

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Marita Sehn, Ulrike Flach, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.  
– Drucksache 14/4432 –**

### **Ökologischer Nutzen und Anreizwirkungen der EU-Altfahrzeug-Richtlinie**

Nach Zustimmung des Ministerrates der Europäischen Union hat das Europäische Parlament den Vorschlag zu einer EU-Altfahrzeug-Richtlinie gebilligt. Diese sieht unter anderem vor, dass bis 2006 mindestens 85 Prozent des durchschnittlichen Gewichts eines Altfahrzeugs zu verwerten und darunter mindestens 80 Prozent wiederaufzuarbeiten sind (Recycling). Diese Quoten sind bis 2015 auf 95 Prozent (Verwertung) bzw. darunter 85 Prozent (Recycling) zu steigern. Für die Genehmigung neuer Fahrzeugtypen sollen die letztgenannten Werte bereits ab dem 1. Januar 2005 verbindlich sein. Der Hersteller muss demnach belegen, dass das betreffende Fahrzeug zu mindestens 85 Gewichtsprozent stofflich rezyklierbar ist und zu höchstens 15 Prozent energetisch verwertet bzw. als Abfall beseitigt werden muss. Sofern diese Quoten nicht erreichbar sind, wird die Typzulassung verweigert.

Die einseitig auf die Endphase der Fahrzeugnutzung fixierte Quotenvorgabe lässt außer Acht, dass mehr als 80 Prozent des Energiebedarfs eines Fahrzeuges beim Fahrbetrieb, also vor allem durch den Kraftstoffverbrauch bestimmt werden; dieser wird maßgeblich vom Fahrzeuggewicht beeinflusst. Der Entwicklung und dem Einsatz von Leichtbauweisen kommt insoweit also eine hohe ökologische Bedeutung zu. Durch die Quotenregelung könnte der Leichtbau jedoch behindert werden. Der gewichtsverringende Effekt von Leichtbauwerkstoffen lässt nämlich die unter die 15-Prozent-Quote fallende zulässige Menge schwieriger rezyklierbarer Werkstoffe (Kunststoffe, Composites und nachwachsende Rohstoffe) geringer werden. Da die Nutzung von Leichtbauwerkstoffen aus Sicht der Fahrzeughersteller künftig insoweit weniger attraktiv wird, entsteht der Anreiz, bei der Konstruktion und beim Bau von Fahrzeugen technische Lösungen zu wählen, bei denen wirtschaftlich rezyklierbare Komponenten in unnötig schwerer Konstruktionsweise ausgeführt werden. Bei der Fahrzeugentwicklung würden deshalb weiterhin vor allem konventionelle, vergleichsweise schwere Strukturkonzepte realisiert.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 8. November 2000 übermittelt.*

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

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass eine dem Konzept der Nachhaltigkeit verpflichtete produktbezogene Umweltpolitik die ökologischen Auswirkungen aller Phasen des jeweiligen Produktlebenszyklus zu bedenken hat?

Ja. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den Klimaschutz sowie die Schonung von Primärenergie. Erforderlich sind somit die Betrachtung der Umweltbelastung, die sich bei den einzelnen Stufen der Lebensdauer ergibt, wie eine stufenübergreifende Gesamtschau der Lebensdauer. Bei der Wahl eines Ansatzpunktes für Instrumente und Maßnahmen sind die besonderen ökonomischen und technischen Bedingungen, die für die einzelnen Produktgruppen gelten, zu beachten.

2. Wenn nein, weshalb nicht?

Siehe Antwort zu Frage 1.

3. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass eine Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen beim Fahrzeugbetrieb aus ökologischer Perspektive nicht konterkariert werden darf durch Vorgaben beim Fahrzeugrecycling?

Ja.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die These, dass es aus ökologischer Perspektive vorteilhaft sein könnte, in den Phasen des Recyclings sowie bei der Material-, Bauteil- oder Fahrzeugherstellung umweltrelevante Nachteile in Kauf zu nehmen, sofern beim Fahrbetrieb eine Verringerung der Umweltbelastung erreicht werden kann?

Entsprechend der Antwort zu Frage 1 ist die Bundesregierung der Auffassung, dass sowohl in der Herstellungs- und der Nutzungsphase, aber auch im Hinblick auf eine umweltverträgliche Entsorgung eine möglichst minimale Umweltbelastung angestrebt werden sollte. Sollten hierbei Zielkonflikte auftreten, ist im jeweiligen Einzelfall zu prüfen, welche Maßnahme zur Entlastung der Umwelt am besten geeignet ist.

5. Wenn nein, weshalb nicht?

Siehe Antwort zu Frage 4.

6. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass bei der privaten Pkw-Nutzung dem Kraftstoffverbrauch eine zentrale umweltpolitische Bedeutung zukommt?

Eine zentrale umweltpolitische Bedeutung kommt dem Kraftstoffverbrauch nicht nur bei der privaten Pkw-Nutzung zu. Wegen der vergleichsweise hohen dienstlichen oder geschäftlichen Nutzung des Pkw kommt dem Kraftstoffverbrauch auch bei der dienstlichen und geschäftlichen Nutzung, zum Teil sogar dort besonders, eine hohe umweltpolitische Bedeutung zu. Mit dem Ziel der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs von Pkw wurde mit der Automobilindustrie auf europäischer Ebene eine Vereinbarung getroffen, die im Jahre

2008 bezogen auf 1995 zu einer Minderung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs der Neufahrzeuge in Europa von 25 % führen wird. Darüber hinaus beabsichtigt die Bundesregierung in einem groß angelegten Programm, den Pkw-Nutzern Hilfestellungen zu einem verbrauchssparenden Fahrverhalten zu geben. Im Rahmen der Novellierung des Fahrerlaubnisrechts enthält die ab 1. Januar 1999 geltende Fassung der Fahrschüler-Ausbildungsverordnung bereits verbindliche Vorschriften sowohl für die theoretische als auch die praktische Ausbildung im umweltbewussten und Energie sparenden Fahren.

7. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass für den Kraftstoffverbrauch das jeweilige Fahrzeuggewicht von besonderer Bedeutung ist?

Der Bundesregierung sind die physikalischen Grundlagen bekannt, nach denen das Fahrzeuggewicht in den Fahrwiderstand eingeht. Jedes zusätzliche Gewicht erhöht den Kraftstoffverbrauch. Im Leichtbau liegt daher großes Potenzial, den Kraftstoffverbrauch im Betrieb zu reduzieren.

8. Welche umweltpolitische Bedeutung misst die Bundesregierung der so genannten Leichtbauweise im Fahrzeugbau zu?

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass insbesondere die so genannten nachwachsenden Rohstoffe bei der Fahrzeugherstellung in Leichtbauweise eine maßgebliche Rolle spielen und dass ihr Einsatz deshalb nicht benachteiligt werden sollte?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass der Einsatz nachwachsender Rohstoffe bei der Herstellung von Pkw einen Beitrag leisten kann, um möglichst leichte Fahrzeuge herzustellen. Nachwachsende Rohstoffe besitzen darüber hinaus produktions- und ressourcenspezifische Vorteile gegenüber herkömmlichen Materialien. Eine spezifische Benachteiligung nachwachsender Rohstoffe im Vergleich zu herkömmlichen Materialien ist im Hinblick auf die europäische Altfahrzeugrichtlinie nach Auffassung der Bundesregierung derzeit nicht zu erkennen.

10. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass eine Weiterentwicklung und forcierte Nutzung der Leichtbauweise durch die in der Begründung genannte Quotenvorgabe systematisch behindert wird, obwohl die Verwendung z. B. von nachwachsenden Rohstoffen nach den Maßstäben einer integrierten Produktpolitik aus ökologischer Perspektive vorteilhaft wäre?

Die Bundesregierung ist nach wie vor der Auffassung, dass insbesondere die bis zum Jahre 2015 zu erreichende Recyclingquote in Höhe von 85 % die Weiterentwicklung der Leichtbauweise behindern kann. Deshalb hat sich die Bundesregierung nachdrücklich dafür eingesetzt, dass diese Quotenvorgabe spätestens bis zum Jahre 2005 zu überprüfen und ggf. zu revidieren ist. Dabei werden auch Möglichkeiten nachwachsender Rohstoffe zu berücksichtigen sein, da diese zu einer ressourcenschonenden Verwendung von Materialien in der Automobilproduktion beitragen können.

11. Wenn nein, weshalb nicht?

Siehe Antwort zu Frage 10.

12. Wenn ja, wie gedenkt die Bundesregierung dem Anreiz entgegenzuwirken, wonach Fahrzeughersteller unter dem Quotenregime auf eine forcierte Nutzung der Leichtbauweise im Fahrzeugbau zugunsten vergleichsweise schwerer Konstruktionsweisen absehbar verzichten werden?

Der Bundesregierung ist im Einzelnen nicht bekannt, dass Pkw-Hersteller vom Konzept des Leichtbaus wegen der Quotenvorgabe der EU-Altfahrzeug-Richtlinie abweichen wollen. Die Bundesregierung wird die in Artikel 7 Abs. 4 der EU-Altfahrzeugrichtlinie erwähnte Änderung der Betriebserlaubnisrichtlinie, wonach künftig im Rahmen des EG-Typgenehmigungsverfahrens für Fahrzeuge nachzuweisen ist, dass Fahrzeuge zumindest zu 85 Gewichtsprozent recyclingfähig und zumindest zu 95 Gewichtsprozent insgesamt wiederverwendbar oder verwertbar sein müssen, kritisch verfolgen. Sollten diese abfallwirtschaftlichen Ziele nicht mit gesamtökologischen Zielen, z. B. auch dem Leichtbau, im Einklang stehen, wird sich die Bundesregierung für eine entsprechende Anpassung der Normen über die Recyclingfähigkeit, die dem Typgenehmigungsverfahren zu Grunde liegen werden, einsetzen.

13. Verfügt die Bundesregierung über Erkenntnisse, ob unter dem Eindruck der beschlossenen Quotenregelung in der Automobilbranche bereits Forschungsarbeiten zur intensiveren Nutzung der Leichtbauweise im Fahrzeugbau eingestellt worden sind?

Der Bundesregierung liegen keine näheren Kenntnisse darüber vor, ob entsprechende Forschungsarbeiten seitens der Automobilindustrie geändert worden sind.

14. Gedenkt die Bundesregierung die nach Artikel 7 der zitierten Altfahrzeug-Richtlinie bestehende Möglichkeit zu nutzen, auf die Quotenvorgabe in einem Sinne korrigierend einzuwirken, wonach die Recyclingquote zugunsten des Leichtbaus und mit Blick auf einen verstärkten Einsatz nachwachsender Rohstoffe entfällt und durch eine einzige anspruchsvolle Gesamtverwertungsquote ersetzt werden soll?

Ja, wenn sich herausstellen sollte, dass eine Recyclingquote kontraproduktiv für die Leichtbauweise und den Einsatz nachwachsender Rohstoffe ist.

15. Wenn nein, weshalb nicht?

Siehe Antwort zu Frage 14.

16. Wenn ja, welche konkreten Schritte wird die Bundesregierung zu diesem Zweck auf europäischer Ebene unternehmen?

Siehe Antwort zu den Fragen 10, 12 und 14.