

Batterien



Dr. Norbert Müller



# Batterien in Verkehr bringen und Altbatterien entsorgen

Wer muss was wann machen? –  
Ein Leitfaden

**Dr. Norbert Müller**

# **Batterien in Verkehr bringen und Altbatterien entsorgen**

**Wer muss was wann machen?**

**Ein Leitfaden**

## **Inhalt**

---

<b>1. Einführung .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Pflichten gemäß Batterierecht .....</b>	<b>8</b>
<b>3. Pflichten gemäß Abfallrecht .....</b>	<b>61</b>
<b>4. Pflichten gemäß Gefahrgutrecht .....</b>	<b>65</b>
<b>5. Pflichten gemäß Immissionsschutzrecht.....</b>	<b>71</b>
<b>6. Besonderheit: Verbringung von gebrauchten Batterien .....</b>	<b>74</b>
<b>7. Verzeichnis der Abbildungen, Tabellen, Formulare und Anlagen.....</b>	<b>79</b>
<b>8. Abkürzungen .....</b>	<b>81</b>

1. Einführung

Das **Inverkehrbringen von (neuen) Batterien** und/oder **Entsorgen von Altbatterien** wird in Deutschland durch das

- Batterierecht
- Abfallrecht
- Gefahrgutrecht und
- Immissionsschutzrecht

geregelt.\*)

Die *EU-Batterieverordnung (EU) 2023/1542* ist eine umfassende Neuregelung des europäischen Batterierechts, die seit dem **18. Februar 2024** gilt. Sie ersetzt die bisherige Richtlinie 2006/66/EG und ist Teil des **European Green Deal**.

Ziel ist es, den gesamten Lebenszyklus von Batterien – von der Herstellung über die Nutzung bis zur Entsorgung – nachhaltig und sicher zu gestalten.

Die Umsetzung in Deutschland erfolgt durch das neue *Batterierecht-Durchführungsgesetz (BattDG)*.

Das *Batterierecht-EU-Anpassungsgesetz (Batt-EU-AnpG)*, welches die Ablösung des bisher geltenden *Batteriegesetzes (BattG)* durch das *Batterierecht-Durchführungsgesetz (BattDG)* beschreibt, wurde am 6. Oktober 2025 im deutschen Bundesgesetzblatt veröffentlicht.

Es trat – mit Ausnahme einiger Folgeänderungen auf andere Gesetze und Verordnungen – am 7. Oktober 2025 in Kraft.

Für die am Inverkehrbringen von (neuen) Batterien und/oder Entsorgen von Altbatterien Beteiligten ist es angesichts dieser Flut an Vorschriften oft eine Überforderung, ihre spezifischen Pflichten zu erkennen. Die Identifizierung der spezifischen Pflichten der Verpflichteten ist aber Voraussetzung, um ordnungswidrigkeits-, straf- und zivilrechtliche Haftungsrisiken zu vermeiden.

Welche Batterien sind betroffen?

Betroffen sind batterierechtlich die Batterien gemäß **Abbildung 1**. Die Änderungen gegenüber dem bisherigen Batterierecht sind durch Streichung/Unterstreichung kenntlich gemacht.

Gewicht [kg]			<u>Elektrofahr- zeugbatterien</u>	Industriebatterien <u>einschließlich</u> <u>LV- und</u> <u>Elektrofahrzeug-</u> <u>Batterien</u>	FahrzeugStarter- batterien
25					
5		<u>LV- Batterien</u>			
	Gerätebatterien				
<u>BattG, § 2 ((4)-(6)); EU-BattV, Art. 3 (1) Nrn. 9, 11-14</u>					
LV = Batterien für leichte Verkehrsmittel					

**Abb. 1:** Batterien gemäß *EU-BattV*: Kategorisierung nach Gewicht und Verwendung

\*) Alle referenzierten Gesetzestexte sind kursiv gesetzt.

## 2. Pflichten gemäß Batterierecht

---

Das **Entsorgen** von Altbatterien ist reguliert:

- in der **EU** seit 1992 (*Richtlinie über gefährliche Stoffe enthaltende Batterien und Akkumulatoren (91/157/EWG)*; 11 Artikel, 2 Anhänge)
- in **Deutschland** seit 1998 (*Verordnung über die Rücknahme und Entsorgung gebrauchter Batterien und Akkumulatoren*; 17 Paragraphen, 2 Anhänge).

Das **Inverkehrbringen** von Batterien und **Entsorgen** von Altbatterien ist reguliert:

- in der **EU** seit 2008 (*Richtlinie über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Alttakkumulatoren (2006/66/EG)*; 30 Artikel, 3 Anhänge)
- in **Deutschland** seit 2009 (*Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Batterien und Akkumulatoren (BattG)*; 23 Paragraphen, 1 Anlage).

