

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Marion Caspers-Merk, Klaus Lennartz, Michael Müller (Düsseldorf), Brigitte Adler, Hermann Bachmaier, Friedhelm Julius Beucher, Thea Bock, Dr. Andreas von Bülow, Ulla Burchardt, Klaus Daubertshäuser, Dr. Marliese Dobberthien, Eike Ebert, Gernot Erler, Elke Ferner, Monika Ganseforth, Horst Peter (Kassel), Horst Jungmann (Wittmoldt), Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Eckart Kuhlwein, Brigitte Lange, Ulrike Mehl, Dr. Jürgen Meyer (Ulm), Siegmard Mosdorf, Albrecht Müller (Pleisweiler), Jutta Müller (Völklingen), Bernd Reuter, Dr. R. Werner Schuster, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Karsten D. Voigt (Frankfurt), Hans Georg Wagner, Dr. Konstanze Wegner, Reinhard Weis (Stendal), Gert Weisskirchen (Wiesloch), Dr. Norbert Wieczorek, Verena Wohlleben, Hanna Wolf

Altautoschrott-Verordnung und Verminderung von Stoffströmen

Derzeit sind etwa 40 Mio. Personenkraftwagen in Deutschland zugelassen, die Tendenz ist steigend. Prognosen zeigen, daß die Personentransportleistung in den nächsten zehn bis 20 Jahren voraussichtlich um 60 bis 70 % zunehmen wird. Letztlich werden alle in Deutschland zugelassenen Pkw als Abfall anfallen, eine wachsende Abfallflut kommt auf uns zu. Typenvielfalt und Materialvielfalt verunmöglichen heute ein optimales Recycling. In Zukunft muß bereits bei der Fahrzeugkonstruktion die Recyclingfähigkeit mitberücksichtigt werden.

Gerade beim individuellen Personenverkehr liegen die größten Verminderungspotentiale der Massenströme, die aus umwelt- und gesundheitspolitischen Gründen unbedingt aktiviert werden müssen. Es wird geschätzt, daß bei den Fahrzeugen 60 bis 70 % der Massen- und Energieströme im Bereich des individuellen Personenverkehrs umgesetzt werden.

Die Erhöhung der Recyclingquoten ist zwar notwendig, löst aber nur einen Teil des Problems, da der größte Teil der Abfälle bei der Herstellung der Pkw entsteht.

Ein Pkw der Mittelklasse wiegt heute ca. 1 Tonne. Pro Auto entstehen jedoch 5 bis 9 Tonnen Abfall bei der Herstellung, wenn man den Abraum z. B. bei der Stahlherstellung mitberücksichtigt, sogar 25 Tonnen.

Ein weiteres Problemfeld, das genau untersucht werden muß, sind Kunststoffreste im Shreddermüll. Dioxinmissionen beim Auf-

schmelzen von Stahlschrotten hängen unmittelbar mit Kunststoffresten im Schrott (insbesondere PVC) zusammen. Es ist dringend erforderlich, an diesen Arbeitsplätzen die Dioxinbelastung zu messen, nachdem bekannt ist, daß sekundäre Metallverhüttung die derzeit größte Dioxinquelle darstellt.

Die geplante Altautoverordnung ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die Abfallproblematik im Bereich der Pkw-Herstellung und Entsorgung läßt sich dadurch jedoch nur marginal verbessern.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

Zum Zeithorizont der Altauto-Verordnung

1. Wie ist der Stand der Beratungen über eine Altautoverordnung, und wann ist mit einer Inkraftsetzung zu rechnen?
2. Sind weitere Initiativen zur Verminderung der Stoffströme im Zusammenhang mit der Erzeugung, Nutzung und Entsorgung von Pkw geplant?

Zum Bereich der Herstellung von Pkw

3. Welche Mengen an Abfall entstehen bei der Herstellung eines Pkw der Kompaktklasse, der Mittelklasse und der gehobenen Klasse?
4. Welche Mengen an Abraum entstehen bei der Gewinnung und Herstellung der Materialien für einen Pkw?
5. Bei welchen Produktionsschritten entstehen die Hauptabfallmengen, und wo liegen Möglichkeiten zur Verminderung der Abfallmengen?
6. Welche Stoffeinsparpotentiale liegen in einer Verkleinerung der Pkw durch niedrigere Auslegungsgeschwindigkeiten („down-sizing“)?
7. Hält die Bundesregierung die Einführung alternativer Antriebskonzepte für ein geeignetes Instrument, um Stoffströme zu vermindern?
8. Ist der Einsatz anderer Materialien im Pkw-Bereich (z. B. Aluminiumkarosserie oder keramische Motorbauteile) aus Sicht der Bundesregierung geeignet, die Stoffströme insgesamt zu vermindern?
9. Auf welche Weise kann erreicht werden, daß in Zukunft bereits bei der Fahrzeugkonstruktion die Recyclingfähigkeit insbesondere von Kunststoffen ein größeres Gewicht erhält, und wie wirkt sich das auf die zukünftigen Recyclingraten aus?

