nationalen Institutionen obliegt. Wie im Positionspapier „Mehr Nachhaltigkeit beim Umgang mit Elektroschrott“ erläutert, unterstützt die Bundesregierung Partnerländer bei der Entwicklung von Recyclingsystemen von Elektroaltgeräten. Ein Beispiel dafür ist z. B. ein Projekt, welches die ghanaische Regierung unterstützt, um eine erfolgreiche Umsetzung des nationalen Elektroschrott-Gesetzes einzuleiten sowie eine nachhaltige Recyclinginfrastruktur mit KMUs und informellen Recyclern aufzubauen. Dies beinhaltet die Akkreditierung von Recyclingbetrieben und regelmäßige Audits hinsichtlich der Einhaltung von Standards und Vorgaben zu Umwelt- und Sozialverträglichkeit. Zudem erhalten die akkreditierten Betriebe über ein finanzielles Anreizsystem Ausgleichszahlungen für die ordnungsgemäße

Entsorgung von Elektroschrott. Der Fokus der Maßnahmen liegt dabei zwar nicht auf bleihaltigen Batterien, sie sind allerdings Bestandteil einzelner Elektroschrottypen.

Solar-Vorhaben nehmen sich des Themas verstärkt an. Pilotprojekte werden unterstützt, eine Umwelt- und Sozialstandardprüfung lokaler Umweltbehörden zu durchlaufen und legen als Teil davon oft auch Batterieentsorgungspläne vor. Im Rahmen eines Vorhabens zur Förderung von Solarenergie in Nepal wurde z. B. seitens der KfW-Entwicklungsbank eine Studie in Auftrag gegeben, die die Etablierung eines „Used Lead Acid Batteries“-Managementsystems untersucht. In diesem Zusammenhang wurden Empfehlungen und Maßnahmen ausgearbeitet, welche die nepalesische Regierung beim Aufbau eines entsprechenden Management-Systems unterstützen. Dies umfasst beispielsweise die Festlegung der Zuständigkeiten innerhalb der nepalesischen Regierung sowie den Aufbau einer Sekundärhütte zur Bleischmelze im Inland. Ein GIZ-Solarenergievorhaben in Äthiopien hat im Jahr 2018 erste Workshops mit den Umweltbehörden organisiert und die Situation der drei Blei-Schmelzen im Land untersucht. Im kommenden Jahr plant das Vorhaben, einen Fahrplan für ein nachhaltiges Blei-Säure-Batterien-Recycling zu entwickeln.

Die am 9. Mai 2019 lancierte PREVENT Waste Alliance mit deutschen Akteuren aus Staat, Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft sowie mit Partnern aus Schwellen- und Entwicklungsländern widmet sich unter anderem dem Thema Elektroschrott-Recycling ggf. inklusive Batterien.

10. Plant die Bundesregierung, im Zusammenhang mit Projekten zum Ausbau von Smart Grids und anderen Ansätzen der dezentralen Stromversorgung in LMICs, Anreize zum sachgerechten Recycling zu ergreifen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

In einzelnen Projekten für dezentrale Stromversorgung wird derzeit geprüft, inwiefern Anreize für das Sammeln von Elektroschrott und Batterien in LMIC etabliert werden können. Anreize hierfür sind nötig, weil ansonsten Abfälle ohne Recycling-Wert in ländlichen Gebieten verbleiben und werthaltige Fraktionen wie Blei-Säure-Batterien unsachgemäß recycelt werden, um größtmöglichen Profit zu erzielen. Anreizmechanismen können unterstützen, möglichst große Mengen in standardgemäße Recyclinganlagen zu lenken. So ist z. B. mit der nigerianischen Standardisierungsorganisation bereits vereinbart worden, dass Qualitätsstandards für Solarkomponenten eines Mini-Grids inklusive der Batterien entwickelt werden. Das Umweltministerium wird bei der Revision der Umwelt- und Sozialstandards unterstützt, auch mit Blick auf verbesserte Standards zur Komponentensorgung.

11. Plant die Bundesregierung, Auftragnehmer in LMICs zum Recycling in nachweislich sachgerechten Betrieben zu verpflichten?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat keinen Einfluss auf rechtliche Regelungen in LMICs, so dass insoweit keine Möglichkeit besteht, Auftragnehmer (also der Recyclingbetrieb) für das Recycling von Bleibatterien zu verpflichten. Im Rahmen von Pro-

jekten der deutschen EZ ist es jenseits von rechtlichen Regelungen aber möglich, auf die Bedingungen, unter denen Bleibatterien recycelt werden, positiv Einfluss zu nehmen.

12. Gibt es andere Ansätze oder Pläne der Bundesregierung die Marktposition sachgerechter Recyclingbetriebe für bleihaltigen Batterien in LMIC zu fördern?

Abfallmanagement-Projekte der deutschen EZ zielen darauf ab, Rahmenbedingungen zu verbessern sowie das Bewusstsein bei Partnern zu erhöhen. Gesetzliche Regelungen und eine starke Vollzugskapazität der lokalen Umweltbehörden sind nötig, um nicht konforme Recyclinganlagen zu schließen. Ein Ansatz ist, zu Regelungen zu beraten, welche die Verantwortung der Inverkehrbringer von Produkten für eine geordnete Rücknahme und Verwertung stärken, bzw. die Etablierung freiwilliger Vereinbarungen hierzu zu fördern.

