

(A) insbesondere naturfaserverstärkte Kunststoffe, chemisch vernetzte Duroplaste und thermoplastische Faserverbundwerkstoffe an, wobei die Kohlenstofffaser besonders vielversprechend ist. Diese Materialien werden aus Erdöl gewonnen und lassen sich ausgezeichnet thermisch verwerten. Die Menge der Leichtbauwerkstoffe in einem dieser modernen Kraftfahrzeuge ist im Vergleich zum eingesparten Treibstoff geradezu lächerlich gering. Es macht im Übrigen keinen Sinn, auf der stofflichen Verwertung von Kunststoffen in einer Volkswirtschaft zu bestehen, in der riesige Mengen von Erdöl direkt zur Wärmeerzeugung verbrannt werden. Ein stoffliches Recycling dieser Leichtbauwerkstoffe ist dagegen sinnvoll nicht möglich. Natürlich können sie geschreddert, fein gemahlen und als einfache Füllstoffe irgendeiner Anwendung zugeführt werden. Dafür gibt es aber praktisch keine Märkte mehr, seit das Duale System Deutschland die nur sehr begrenzt vorhandenen Absatzmöglichkeiten verstopft.

Das Fazit dieser Feststellungen ist, dass Leichtbaufahrzeuge mit einem hohen Anteil an Verbundwerkstoffen bei ihrer Entsorgung als Altauto nicht den Vorschriften des Altaggesetzes entsprechen und damit schon Probleme mit der Typgenehmigung haben. Die Leichtbauweise ist eine entscheidende Voraussetzung für verbrauchsarme Fahrzeuge. Welchen Sinn macht es, wenn die Bundesregierung hohe Millionenbeträge für die Forschungsförderung von modernen Verbundwerkstoffen ausgibt und mit den Regelungen des Altaggesetzes deren Anwendung behindert?

(B) Ein Umsteuern hin zum Leichtbau erfordert langfristig angelegte Investitionsentscheidungen zu Forschung, Entwicklung und Markteinführung. Deshalb müssen die ökologisch und ökonomisch unsinnigen stofflichen Verwertungsquoten in der EU-Richtlinie und im Altaggesetz so bald wie möglich korrigiert werden. Es ist nicht zu begreifen, warum gerade auch in dieser Hinsicht die Revisionsklausel aus der EU-Richtlinie nicht übernommen worden ist, um uns in die Pflicht zu nehmen, schon vor Ende 2005 eine Überprüfung der Quoten voranzubringen.

Die Umsetzung der EU-Richtlinie erfolgt nicht im Verhältnis 1:1. Allein der Bundesrat hat 55 Änderungsvorschläge zum Kabinettsentwurf eingebracht, die zum großen Teil vernünftig sind und auch ganz überwiegend von der Bundesregierung und den Koalitionsfraktionen angenommen wurden. Trotzdem wird noch zulasten der deutschen Marktteilnehmer draufgesattelt. So müssen nur in Deutschland die Automobilzulieferer für alle in Reparaturwerkstätten anfallenden Alteile ein Rücknahmenetz installieren, für das es noch keine alle Zulieferer umfassende Plattform gibt. Sie können also mit zusätzlichen Rücknahme- und Recyclingkosten belastet werden. Die Demontagebetriebe müssen mit beispiellos großer Demontagetiefe die Altagautos zerlegen und Teile ausbauen – bis zu den Stoßdämpfern. Die Rücknahmestellen müssen auch Altagautos annehmen, die nicht rollfähig oder nachträglich verändert oder Unfalltotalschäden sind, die sich nicht mehr demontieren lassen. Die EU-Richtlinie und damit auch das Altaggesetz enthalten Materialverbote, die isoliert für die Automobilbranche wenig Sinn machen und in den laufenden Serienproduktionen bis 1. Juli 2003 schwer umsetzbar sind.

Weitere Zusatzlasten werden den deutschen Herstellern und Importeuren durch neue steuer- und handelsrechtliche Vorschriften aufgebürdet. So werden den Unternehmen für die erforderlichen Rückstellungen für die Entsorgung so genannter Altfahrzeuge und Alt-Neufahrzeuge in Höhe vieler Milliarden Euro – die Bundesregierung rechnet mit rund 10 Milliarden Euro bis 2030 – steuerliche Gestaltungsspielräume weggenommen und vorgeschrieben, Rückstellungen zeitanteilig in Raten anzusammeln. Einige Automobilhersteller haben bereits Rückstellungen gebildet. Die Rückstellungen sollen aber nicht rückwirkend seit dem Jahr 2000, als die Verpflichtungen dazu europarechtlich verbindlich wurden, sondern erst von diesem Jahr, 2002, an vorgenommen werden dürfen. Wir lehnen diese systemwidrigen Manipulationen ab. (C)

Der Grundsatz der Produktverantwortung wird uneingeschränkt auf die Hersteller und Importeure angewandt. Dadurch geraten die mittelständischen Entsorgungsunternehmen in eine direkte Abhängigkeit als Zulieferer und müssen schwierige Kooperationsprobleme lösen. Auch hier ist der Mittelstand mehrfach unter Druck. Neben den Folgen einer äußerst belastenden Umsetzung der EU-Richtlinie in deutsches Recht unterliegt er auch noch starkem grenzüberschreitendem Wettbewerb, zum Beispiel mit der niederländischen subventionierten Entsorgungswirtschaft.

Ich möchte zusammenfassen: Das vorliegende Altaggesetz ist aus umweltpolitischer Sicht in Deutschland nicht erforderlich und aus volkswirtschaftlicher Sicht von Nachteil. Es reguliert übermäßig, ist kostentreibend und enthält schwere Mängel. Wie die EU-Richtlinie in nationales Recht umgesetzt wurde, entspricht nicht den Interessen unseres Landes. (D)

Birgit Homburger (FDP): Die FDP begrüßt die Zielsetzung der europäischen Altfahrzeugrichtlinie, wonach die Umweltbelastung durch Altfahrzeuge gemäß den Erfordernissen des Binnenmarktes und ohne Wettbewerbsverzerrungen verringert werden soll. Dazu müssen in den Mitgliedstaaten der EU einheitliche Anforderungen gelten. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wird diesen Vorstellungen nicht gerecht. Die FDP lehnt den Gesetzentwurf deshalb ab.

Das vorgelegte Altfahrzeuggesetz ist ökologisch fragwürdig, ökonomisch unausgewogen und bedeutet eine einseitige Belastung Deutschlands als Standort der Automobilwirtschaft im europäischen Wettbewerb. Dies wiegt umso schwerer, als Deutschland von den wirtschaftlichen Folgen der europäischen Altfahrzeugrichtlinie und ihrer Umsetzung in deutsches Recht besonders betroffen ist. Schon im vergangenen Jahr hat die FDP die Bundesregierung deshalb dazu aufgefordert, die Altfahrzeugrichtlinie ökologisch sinnvoll und ökonomisch verantwortlich in deutsches Recht umzusetzen. Die Appelle der FDP trafen bei Umweltminister Trittin wieder einmal auf taube Ohren.

Die FDP hat die in der Richtlinie vorgesehene Quotenregelung als ökologisch kontraproduktiv entlarvt, weil eine Quotenregelung die Leichtbauweise behindert. Eine Recyclingpflicht, die auf das Gewicht von Fahrzeugteilen bezogen ist, setzt für Automobilkonstrukteure den wider-