

VDA zum Entwurf für eine Nationale Kreislaufwirtschaftsstrategie (NKWS)

Stellungnahme Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich uneingeschränkt zu den Pariser Klimazielen. Die Reduzierung der CO₂-Emissionen ist das vorrangige Ziel von Wirtschaft, Politik und Gesellschaft. Alle politischen Initiativen sollten direkt und unterstützend mit dem übergeordneten Ziel der Europäischen Union, klimaneutral bis 2050 zu sein, verknüpft werden.

Der Schwerpunkt bei der Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks eines Fahrzeugs über seinen Lebenszyklus liegt in der Nutzungsphase. Ein Pkw wird 15-22 Jahre lang genutzt und durchschnittlich 200.000 km gefahren. In dieser Zeit wird die größte Menge an CO₂ von einem Fahrzeug mit klassischem Verbrennungsmotor ausgestoßen. Die Reduktion der CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase kann nur durch den Einsatz CO₂-neutraler Energie erreicht werden. Batterieelektrische Fahrzeuge haben aufgrund ihres hohen Wirkungsgrades und der zunehmenden Verfügbarkeit von erneuerbarem Strom aus Wind- und Sonnenenergie das größte Potenzial zur CO₂-Reduzierung.

Die Einführung alternativer Antriebstechnologien auf Basis der Nutzung erneuerbarer Energien wird in den kommenden Jahren zu einer Verlagerung des CO₂-Hotspots von der Nutzungsphase auf die Produktions- und Materiallieferkette eines Fahrzeugs mit seinen rund 7.000 Komponenten und Teilen führen.

Grundsätzlich sind die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft in der Automobilindustrie fest verankert und in den Produkten angelegt (ressourcenschonend herstellen, lange nutzen, reparieren, wiederverwenden, recyceln). Neben Recyclingfähigkeit betonen wir in unserem „Design-for-Sustainability“-Prinzipien auch Aspekte wie Langlebigkeit, Materialeffizienz, Leichtbau und Reparaturfähigkeit. Kreislaufwirtschaft kann daher nicht nur mit Recyclingströme gleichgesetzt werden. Es müssen Materialeffizienzstrategien weiter ausgeweitet, Reparaturkonzepte gestärkt und eine hohe Lebensdauer der Produkte bewahrt werden.

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie ist zu bewahren und darf nicht durch ein Übermaß an Regulatorik geschmälert werden. Alle Maßnahmen sollten bundeseinheitlich gelten – explizit keine Ländersonderregelungen – und an die Europäische Gesetzgebung orientieren, so beispielsweise im Rat zur Revision der Altfahrzeug-Richtlinie. Mit Blick auf die aktuell diversen gesetzlichen Anforderungen, möchten wir die Altfahrzeug-Verordnung als die zentrale europäische Kreislaufwirtschaftsverordnung für Fahrzeuge und ihre Bauteile und Werkstoffe verstehen. Zudem sind jegliche Vorgaben auch durch ein Review-Zeitpunkt vor Inkrafttreten unumgänglich, so insbesondere zu den unterschiedlichen sektoralen Kunststoffrezyklateinsatzquoten.

Die Nutzung von Recyclingmaterialien im Leichtbau bieten ein enormes Potential zur Substitution von Primärwerkstoffen, CO₂-Einsparung und langfristigen Bindung; sie erfordert aber noch erheblichen Forschungs- und Entwicklungsaufwand mit entsprechend hohen Investitionsbedarfen. Leichtbaumaterialien, Produktionsprozesse und die Produkte müssen auf ihre Kreislauffähigkeit hin optimiert werden, um den hohen Qualitätsanforderungen an das Produkt bei gleichzeitiger Einhaltung der angestrebten CO₂-Ziele zu genügen. Über öffentliche Förderung werden die hohen Investitionskosten auf mehrere Schultern verteilt; über die Verbundarbeit aus Forschung, Lieferanten, KMUs und OEMs können die erarbeiteten Innovationen schneller in Produkte überführt und verwertet werden.

