

Mitteilung des Senats vom 23. Januar 2024

Entsorgung und Verwertung von Altfahrzeugen sowie Kontrolle von Betriebshöfen in Bremen

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/94 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Chancen und Herausforderungen sieht der Senat bei der Verwertung von Altfahrzeugen im Sinne einer effizienten Kreislaufwirtschaft?

Da die Kreislaufwirtschaft bereits beim Produkt anfängt und sowohl durch das Vermeiden des Abfallwerdens, als auch durch ein erneutes auf den Markt bringen der behandelten Abfälle zur Ressourcenschonung beiträgt, sind hier zwei Aspekte zu berücksichtigen.

Wiederverwendung, Verwertung und Recycling von Altfahrzeugen, die im Mitgliedstaat anfallen und innerhalb oder außerhalb desselben Mitgliedstaats behandelt werden, insgesamt (in Tonnen pro Jahr)

KOM-Tabelle 4 (Quote) für Deutschland 2021					
Übertrag von ...	Wiederverwendung (A)	Recycling insgesamt (B1 + B2 + F1)	Verwertung insgesamt (D1 + D2 + F2)	Wiederverwendung und Recycling insgesamt (X1=A+B1+B2+F1)	Wiederverwendung und Verwertung insgesamt (X2=A+D1+D2+F2)
	in t	in t	in t	in t	in t
KOM-Tab 1: Demontage (A1,D1) (Metalle + Nichtmetalle)	12.434	67.045	69.094	79.479	81.528
KOM-Tab 2: Schredder (B2, D2) (Metalle + Nichtmetalle)	0	262.461	287.826	262.461	287.826
KOM-Tab 3: Export (F1, F2) (Metalle + Nichtmetalle)	0	58.296	64.268	58.296	64.268
Summe	12.434	387.802	421.188	400.236	433.622
				Verwertungsquoten 2021	
W (Gesamtzahl der Altfahrzeuge)	396.773 Stück			90,0 %	97,5 %
W1 (Fahrzeuggesamtgewicht)	444.950 Tonnen			X1/W1	X2/W1

Abbildung 1: Verwertungsquote für 2021 ¹⁾

¹⁾ Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2021 nach Artikel 7 Absatz 2 der Altfahrzeug-Richtlinie 2000/53/EG; Bericht vom 24. Oktober 2023, Seite 8.

Der erste Aspekt liegt in der klassischen Abfallbehandlung und den Stufen, die die Abfallpyramide gemäß § 6 Absatz 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes in diesem Rahmen vorgibt: Der Vorbereitung zur Wiederverwendung, dem Recycling, der sonstigen Verwertung sowie der Beseitigung. Wie dem aktuellen Bericht des BMUV in Zusammenarbeit mit dem UBA zu entnehmen ist, beträgt bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Quote der Verwertung und Wiederverwendung von Altfahrzeugen 97,5 Prozent in Deutschland, wobei mit dem Recycling und der Wiederverwendung eine Quote von 90 Prozent erreicht wird. Der Mengenanteil der Exporte von Abfällen aus Altfahrzeugen an der Verwertung und Wiederverwendung insgesamt beträgt knapp 15 Prozent, ebenso wie von dem Recycling und der Wiederverwendung.

Kontrolle von (Teilen von) Altfahrzeugen, die im Mitgliedstaat anfallen und zur Weiterbehandlung ausgeführt werden (in Tonnen pro Jahr)

KOM-Tabelle 3 (Export) für Deutschland 2021. Metalle + Nichtmetalle					
Entsorgung von Altfahrzeugen, Restkarossen, Bauteilen und Materialien im Ausland	Gesamtgewicht der ausgeführten Altfahrzeuge nach Ländern	Recycling von (Teilen von) ausgeführten Altfahrzeugen insgesamt (F1)	Verwertung von (Teilen von) ausgeführten Altfahrzeugen insgesamt (F2)	Beseitigung von (Teilen von) ausgeführten Altfahrzeugen insgesamt (F3)	Bemerkungen
	in t	in t	in t	in t	
1) Altfahrzeuge (ASN 160104 ^a)	0	0	0	0	Laut "Grenzüberschreitender Verbringung von zustimmungspflichtigen Abfällen" ^a) im Jahr 2021 keine Exporte
2) Restkarossen aus Demontageanlagen (ASN 160106)	58.276	49.535	55.362	2.914	Restkarossen-Export: insgesamt 58.276 t. Annahme: davon 85% recycelt/ 95% verwertet ^b).
3) Bauteile aus Demontagebetrieben	4.445	4.353	4.353	92	Batterien, Reifen, große Kunststoffteile, Glas etc.
4) Nichtmetallische Schredderrückstände	4.553	4.408	4.553	0	Export der nichtmetallischen Schredderrückstände und Kunststofffraktionen: 29.676 Tonnen. Davon rund 15,3 % aus Restkarossen.
Summe	67.274	58.296	64.268	3.006	

