

INTERVIEW MIT

KATHARINA HINSE

Katharina Hinse beschäftigt sich seit vielen Jahren mit Fragen rund um nachhaltige Mobilität und Wirtschaftspolitik. Seit ist sie 2023 beim Zweirad-Industrie-Verband (ZIV – Die Fahrradindustrie) tätig, wo sie den Bereich Wirtschafts- und Industriepolitik leitet. Ihr Aufgabenfeld reicht von Marktdaten und Fachkräftesicherung bis hin zu aktuellen industriepolitischen Themen. Seit knapp zwei Jahren gehört auch die Batterie zu ihren Schwerpunkten. Als Beiratsmitglied von Batterie-zurück setzt sie sich insbesondere dafür ein, Hersteller und Handel beim Thema Batterierücknahme zusammenzubringen. Im Gespräch erklärt sie, wie sich der E-Bike-Markt entwickelt, warum die Sammelquote von LV-Batterien differenziert betrachtet werden muss und was es braucht, damit alte E-Bike-Akkus ihren Weg zurück in den Kreislauf finden.

Frau Hinse, Sie leiten beim ZIV – Die Fahrradindustrie den Bereich Wirtschafts- und Industriepolitik und sind Mitglied im Beirat von Batterie-zurück. Was sind Ihre Aufgaben – und welche Themen möchten Sie in dieser Rolle besonders voranbringen?

Im Rahmen meiner Tätigkeit befasse ich mich unter anderem mit Marktdaten, Fachkräftethemen sowie aktuellen wirtschafts- und industriepolitischen Fragen. Seit zwei Jahren bin ich in unserem Verband auch mit dem Thema Batterierückgabe betraut. Der Markt für Elektro-Fahrräder wächst rasant, entsprechend wird das Thema auch für unsere Mitglieder immer wichtiger. Ich verstehe mich als Schnittstelle zwischen ihnen und den Organisationen für Herstellerverantwortung. Denn wenn es um Batterierücknahme geht, ist es wichtig, beide Seiten stärker zusammenzubringen. Hersteller müssen ihre Sammelquoten erfüllen, während der Handel ein entscheidendes Glied ist, um Kundinnen und Kunden bei der Rückgabe zu unterstützen. Als Beiratsmitglied von Batterie-zurück möchte ich den Austausch stärken und gemeinsam überlegen, was der Handel konkret braucht, um seine Rolle bei der Rücknahme gut wahrnehmen zu können.



„Der Fahrradakku ist ein wichtiger Bestandteil des E-Rads und sollte deshalb auch beim Kauf sowie bei der Rückgabe positiv betrachtet und kommuniziert werden.“

Gibt es hierzu bereits erste konkrete Ideen?

In Workshops und einer ZIV-Taskforce haben wir bereits verschiedene Ansätze entwickelt. Hierbei ging es etwa darum, in den Geschäften niedrigschwellig und einheitlich zu kommunizieren, um Verbraucherinnen und Verbraucher umfassend zu erreichen. Umso mehr haben wir uns gefreut, als wir Batterie-zurück kennengelernt haben. Denn genau die Art der Kommunikation, die bereits für



**BATTERIE
RÜCKNAHME**

Gerätebatterien und Akkus vorhanden ist, braucht es auch für die LV-Batterien. Sprich, wir wollen Menschen einfach und aufmerksamkeitsstark am Point of Sale informieren. Zusätzliche sehe ich weitere Kommunikationsmöglichkeiten: Viele Fahrrad- und Batteriehersteller bieten ihren Kundinnen und Kunden eigene Apps an, etwa für Wartung und den richtigen Umgang mit dem Akku. Auch dort könnte die Rückgabe stärker mitgedacht und direkt auf entsprechende Informationen hingewiesen werden.

Wie hat sich der E-Bike-Markt in den vergangenen Jahren entwickelt – und wohin geht der Trend?

Der E-Bike-Markt hat sich in den vergangenen Jahren sehr dynamisch entwickelt. Schon ab 2019 ist der Anteil der E-Bikes kontinuierlich gestiegen, während der Anteil klassischer Fahrräder etwas zurückging. Während der Corona-Zeit gab es einen regelrechten Boom. 2023 wurden erstmals mehr E-Bikes als Fahrräder ohne Motor verkauft.

Mittlerweile hat sich der Markt etwas beruhigt: Rund 53 Prozent der verkauften Fahrräder sind E-Bikes, und dieser Anteil scheint sich zu stabilisieren. Ich rechne langfristig vielleicht noch mit einem leichten Anstieg, aber das klassische Fahrrad wird definitiv nicht verschwinden. E-Bikes selbst werden immer vielfältiger und unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht wie beispielsweise E-Mountainbikes. Wir sehen zunehmend Modelle mit nur leichter elektrischer Unterstützung, bei denen man auf den ersten Blick kaum erkennt, dass es sich um ein E-Bike handelt. Einen Akku haben sie trotzdem, weshalb schon beim Kauf über dessen Funktion, Lebensdauer und Rückgabe informiert werden sollte.

