

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birgit Homburger, Marita Sehn, Ulrike Flach, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Gutmacher, Klaus Haupt, Dr. Helmut Haussmann, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Dr. Werner Hoyer, Ulrich Irmer, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Detlef Parr, Cornelia Pieper, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
2. Wenn nein, weshalb nicht?
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?
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?
5. Wenn nein, weshalb nicht?
6. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass bei der privaten Pkw-Nutzung dem Kraftstoffverbrauch eine zentrale umweltpolitische Bedeutung zukommt?
7. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass für den Kraftstoffverbrauch das jeweilige Fahrzeuggewicht von besonderer Bedeutung ist?
8. Welche umweltpolitische Bedeutung misst die Bundesregierung der so genannten Leichtbauweise im Fahrzeugbau zu?
9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass insbesondere die so genannten nachwachsenden Rohstoffe bei der Fahrzeugherstellung in Leichtbauweise eine maßgeblich Rolle spielen und dass ihr Einsatz deshalb nicht benachteiligt werden sollte?
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?
11. Wenn nein, weshalb nicht?
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?
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?
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?
15. Wenn nein, weshalb nicht?

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

Berlin, den 24. Oktober 2000

Birgit Homburger
Marita Sehn
Ulrike Flach
Hildebrecht Braun (Augsburg)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Horst Friedrich (Bayreuth)
Hans-Michael Goldmann
Dr. Karlheinz Gutmacher
Klaus Haupt
Dr. Helmut Haussmann
Ulrich Heinrich
Walter Hirche
Dr. Werner Hoyer
Ulrich Irmer
Dr. Heinrich L. Kolb
Jürgen Koppelin
Ina Lenke
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

