

Deutschlands Antwort auf die ELV-Direktive

Sehr geehrter Herr Burri, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung zum achten „International Automobile Recycling Congress“. Auch ich heiße Sie hier in München herzlich willkommen.

Anschauungsbeispiele haben wir hier vor der Haustür. Der Großraum München ist einer der Automobilstandorte in Deutschland. Seine Leistungsfähigkeit zeigt sich vor allem an Wettbewerbsfähigkeit und Produktvielfalt. Dazu tragen rund neunhundert Hersteller- und Zulieferbetriebe bei, an deren Spitze Namen wie BMW, Audi oder MAN stehen. Auch die Altfahrzeugverwertung bleibt da natürlich nicht außen vor. Davon werden Sie sich am Freitag ja auch noch selbst überzeugen können.

Derzeit gibt es 7 große Automobilhersteller, 1149 Demontagebetriebe, 37 Shredderanlagen sowie einzelne Post-Shredder-Anlagen, die sich in Deutschland als „Wirtschaftsbeteiligte“ um die Umsetzung der Altfahrzeuggrücknahme, -demontage und -verwertung kümmern. Dass ich heute hier zu Ihnen spreche macht deutlich: Automobilrecycling beschäftigt Wirtschaft und Politik gleichermaßen. Die Politik muss sinnvolle Lösungen anstreben, die sowohl die ökologischen als auch die ökonomischen Effekte abwägen.

Im Folgenden will ich zunächst auf die Vorgaben der EU eingehen, die auch schon Schwerpunkt meines Beitrages für den Tagungsband waren. Danach werde ich Ihnen die deutsche Umsetzung der Altfahrzeugrichtlinie vorstellen. Zuletzt möchte ich noch einen kurzen Abriss über die Entwicklung so genannter Post-Shreddertechnologien in Deutschland geben.

Vorgaben der EU

Folie 1

Grundlage für die Altfahrzeugverwertung in der Europäischen Union ist die so genannte „Altfahrzeugrichtlinie“ aus dem Jahr 2000. An ihre Vorgaben sind die Mitgliedstaaten – also auch Deutschland – gebunden.

Grundsätzlich hat meine Partei die Altfahrzeugrichtlinie begrüßt. Nur durch ein einheitliches europäisches Vorgehen können

Wettbewerbsverzerrungen einseitig zu Lasten der deutschen Wirtschaft verhindert werden.

Womit wir jedoch unsere Probleme haben, sind die Vorgaben für Recycling-Quoten. So müssen seit dem 1.1.2006 Altfahrzeuge zu 85 Prozent verwertet werden. Die Quote der stofflichen Verwertung muss bei 80 Prozent liegen. Bis zum 1.1.2015 will Brüssel dann eine Gesamtverwertungsquote von 95 Prozent und eine stoffliche Verwertung von 85 Prozent erreichen.

Folie 2

Dass diese, lediglich auf die Entsorgungsphase gerichtete Fokussierung vor allem im Hinblick auf Fahrzeuggewicht, Kraftstoffverbrauch und Klimaschutz zu einseitig ist, ist seit langem bekannt. Gerade die Quotenvorgaben für die stoffliche Verwertung hemmen die Leichtbauweise und immerhin führt ein Mehrgewicht von 100 Kilogramm je Fahrzeug zu einem Mehrverbrauch von ca. 0,3 Litern. In Zeiten einer aktiven EU-Klimapolitik ein echter Zielkonflikt.

Für meine Fraktion im Deutschen Bundestag gilt deshalb: Nur ein ganzheitlicher Ansatz, der sowohl die Recyclingziele im Auge hat und gleichzeitig auch zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs beiträgt, ist akzeptabel. Wir sind davon überzeugt: Der Entwicklung und dem Einsatz von Leichtbauweisen kommt eine hohe ökologische Bedeutung zu. Schließlich werden mehr als 80 Prozent des Energiebedarfs eines Fahrzeugs im Fahrbetrieb, also vor allem durch den Kraftstoffverbrauch

bestimmt. Und dieser wird maßgeblich vom Fahrzeuggewicht beeinflusst. All dies haben wir bereits im Jahr 2000 in einem Antrag deutlich gemacht.

Folie 3

Ob sich an den Quotenvorgaben zumindest ab 2015 etwas ändern wird, ist äußerst fraglich. Ginge es nach der Kommission, bliebe alles beim Alten. Das hat sie in ihrem Bericht zur Revision der Abfallrahmenrichtlinie Anfang 2007 ausdrücklich klargemacht. Das bedeutet: Für die Zeit nach 2015 soll an der Recyclingquote von 85% und der Gesamtverwertungsquote von 95% festgehalten werden.