Die tatsächliche Sammelquote für LV-Batterien liegt aktuell bei nur rund vier Prozent. Ist das ein realistisches Bild davon, wie viele alte E-Bike-Akkus tatsächlich zurückgegeben werden?

Die vier Prozent, die wir für 2024 nach der aktuellen Berechnungsmethode erreichen,

sollte man nicht isoliert betrachten. In Deutschland sind inzwischen rund 17 Millionen E-Bikes unterwegs, allein 2025 kamen etwa zwei Millionen hinzu. Gleichzeitig wissen wir heute, dass die Akkus deutlich länger halten als ursprünglich angenommen – häufig sechs bis acht Jahre statt nur drei bis vier. Teilweise werden sie danach sogar noch weiter genutzt. Genau das macht die derzeitige Berechnung der Sammelquote für LV-Batterien schwierig. Die Lebensdauer der Akkus wird dabei nicht ausreichend berücksichtigt.

Auf EU-Ebene wird deshalb bereits über eine Anpassung der Berechnungsmethode nachgedacht. Hinzu kommt, dass E-Bike-Akkus teuer sind und entsprechend lange genutzt werden. Manche haben sogar noch einen älteren Akku als Ersatz zu Hause, obwohl bereits ein neuer im Einsatz ist. Die Herausforderung ist also weniger, dass plötzlich riesige Mengen alter Akkus anfallen, sondern dass wir die Menschen dazu bewegen müssen, alte Akkus tatsächlich zurückzugeben – auch wenn sie vielleicht noch funktionieren. Hier sollten wir stärker vermitteln, welchen Wert die enthaltenen Rohstoffe haben und wie wichtig es ist, diese durch Recycling im Kreislauf zu halten.



Was verändert sich durch das neue BattDG ganz konkret für die Verbraucher*innen – und wo liegen die größten Herausforderungen bei der Umsetzung im E-Bike-Handel?

Mit dem neuen BattDG muss die Information zur Rückgabe von Batterien im Handel deutlich sichtbarer werden – eben auch für Akkus von E-Bikes und anderen leichten Verkehrsmitteln. Das halte ich für einen wichtigen Schritt: Wo E-Bikes inkl. Akku verkauft werden, sollte auch direkt über die Rückgabemöglichkeiten informiert werden – und zwar

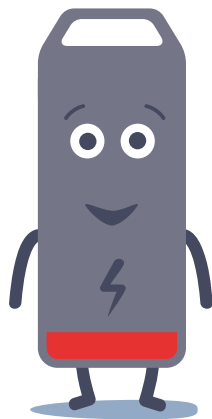


**BATTERIE
RÜCKNAHME**

so, dass die Botschaft den Kundinnen und Kunden immer wieder begegnet. Auch auf Wertstoffhöfen ist es wichtig, klar zu zeigen, wo alte Akkus abgegeben werden können.

Die Herausforderung ist allerdings, die Händler dafür zu gewinnen. Sie haben einerseits bereits viele Informationsmaterialien im Laden und möchten andererseits beim Verkauf eines neuen Rads mit Akku nicht unbedingt kommunizieren, dass dieser irgendwann nicht mehr funktioniert oder etwa mit der Rückgabe ein Aufwand verbunden ist. Hier sind wir als ZIV im Dialog mit den verschiedenen Akteuren und versuchen, unsere Mitglieder für das Thema zu sensibilisieren.

Schließlich sollte die Rücknahme durch den Handel nicht nur als zusätzliche Pflicht verstanden werden. Sie ist auch ein Service. Ein Fachhändler, der sich darum kümmert und das Angebot deutlich kommuniziert, signalisiert Engagement und Kundenorientierung. Genau diesen Gedanken müssen wir stärker vermitteln – und gemeinsam mit Batterie-zurück gute und möglichst einfache Lösungen für den Handel entwickeln.



Reparieren statt wegwerfen klingt gerade bei den wertvollen E-Bike-Akkus sinnvoll. Wo liegen dabei die Herausforderungen – und wie kann eine sichere Wiederaufbereitung gelingen?