Abbildung 2: Exporte Metall- und Nichtmetallabfälle aus Altfahrzeugen ²⁾

²⁾ Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2021 nach Artikel 7 Absatz 2 der Altfahrzeug-Richtlinie 2000/53/EG; Bericht vom 24. Oktober 2023, Seite 7.

Optimierungspotenzial für den Ausbau einer effizienten Kreislaufwirtschaft kann folglich dadurch erreicht werden, dass der Export reduziert wird, um knappe und wertvolle Ressourcen im Inland zu halten. Damit einhergehend würden durch die kürzeren Transportwege Ressourcenverbrauch und Treibhausgasemissionen reduziert werden. Im Falle der Altfahrzeuge trifft dies auf den überwiegenden Anteil der Abfälle zu, insbesondere die Metalle und Batterien. In diesem Bereich sieht man allerdings, dass dieser Stoffstrom den geringsten Anteil ausmacht; der Optimierungsbereich ist daher geringer.

Der zweite Aspekt, um die energieintensive Behandlung der Abfälle zu vermeiden und eine Kreislaufführung ohne Aufbereitung der Ressourcen zu ermöglichen, ist der Ansatz der Optimierung des Produktes selbst. Durch eine Umstellung des Produktdesigns hin zum besseren und saubereren Aus- und Umbau der Fahrzeuge und ihrer Einzelteile kann die Reparaturfähigkeit und damit der Lebenszyklus erhöht werden. Dies bietet aber auch im weiteren Bereich der Abfallbehandlung eine bessere Separationsmöglichkeit der Abfallarten und kann zu einer Erhöhung der Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit beitragen.

Neue Herausforderungen finden sich außerdem im Bereich der Elektrofahrzeuge. Die Lebensdauer dieser Fahrzeuge, sowie ihre Reparaturfähigkeit und der Umgang mit den Traktionsbatterien steht noch am Anfang der Entwicklung und müssen stetig unter dem Gesichtspunkt einer effektiven Kreislaufführung betrachtet und begleitet werden.

2. Wie viele anerkannte Annahme-/Rücknahmestellen sowie Demontage- und Verwertungsbetriebe für Altfahrzeuge für ihre fachgerechte Entsorgung gibt es in der Stadtgemeinde Bremen? Wie viele Schredderanlagen beziehungsweise -betriebe sowie sonstige Anlagen mit Restkarosserieverwertung gibt es in Bremen?

In der Stadtgemeinde Bremen gibt es zurzeit drei Annahmestellen, keine Rücknahmestellen sowie sechs Demontagebetriebe, wobei ein Demontagebetrieb zurzeit ruht. Außerdem befinden sich in der Stadtgemeinde Bremen eine Schredderanlage und eine Anlage zur weiteren Behandlung von Restkarossen.

3. Wie viele Betriebe gibt es in Bremen, die Gebrauchtwagen oder Altfahrzeuge mit einer besonderen Zulassung ins Ausland exportieren? Wie und auf welcher rechtlichen Grundlage wird die Zertifizierung bei diesen Betrieben sichergestellt und überprüft?

Im Land Bremen befinden sich sieben Demontagebetriebe (sechs in Bremen, einer in Bremerhaven), wobei ein Demontagebetrieb zurzeit ruht. Alle diese Betriebe unterliegen der Altfahrzeugverordnung (AltfahrzeugV), wodurch sie alle eine Bescheinigung nach § 5 Absatz 3 AltfahrzeugV innehaben müssen und haben.

Der Export von Altfahrzeugen ist gemäß der europäischen Abfallverbringungsverordnung teilweise verboten, teilweise nur mit einem Notifizierungsverfahren erlaubt. Im Referat 23 bei der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft (SUKW), welches die zuständige Notifizierungsbehörde ist, liegen keine Anträge zur Notifizierung für Altfahrzeuge vor.

