

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Marion Caspers-Merk, Dr. Angelica Schwall-Düren, Wolfgang Behrendt, Friedhelm Julius Beucher, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Ursula Burchardt, Dr. Marliese Dobberthien, Ludwig Eich, Dr. Liesel Hartenstein, Uwe Hixsch, Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Volker Jung (Düsseldorf), Susanne Kastner, Horst Kubatschka, Eckart Kuhlwein, Klaus Lennartz, Christoph Matschie, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Michael Müller (Düsseldorf), Georg Pfannenstein, Dietmar Schütz (Oldenburg), Richard Schuhmann (Delitzsch), Reinhard Schultz (Everswinkel), Ernst Schwanhold, Dr. Dietrich Sperling, Dr. Peter Struck, Jella Teuchner, Dr. Bodo Teichmann, Dr. Wolfgang Wodarg, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

### Entsorgung von Altreifen

Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung müssen Eckpunkte eines ökologisch verantwortbaren Wirtschaftens sein. Weil die Notwendigkeit der Anwendung dieser Prinzipien mit der Menge eines produzierten und in Gebrauch befindlichen Wirtschaftsgutes steigt, kommt dem Kraftfahrzeugbereich eine besondere Bedeutung zu. Während es aber im Bereich der Autoproduktion und -entsorgung Ansätze für ökologische Verbesserungen gibt, ist eine umweltgerechte und abfallvermeidende Reifenproduktion, -nutzung und -entsorgung bei weitem noch nicht gewährleistet. Ökologische Risiken in diesen drei Bereichen sind teilweise seit Jahrzehnten bekannt und werden durch die ständig steigende Zahl von Fahrzeugen auf Deutschlands Straßen, deren ständig steigenden Laufleistung und Geschwindigkeit und durch immer neue Anforderungen an Hochleistungsreifen noch verschärft. Gleichzeitig brechen über Jahrzehnte praktizierte Entsorgungspfade für Altreifen weg, ohne daß ökologisch vertretbare Alternativen sich bislang durchgesetzt haben. Gleichzeitig beklagt sich der Wirtschaftszweig über illegale Exporte, z. B. nach Osteuropa und in Länder der Dritten Welt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

#### *Allgemeine Daten und Umweltrelevanz*

1. Wie viele Tonnen Altreifen fallen derzeit in der Bundesrepublik Deutschland in den Bereichen Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Nutzfahrzeuge und Zweiräder jährlich an, und wie war die Entwicklung in den letzten zehn Jahren?

2. Wie werden derzeit Altreifen in der Bundesrepublik Deutschland nach Gebrauch entsorgt, wie groß ist die Menge der Reifen, deren Verwendung und Verbleib nicht bekannt ist, und was geschieht mit denjenigen Altreifen, die ins Ausland exportiert werden?
3. Liegen ökobilanzierende Untersuchungen für Reifen von der Rohstoffherstellung bis zur letztendlichen Entsorgung vor, und wenn ja, welche Ergebnisse haben sie, und wenn nein, wie erklärt die Bundesregierung diesen Mangel?
4. Gibt es Untersuchungen über Langzeiteffekte der verschiedenen Entsorgungspfade für Altreifen und deren mögliche Störfallrisiken?
5. Gibt es bei der Entsorgung von Altreifen besondere regionale Probleme, und worauf sind diese nach Ansicht der Bundesregierung zurückzuführen?
6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es unter Umweltgesichtspunkten folgende Prioritätensetzung bei der Altreifenverwertung geben sollte:
  - a) Runderneuerung,
  - b) Wiederverwendung in unzerkleinerter Form,
  - c) stoffliche Verwertung nach Zerkleinerung,
  - d) Weiterverwertung nach chemischer Zersetzung,
  - e) Verbrennung?

Welche ordnungspolitischen und ökonomischen Instrumente gibt es derzeit, um diese ökologischen Prioritäten durchzusetzen, und beabsichtigt die Bundesregierung neue Instrumente einzuführen oder das vorhandene Instrumentarium auszubauen?

7. Existiert ein flächendeckendes vernetztes Ordnungssystem zur sortenreinen Sammlung von Altreifen, hält die Bundesregierung den Auf- und Ausbau eines solchen Netzes für sinnvoll, und was unternimmt sie, um in diesem Bereich fördernd zu wirken?

#### *Runderneuerung und andere stoffliche Verwertungsverfahren*

8. Wie hat sich der Markt für runderneuerte Reifen, unterschieden nach den Bereichen Personenkraftwagen und Lastkraftwagen, in den letzten Jahren entwickelt?
9. Findet Runderneuerung heute in großtechnisch industriellem Maßstab statt, und wenn nein, was müßte aus Sicht der Bundesregierung getan werden, um dies zu fördern?
10. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aus Sicherheitsgründen Altersgrenzen für die Verwendung von Reifenkarkassen zur Runderneuerung, und wenn ja, wo liegen diese Altersgrenzen?