Das **Inverkehrbringen** von Batterien und **Entsorgen** von Altbatterien unterliegt in der **EU** seit **2024** der **Verordnung über Batterien und Altbatterien (2023/1542, EU-Batterieverordnung - „EU-BattV“)**.

Diese hat 96 Artikel und 15 Anhänge (**Anlage 1.1**). Zum besseren Verständnis ordnet die **Anlage 1.2** (soweit wie möglich) die 143 Erwägungsgründe den 96 Artikeln zu.

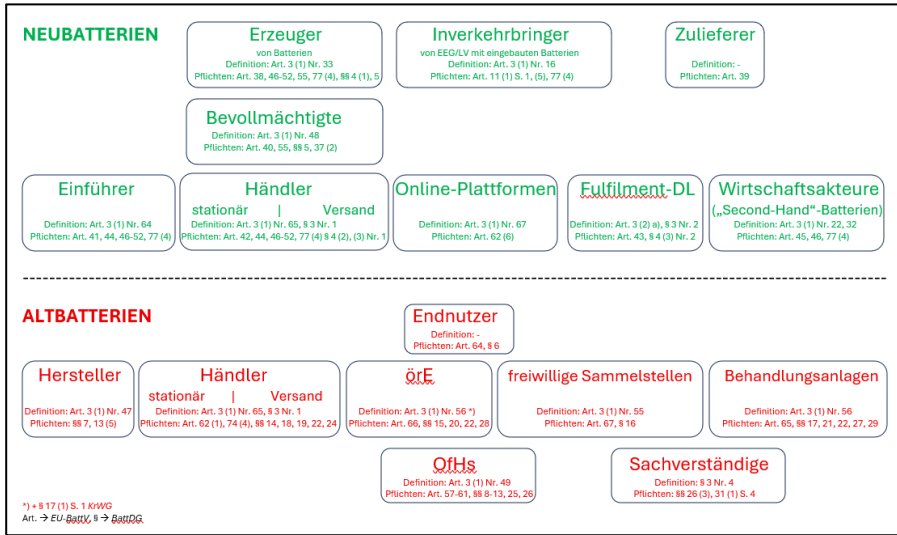
Die *EU-Batterieverordnung* verfolgt das **Ziel**, den gesamten Lebenszyklus von Batterien **nachhaltig** zu gestalten – von der Rohstoffgewinnung über die Produktion bis hin zum Recycling – und nimmt Hersteller, Importeure und Händler stärker in die Verantwortung.

## Verpflichtete und ihre Verpflichtungen

Ob Sie zu den Verpflichteten zählen und welche Ihre Pflichten sind, können Sie in zwei Schritten ermitteln:

### Schritt 1:

Prüfen Sie anhand der **Abbildung 4**, ob Sie Verpflichteter gemäß *EU-BattV* bzw. *BattDG* sind.



**Abb. 4:** Übersicht: Verpflichtete und ihre Pflichten für Neubatterien/Altbatterien gemäß *EU-BattV* und *BattDG* (grün: Neubatterien/rot: Altbatterien)

Die Abbildung 4 enthält die **Fundstellen** für die **Definitionen der Verpflichteten** und die **Pflichten dieser Verpflichteten** gemäß *EU-BattV* bzw. im *BattDG*, so dass Sie verifizieren können, ob Sie wirklich Beteiligter sind oder nicht, und unabhängig davon, ob Zuwiderhandlungen gegen diese Pflichten eine Ordnungswidrigkeit sind oder nicht.