Wesentliches Manko der Strategie ist die unzureichende Berücksichtigung von Wechselwirkungen über verschiedene Regelungsbereiche hinweg. So sind die Wechselwirkungen zwischen den Zielen und Maßnahmen für ein zirkuläres Wirtschaften einerseits und die der Stoffpolitik andererseits, sowie letztlich auch des Klimaschutzes vollumfänglich zu berücksichtigen. Falsch gesetzte Vorgaben, z.B. mit Stoffverboten, könnten sonst heute funktionierende Recyclingströme dauerhaft schädigen oder zumindest auf lange Zeit zum Erliegen bringen. Es ist eine ganzheitliche Denkweise anzuwenden, welche aber auch erfolgen muss, um im Widerstreit verschiedener Regelungsbereiche und politischer Ziele abwägen und priorisieren zu können. Zu diesem Punkt muss der NKWS-Entwurf dringend nachgebessert werden.

Der VDA und seine Mitgliedsunternehmen haben sich mit Expertise, unternehmerischen Erfahrungen und vollem Engagement im Stakeholderprozess der NKWS und im Policy Lab der Allianz für Transformation eingebracht. Die Ergebnisse des Stakeholderprozesses sind essenziell für die Erstellung der NKWS. Die chancenbetonende Aufbereitung des Themas wie im Kommuniqué der Allianz für Transformation geschehen, finden wir in der Erarbeitung der NKWS nicht wieder und erhoffen uns hier ein wichtiges Korrektiv. Wir stehen den beteiligten Ministerien für vertiefende Fachgespräche gerne zur Verfügung.

Nicht zuletzt soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Begrifflichkeiten einer klaren Formulierung bedürfen und auch die Definitionen einheitlich gesetzt sein sollten, so sollte beispielsweise getrennt werden zwischen „Sekundärrohstoff“ und zirkulären Materialien.

1. Schadstofffreie Kreislaufwirtschaft für Rezyklate und Produktdesign kommt an technische Grenzen (Bezugnahme auf Kapitel 3.2, S.20)

Fokus auf Reduzierung der Materialvielfalt

Eine schadstofffreie Gestaltung von langlebigen Produkten ist nur begrenzt machbar, da zum Entwicklungszeitpunkt nicht absehbar ist, welche Stoffe z. B. 20 Jahre später als Schadstoffe eingestuft sind. Regulierte Stoffe, die aus technischen Gründen Ausnahmen von Beschränkungen haben (z.B. Blei gemäß ELV oder RoHS) werden auch in Zukunft eingesetzt werden müssen, um die Bestimmung des Produktes erfüllen zu können.

Die Abtrennung von Schadstoffen aus Kunststoffrezyklaten ist mit mechanischem Recycling nur teilweise möglich – Beispiele: bromierte Flammhemmer, PFAS. Detektionsmöglichkeiten für spezifische Substanzen sind aktuell nicht verfügbar. Eine Möglichkeit der Abtrennung bietet das chemische Recycling. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die verschiedenen chemischen Recyclingverfahren noch nicht industrialisiert sind und daher für die benötigten Massenströme nicht zur Verfügung stehen. Um den zukünftigen Kunststoffbedarf zu decken, ohne auf Erdöl zurückgreifen zu müssen, ist es unerlässlich, auf alle Rohstoffquellen zurückzugreifen: Sekundärmaterial, Biomasse, CCU – unter Berücksichtigung der Umweltbilanz.

Aus beiden genannten Gründen ist das Ziel, „auf besorgniserregende Stoffe im Produktdesign zu verzichten“, für den Automobilsektor nicht erreichbar. Grundsätzlich richtet sich das Produktdesign am Design für Nachhaltigkeit aus, welche wesentlich umfassender ist als das Design for Recycling. Beim Design sind eine ganze Reihe an ökologische Kriterien nach gesetzlichen Anforderungen zu berücksichtigen, so z.B. Emissionsbeschränkungen, Materialrestriktionen, CO₂-Vorgaben.

Zudem sei angemerkt, dass in dem Strategie-Entwurf mal von einer „schadstofffreien Kreislaufwirtschaft“ und mal von „schadstoffarmen geschlossenen Stoffkreisläufen“ die Rede ist. Der Begriff Schadstoff ist allerdings nicht definiert und zu wenig spezifisch.