Im Bereich der Gebrauchtwagen liegen grundsätzlich Daten zum Handel mit Kraftwagen vor, was aber leider kein verlässlicher Hinweis auf gebrauchte Kraftfahrzeuge ist.

4. Wie viele der in der Stadtgemeinde Bremen endgültig stillgelegten Fahrzeuge wurden in anerkannten Demontagebetrieben in Bremen oder im Umkreis von Bremen nach Kenntnis des Senats behandelt? Wie viele der in der Stadtgemeinde Bremen stillgelegten Fahrzeuge wurden nach Kenntnis des Senats als Gebrauchtwagen in andere Länder in oder außerhalb der Europäischen Union (EU) exportiert, sodass diese in Bremen nicht als Altfahrzeuge anfallen und somit für eine Verwertung hier in Deutschland nicht mehr verfügbar sind?

Im Jahr 2023 wurden der Kfz-Zulassungsstelle Bremen vier Verwertungsnachweise vorgelegt. Es ist davon auszugehen, dass diese vier Fahrzeuge auch in Bremen demontiert wurden. Weitere Angaben liegen der Zulassungsstelle nicht vor.

5. Bei wie vielen endgültig stillgelegten Altfahrzeugen in der Stadtgemeinde Bremen ist der Verbleib statistisch nicht erfasst, sodass illegale Demontage in nicht anerkannten Betrieben und/oder illegaler Export zu vermuten sind?

Bei der endgültigen Stilllegung von Altfahrzeugen müssen Verwertungsnachweise bei der Zulassungsstelle eingereicht werden. Folglich muss davon ausgegangen werden, dass diese Verwertungswege eingehalten werden. Eine Abweichung kann dementsprechend nicht statistisch erfasst werden.

6. Welche Kenntnisse und Informationen liegen dem Senat vor, ob als Gebrauchtwagen getarnte Altfahrzeuge aus Bremen in illegalen oder umweltbelastenden Deponien im Ausland verwertet werden? Sind dem Senat konkrete Fälle diesbezüglich bekannt?

Kenntnis erlangt der Senat von diesen illegalen Aktivitäten nur durch eine Anzeige des Zolls bei der Ausfuhr. Die Auswertung sämtlicher eingegangener Verdachtsfälle vom Zoll über die letzten fünf Jahre hinweg hat ergeben, dass keine Verdachtsfälle hinsichtlich Altfahrzeugen gemeldet wurden.

7. Welche Behörden in Bremen sind dafür zuständig, den unzulässigen Export von Altfahrzeugen zu verhindern und zu sorgen, dass diese Fahrzeuge in den zugelassenen Annahme-/Rücknahmestellen sowie Demontagebetrieben behandelt werden? Wie wird dies kontrolliert und durchgesetzt? Finden Kontrollen auf unzulässige Exporte von Altfahrzeugen auch bei Betrieben statt, die Gebrauchtwagen ins Ausland exportieren und wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Die zuständige Abfallüberwachungsbehörde, Referat 23 (SUKW), Abschnitt 230 führt in der Stadtgemeinde Bremen anlassbezogene Überwachungen sowie Beratungen der Annahme- und Rücknahmestellen sowie Demontagebetrieben und Gebrauchtwagenhändler durch, bei denen auch über die rechtlichen Vorgaben zum Export aufgeklärt wird. Zudem finden Regelüberwachungen bei Annahme- und Rücknahmestellen sowie Demontagebetrieben statt. In Bremerhaven ist das Umweltschutzamt die zuständige Abfallüberwachungsbehörde. Fahrzeuge, die in den Export gehen, werden durch den Zoll kontrolliert.

8. Wie viele Fälle gab es in den letzten fünf Jahren in der Stadtgemeinde Bremen, dass ein Verwertungsnachweis bei der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs der zuständigen Zulassungsstelle trotz der Vorschriften nicht vorgelegt wurde? Wie wurde dies geahndet?

Fallzahlen können nicht ermittelt werden, da sie nicht erhoben werden.

9. Wie, wie oft und auf welcher gesetzlichen Grundlage kontrolliert der Senat, ob sich Demontagebetriebe, Annahme- und Rücknahmestellen jährlich durch einen Sachverständigen nach Altfahrzeugverordnung überprüfen lassen und entsprechende Umweltstandards erfüllen? Wie viele Mitarbeitende und mit welcher Ressortansiedlung sind für diese Aufgabe derzeit eingeplant? Inwiefern konnte der Senat in den letzten zehn Jahren Verstöße und Rechtswidrigkeiten in diesem Bereich feststellen und wie wurden diese geahndet? Und durch welche Behörden wird dies vorgenommen?