Reparatur und Wiederaufbereitung von E-Bike-Akkus sind grundsätzlich wichtige Themen, gerade mit Blick auf die Ressourcenschonung. Gleichzeitig ist das eine Frage der Sicherheit. Ein Akku sollte nicht einfach von irgendjemandem geöffnet und repariert

werden – dafür braucht es Fachwissen und klare Qualitätsstandards. Wir setzen uns deshalb dafür ein, dass nicht nur sogenannte „Independent Professionals“ – wie bislang festgelegt –, sondern zertifizierte unabhängige Fachbetriebe solche Arbeiten durchführen dürfen. Sprich „Certified Independent Professionals“. Der ZIV entwickelt derzeit ein Konzept für eine entsprechende Branchenlösung. Ziel ist ein Zertifizierungsprogramm, das Anfang 2027 einsatzbereit sein soll. Damit könnten Verbraucherinnen und Verbraucher sicher sein, dass Reparaturen fachgerecht und nach definierten Standards durchgeführt werden.

Eine weitere Herausforderung ist die Logistik. Als Privatperson darf man solche Batterien wegen der Gefahrgutvorschriften nicht einfach selbst versenden. Es muss daher sichergestellt werden, dass der gesamte Ablauf von der Abgabe über Transport und Reparatur den hohen Sicherheitsanforderungen entspricht. Hier arbeiten alle Beteiligten an einer geeigneten Lösung, damit wir Reparatur und Wiederaufbereitung fördern, ohne bei der Sicherheit Abstriche zu machen.

Was sollten E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer über den richtigen Umgang mit ihrem Akku wissen – und warum ist die Rückgabe auch mit Blick auf das Recycling so wichtig?

Das Wichtigste ist für mich: Ein E-Bike ist ein tolles Produkt und leistet einen wichtigen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität. Auch LV-Batterien sind grundsätzlich sichere Produkte – vorausgesetzt, man geht richtig mit ihnen um. Dazu gehört, den Akku nicht fallen zu lassen, ihn nicht selbst zu reparieren und beim Ladevorgang nicht unbeaufsichtigt zu lassen. Wer unsicher ist, sollte sich an den Fachhandel wenden. Lieber einmal mehr nachfragen als einmal zu wenig.

Genauso wichtig ist es, einen alten Akku nicht einfach irgendwo zu lagern oder falsch zu entsorgen. Die enthaltenen Rohstoffe sind wertvoll und können recycelt werden. Bei den Metallen lassen sich mehr als 95 Prozent zurückgewinnen. Knapp 71 Prozent der Materialien einer LV-Batterie könnten



**BATTERIE
RÜCKNAHME**

theoretisch sogar wieder für die Herstellung einer neuen Batterie genutzt werden. Das zeigt, welches Potenzial in alten Akkus steckt – jetzt müssen wir die Menschen noch stärker dazu bewegen, sie auch zurückzugeben.

Zum Abschluss: Was wünschen Sie sich für die Zukunft der Batterie-Rücknahme – und welche Botschaft möchten Sie der Branche sowie den Verbraucherinnen und Verbrauchern mitgeben?

Ich wünsche mir, dass wir Batterien und ihre wertvollen Rohstoffe künftig noch stärker im Kreislauf halten: möglichst umwelt- und ressourcenschonend, mit kurzen Wegen und perspektivisch auch mit mehr Möglichkeiten, neue Batterien wieder stärker mit recycelten Materialien herzustellen. Ich freue mich deshalb sehr, dass viele Ideen, die wir auch in der ZIV-Taskforce entwickelt haben, mit Batterie-zurück jetzt tatsächlich in die Umsetzung kommen. Der Fahrradakku ist ein wichtiger Bestandteil des E-Rads und sollte deshalb auch beim Kauf sowie bei der Rückgabe positiv betrachtet und kommuniziert werden. Gleichzeitig ist es ein sensibles Thema, bei dem die richtige Information wichtig ist.

Dafür müssen wir als Branche sowie die Organisationen für Herstellerverantwortung an einem Strang ziehen und sich möglichst viele Akteure für eine einheitliche und flächendeckende Kommunikation entscheiden. Hierbei sollten wir die verschiedenen Batteriekategorien nicht getrennt voneinander betrachten. Die Botschaft muss überall klar sein: Batterien sollen zurückgegeben werden – und die enthaltenen Materialien können wiederverwendet werden. Genau dafür ist Batterie-zurück aus meiner Sicht die richtige Stelle.

Berlin, 13. August 2026

PRESSEKONTAKT

Batterie-zurück – Gemeinsame Stelle für Kommunikation

Pauline Krebs

Tel.: +49 30 98453635

E-Mail: presse@batterie-zurueck.de

Webseite: www.batterie-zurueck.de



Gerne beantworten wir Ihre Fragen und stellen Ihnen Pressematerial zur Verfügung



**BATTERIE
RÜCKNAHME**