

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Lennartz, Hermann Bachmaier, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott Blunck, Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Peter Conradi, Dr. Marliese Dobberthien, Freimut Duve, Ludwig Eich, Gernot Erler, Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Konrad Gilges, Renate Jäger, Susanne Kastner, Fritz Rudolf Körper, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Michael Müller (Düsseldorf), Manfred Reimann, Jan Oostergetelo, Harald B. Schäfer (Offenburg), Otto Schily, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Hans Georg Wagner, Gerd Wartenberg (Berlin), Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz

Umweltverträgliche Entsorgung von Kraftfahrzeugen

Jedes produzierte Auto landet nach einer mehr oder weniger langen Lebensdauer auf dem Schrottplatz. Die Zahl der Autos, die jährlich aus dem Verkehr gezogen werden, stieg in den letzten Jahren kontinuierlich an und belief sich 1990 allein in den alten Bundesländern auf 2,6 Mio. Pkw. Doch angesichts knapper Depo-nieflächen und höherer Anforderungen an die Ablagerung von Shredderabfall wird der Autoschrott immer mehr zum Problem. Der gut funktionierenden, nahezu sortenreinen Wiedergewin-nung der Metallfraktionen, die mit etwa 75 Prozent den größten Anteil stellt, steht der wachsende Anteil von verschiedenartigen, meist nicht verwertbaren Kunst- und Verbundstoffen gegenüber. Diese bleiben zusammen mit den restlichen Materialien, Glas und Gummi sowie einem Gemisch aus Flüssigkeiten und Ölen unter-schiedlichster Art und Giftigkeit nach Zerkleinerung und Magnet-abscheidung der Metalle im Shredderabfall zurück. Diese Abfall-mengen gilt es zu begrenzen: Sämtliche Materialien sollten ge-trennt erfaßt werden, um die Wertstoffe einem Recycling zuzu-führen und die Schadstoffe entsprechend entsorgen zu können.

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicher-heit will die Automobilindustrie in die Pflicht nehmen und hat zu diesem Zweck bereits vor über einem Jahr eine Verordnung über die umweltverträgliche Entsorgung von Kraftfahrzeugen in Aus-sicht gestellt. Einige Hersteller reagierten nach dieser Ankündi-gung mit der Einrichtung von Pilotanlagen zur Demontage von Altautos, andere erklärten, daß sie in Zukunft recyclingfähige Serien auf den Markt bringen würden, für die eine kostenlose Rücknahme garantiert werden soll. Mit der Rücknahmegarantie

allein ist es jedoch nicht getan, gefordert werden muß vielmehr eine möglichst umweltverträgliche Konstruktion von Kraftfahrzeugen, die sich nicht nur auf die eingesetzten Materialien, sondern auf den gesamten Produktionsprozeß erstreckt. Dabei muß auch der Einsatz von Recyclaten vorgesehen werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann ist mit der Vorlage der bereits vor einem Jahr angekündigten Verordnung zu rechnen?
2. Welche konkreten Ergebnisse erbrachte der Workshop „Perspektiven für die Altautoverwertung“ am 31. Juli 1991?

Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus für die Verordnung und die beabsichtigte Verwaltungsvorschrift für die Entsorgung von Shredderabfällen?

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Rücknahmeverpflichtung auch für die derzeit im Verkehr befindlichen, etwa 36 Mio. Pkw anzuwenden, oder soll die Verordnung nur für Neufahrzeuge gelten?

Welche Übergangsregelungen sind für die Entsorgung der jetzigen Pkw-Flotte vorgesehen, falls diese nicht von der Verordnung erfaßt werden?

4. Wie gestaltet sich die derzeitige stoffliche Verwertung bzw. sonstige ordnungsgemäße Entsorgung der zur Zeit anfallenden Altautos?

Welche Demontage- und Verwertungsmöglichkeiten bestehen gegenwärtig?

Werden Stoffe wie Altöl, Getriebeöl, Bremsflüssigkeit, Kühlmittel, Resttankinhalt und die verschiedenen Kunststoffe vor der Schrottpresse abgelassen bzw. demontiert?

Bestehen Möglichkeiten, die FCKW aus Klimaanlage nahezu vollständig zu erfassen, und in welchem Umfang werden diese angewendet?

5. Welche stofflich nicht verwertbaren Abfälle fallen an?

Um welche Mengen handelt es sich?

Wie ist die Shredderleichtfraktion zusammengesetzt?

Wie hoch ist der Gehalt an PCB in der Shredderleichtfraktion?