Die Überwachungsbefugnis obliegt der zuständigen Abfallüberwachungsbehörde, Referat 23 (SUKW), Abschnitt 230, gemäß § 47 Kreislaufwirtschaftsgesetz, die nach den Nummern 8 der 4. Bundes Immissionsschutzverordnung genehmigten Abfallentsorgungsanlagen zu überwachen. Die Überwachung erfolgt in Form von jährlichen Regelüberwachungen sowie durch und anlassbezogene Überwachungen und wird von einer Mitarbeitenden durchgeführt. Die Bescheinigungen nach § 5 Absatz 3 AltfahrzeugV erhält die Mitarbeitende automatisch nach erfolgter Prüfung und Ausstellung durch die Sachverständigen über das elektronische Datensystem ASYS zur Kenntnis und Prüfung.

In den letzten zehn Jahren kam es zu einem Verstoß. Die öffentliche Bestellung des Sachverständigen wurde durch die Industrie- und Handelskammer Stuttgart entzogen. Das zuständige Referat bei der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft wurde davon in Kenntnis gesetzt.

10. Wie schätzt der Senat die Problematik illegaler Demontagebetriebe und illegaler Altfahrzeugverwertung und Altfahrzeugexporte in Bremen und im Umland ein? Inwiefern hat der Senat in den letzten zehn Jahren

Betriebe als Annahme-/Rücknahmestellen sowie Demontagebetriebe für Altfahrzeuge aufgedeckt, die keine Zulassung und keine Zertifizierung entsprechend der Altfahrzeug-Verordnung hatten? Wenn ja, wie viele waren das und welche Konsequenzen gab es daraus für diese Betriebe? Wenn es entsprechende Fälle gab, inwiefern gingen bereits Umweltverschmutzungen davon aus? Welche Kosten sind dadurch entstanden, und konnten diese dem Verursacher erfolgreich auferlegt werden?

Es wurden keine illegalen Demontagebetriebe in den letzten zehn Jahren aufgedeckt. Es wurden 23 vereinzelte Altfahrzeuge/Autowracks auf gewerblichen und privaten Grundstücken festgestellt. Durch eine Aufforderung zur Verwertung der Fahrzeuge beziehungsweise durch die Einstellung der illegalen Demontage der Fahrzeuge wurde der ordnungsgemäße Zustand wiederhergestellt. Dies erfolgt entweder durch eine Anordnung nach § 20 Bundes Immissionsschutzgesetz zur Stilllegung eines illegalen Anlagenbetriebes oder durch eine Anordnung nach § 62 in Verbindung mit § 7 Kreislaufwirtschaftsgesetz zur Anordnung der ordnungsgemäßen Verwertung der Abfälle, sowie falls dem nicht Folge geleistet wird, die Durchsetzung mittels Verwaltungszwangsmaßnahmen. In den genannten Fällen gab es keine Feststellung von Umweltverschmutzungen.

Im Jahr 2020 ist eine Kfz-Werkstatt vollständig abgebrannt. Im Zuge der Ermittlungsarbeiten gab es den Verdacht der illegalen Demontage. Der Vorgang wurde durch die Staatsanwaltschaft bearbeitet. Ob sich der Verdacht bestätigt hat, ist dem Senat nicht bekannt.

11. Wie und mit welchen Ergebnissen werden private und gewerbliche Akteure in Bremen, zum Beispiel Werkstätten, Gebrauchtwagen- und Teilehändler darauf überprüft, ob da eine nicht anerkannte Demontage stattfindet? Welche Möglichkeiten stehen dem Senat da zur Kontrolle und der Rechtsdurchsetzung zur Verfügung?

Die Überwachung der Kfz-Betriebe findet durch eine Mitarbeitende der Abfallüberwachungsbehörde, SUKW, Referat 23, Abschnitt 230 statt. Die Überwachungsbefugnis ergibt sich aufgrund des § 47 Kreislaufwirtschaftsgesetzes. Außerdem übernimmt die Mitarbeitende Hilfeleistungen für Die Bremer Stadtreinigung (DBS) und der Bauordnung bei Altfahrzeugen auf privaten Grundstücken.

