

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Lennartz, Hermann Bachmäier, 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

— Drucksache 12/1776 —

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 Deponieflächen und höherer Anforderungen an die Ablagerung von Shredderabfall wird der Autoschrott immer mehr zum Problem. Der gut funktionierenden, nahezu sortenreinen Wiedergewinnung 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 unterschiedlichster Art und Giftigkeit nach Zerkleinerung und Magnetabscheidung der Metalle im Shredderabfall zurück. Diese Abfallmengen gilt es zu begrenzen: Sämtliche Materialien sollten getrennt erfaßt werden, um die Wertstoffe einem Recycling zuzuführen und die Schadstoffe entsprechend entsorgen zu können.

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit will die Automobilindustrie in die Pflicht nehmen und hat zu diesem Zweck bereits vor über einem Jahr eine Verordnung über die umweltverträgli-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 20. Januar 1992 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

che Entsorgung von Kraftfahrzeugen in Aussicht gestellt. Einige Hersteller reagierten nach dieser Ankündigung mit der Einrichtung von Pilotanlagen zur Demontage von Altfahrzeugen, 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.

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 Altfahrzeugverwertung“ am 31. Juli 1991?
Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus für die Verordnung und die beabsichtigte Verwaltungsvorschrift für die Entsorgung von Shredderabfällen?

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat im August 1990 den Entwurf von Zielfestlegungen zur Vermeidung, Verringerung oder Verwertung von Abfällen aus der Kraftfahrzeugentsorgung vorgelegt. Die Vorlage von Zielfestlegungen entspricht dem in § 14 Abs. 2 Satz 1 vorgegebenen Verfahren, um Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder Verwertung von Abfällen aus bestimmten Erzeugnissen zu bewirken. Die vorgelegten Zielfestlegungen, zu denen im Oktober 1990 eine Anhörung der beteiligten Wirtschaftskreise gemäß § 16 AbfG erfolgte, zielen auf eine Rücknahme von Altfahrzeugen und eine weitestgehende stoffliche Verwertung der in den Kraftfahrzeugen verwendeten Wertstoffe sowie die umweltverträgliche Entsorgung der enthaltenen Schadstoffe durch die Hersteller und Vertrieber von Kraftfahrzeugen. Mit diesem Ziel wird dem Verwertungsgebot des Abfallgesetzes nachhaltig Folge geleistet.

Die Anhörung hat ergeben, daß eine vertiefende Prüfung der anstehenden Probleme erforderlich ist. Um diese Prüfung sachgerecht vornehmen zu können, veranstaltete der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit am 31. Juli 1991 einen Workshop zur Thematik „Perspektiven für die Altfahrzeugverwertung“. Auf diesem Workshop wurde von seiten der beteiligten Wirtschaftskreise Bereitschaft zur Mitwirkung an der Rücknahme, Demontage und Verwertung von Altfahrzeugen bekundet. Die Automobilindustrie hat hierzu ein eigenständiges Entsorgungskonzept vorgelegt. Darin hat sie sich u. a. bereit erklärt, für ihre Produkte Verantwortung zu übernehmen, künftig bereits bei der Entwicklung neuer Modelle auf die Recyclingfähigkeit der verwendeten Materialien zu achten und technische Verfahren und Abläufe zu entwickeln, um eine Wiederverwendung der Werkstoffe zu ermöglichen. Es wurden ferner klare Aussagen zu einer Steigerung der Verwertung der zurückgenommenen Materialien abgegeben. Andererseits wurden allerdings auch Schwierigkeiten sichtbar, eine stoffliche Verwertung z. B. bei Kunststoffen, Gummi und Glas kurzfristig auf einem qualitativ hohen Recyclatniveau deutlich zu steigern. Das Konzept der Automobilindustrie weicht hinsichtlich des Umfangs rechtlicher Verantwortlichkeit, des Zeitpunkts einer freiwilligen Rücknahme von Altfahrzeugen als auch der Frage einer grundsätzlich kostenlosen Rücknahme für den Letztbesitzer von den Zielvorstellungen des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit ab.

Als Ergebnis des Workshops und weitergehender vertiefender Gespräche mit der Automobilindustrie war zu entscheiden, ob allein mit dem Instrument der Zielfestlegungen die angestrebte Vermeidung, Verringerung und Verwertung von Abfällen aus der Kraftfahrzeugentsorgung ausreichend erreicht werden könnte oder ob ergänzende ordnungsrechtliche Maßnahmen notwendig sind. Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erarbeitet zur Zeit den Entwurf einer Verordnung zur Vermeidung, Verringerung oder Verwertung von Abfällen aus der Kraftfahrzeugentsorgung. Der Entwurf ist noch mit den Bundesressorts abzustimmen. Mit der Vorlage dieses Entwurfs ist im ersten Quartal 1992 zu rechnen.