Zum Bereich der Nutzung von Pkw

10. Wie hoch wird der jährliche Verlust durch Verdunstung oder Verschleiß an Kraftstoffen, Ölen und anderen flüssigen Betriebsstoffen der Pkw in Deutschland eingeschätzt?
11. Welche Stoffe werden in welchen Mengen pro Jahr aufgrund von Verschleißvorgängen freigesetzt?

12. Wie hoch ist die Menge des jährlichen Reifenabriebs in Tonnen durch Pkw auf deutschen Straßen?
13. Wie wird die Wirkung gezielter Nutzungsbeschränkungen im Hinblick auf Stoffstromverminderungen eingeschätzt?
14. Wie steht die Bundesregierung zur Festlegung von Zielwerten im Sinne von Stoffverbrauchsobergrenzen bei einzelnen Pkw oder im Rahmen von Flottenregelungen?

Zum Bereich des Recyclings und der Entsorgung von Pkw

15. Wie wird die Entwicklung von stofflichem Recycling und einer Komponentenwiederverwertung eingeschätzt?

Mit welchen Instrumenten ist beabsichtigt, das stoffliche Recycling zu erhöhen und das „down-cycling“ zu verlangsamen?

16. Welche Hindernisse werden für den Ausbau einer Kreislaufwirtschaft im Fahrzeugbau gesehen?
17. Wer trägt die Kosten für nicht mehr zugelassene Altfahrzeuge, die im Straßenraum abgestellt werden, heute und nach Inkrafttreten der geplanten Altfahrzeugverordnung?
18. Wer trägt die Kosten für Pkw, die vor Inkrafttreten der Altfahrzeugverordnung zugelassen wurden und deren Entsorgungskosten den Wertstofflös übersteigen?

Wie hoch werden diese Kosten voraussichtlich sein?

19. Welche Anforderungen werden an Verwertungsbetriebe nach der geplanten Altfahrzeugverordnung gestellt, und wie kann eine zu starke Monopolisierung verhindert werden?
20. Ist in der geplanten Altfahrzeugverordnung ein Nachweis des Letztbesitzers von Pkw zur Erfüllung der Entsorgungspflicht vorgesehen, und welche Sanktionsmaßnahmen sind gegebenenfalls geplant?
21. Welche Mengen an Shreddermüll fallen heute an, und wie wird die zukünftige Entwicklung eingeschätzt?
22. Welche Dioxinmissionen treten beim Aufschmelzen von Stahlschrotten auf?
23. Hängen diese Dioxinmissionen mit den Kunststoffresten im Shreddermüll (insbesondere PVC) zusammen, und welche Maßnahmen sind zur Verminderung dieser Emissionen geplant?
24. Ist die Bundesregierung bereit, Meßprogramme zur Überwachung der Dioxinfreisetzung bei der sekundären Metallverarbeitung durchzuführen bzw. finanziell zu unterstützen und gegebenenfalls Konsequenzen für den Arbeitsschutz zu ziehen?

Bonn, den 7. Juli 1993

Marion Caspers-Merk
Klaus Lennartz
Michael Müller (Düsseldorf)
Brigitte Adler
Hermann Bachmaier
Friedhelm Julius Beucher
Thea Bock
Dr. Andreas von Bülow
Ulla Burchardt
Klaus Daubertshäuser
Dr. Marliese Dobberthien
Eike Ebert
Gernot Erler
Elke Ferner
Monika Ganseforth
Horst Peter (Kassel)
Horst Jungmann (Wittmoldt)
Susanne Kastner
Siegrun Klemmer
Horst Kubatschka

Dr. Klaus Kübler
Eckart Kuhlwein
Brigitte Lange
Ulrike Mehl
Dr. Jürgen Meyer (Ulm)
Siegmar Mosdorf
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Jutta Müller (Völklingen)
Bernd Reuter
Dr. R. Werner Schuster
Dietmar Schütz
Ernst Schwanhold
Karsten D. Voigt (Frankfurt)
Hans Georg Wagner
Dr. Konstanze Wegner
Reinhard Weis (Stendal)
Gert Weisskirchen (Wiesloch)
Dr. Norbert Wieczorek
Verena Wohlleben
Hanna Wolf