**Tab. 3:** Pflichten der Verpflichteten gemäß *EU-BattV* und *BattDG*

ERZEUGER VON BATTERIEN:					
	Pflicht	Fundstelle	OWi	€	ab
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Batterien dürfen keine Stoffe enthalten, für die Anhang I eine Beschränkung enthält, es sei denn, die Bedingungen dieser Beschränkung werden erfüllt.	EU-BattV, Art. 6 (1), 38 (1) a)	BattDG, § 60 (2) Nr. 4	10.000	18.02.2024
2	Für die CE-Kennzeichnung gelten die allgemeinen Grundsätze des Artikels 30 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008. Die CE-Kennzeichnung ist gut sichtbar, leserlich und dauerhaft auf der Batterie anzubringen. Ist dies wegen der Beschaffenheit der Batterie nicht möglich oder nicht sinnvoll, wird die CE-Kennzeichnung auf der Verpackung und den Begleitunterlagen der Batterie angebracht. Die CE-Kennzeichnung wird vor dem Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahme der Batterie angebracht.	EU-BattV, Art. 19, 20 (1), (2), 38 (3)	BattDG, § 60 (2) Nrn. 2, 3	10.000	
3	Alle Batterien, die mehr als 0,002 % Cadmium oder mehr als 0,004 % Blei enthalten, sind mit dem chemischen Zeichen für das betreffende Metall (Cd oder Pb) zu kennzeichnen. Das einschlägige chemische Zeichen mit der Angabe des Schwermetallgehalts ist unterhalb des Symbols „getrennte Sammlung“ aufzudrucken und nimmt eine Fläche von mindestens einem Viertel der Größe jenes Symbols ein. Die Kennzeichnung wird sichtbar, lesbar und dauerhaft auf der Batterie aufgedruckt oder eingraviert. Falls die Art und Größe der Batterie dies nicht zulässt oder nicht rechtfertigt, wird die Kennzeichnung auf der Verpackung und den Begleitunterlagen der Batterie angebracht.	EU-BattV, Art. 13 (5), (7), 38 (1) a)	BattDG, § 60 (2) Nr. 6	10.000	
4	Erzeuger gewährleisten, dass für sämtliche konformen Batterien, mit denen ein Risiko verbunden ist und die sie EU-weit auf dem Markt bereitgestellt hat, Korrekturmaßnahmen ergriffen werden.	EU-BattV, Art. 81 (2)	BattDG, § 60 (2) Nr. 31	100.000	
5	In Verkehr gebrachte oder in Betrieb genommene stationäre Batterie-Energiespeichersysteme müssen bei normalem Betrieb und bestimmungsgemäßer Verwendung sicher sein.	EU-BattV, Art. 12 (1), 38 (1) a)	BattDG, § 60 (2) Nr. 5	10.000	18.08.2024
6	Erzeuger halten ab dem Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahme der Batterie zehn Jahre lang die - EU-Konformitätserklärung - in Anhang IX genannten technischen Unterlagen für die nationale Behörde bereit.	EU-BattV, Art. 18 (1), (2), 38 (4)	BattDG, § 60 (2) Nr. 7	10.000	

## 4. Pflichten gemäß Gefahrgutrecht

Die neue *EU-Batterieverordnung (EU) 2023/1542* bringt nicht nur umfassende Umwelt- und Nachhaltigkeitsanforderungen für Batterien mit sich – sie berührt auch Aspekte des **Gefahrgutrechts**, insbesondere beim Transport und der Handhabung von Lithium- und Natrium-Ionen-Batterien.

Batterien gelten je nach Typ, Zustand und Energiegehalt als **gefährliche Güter** und unterliegen den Vorschriften des *ADR (Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route)*.

Die *EU-BattV* ergänzt diese Regelungen durch neue Anforderungen an **Kennzeichnung, Rückverfolgbarkeit und Sicherheit**, die auch für den Gefahrguttransport relevant sind.

Die **EU-BattV** hat Überschneidungen mit dem **Gefahrgutrecht**:

- Art. 12 (2) S. 1 a) und Anhang V *EU-BattV* einerseits und Kapitel 38.3 des *UN-Handbuchs über Prüfungen und Kriterien* andererseits enthalten Vorschriften für die Prüfung von Batterien, die aber **nicht identisch** sind.
- Art. 59 (1) S. 2 c) und 60 (1) S. 2 c) *EU-BattV* nehmen für die Sammel- und Transportbehälter für Geräte- und LV-Altzellen Bezug auf die *RL 2008/68/EG*.

**Die Batterien gemäß Tabelle 6 sind gefährliche Güter.**

**Das gilt auch, wenn sie Abfall sind.**

**Tab. 6:** Batterien: Einstufung als gefährliches Gut

Batterien		Gefahrgut UN-Nr.
Nass, gefüllt mit	Säure, nicht auslaufsicher	2794
	Lauge, nicht auslaufsicher	2795
	Säure oder Lauge, auslaufsicher	2800
Trocken, gefüllt mit	festem Kaliumhydroxid	3028
Lithium	Metall	3090
	Ionen	3480
Natrium	Metall, Schwefel	3292
	Ionen	3551
Quecksilber		3506
Nickelmetallhydrid		3496

Alkali-Mangan-, Zink-Kohle-, -Silberoxid und Nickel-Cadmium-Batterien sind **keine** gefährlichen Güter.

Damit fällt ihre Beförderung **nicht** unter die Gefahrgutvorschriften.



