

BATTERIEBRÄNDE IN DER KREISLAUFWIRTSCHAFT: VERBÄNDE FORDERN HERSTELLERFONDS

14. Oktober 2026

In Deutschland brennt es nahezu täglich in Sammelfahrzeugen, Wertstoffhöfen, Sortier- und Behandlungsanlagen. Wo sich die Ursache eindeutig feststellen lässt, sind Lithium-Ionen-Batterien mit Abstand der häufigste Auslöser. Das zeigt die Studie „Brandereignisse in der Entsorgungswirtschaft“, die die Circular Metal Association (CMA) gemeinsam mit ASA, BDE, bvse und VKU in Auftrag gegeben hat. Grundlage ist eine bundesweite Verbändeumfrage unter 181 Anlagen für die Jahre 2021 bis 2025, ergänzt um den aktuellen Forschungsstand und internationale Studien. Demnach ist der Anteil der Brandereignisse, die auf Lithium-Ionen-Batterien zurückgeführt werden, zwischen 2021 und 2025 von rund 63 auf 73 Prozent gestiegen.

Brände nahezu verdreifacht

Innerhalb von fünf Jahren haben sich die Brandereignisse in den untersuchten Anlagen nahezu verdreifacht. Mehr als jede zweite Anlage war zuletzt von Bränden oder gefährlichen Hotspot-Ereignissen betroffen. Besonders betroffen sind Anlagen für Leichtverpackungen sowie Rest- und Gewerbeabfälle.

Der Grund liegt im Abfallstrom. Allein zwischen 2020 und 2023 wurden mehr als 130.000 Tonnen Batterien nicht über die vorgesehenen Sammelsysteme erfasst. Vor allem Kleingeräte, kurzlebige Konsumprodukte und fest verbaute Batterien landen häufig unbemerkt im Restmüll, in Verpackungsabfällen oder anderen Stoffströmen. Oft liegt das daran, dass Verbraucher sie gar nicht als Elektroaltgeräte erkennen.

Das Feuer entsteht vor der Anlage

In fast der Hälfte der befragten Anlagen lag der überwiegende Brandentstehungsort 2025 vor dem ersten Aufbereitungsaggregat, vor allem in Anlieferung, Lager und Bunker sowie in Fahrzeugen. Die Unternehmen haben

erheblich in Brandfrüherkennung, Löschtechnik, Abläufe und Schulungen investiert und beherrschen so einen Großteil der Ereignisse. Verhindern können sie die Brände nicht: Beschädigte Batterien können sich auch zeitverzögert und oft ohne erkennbare Vorwarnung entzünden. Im Sammelfahrzeug greifen anlagentechnische Schutzmaßnahmen überhaupt nicht.

Hunderte Millionen Euro Schaden, Versicherer ziehen sich zurück

Auf Brände mit Lithium-Ionen-Batterien als wahrscheinlicher Ursache entfallen in den 181 Anlagen für 2021 bis 2025 volkswirtschaftliche Schäden von schätzungsweise 200 bis 320 Millionen Euro. Das sind rund 80 Prozent der insgesamt erfassten Schäden von 250 bis knapp 400 Millionen Euro. Darin enthalten sind neben Sachschäden auch Kosten durch Betriebsunterbrechungen, Feuerwehreinsätze und Folgewirkungen entlang der Wertschöpfungskette. Bundesweit dürften die Schäden höher liegen, denn die Umfrage erfasst nur einen Teil der Anlagen, und Entsorgungsengpässe etwa wurden nicht beziffert.

Zugleich verschärft sich die Lage am Versicherungsmarkt. Viele Betriebe berichten von steigenden Prämien, höheren Selbstbehalten und strengeren Auflagen. Teilweise ziehen sich Versicherer bereits aus dem Sektor zurück. Für manche Anlagen stellt sich nach Kündigungen die Frage, ob sie überhaupt noch versichert werden. Andere müssen klären, ob sie die geforderten Prämien und Selbstbehalte wirtschaftlich noch tragen können.

„Unsere Mitgliedsunternehmen im Altbatterie-, Altauto-, Elektroaltgeräte-, NE-Metall- und Stahlschrottrecycling gewinnen wertvolle Metalle zurück und führen sie als Sekundärrohstoffe wieder in den Wirtschaftskreislauf. Damit schließen sie Rohstoffkreisläufe und leisten einen unverzichtbaren Beitrag zur Rohstoffresilienz Deutschlands und Europas“, sagt Guido Lipinski, Geschäftsführer der CMA. „Gleichzeitig sind unsere Unternehmen und ihre Beschäftigten durch falsch entsorgte Lithium-Ionen-Batterien einem nicht hinnehmbaren Risiko ausgesetzt – beim Arbeitsschutz, beim Brand- und Anlagenschutz bis hin zur wirtschaftlichen Existenz der Betriebe. Mit diesen Risiken und ihren Folgen werden die Recyclingunternehmen bislang weitgehend allein gelassen. Das muss sich ändern.“

Verantwortung dort, wo Produkte in Verkehr gebracht werden

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass ohne wirksame Gegenmaßnahmen mit einer schrittweisen Verschärfung der Lage zu rechnen ist. Die Entsorgungs- und

Recyclingwirtschaft kann Risiken begrenzen. Sie entscheidet aber nicht darüber, welche Produkte auf den Markt kommen, wie sie gestaltet sind und wie ihre Rückgabe organisiert ist. Nötig sind deshalb bessere bürgernahe Rückgabesysteme, eine flächendeckende verbraucherfreundliche Batteriesammlung, kontinuierliche Aufklärung und Produkthanforderungen, die Batterien leichter entnehmbar machen.

Auch bei optimaler Sammlung wird ein Teil der Batterien weiter falsch entsorgt werden. Deshalb hält die Studie einen herstellerfinanzierten Präventions- und Ausgleichsfonds für geeignet. Er könnte Aufklärung und Sammlung finanzieren, Investitionen in den Brandschutz unterstützen, Schäden bei fehlendem Versicherungsschutz abfedern und die Versicherbarkeit stabilisieren. Volumen, Bemessung und rechtliche Zulässigkeit wären vor einer Einführung zu klären.

„Wer Rohstoffresilienz stärken und ‚Close the Loop‘ ernst nehmen will, muss auch diejenigen schützen, die wertvolle Metalle zurückgewinnen und im Kreislauf halten“, so Lipinski. „Wir brauchen deshalb schnellstmöglich wirksame Maßnahmen, die die Risiken für unsere Unternehmen minimieren, und eine verbindliche Verantwortung aller Akteure entlang der Produkt- und Wertschöpfungskette. Denn resiliente Rohstoffkreisläufe brauchen sichere und wirtschaftlich tragfähige Recyclingstrukturen.“

Die Forderungen der Verbände

- Produktverantwortung konsequent anwenden: Hersteller an den Folgekosten batteriebedingter Brände beteiligen.
- Präventions- und Ausgleichsfonds einführen: Aufklärung, Sammlung, Brandschutz und Schadensausgleich herstellerfinanziert absichern.
- Fehlwürfe reduzieren: Verbraucherinformation und Rückgabesysteme deutlich stärken.
- Brandschutz unterstützen: Investitionen der Branche in Sicherheit und Prävention anerkennen und fördern.
- Rahmenbedingungen verbessern: einheitliche Brandstatistik, bessere Datenlage, Weiterentwicklung der Herstellerverantwortung.

Auf nationaler und europäischer Ebene stehen dazu wichtige Entscheidungen an, etwa zu einem möglichen Pfandsystem für Lithium-Ionen-Batterien und zur Weiterentwicklung der Herstellerverantwortung.