Ökobilanzen, die aufzeigen, dass die Recyclingquote schon aus ökologischen Gründen durch eine allgemeine Verwertungsquote ersetzt werden sollte, scheinen für die Kommission keine Rolle zu spielen. Dabei wäre diese Überprüfung eine gute Gelegenheit gewesen, die bestehenden Widersprüchlichkeiten zwischen Klimaschutz auf der einen und Automobilrecycling auf der anderen Seite aufzulösen. Stattdessen bleibt die EU-Rechtssetzung beim Thema CO₂-Minderung weiter unkoordiniert. Dazu passt auch, dass die Kommission in ihrer Mitteilung – obwohl von Rat und Parlament dazu beauftragt - nichts zur Materialzusammensetzung und anderen fahrzeugbezogenen Umweltaspekten gesagt hat. Ich bin der Auffassung, Parlament und Rat müssen diese Einschätzung unbedingt nachfordern.

Generell bleibt hinsichtlich der Revision der Richtlinie zu hoffen, dass Rat und Parlament sich etwas einsichtiger verhalten werden. Auf Nachfrage meiner Fraktion hat die Bundesregierung immerhin zu erkennen gegeben, dass sie die Erhöhung der Quote für die stoffliche Verwertung ab 2015 nicht für sinnvoll hält.

Germany's answer

1. Politisch

Was haben wir in Deutschland aus die Brüssler Vorgaben gemacht?

Folie 4

Deutschland hat die Vorgaben der Altfahrzeugrichtlinie durch das so genannte Altfahrzeuggesetz vom 21. Juni 2002 umgesetzt. Kern dieses Gesetzes: Die Änderung der damaligen Altautoverordnung.

Mit dieser Umsetzung übernimmt Deutschland auch die **Recycling- und Verwertungsquoten** aus Brüssel. Dabei hat sich die deutsche Automobilindustrie bereits 1996 in einer freiwilligen Selbstverpflichtung für eine 95%-ige Verwertung ausgesprochen. Die Richtlinie schreibt diese Quote erst ab 2015 verbindlich vor. Trotzdem sind natürlich europaweite Vorgaben sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoll. Schließlich haben längst nicht alle Mitgliedstaaten unsere Standards.

Neben den Quoten steht vor allem die Verpflichtung der Hersteller und Importeure, die Fahrzeuge ihrer Marken **kostenlos zurückzunehmen**. Die deutsche Regelung besagt hier: Hersteller und Importeure müssen die Kosten der Rücknahme in Deutschland grundsätzlich voll tragen. Die Begründung der damaligen Regierung: Der in Rede stehende Preisaufschlag liege innerhalb der üblichen Verhandlungsmarge von 3 Prozent. Selbst unter ungünstigen Bedingungen könnten die zu erwerteten Entsorgungskosten vollständig abgewälzt werden. Ein weiteres Argument des Gesetzgebers: Die betroffenen Unternehmen seien in ihren Jahres- und Konzernabschlüssen verpflichtet, Rückstellungen zu bilden.

Hinzu kommt: Hersteller und Importeure mussten flächendeckende Netze aus anerkannten Rücknahmestellen und Demontagebetrieben schaffen. Die Rücknahmenetze müssen so eng sein, dass die Entfernung zwischen Wohnsitz des Letzthalters und der nächstgelegenen Rückgabemöglichkeit nie mehr als 50 Kilometer beträgt.

Seit Beginn des Jahres 2007 gilt die Rücknamepflicht erstmals auch für Fahrzeuge die vor dem Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Juli 2002 auf den Markt gekommen sind. Nach dem Jahresbericht 2007 des VDA ist die Verwertung momentan kostenneutral. Im Einzelfall könne der Halter sogar – den derzeit günstigen Rohstoffpreisen sei dank - eine Vergütung erwarten.

Neu ist in Deutschland auch die „**Gemeinsame Stelle Altfahrzeuge**“. Sie sammelt zentral die Daten der anerkannten Demonagebetriebe, Shredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung von Altfahrzeugen und informiert Öffentlichkeit wie Vollzugsbehörden.

Ein weiterer Punkt: Die **Erweiterung der Mitteilungspflichten** von Betreibern und Sachverständigen. Sinn und Zweck: Vereinfachung des Vollzugs für die zuständigen Landesbehörden. Die Freien Demokraten hätten sich hier eine Lösung über freiwillige Selbstverpflichtungen gewünscht. Auch das wäre mit den Brüssler Vorgaben möglich gewesen.

Insgesamt hat meine Fraktion die Umsetzung der Richtlinie, wie sie unter der damaligen rot-grünen Bundesregierung erfolgt ist, abgelehnt. Unsere Kritik an den Quotenvorgaben, die sich auch im deutschen Recht widerspiegeln, habe ich ja bereits hinreichend deutlich gemacht. Auch hätten wir uns gewünscht, dass das deutsche Gesetz wie die Richtlinie eine Regelung zur Überprüfung der Quotenvorgaben enthält. Ohne eine solche führen eventuelle Anpassungen auf europäischer Ebene nicht automatisch auch bei uns zu einer Änderung.

