SCHADEN.NEWS

Gesetze und Verordnungen

Phasen im Rückführungsprozess

KTI

Phasen	Kostenträger	Gesetzliche/ Vertragliche Regelung
Verwahrung Unfallfahrzeug	Halter/Haftplicht-/Kaskoversicherer	Kaskoschaden AKB / Haftpflicht § 249
Ausbau HV-Batterie	Halter/Haftplicht-/Kaskoversicherer	Kaskoschaden AKB / Haftpflicht § 249
Verwahrung HV-Batterie	Halter/Haftplicht-/Kaskoversicherer	Kaskoschaden AKB / Haftpflicht § 249
Transport HV-Batterie zur Sammel-/Annahmestelle (Händler/Niederlassung)	Halter/Haftplicht-/Kaskoversicherer	Kaskoschaden AKB / Haftpflicht § 249
Transport HV-Batterie von Sammelstelle zum Recycling / Entsorgung	Importeur / OEM	BattDG
Entsorgung / Recycling	Importeur / OEM	BattDG

Wer trägt die Kosten, der einzelnen Prozessschritte?
Wie lange dürfen die Phasen max. dauern?

R. Kühl, P. Fuchs — Unser Wissen – Ihr Vorteil — | Seite: 2

04.03.2026

KLARE GESETZE, UNKLARE WEGE – WOHIN MIT DEFEKTEN HV-BATTERIEN?

Nachdem in den vergangenen Jahren vor allem der sichere Umgang mit verunfallten batterieelektrischen Fahrzeugen im Mittelpunkt stand, verschiebt sich der Fokus nun auf die nächste Prozessstufe: die Rücknahme beschädigter und ausgebauter Antriebsbatterien.

Mit dem Inkrafttreten des Batterie-Durchführungsgesetzes (BattDG) ist dieser Prozess rechtlich eindeutig geregelt – eigentlich. Denn im Schadenalltag zeigt sich, dass die praktische Abwicklung noch nicht überall reibungslos funktioniert. Bestes Beispiel: Ein Fall, den das Kraftfahrzeugtechnische Institut jüngst selbst mit begleitete und dokumentierte und auf dessen Basis die Schadenforschungsexperten deshalb noch einmal auf die Thematik aufmerksam machen wollen.

GESETZLICHER RAHMEN KLAR DEFINIERT

Mit steigenden Zulassungszahlen gewinnt ein klar definierter Rücknahmeprozess jedoch zunehmend an Bedeutung und zwar für Werkstätten, Abschleppunternehmen und Versicherer gleichermaßen.

Mit der europäischen Batterieverordnung (EU) 2023/1542 und dem seit Oktober 2025 geltenden Batterie-Durchführungsgesetz (BattDG) ist der Umgang mit Altbatterien – darunter auch Hochvolt- bzw. Elektrofahrzeugbatterien – eindeutig geregelt. Das BattDG ersetzt das bisherige Batteriegesetz in wesentlichen Teilen und konkretisiert die europäischen Vorgaben für den deutschen Markt.

Kern der Regelung ist die klar definierte Rücknahmepflicht der Hersteller im Sinne der erweiterten Produzentenverantwortung. Unternehmen, die Elektrofahrzeugbatterien in Verkehr bringen, sind gesetzlich verpflichtet, diese nach ihrem Lebensende oder im Entsorgungsfall unentgeltlich zurückzunehmen oder die Rücknahme über entsprechend beauftragte und registrierte Strukturen sicherzustellen. „Die Verantwortung für Sammlung und ordnungsgemäße Behandlung liegt damit eindeutig auf Herstellerseite und deren Vertriebsorganisationen – nicht bei Endkunden, Werkstätten, Abschleppdiensten oder Versicherern“, betont Rainer Kühl, Prokurist des Kraftfahrzeugtechnischen Instituts (KTI).

22 TAGE BIS ZUR RÜCKNAHME

Dass es derzeit in der Rücknahmepraxis noch hapert, zeigt ein aktueller Fall. Gemeinsam mit einem Abschleppunternehmen und einem Kfz-Versicherer bemühte sich das Team des KTI um die Rückführung einer HV-Batterie im kritischen Zustand. „In diesem konkreten Fall hat die Beschädigung einen Ausbau der HV-Batterie erforderlich gemacht. Dieser erfolgte eine Woche nach dem Unfallereignis“, erklärt Philipp Fuchs, Projektleiter E-Mobilität beim KTI, gegenüber schaden.news.

Mit dem Ausbau stand die Frage der Rückgabe an den Hersteller im Raum. Das KTI, das in diesem Fall unterstützend tätig war, um im Sinne aller Beteiligten eine schnelle Rücknahme gemäß BattDG zu gewährleisten, wandte sich deshalb unverzüglich an den OEM. „Im Rahmen der Korrespondenz wurde deutlich, dass noch viele Unklarheiten herrschen. Es mangelte an klaren Prozessen und Zuständigkeiten, sowohl was den Transport als auch die Kosten angeht“, beschreibt Philipp Fuchs den Ablauf.

Bis zur tatsächlichen Rückführung der beschädigten Batterie hat es letztlich 22 Tage gedauert. Während dieser drei Wochen musste die kritische Batterie vom Abschlepper in einem gesonderten Container verwahrt werden. „Im Sinne aller Beteiligten sollte dieser Prozess deutlich schneller abgewickelt werden. Denn bei einer dreiwöchigen Lagerung entstehen enorme Kosten, die im Zweifel den Endkunden belasten.“

DEFINIERTER RÜCKNAHMEPROZESS NOTWENDIG

Dieser konkrete Fall steht laut KTI exemplarisch für Probleme, die aktuell im Rücknahmeprozess bestehen. Die Experten appellieren deshalb: „Es braucht feste Abläufe, klare Verantwortlichkeiten und eine transparente Kommunikation über alle Prozessschritte – vom Ausbau über die Abholung bis zur Entsorgung.“

Problematisch könnte es werden, wenn ausländische Hersteller involviert sind, die noch keine Strukturen für eine Batterie-Rücknahme gemäß Batteriedurchführungsgesetz in Deutschland aufgebaut haben. „Wünschenswert wäre, wenn – ähnlich der VDA-Richtlinie zum Umgang mit verunfallten E-Autos – auch der Rücknahmeprozess den Markt durchdringt. Aus unserer Sicht sind der VDA und der VDIK hier gefragt, das Bewusstsein bei allen Herstellern und Marken zu schaffen für einen klaren Prozess“, betont Philipp Fuchs abschließend.

Carina Hedderich