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?

Die in Vorbereitung befindliche Regelung soll für alle Altautos gelten. Ein Kernpunkt der Verordnung wird die Rücknahmeverpflichtung sein. Im Hinblick darauf, daß bei dem Inverkehrbringen der bereits vorhandenen Pkw die erhöhten Anforderungen an die stoffliche Verwertung noch nicht bekannt waren, können insofern jedoch differenzierte Regelungen für neu zugelassene und bereits im Verkehr befindliche Autos getroffen 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?

In der Bundesrepublik Deutschland werden gegenwärtig über 2 Mio. Kraftfahrzeuge im Jahr endgültig stillgelegt. Die anfallenden Altautos werden von privaten Verwertungsbetrieben nahezu vollständig erfaßt. Die Endbesitzer liefern dabei die zu verwertenden Altautos zu 85 bis 90 Prozent direkt bei den circa 5000 Betrieben im Bundesgebiet ab. Bei diesen Autoverwertern liegen die Altautos im Durchschnitt 6 bis 9 Monate, bevor sie zu den derzeit 44 bestehenden Shredderbetrieben gelangen.

Etwa die Hälfte der Altautos, welche die Autoverwerter annehmen, werden derzeit mehr oder weniger systematisch ausgeschlachtet. Der Betrieb oder Kunden demontieren brauchbare Teile wie Motoren, Getriebe, Batterien, Kühler, Karosserieteile etc. ab.

Bei der derzeitigen Altautoverwertung beträgt der wiederverwertbare Metallschrotanteil ca. 69 bis 73 Prozent, der überwiegend aus Eisen und Stahl besteht. Die nichtmetallischen Anteile gelangen heute noch in die zu entsorgende Shredderreststoff-

Fraktion, die einen Anteil von 25 bis 30 Prozent der Fahrzeugleergewichte darstellt.

Neben der bereits erwähnten Ausschichtung auf den Schrottplätzen, die sehr unterschiedlich betrieben wird, sind derzeit systematische Demontageprojekte in Vorbereitung. Diese Maßnahmen dienen jedoch hauptsächlich der Erarbeitung von Demontagetechnologien sowie zur Ermittlung der wirtschaftlich effektivsten Verfahren zur Nutzung der zurückgenommenen Werkstoffe. Eine Demontage im Bereich der Nutz- und Sonderfahrzeuge erfolgt bereits.

Die derzeit bestehende Kapazität für eine systematische und vollständige Demontage wird auf einige zehntausend Personenkraftwagen geschätzt. Diese Anlagen haben noch nicht eine optimierte Sammlungs- und Verwertungslogistik.

Gegenwärtig sind vor der Behandlung der Altfahrzeuge in Schrottpressen und Shreddern die Stoffe zu entfernen, von denen eine Gefahr ausgehen kann, insbesondere der wassergefährdenden und explosionsgefährlichen Stoffe.

In den Reparaturwerkstätten besteht die Möglichkeit, das in den Autoklimaanlagen derzeit verwendete R 12 und das zukünftig verwendete R 134a abzusaugen und einer Wiederverwendung zuzuführen.

5. Welche stofflich nicht verwertbaren Abfälle fallen an?
 Um welche Mengen handelt es sich?
 Wie ist die Shredderleicht-Fraktion zusammengesetzt?
 Wie hoch ist der Gehalt an PCB in der Shredderleicht-Fraktion?
 Welche Möglichkeiten bestehen, die Shredderabfälle umweltverträglich zu beseitigen, und wie werden diese Abfälle derzeit tatsächlich entsorgt?

Die nichtmetallischen Anteile der Altfahrzeuge werden in der Regel noch nicht verwertet. Diese gelangen überwiegend in die Shredderrückstände.

Die Zusammensetzung der Shredderrückstände, die bei einer separaten Zerkleinerung von Altfahrzeugen entstehen, ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 1: Zusammensetzung von Shredderrückständen, die bei der separaten Zerkleinerung von Altfahrzeugen entstehen, nach Materialklassen

Materialklasse	Anteil in Gew.-Prozent
Kunststoffe	30–35
Elastomere, Reifen	20–30
Glas	10–16
Textilien	3– 5
Holzfaserstoffe	3– 5
Lackreste, Unterbodenschutz	3– 5
Metalle (davon Eisen 0,1 Prozent)	0,5– 4
Inertmaterial (z. B. Straßenschmutz)	10–20

Pro Jahr fallen etwa 400 000 Tonnen Shredderrückstände aus der Altautoverwertung an.