Auch die Kommission war mit der deutschen Umsetzung nicht in allen Punkten einverstanden und hat Ende 2002 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Kritisiert hat Brüssel vor allem die Einschränkung des Geltungsbereichs der Richtlinie, die Ausnahmen von der kostenlosen Rücknahme und den Umfang des Verbotes von Stoffen.

Die Folge: Deutschland hat die Altfahrzeugverordnung 2006 novelliert. Die deutsche Regelung verzichtet seitdem insbesondere auf mehrere Ausschlussbedingungen für die Inanspruchnahme der kostenlosen Rücknahme von Altfahrzeugen. Und auch der Anwendungsbereich der Verordnung ist weiter gefasst.

Wenigstens ist die Forderung der Kommission, die **Materialverbote** auch auf Fahrzeuge, die bereits vor dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht wurden, auszudehnen, ist hinfällig geworden. Ich bin froh, dass die Kommission erkannt hat, dass sie mit einer solchen Auslegung der Richtlinie mit einem Schlag Millionen von Fahrzeugen in der EU zwangsweise der Verschrottung zugeführt hätte.

Was sagt die Praxis zu den neuen Regelungen zum Altfahrzeugrecycling? Bei Betriebsbesichtigungen habe ich gemerkt: An der ein oder anderen Stelle gibt es schon Probleme. Zum einen klagen Demontagebetriebe über die hohe Anzahl an Mitkonkurrenten, die die Autos nicht ordnungsgemäß stilllegen würden. Zum anderen sind wohl die jetzt bestehenden Dokumentationspflichten zu umfangreich. Hier müssen wir sehen, dass wir nachbessern, ohne natürlich die Europäischen Vorgaben zu missachten.

Die nächste Frage, die man sich stellen muss: Lohnt sich Automobilrecycling in Deutschland überhaupt? Laut Bundesumweltministerium werden in Deutschland jedes Jahr ca. 3,2 Mio. Pkws aus dem zentralen Fahrzeugregister gelöscht. Verwertet werden aber nur um die 450.000 Pkws. Viele der Autos, die bei uns ausgedient haben, gehen nach wie vor nach Osteuropa. Auch unter diesem Aspekt sind europaweite Vorgaben sinnvoll. Der Export nach Afrika ist da noch mal was anderes.

2. Verwertung von Shredderreststoffen

Zum Schluss möchte ich noch kurz auf die Verwertungsmöglichkeiten der Shredderreststoffe eingehen.

Ihr Anteil beträgt ca. 20 %. Schafft man es, auch diese Reststoffe zukünftig weiter aufzubereiten, zu recyceln und so deren Deponierung wesentlich zu verringern, kann eine Verwertungsquote von ungefähr 95% erreicht werden. Auch hier zeigt sich: Die derzeitigen EU-Quoten sind überflüssig und ökologisch sogar eher kontraproduktiv.

Hervorheben möchte ich an dieser Stelle das VW-SiCon-Verfahren. Diese Verfahren hat im letzten Jahr den „European Business Award for the Environment“ der Europäischen Kommission für ein besonders umwelt- und ressourcenschonendes Altauto-Recyclingverfahren erhalten. Mit diesem Verfahren werden aus ehemals wertlosen Shredderstoffen mehrere Fraktionen gewonnen, die in vorwiegend rohstofflichen Verwertungsverfahren eine umweltgerechte und auch wirtschaftlich sinnvolle Nutzung finden. Das Ergebnis: Ein entscheidender Beitrag zur Schonung primärer Rohstoffe.

Bedauerlicherweise hat dieses Verfahren gerade in Deutschland noch keine Anwendung gefunden. Sicherlich auch ein Grund dafür: Trotz des grundsätzlichen Deponieverbots wird versucht, Schlupflöcher der Deponieverordnung zu nutzen und das Deponieren dieser Fraktionen ist eben noch immer billiger als deren Aufbereitung. Ich bin der Meinung, wir müssen die genauen Fakten zusammentragen, wie es kommen kann, dass beispielsweise Belgien dieses Verfahren anwendet und wir nicht.

Trotzdem hat Deutschland hier ein Know-how entwickelt, das sich im Export durchaus bezahlt machen kann.

Dies wird aber nur dann erfolgreich sein, wenn wir hierfür in Europa nicht unüberwindbare Hindernisse durch eine einengende Abfallpolitik errichten.

Damit meine ich vor allem die derzeit diskutierte Recyclingdefinition in der Abfallrahmenrichtlinie.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!