## 5. Pflichten gemäß Immissionsschutzrecht

---

Die zunehmende Verbreitung leistungsstarker Batterien – insbesondere Lithium-Ionen-Systeme – stellt Unternehmen und Behörden vor neue Herausforderungen im Umwelt- und Sicherheitsmanagement.

Dabei greifen **Immissionsschutzrecht**, **Gefahrstoffrecht** und **Abfallrecht** ineinander und bilden gemeinsam den rechtlichen Rahmen für die **Lagerung und Entsorgung von Altbatterien**.

Das **Immissionsschutzrecht** sorgt dafür, dass bei Lagerung und Entsorgung keine schädlichen Umwelteinwirkungen entstehen – etwa durch Brände, giftige Dämpfe oder kontaminiertes Löschwasser. Es verlangt:

- **Genehmigungspflicht** für größere Lageranlagen (§ 4 BImSchG),
- **Vermeidungspflichten** (§ 5 (1) Nr. 3 BImSchG),
- und die Einhaltung des Stands der **Technik** (§ 5 (1) Nr. 2 BImSchG).

Zur Entsorgung von Altbatterien gehört auch deren Lagerung (§ 3 (20), (23) und (25) i.V.m. Anlage 1 D15 und Anlage 2 R13 KrWG).

Anlagen zur Lagerung von **gefährlichen** Altbatterien mit einer Gesamtlagerkapazität:

- **von mehr als 30 t** sind immissionsschutzrechtlich **genehmigungsbedürftig im vereinfachten Verfahren** (ohne Beteiligung der Öffentlichkeit)  
(Anhang 1 lfd. Nr. 8.12.1.2 der 4. BImSchV)
- **von mehr als 50 t** sind immissionsschutzrechtlich **genehmigungsbedürftig im förmlichen Verfahren** (mit Beteiligung der Öffentlichkeit)  
(Anhang 1 lfd. Nr. 8.12.1.1 der 4. BImSchV, Anlage gemäß Art. 10 RL 2010/75/EU)

Anlagen zur Lagerung **nicht gefährlicher** Altbatterien mit einer Gesamtlagerkapazität **von mehr als 100 t** sind immissionsschutzrechtlich **genehmigungsbedürftig im vereinfachten Verfahren** (ohne Beteiligung der Öffentlichkeit)  
(Anhang 1 lfd. Nr. 8.12.2 der 4. BImSchV).

Das **gilt nicht** für die zeitweilige/vorläufige Lagerung bis zum Einsammeln (§ 3 (15) KrWG) auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle, also beim **Abfallerzeuger**.  
(Anhang 1 lfd. Nr. 8.12 der 4. BImSchV)

Für die Lagerung von Altbatterien in **Behandlungsanlagen** gilt Art. 70 (4) i.V.m. Anh. XII Teil A EU-BattV.

Anforderungen sind:

- **undurchlässige** Lageroberflächen
- geeignete **wetterbeständige** Abdeckung oder geeignete Behälter
- **Schutz** vor übermäßiger Hitze, Wasser, Zerquetschung oder Beschädigung.

## 6. Besonderheit: Verbringung von gebrauchten Batterien

---

Für die **Verbringung** von **gebrauchten Batterien**, die **keine** Altbatterien (also kein Abfall) sind, gilt Art. 72 (2) i.V.m. Anhang XIV EU-BattV.

Verbringung bedeutet eine grenzüberschreitende Beförderung, d.h. bei Einfuhr, Ausfuhr, Durchfuhr.

Die **Regelung** steht im *Kapitel VIII* (Bewirtschaftung von Altbatterien) *EU-BattV*, obwohl es **nicht** um Altbatterien geht und ist **in Deutschland** bereits für gebrauchte Elektro-/Elektronikgeräte aus dem *ElektroG* bekannt (dort § 23 i.V.m. Anlage 6).

Bei der **Verbringung gebrauchter Batterien** wird vermutet, dass es sich um eine **Abfallverbringung** handelt. Diese Vermutung ist widerlegbar.

Der **Besitzer** der gebrauchten Batterie, der ihre grenzüberschreitende Beförderung veranlasst, **muss belegen**, dass es sich

- „nur“ um eine gebrauchte Batterie
- nicht um eine Altbatterie (Abfall)

handelt.

Damit soll die Umgehung abfallrechtlicher Verbringungs Vorschriften (*EU-AbfVerbrV*) **verhindert** werden.

Die *EU-BattV* **unterscheidet** zwischen gebrauchten Batterien zur direkten **Wiederverwendung** und zur **Instandsetzung** im Rahmen der Gewährleistung mit der Absicht der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung, Reparatur oder Fehlerursachenanalyse.