Trifft es zu, daß Reifen für Personenkraftwagen wegen des hohen Tempos, das heute schon durchschnittliche Mittelklassefahrzeuge erreichen können, aus Sicherheitsgründen

nur einmal runderneuert werden können, Reifen für Lastkraftwagen jedoch mehrmals?

11. In welchem Umfang werden derzeit Altreifen werkstofflich als Gummimehl verwertet, und wie bewertet die Bundesregierung aus ökologischer Sicht die Verfahren zur Gummimehl-gewinnung?
12. Sind Arbeitnehmer bei der Wiederverwertung von Altreifen besonderen Gefahren durch austretende Inhaltsstoffe oder die Verwendung besonderer Lösungsmittel ausgesetzt, wie sind diese Gefährdungen im Arbeitsschutzrecht geregelt, und beabsichtigt die Bundesregierung hier Verbesserungen im Sinne der Arbeitnehmer?
13. Gibt es ein ökologisch unbedenkliches Verfahren zur Trennung von Gummi und Stahl- und Textilkord bei Altreifen, und wird ein solches Verfahren flächendeckend angewandt?  
  
Falls nein, ist die Bundesregierung bereit, die Einführung eines solchen Verfahrens gezielt zu fördern?
14. Funktioniert nach Kenntnis der Bundesregierung das Verfahren zur Trennung von Gummi und Metall in Altreifen durch elektrothermische Energie, kann dieses Verfahren großtechnisch eingesetzt werden, und ist es unter energetischen und ökonomischen Gesichtspunkten vertretbar?
15. In welchen Mengen wird derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung Altreifengranulat in Gummimischungen für neue Reifen verwendet, hat eine solche Verwendung negativen Einfluß auf die Qualität des Neureifens, und wie bewertet die Bundesregierung diese Verfahren unter Umweltgesichtspunkten?
16. Bei welchen anderen Produkten oder Produktgruppen wird derzeit gemahlener Altkautschuk Plastik- oder Gummimischungen beigefügt, und welche Anteile von Altreifen werden auf diese Weise entsorgt?
17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Anwendung von Pyrolyse-Verfahren zur Entsorgung von Altreifen?  
  
Welche Untersuchungen hat sie in diesem Bereich initiiert, und hat sie in diesem Bereich Forschungsmittel vergeben?
18. In welchem Umfang werden Altreifen durch Vergasung oder Hydrierung verwertet, und wie bewertet die Bundesregierung unter ökologischer Sicht diese Verwertungsverfahren?
19. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß durch die Verwendung anderer Straßenbeläge der Rollwiderstand von Reifen gesenkt und damit deren Lebensdauer angehoben werden könnte, und ist sie bereit, die Verwendung derartiger Straßenbeläge vorzuschreiben?
20. Haben Asphalt-Kautschuk-Straßenbeläge, in die geschredderte Altreifen eingearbeitet werden, aus Sicht der Bundesregierung Vorteile hinsichtlich der

- mechanischen Belastbarkeit,
- längeren Gebrauchsdauer,
- verringerten Vereisungsgefahr?

In welchem Umfang werden solche Straßenbeläge derzeit in der Bundesrepublik Deutschland, gemessen in Prozent aller Straßenbauleistungen, eingesetzt?

Sind bei solchen Straßenbelägen Schwierigkeiten durch Austritt von Schwermetallen oder polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen aufgetreten, und wenn ja, in welchem Umfang?

#### *Export*

21. In welche Länder werden derzeit welche Mengen Altreifen exportiert, und wie werden diese Reifen in diesen Ländern verwertet?
22. Welche gesetzlichen Vorschriften sind derzeit beim Export von Altreifen zu beachten, und reichen diese Vorschriften nach Meinung der Bundesregierung aus, um die Verbringung und illegale Entsorgung im Ausland zu unterbinden?
23. Stimmt die Bundesregierung der Bewertung von Altreifen-Recyclingfirmen zu, daß der illegale Export von Altreifen mit seinen um den Faktor 5 niedrigeren Kosten die wirtschaftliche Grundlage legal arbeitender Recyclingfirmen zerstört, weil sich Entsorgungspflichtige fast ausschließlich wirtschaftlich orientieren und Sanktionen für illegalen Export nicht zu befürchten haben?