Außerdem wird der Dialog mit internationalen Unternehmen gefördert, um lokalen Recyclingunternehmen neue Möglichkeiten zu erschließen, zu angemessenen Konditionen Zugang zu recycelbaren Materialien zu bekommen, ihre Prozesse zu verbessern oder auch über internationale Geschäftspartnerschaften Recyclingoptionen zu erschließen, die sie vor Ort (noch) nicht sicherstellen können.

Weiterhin werden über regionale Trainings- und Austauschformate Entscheidungsträger und Recycler z. B. in Ostafrika unterstützt, nachhaltige Elektroschrottmanagement-Systeme in ihren Ländern aufzubauen. Dabei werden auch Empfehlungen zu besonders problematischen Fraktionen, wie z. B. Batterien, vermittelt. Außerdem können unabhängige Prüfer bzw. Mitarbeiter von Kontrollbehörden qualifiziert werden, welche die Einhaltung von Recyclingstandards in Recyclinganlagen überprüfen.

13. Welche Studien, entwicklungspolitischen Projekte oder privatwirtschaftlichen Initiativen sind der Bundesregierung bekannt, um die Folgen von Bleivergiftungen infolge unsachgemäßer Recyclingverfahren in LMICs zu erfassen und zu reduzieren?

Inwiefern plant die Bundesregierung, selbst solche Programme aufzulegen?

Es wird derzeit mit verschiedenen wirtschaftlichen Akteuren geprüft, inwiefern die Bundesregierung diese Problematik in Partnerländern aufgreifen und unterstützend tätig werden kann. Folgende Initiativen sind der Bundesregierung bekannt:

- Verschiedene Geber, wie die United States Agency for International Development (USAID), die Internationale Finanz-Corporation (IFC) und die EU nehmen das Thema Solar-Recycling in Partnerländern verstärkt auf.
- Unter der Global Battery Alliance des World Economic Forums wird derzeit ein Dokument zu Besten Praktiken im Blei-Säure-Batterien-Recycling für Entwicklungsländer erstellt, zusammen mit privatwirtschaftlichen Organisationen sowie der International Lead Association und Pure Earth.
- Die Solarindustrievereinigung GOGLA hat das Thema in einer E-Waste-Arbeitsgruppe aufgegriffen und erstellt gerade ein Toolkit hierzu.

14. Inwiefern plant die Bundesregierung, Bleiimporteure und die bleikonsumierende Industrie in Deutschland (darunter etwa Recyclingbetriebe, Bleischmelzen, Batteriehersteller und Batterieanwender) in die Verantwortung zu nehmen?

Für die Rücknahme und die Verwertung von Batterien sind in Deutschland bereits umfangreiche rechtliche Regelungen im Batteriegesez (BattG) für die wesentlichen Akteure (Hersteller, Behandler, zurücknehmenden Akteure und Nutzer von bleihaltigen Batterien) festgelegt. Diesen Vorgaben zufolge haben die Endnutzer Altbatterien (Abfall) einer getrennten Sammlung zuzuführen. Vertreiber von Batterien müssen hierfür eine kostenlose Rücknahme der Altbatterien gewährleisten. Sie können zudem ggf. auch bei den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern kostenlos abgegeben werden. Behandler von Elektro-Altgeräten sowie von Altfahrzeugen sind ebenfalls zur Separation der Altbatterien verpflichtet. Die Hersteller sind wiederum für die Rücknahme der bei den Rücknahmestellen gesammelten Altbatterien verantwortlich.

Im Rahmen der Sammlung von Geräte-Alt batterien kommen die Hersteller ihrer Pflicht durch Teilnahme am Gemeinsamen Rücknahmesystem (GRS) oder durch Einrichtung und Betrieb eines herstellereigenen Rücknahmesystems nach. Die Rücknahmesysteme haben hierbei eine Sammelquote von 45 Prozent zu erreichen. Die Vertreiber sowie die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger und Behandlungseinrichtungen haben hierfür ihre gesammelten Geräte-Alt batterien einem der Rücknahmesysteme zu überlassen.

Hinsichtlich der Industrie- und Fahrzeugbatterien haben die Hersteller den Vertreibern und den Behandlungseinrichtungen eine zumutbare und kostenfreie Möglichkeit der Rückgabe anzubieten. Eine Verpflichtung zur Überlassung besteht in diesem Fall hingegen nicht. Vertreiber und Behandlungseinrichtungen haben die Möglichkeit, die Entsorgung der entsprechenden Altbatterien selbst zu organisieren.

Sowohl Hersteller als auch im Falle der Fahrzeug- und Industriebatterien die Vertreiber und Behandlungseinrichtungen haben die zurückgenommenen Altbatterien einer ordnungsgemäßen Verwertung zuzuführen. Hierbei sind die Recyclingeffizienzen nach der Durchführungsverordnung zum BattG einzuhalten. Für bleihaltige Batterien gilt dabei eine Recyclingeffizienz von 65 Prozent der durchschnittlichen Masse von Blei-Säure-Alt batterien bei einem Höchstmaß an stofflicher Verwertung des Bleigehalts, das wirtschaftlich zumutbar und technisch erreichbar ist.