Bei der üblicherweise praktizierten gemeinsamen Zerkleinerung von nicht vorbehandelten Altautos und Sammelschrott weisen diese Shredderrückstände PCB-Gehalte von 5 bis 150 mg/kg auf. Die mittleren PCB-Gehalte dürften bei ca. 20 bis 30 mg/kg liegen. Durch eine separate Zerkleinerung von Altautos und Sammelschrott sowie durch eine Vorentsorgung der Altautos können jedoch PCB-Gehalte in den Shredderrückständen von Altautos unter 10 mg/kg erreicht werden.

Derzeit werden die Shredderrückstände fast ausschließlich deponiert. Dies kommt nach den Anforderungen der Technischen Anleitung Sonderabfallentsorgung zukünftig nur dann noch in Frage, wenn

- die Zusammensetzung des Shredderrückstands dies im konkreten Einzelfall und,
- besondere Maßnahmen (z. B. besondere Vorbehandlung von Altautos)

dies zulassen. In der Regel sind Shredderabfälle thermisch zu behandeln. Geeignete Verfahren hierzu sind bekannt und großtechnisch erprobt.

Derzeit fehlt es an der erforderlichen Anlagenkapazität zur thermischen Behandlung. Deshalb soll für eine Übergangszeit, bis die entsprechenden Anlagen verfügbar sind, die Ablagerung auf oberirdischen Deponien weiterhin zulässig sein, wenn in den Shredderrückständen von Altautos u. a. der PCB-Gehalt den Zuordnungswert von 10 mg/kg nicht überschreitet. Eine spezielle Technische Anleitung Shredderrückstände ist in Vorbereitung. Die Forderung in dieser Verwaltungsvorschrift, daß nur Shredderrückstände mit maximal 10 mg/kg PCB einer oberirdischen Deponie zugeordnet werden dürfen, macht es notwendig, daß Altautos vorbehandelt und separat zerkleinert werden müssen.

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?

Die Rücknahme der Altautos soll für den Letztbesitzer grundsätzlich kostenlos erfolgen. Für bereits im Verkehr befindliche Pkw, bei deren Inverkehrbringen die erhöhten Anforderungen an eine stoffliche Verwertung noch nicht bekannt waren, soll jedoch die Möglichkeit bestehen, den Letztbesitzer an den entstehenden Entsorgungskosten zu beteiligen, wenn die Entsorgungskosten die zu erwartenden Wertstofflöse übersteigen.

Ferner gilt es zu differenzieren zwischen der Rückgabe eines kompletten Altautos und der Rückgabe eines ausgeschlachteten

Altautos, das heißt einer Karosse, deren wertintensive Bauteile (zum Beispiel Katalysator, Getriebe, Batterie, Motor etc.) der Letztbesitzer selbst vermarktet hat. Im letzten Fall kann eine Beteiligung des Letztbesitzers an den Entsorgungskosten durchaus angemessen sein. Die Bundesregierung geht im übrigen davon aus, daß in Zukunft die Kosten für die Entsorgung von Altautos Bestandteil des Wettbewerbs werden, zum Beispiel über den Produktpreis.

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?

Die Rückführung und vorrangig stoffliche Verwertung der Altautos bzw. deren Bauteile entsprechend der neuen Produktverantwortung werden dazu beitragen, daß die Automobilhersteller im eigenen Interesse die Möglichkeiten zu recyclingfreundlicher Produktion und entsorgungsgerechten konstruierten Modelltypen nutzen. Die künftigen Anforderungen an die Entsorgung von Altautos werden zudem zu Veränderungen im Herstellungsprozeß führen, bei dem die Aspekte der späteren stofflichen Verwertung von Bauteilen zunehmend Berücksichtigung finden werden.

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?

Grundvoraussetzung für eine höherwertige stoffliche Verwertung der im Altfahrzeug enthaltenen Stoffe ist eine sortenreine Erfassung. Einen Ansatz dazu hat die Automobilindustrie bereits mit der Empfehlung zur Kennzeichnung von Kunststoffen im Automobilbau (VDA-Empfehlung 260) gemacht. Diese Empfehlung gilt es künftig noch stärker zu berücksichtigen. Noch sinnvoller erscheint dem Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit eine Kennzeichnung entsprechend der DIN 7728, Teil 1, wie dies bereits in anderen Bereichen erfolgt. Dadurch lassen sich auch Kunststoffe, die nicht aufarbeitbar sind, zum Beispiel glasfaserverstärkte Kunststoffe, leichter erkennen.