#### *Verbrennung*

24. In welchem Umfang wird derzeit energetische Verwertung von Altreifen in der Zementindustrie, in Wärme-Kraft-Anlagen und in sonstigen Anlagen betrieben, und wie bewertet die Bundesregierung diese Verfahren aus ökologischer Sicht?
25. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß derzeit Kraftwerke geplant werden, die ihre Energie ausschließlich durch Altreifenverbrennung gewinnen, und kann sie mitteilen, wie viele solcher Anlagen geplant sind, wie viele Tonnen Altreifen dort jährlich verfeuert werden sollen und wo die Standorte dieser Anlagen sind?  
Wie beurteilt die Bundesregierung diese Planungen?
26. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß bei der Verbrennung von Altreifen in besonderem Maße Schwefeldioxidemissionen zu registrieren sind, und was hat die Bundesregierung bis jetzt unternommen, um diese Emissionen zu vermindern?
27. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Heizleistung von Altreifen unter energetischen Gesichtspunkten nur 20 bis 25 % der bei der Neuherstellung eines Reifens eingesetzten Energiemenge ausmacht, und hält die Bundesregierung unter solchen Gesichtspunkten die Verbrennung für eine sinnvolle Form der Verwertung?

28. Ist stets gewährleistet, daß sich der Stahl, der als Grobschlacke nach der Verbrennung von Altreifen anfällt, noch als Zuschlagstoff an die Stahlindustrie abgeben läßt, und ist dafür derzeit am Markt noch ein Preis zu erzielen?
29. Trifft es zu, daß die Verbrennung von Altreifen deshalb die beliebteste Verwertungsmethode ist, weil die Kosten für die Entsorgungspflichtigen deutlich unter den Kosten für das Recycling liegen?

#### *Neue Wege*

30. Welche neuen konkreten Konzepte wurden für die Entsorgung von Altreifen bislang von der Gesellschaft für Altgummi-Verwertungs-Systeme (GAVS) vorgelegt, und wie bewertet die Bundesregierung diese Konzepte?
31. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der Einsatz sogenannter Thermoplastischer Elastomere (TPE) eine Initialzündung für umfassendes Elastomer-Recycling im gesamten Bereich des Auto-Recyclings darstellen könnte und es dadurch auch Anstöße für eine Verbesserung der Recycling-Technologie bei Altreifen geben könnte?
32. Ist die Bundesregierung bereit, Rücknahmeverpflichtungen für Altreifen und/oder die Festlegung von Recycling-Quoten vorzuschreiben, um dem Recycling-Gedanken bei der Altreifenverwertung zum Durchbruch zu verhelfen, oder sieht sie die freiwillige Rücknahme des Reifenhandels gegen Entgelt als ausreichend an?
33. Wäre nach Ansicht der Bundesregierung ein allgemeines Tempolimit geeignet, die fortgeschrittene Diversifizierung beim Reifenangebot zu reduzieren und damit die Zahl der verwendeten aufwendigen und schlecht zu recycelnden Niederquerschnitts-Hochleistungsreifen zu vermindern und leisere, treibstoffsparende und runderneuerte Reifen marktfähiger zu machen?
34. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Ansätze für ein integriertes Konzept der Reifenproduktion und Entsorgung zwischen Autoindustrie und Reifenherstellern?
35. Wird von der Bundesregierung die Zertifizierung von Entsorgungspfaden als ein geeignetes Mittel für eine umweltgerechtere Entsorgung von Altreifen angesehen, welche Zertifizierungen gibt es derzeit, welche sind durch unabhängige Institute geprüft worden, und welche Mengenanteile der Altreifen werden durch zertifizierte Entsorgungspfade erfaßt?

Bonn, den 26. April 1995

**Marion Caspers-Merk**  
**Dr. Angelica Schwall-Düren**  
**Wolfgang Behrendt**  
**Friedhelm Julius Beucher**  
**Dr. Ulrich Böhme (Unna)**  
**Ursula Burchardt**  
**Dr. Marliese Dobberthien**  
**Ludwig Eich**  
**Dr. Liesel Hartenstein**  
**Uwe Hixsch**  
**Lothar Fischer (Homburg)**  
**Arne Fuhrmann**  
**Volker Jung (Düsseldorf)**  
**Susanne Kastner**  
**Horst Kubatschka**  
**Eckart Kuhlwein**

**Klaus Lennartz**  
**Christoph Matschie**  
**Ulrike Mehl**  
**Jutta Müller (Völklingen)**  
**Michael Müller (Düsseldorf)**  
**Georg Pfannenstein**  
**Dietmar Schütz (Oldenburg)**  
**Richard Schuhmann (Delitzsch)**  
**Reinhard Schultz (Everswinkel)**  
**Ernst Schwanhold**  
**Dr. Dietrich Sperling**  
**Dr. Peter Struck**  
**Jella Teuchner**  
**Dr. Bodo Teichmann**  
**Dr. Wolfgang Wodarg**  
**Rudolf Scharping und Fraktion**