Welche Möglichkeiten bestehen, die Shredderabfälle umweltverträglich zu beseitigen, und wie werden diese Abfälle derzeit tatsächlich entsorgt?

6. Welche Modelle zur Kostenübernahme stellt sich die Bundesregierung zur Altautorücknahme und -verwertung vor?

Sollen die Kosten der Entsorgung entsprechend dem Verursacherprinzip bei der Automobilindustrie liegen oder strebt die Bundesregierung eine Pfandlösung beim Kauf eines Neuwagens an?

Inwieweit werden dabei die Verwertbarkeit sowie die zu erwartenden zukünftigen Entsorgungskosten berücksichtigt?

7. Welche Kriterien will die Bundesregierung der Automobilindustrie vorgeben, um die Produktion recyclingfähiger und entsorgungsgerecht konstruierter Fahrzeuge zu forcieren?

Welche ordnungsrechtlichen und marktwirtschaftlichen Instrumente gedenkt sie dafür einzusetzen?

8. Gedenkt die Bundesregierung, im Rahmen der Verordnung Kennzeichnungspflichten für die verwendeten Materialien einzuführen und Beschränkungen für die zum Einsatz kommenden und nicht umweltverträglich verwert- bzw. entsorgbaren Materialien zu erlassen?

Welche Ersatzmöglichkeiten sieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang für die gegenwärtig nicht verwertbaren Materialien, z. B. Verbundstoffe?

9. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um sicherzustellen, daß bei der Demontage nicht nur wirtschaftlich lukrative Bauteile – wie bisher – ausgebaut werden und die nicht verwert- und veräußerbaren Bestandteile in die Schredderleichtfraktion gelangen, wo sie zu Entsorgungsproblemen beitragen?

Strebt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die getrennte und möglichst sortenreine Erfassung aller Materialien mit anschließender stofflicher Verwertung an?

Welche Verwertungsmöglichkeiten bestehen für Glas, Gummi und sonstige Wertstoffe, und in welchem Umfang sind sie ökonomisch und großtechnisch realisierbar?

10. Werden die Automobilhersteller – bei Rücknahme und Verwertung der Altfahrzeuge durch Lizenznehmer – dazu verpflichtet, die vom Demontageunternehmen nicht veräußerbaren Bau- und Materialteile zurückzunehmen, um so langfristig bei der Automobilindustrie Anreize zu schaffen, diese Bauteile aus umweltverträglicheren bzw. recyclingfähigen Materialien zu produzieren?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag des Instituts für Ökologie und Politik in Hamburg, die zu demontierenden und stofflich zu verwertenden Teile inklusive der Verwertungsart im Sinne einer TA Autoverwertung festzuschreiben?
12. Gedenkt die Bundesregierung, den sowohl bei der stofflichen Verwertung als auch bei der Entsorgung problematischen Kunststoffanteil, der heute bei etwa 13 Prozent liegt, in zehn Jahren aber bereits bis zu 20 Prozent betragen soll, ordnungsrechtlich zu begrenzen?
13. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine Quote für den Einsatz von Recyclaten in Kfz-Bauteilen festzulegen?
14. Wie soll das Prinzip der Produktverantwortung bei der Produktion von Automobilen über die Entsorgungsfreundlichkeit hinaus auf den gesamten Herstellungsprozeß ausgedehnt und in der Verordnung verankert werden?

15. Welcher Forschungsbedarf besteht für die Gestaltung einer umweltverträglichen Entsorgung von Kfz?

Welche Forschungsvorhaben wurden bisher von der Bundesregierung gefördert?

Bonn, den 9. Dezember 1991

Dr. Liesel Hartenstein
Klaus Lennartz
Hermann Bachmaier
Friedhelm Julius Beucher
Lieselott Blunck
Ursula Burchardt
Marion Caspers-Merk
Peter Conradi
Dr. Marliese Dobberthien
Freimut Duve
Ludwig Eich
Gernot Erler
Lothar Fischer (Homburg)
Arne Fuhrmann
Monika Ganseforth
Konrad Gilges
Renate Jäger
Susanne Kastner

Fritz Rudolf Körper
Horst Kubatschka
Dr. Klaus Kübler
Ulrike Mehl
Jutta Müller (Völklingen)
Michael Müller (Düsseldorf)
Manfred Reimann
Jan Oostergetelo
Harald B. Schäfer (Offenburg)
Otto Schily
Dietmar Schütz
Ernst Schwanhold
Hans Georg Wagner
Gerd Wartenberg (Berlin)
Wolfgang Weiermann
Reinhard Weis (Stendal)
Dr. Axel Wernitz