Der Vorschlag polymerspezifische Quoten einzuführen ist unrealistisch, da die Anforderungen an Materialqualitäten in den verschiedenen Sektoren sehr unterschiedlich sind und auch die Möglichkeiten des getrennten Sammelns sich unterscheiden. Weiterhin müssen alle Vorgaben auch realistisch überprüfbar sein.

Derzeitige Entwicklungstrends in der Automobilindustrie gehen in Richtung der Reduzierung der Materialvielfalt bei Kunststoffen und Ersatz von technischen Kunststoffen durch PP oder PE, wo dies unter Beibehaltung der notwendigen Bauteileigenschaften möglich ist.

2. Die Einführung eines Zertifikatehandelsystems für Rezyklate ist komplex und anfällig für Missbrauch (Bezugnahme auf Kapitel 3.5, S.33)

Fokus auf freie Rezyklat-Wertstoffströme weltweit

Es erscheint zunächst nicht abwegig, das System von Zertifikaten auch im Kontext der Kreislaufwirtschaft für ein nachhaltiges Wirtschaften zu erwägen, beispielsweise in der Glasflaschen-Industrie. Glasscherben, die in einem Land vorhanden sind, sollten unabhängig vom Ursprungsort auch dort verarbeitet und neu eingesetzt werden. Bei landesgebundenen Quoten ohne Zertifikat müssten die Glasscherben zum Erzeugerland rücktransportiert werden, um hier erneut in den Kreislauf zu fließen. Mit Zertifikaten ließen sich die neuen Flaschen aus rezyklierten Glasscherben überall herstellen und die Zertifikate bei Übererfüllung weiterverkaufen. Dies ist nachhaltiger, da große Transportwege entfallen. Dasselbe Prinzip kann auch auf andere Materialien, wie z.B. Kunststoffe angewendet werden und auch weltweit.

Allerdings besteht analog zu CO₂-Zertifikaten das Risiko von intransparenten Zertifikaten. Die Folge müsste eine Regulierung bzw. Kontrolle sein, analog der durch die EU angekündigten strengeren Kontrollen von CO₂-Zertifikaten im Rahmen „Green Claims Directive“.

Statt für aufwendige Rezyklat-Zertifikate, plädieren wir für freie Wertstoffströme der Rezyklate weltweit, um keine administrativen Datenfriedhöfe aufzubauen, die einer direkten und effizienten Wiederverwendung entgegenstehen, ökologisch unvorteilhafte Transportwege veranlassen oder im schlimmsten Fall sogar zu Missbrauch und Vorteilsnahme anregen.

3. Metallkreisläufe sind gut geregelt. Keine Überregulierung gut laufender Prozesse (Bezugnahme auf Kapitel 4.9.1, S.92)

Fokus auf Technologien

Im Status Quo wird generell kritisiert, dass eine funktionierende Kreislaufwirtschaft wesentlich zur Sicherstellung der Rohstoffversorgung bei den Metallen beitragen könnte. Dies negiert die wesentlichen Beiträge, die z. B. Stahl und Aluminium schon heute leisten. Hemmnisse werden teils zutreffend, aber auch einseitig beschrieben.

Besonders kritisch ist die Aussage, dass „die hohe Anzahl unterschiedlicher Stahl- und Aluminium-Legierungen, die sich in der Sammlung von Schrotten vermischen, erschweren die Wiederverwendung der zurückgewonnenen Sekundärrohstoffe bei der Herstellung hochwertiger Stahl- und Aluminiumknetlegierungen“; dies sollte gestrichen werden. Es bestehen bereits Technologien, die eine sortenreine Sortierung zulassen (z.B. LIBS). Darüber hinaus sollten die besten verfügbaren Technologien nach dem Prinzip Design for Sustainability gefördert und eingesetzt werden, um mögliche Potentiale recyclinggerechter Legierungen zu schaffen.

