

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sylvia Kotting-Uhl, Bärbel Höhn, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Ulrike Höfken, Dr. Anton Hofreiter, Undine Kurth (Quedlinburg), Renate Künast, Fritz Kuhn und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Verwertung und Entsorgung von Altreifen in Deutschland**

Derzeit fallen jährlich in der Bundesrepublik Deutschland ca. 1 Million Tonnen Altgummi an, wovon allein 628 000 Tonnen Altreifen sind. Diese werden derzeit zu ca. 80 Prozent energetisch verwertet, d. h. verbrannt. Im Sinne einer Ressourcenschonung wäre allerdings eine höhere Quote für die stoffliche Wiederverwendung anzustreben. Es sind in den letzten Jahren zwar mit der Altfahrzeugverordnung und der Ablagerungsverordnung Regelungen erlassen worden, die auch Einfluss auf die Menge des jährlich recycelten Gummis haben, jedoch sind diese nicht ausreichend, um die Wiederverwendung oder stoffliche Verwertung zu erhöhen.

Angesichts der Prognosen zur Entwicklung des Aufkommens hochkalorischer Abfall-Fraktionen (wie Altöl, Altreifen etc., die als Sonderbrennstoff z. B. auch bei der Zement- und Klinkerherstellung eingesetzt werden) wird der Preiswettbewerb um die Abfälle/Brennstoffe nach 2010 noch deutlich zunehmen. Ohne gesetzliche Regelung wird es deshalb keine Steigerung bei Wiederverwertung und Recycling von Altreifen geben. Aus gutem Grund haben fast alle europäischen Länder (mit Ausnahme von England, Irland und Deutschland) Quoten für die stoffliche Wiederverwertung von Altreifen festgesetzt.

Eine stoffliche Verwertung von Altreifen stellt in der Bundesrepublik Deutschland kein Problem dar, auch sind die Kapazitäten in der Entsorgungswirtschaft bereits vorhanden. Altreifen können rückstandsfrei in Gummi, Stahl und Textilien getrennt werden, die Sekundärstoffe lassen sich wieder verwerten. Das Recyclingmaterial wird auf seine Schadstoffbelastung ständig überprüft und ist als Bodenbelag z. B. als Tartanbahn, Fallschutz auf Kinderspielplätzen oder als Füllstoff für Kunststoffrasen gut wieder zu verwenden. Auch findet Gummi vermehrt als Zuschlagsstoff im Asphaltbau Verwendung, da ein solcher Bodenbelag unempfindlicher gegen hohe Temperaturbelastungen bei Sonneneinstrahlung ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Wege nimmt die Verwertung von Altreifen in der Bundesrepublik Deutschland, und welche Verwertungsquoten werden auf diesen Wegen erreicht?
2. Wie hoch sind die Kosten für die Altreifenentsorgung in der Bundesrepublik Deutschland?

3. Wie hoch liegt die Quote der stofflichen Wiederverwertung in den letzten 10 Jahren?
4. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Verbleib der nicht verwerteten Altreifen?
5. Welche Erkenntnisse liegen über illegale, nicht abgeräumte Altreifenlager in einzelnen Bundesländern vor, und wann ist mit deren Beseitigung zu rechnen?
6. Werden Altreifen noch im Deponiebau verwandt, und ggf. in welchen Mengen?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Aufhebung der Nachweispflicht in der Bundesrepublik Deutschland für die Entsorgung von Altreifen unter Umweltaspekten und in Bezug auf die Nachbarstaaten (wo eine Nachweispflicht größtenteils gilt)?
8. Welche Vor- und Nachteile sieht die Bundesregierung bei den verschiedenen Regelungen zur Altreifenverwertung in den Nachbarländern?
9. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Erfahrungen speziell in Frankreich und der Schweiz vor, wo durch entsprechende Vorgaben des Gesetzgebers in Zusammenarbeit mit den Verbänden der Reifenentsorger festgelegte Quoten der stofflichen Verwertung nachgewiesen werden müssen?
10. Wie hoch ist die Quote der stofflichen Verwertung bei Reifen im europäischen Ausland?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung die stoffliche und energetische Verwertung von Altreifen unter ökologischen Gesichtspunkten?  
Welche Art der Verwertung ist nach Ansicht der Bundesregierung ökologisch vorteilhafter, und auf welche Studien stützt sich die Bundesregierung dabei in ihrer Beurteilung?
12. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Umsätze derzeit mit der Entsorgung von Altreifen erzielt werden?
13. Welche Gründe liegen für die Nichtregelung des Verwertungsweges für den Bestandteil „Reifen“ in der Altautoverordnung vor?
14. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung um die stoffliche Seite der Verwertung von Altreifen gemäß den Vorgaben der EU-Abfallrahmen-Richtlinie (5-stufige Abfallhierarchie) zu stärken?
15. Wie steht die Bundesregierung zu einem möglichen Pfandsystem?
16. Was gedenkt die Bundesregierung angesichts der vorausgesagten erheblichen Überkapazitäten für die thermische Behandlung und für die energetische Verwertung von heizwertreichen Abfällen aus dem Inland zur Unterstützung der nationalen Klimaziele hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Wirkungsgrades in diesem Bereich zu regeln?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Zunahme grenzüberschreitender Verwertungsströme in Europa hinsichtlich der wirtschaftlichen Chancen aber auch der Umweltrisiken, die sich durch den Müllimport in die Bundesrepublik Deutschland ergeben?
18. Welche Steuerung der Angebots- und Nachfragesituation für die energetische Verwertung von hochkalorischen Abfällen/Ersatzbrennstoffen in der Bundesrepublik Deutschland hält die Bundesregierung für wünschenswert, und welche Schlussfolgerungen zieht sie diesbezüglich aus den Erkenntnissen seit der Einführung der Ablagerungsverordnung?

19. Welche Forschungsvorhaben wurden im Zusammenhang mit dem im § 6 Abs. 1 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) formulierten Vorrangs der umweltverträglicheren Verwertungsart für Altreifen durch die Bundesregierung initiiert?
20. Inwiefern müssen die Aussagen der Wirkungsabschätzung verschiedener Verwertungsoptionen von Altreifen wie sie vom Umweltbundesamt (UBA) und dem ifeu-Institut 1999 getroffen wurden aktuell neu bewertet werden (als die drei günstigsten Optionen sind benannt: Runderneuerung, Bodenbeläge mit Ersatz von PVC-Böden und Bitumenzuschlag)?
21. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass auch bei der Altreifenverwertung die natürlichen Ressourcen geschont werden (§ 5 Abs. 5 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes)?
22. Welche Anreize wären nach Ansicht der Bundesregierung für Unternehmen wünschenswert, damit diese eine umfassendere Verantwortung für ihre Produkte übernehmen, was auch die Rohmaterialien, Halbzeuge und die gesamte Nutzung einschließlich der Verwertungsphase (Recycling und Entsorgung) einschließt?

Berlin, den 17. Oktober 2008

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**