Im Hinblick darauf, daß für die vorrangig stoffliche Verwertung bestimmte Größenordnungen vorgegeben werden, wird eine sortenreine Erfassung der unterschiedlichen Wertstoffe automatisch notwendig werden. U. a. mit Rücksicht darauf beabsichtigt der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nicht, konkrete Kennzeichnungsvorschriften in die Regelung aufzunehmen.

Zweifellos werden nicht alle in einem Kraftfahrzeug enthaltenen Materialien und Bauteile stofflich verwertet werden können. Dies ergibt sich u. a. auch aus den Sicherheitsanforderungen, die an

bestimmte Bauteile und Materialien zu stellen sind. Auch im Bereich der Altautoentsorgung werden daher in Zukunft neben der stofflichen Verwertung weitere umweltverträgliche Entsorgungswege zu nutzen sein. Zu berücksichtigen ist auch, daß Alternativen, zum Beispiel zu nicht stofflich verwertbarem Kunststoff, nicht automatisch zu mehr Umweltschutz führen. Das Auto ohne Kunststoff wird schwerer, verbraucht mehr Treibstoff und führt zu stärkeren Emissionen. Es gilt insoweit die Frage nach Substituten stets in einer gesamtheitlichen ökologischen Betrachtung zu beantworten. Die Bundesregierung ist im übrigen jedoch der Auffassung, daß durch die Einführung der Rücknahmepflicht die Hersteller selbst bei der Materialwahl mögliche Nutzungsvorteile mit eventuellen Entsorgungs- oder Verwertungsproblemen abzuwägen haben.

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 Shredderleicht-Fraktion 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?

Dem Verwertungsgebot des Abfallgesetzes folgend wird die Regelung eine Verpflichtung zur vorrangig stofflichen Verwertung der Materialien enthalten. Dies wird zu einer deutlichen Reduzierung der zu deponierenden Shredderabfallmengen führen. Ferner werden an die Entsorgung von Shredderrückständen demnächst nach Maßgabe der Technischen Anleitung Abfall erhöhte Anforderungen gestellt werden. Diese Abfälle werden künftig wegen der teilweise hohen Schadstoffgehalte nicht mehr auf Deponien abgelagert werden können. Vielmehr müssen diese Abfälle entsprechend der neuen Abfallbestimmungs-Verordnung der Sonderabfallentsorgung zugeführt werden. Im Rahmen der Technischen Anleitung Abfall ist der Entwurf einer entsprechenden „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über die Verwertung und sonstige Entsorgung von Shredderrückständen“ auf der Grundlage des § 4 Abs. 5 AbfG erstellt. Darüber hinaus liegt die Reduzierung der Shredderabfallmengen im wirtschaftlichen Interesse der für die Entsorgung künftig Verantwortlichen, da die Deponiekosten für Shredderabfall auch weiterhin steigen werden.

10. Werden die Automobilhersteller – bei Rücknahme und Verwertung der Altautos 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?

Zum Pflichtenkreis der Automobilhersteller soll nicht nur die vorrangig stoffliche Verwertung gehören, sondern darüber hinaus auch die sonstige umweltverträgliche Entsorgung der nicht recyclingfähigen Materialien.

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 Technischen Anleitung Autoverwertung festzuschreiben?

Der in der Frage angesprochene Vorschlag des Instituts für Ökologie und Politik in Hamburg ist dem Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nicht bekannt. Die Bundesregierung ist aber der Auffassung, daß die geplanten Regelungen eine ausreichende Grundlage der Altkarverwertung darstellen.

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?

Nein. Es wird auf die Beantwortung zu Frage 8 verwiesen.

13. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine Quote für den Einsatz von Recyclaten in Kfz-Bauteilen festzulegen?

Nein.

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?

Es wird auf die Beantwortung zu Frage 7 verwiesen.

15. Welcher Forschungsbedarf besteht für die Gestaltung einer umweltverträglichen Entsorgung von Kfz?
Welche Forschungsvorhaben wurden bisher von der Bundesregierung gefördert?

Für die Einführung einer umweltverträglichen Entsorgung von Kraftfahrzeugen besteht derzeit kein aktueller Forschungsbedarf mehr.

Im Rahmen einer weiteren Steigerung der Verwertung oder der Einführung alternativer Verfahren werden jedoch wie bisher Forschungsvorhaben durch die Bundesregierung gefördert.

Gemeinsam mit der Automobilindustrie, der Schrottwirtschaft und Materiallieferanten wurden seit mehr als 15 Jahren zahlreiche FE-Vorhaben zum Thema Altkarverwertung von der Bundesregierung gefördert, insbesondere in den Bereichen Automobilrecycling, zu Materialfragen (Aluminium, Kupfer, Kunststoffe), zum Shreddermüllanfall und der Verwertung, zur Verwertung von Kunststoffen aus dem Automobilbau.