Positiv ist die Bezugnahme auf die Arbeit der „Dialogplattform Recyclingrohstoffe“. Auch die Teilziele einer Vision für 2045 mit den Schwerpunkten Design for Recycling, Wissensbasis über Produkt- und Stoffstromzusammensetzungen erweitern, Technische Optimierung des Recyclings sowie Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Rückgewinnung können befürwortet werden. Überlegungen zur besseren Rückgewinnung von Metallen aus Aschen (nicht Schlacken) sind ein möglicher Ansatz, dürfen aber nicht mit der Verwendung von Schlacken als z. B. Nebenprodukte verwechselt werden.

Die vorgeschlagene Festlegung von Rezyklateinsatzquoten wird sehr kritisch gesehen, da der in der EU gesammelte Stahl- und Aluminiumschrott ohnehin einem Recycling zugeführt wird. Rezyklateinsatzquoten für diese Massenmetalle und Grundwerkstoffe wären bei den dort funktionierenden Kreisläufen äußerst herausfordernd, da sämtliche Wechselwirkungen und Folgen dabei berücksichtigt werden müssten. Es drohen erhebliche Eingriffe in Märkte mit ggfs. sogar negativen Folgen für den Klimaschutz, wenn deswegen andernorts Grundwerkstoffe auf der Primärroute zu schlechteren Umwelt- und Effizienzbedingungen erzeugt würden. Darüber hinaus sind auch sektorübergreifende Wechselwirkungen wahrscheinlich. Auch bei einem Materialkataster müsste nach Materialien differenziert werden. Die Lenkung von Stoffströmen muss auch mit ökologischen Wirkungen einhergehen.

4. Beweislaststruktur unter Nachhaltiger Konsum und Handel (Bezugnahme auf Kapitel 3.3, S.25)

Fokus auf Stärkung der Verbraucherrechte

Die Automobilindustrie stellt bereits heute schon weitreichende Reparaturmethoden zur Verfügung und unterstützt damit den nachhaltigen Konsum. Im Rahmen der Garantiezeit werden Reparaturen für den Kunden unentgeltlich durchgeführt. Deshalb und aufgrund der Häufigkeit der Verwendung eines Kraftfahrzeuges sollte eine Verlängerung der derzeit gültigen Beweislastumkehr von 12 Monaten bei Fahrzeugen nicht in Erwägung gezogen werden.

Nationale Abweichungen gegenüber Regelungen der EU oder einzelner Mitgliedstaaten führen, je nach Marktanteil des Herstellers im jeweiligen Land, zu Ungleichgewicht und sollten vermieden werden.

5. Anwendbare Bewertungskriterien für Remanufacturing schaffen (Bezugnahme auf Kapitel 4.4)

Die deutsche Automobilindustrie stärkt die lokale Wertschöpfung im Rahmen der Transformation zur Circular Economy, z. B. über industrialisierte Wiederaufbereitung (R6, Remanufacturing). Dies sollte durch die NKWS auch im Kapitel 4.4. betont und von der Politik mit verlässlichen Rahmenbedingungen unterstützt werden. Dies gilt sowohl auf deutscher als auch auf europäischer Ebene: Um ein level playing field zu ermöglichen, sind einheitliche und v. a. anwendbare Bewertungskriterien für die Wiederaufbereitbarkeit von Komponenten (cores) unerlässlich, welche aktuell in der ELV bisher im Allgemeinen, jedoch nicht produktspezifisch festgelegt wurden. U.a. diese Kriterien müssen die Umsetzung der R-Strategien R3-R7 gesamtheitlich ermöglichen. Die Unternehmen tragen so über die Verlängerung der Produktlebensdauer zentral zum Ziel zirkulären Wirtschaftens bei.

Wichtig ist auch, Anreize für den Automobil-Remanufacturing-Markt zu schaffen. So gibt es in manchen EU-Mitgliedsstaaten beispielsweise geringere Versicherungsgebühren für Kunden, die eine Reparatur mit wiederaufbereiteten Ersatzteilen akzeptieren, oder Verpflichtungen für Kfz-Werkstätten zu wiederaufbereiteten Ersatzteilen.

Ansprechpartner

Andreas, Rade

Geschäftsführer
andreas.rade@vda.de

Götz, Schneider

Abteilungsleiter
goetz.schneider@vda.de

Evin, Zozan, Dr.

Referentin
evin.zozan@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Juli 2024