12. Wie viele Meldungen gab es durch anonyme und nicht anonyme Hinweisgeber, Mängelmelder et cetera in den letzten zehn Jahren bezüglich illegaler Demontagebetriebe und illegaler Altfahrzeugverwertung und Altfahrzeugexporteure beziehungsweise -exporte? Wie viele Fälle davon haben sich durch die Überprüfung bestätigt?

Es gab in den letzten zehn Jahren 36 Hinweise bezüglich illegaler Demontagebetriebe. Bestätigt hat sich kein Verdachtsfall.

13. Wie viele Fälle wurden in den letzten fünf Jahren in der Stadtgemeinde Bremen aufgedeckt, dass Altfahrzeuge oder die (teil)zerlegten Restkarossen im öffentlichen Raum illegal abgestellt wurden? Welche Kosten für die Beseitigung sind wem angefallen? Bei wie vielen Fällen konnte die illegale Abstellung geahndet werden? Inwiefern sind dadurch Umweltverschmutzungen ausgegangen und wenn ja, mit welchen Kosten?

In den letzten fünf Jahren (1. Januar 2018 bis 18. Dezember 2023) wurden insgesamt 2 661 nicht betriebsbereite oder nicht zugelassene Fahrzeuge, die im öffentlichen Raum abgestellt waren, vom Ordnungsamt und der Polizei Bremen abgeschleppt. Die Kosten für die Beseitigung betragen 205,00 Euro je Vorgang (insgesamt 545 505,00 Euro). Bei circa 90 Prozent der Fälle wurden die Kosten von den ermittelten Haltern gezahlt, wobei deren verkehrsrechtliche Verstöße zusätzlich im Rahmen von Bußgeldverfahren geahndet wurden. Bei den verbleibenden 10 Prozent verlief die Halterabfrage erfolglos (Anschrift nicht im Inland, Halter verstorben und so weiter), sodass Kostenträger nicht ermittelbar waren. Von den 2 661 Fahrzeugen wurden 1 081 auf Veranlassung des Ordnungsamtes verwertet oder verschrottet.

In zwei Fällen wurden Umweltverschmutzungen (Auslaufen von Betriebsstoffen) festgestellt. Die Halter konnten nicht ermittelt werden. Die Kosten stehen noch aus, die Höhe variiert je nach Art des Sondermülls.

Zudem wurden drei Altfahrzeuge Zeitraum (2019 bis 2023) illegal im öffentlichem Raum abgestellt. Zwei Altfahrzeuge wurden zu einem zertifizierten Autoverwertungsunternehmen transportiert und verwertet. Ein Altfahrzeug entsorgte die Polizei in Bremerhaven.

14. Wie viele Meldungen gab es durch anonyme und nicht anonyme Hinweisgeber, Mängelmelder et cetera in den letzten fünf Jahren zu den illegal abgestellten Altfahrzeugen und Restkarossen im öffentlichen Raum?

Derzeit gehen beim Ordnungsamt in der Verkehrsüberwachung etwa 50 Meldungen pro Monat von Bürgerinnen und Bürgern ein, die illegal abgestellte Fahrzeuge und Anhänger betreffen. Meldungen über Restkarossen sind nicht eingegangen.

Über den anonymen Hinweisgeber:innenkanal kamen keine Meldungen in den letzten eineinhalb Jahren (seit Errichtung des Kanals) hierzu ein. Der Mängelmelder hat keine eigenständige Kategorie zu diesem Themengebiet, sodass DBS keine Daten vorliegen.

15. Welche gesetzlichen Regelungen in Bezug auf ökologische, sicherheitsrelevante sowie emissions- und immissionsrelevante Vorschriften gelten für private und gewerbliche Akteure, wie zum Beispiel Werkstätten, Gebrauchtwagen- und Teilehändler, die Ersatzteile für Fahrzeuge lagern, und inwiefern gibt es dazu Festsetzungen in der Betriebserlaubnis? Wie wird die Einhaltung dieser Vorschriften kontrolliert und mit welchen Ergebnissen?

Grundsätzlich sind bei den gewerblichen Akteuren, wie zum Beispiel Werkstätten, Gebrauchtwagen- und Teilehändler, die Ersatzteile für Fahrzeuge lagern, die Bestimmungen des Arbeitsschutzes einzuhalten. Diese ergeben sich aus dem Arbeitsschutzgesetz und seinen Verordnungen sowie den sozialen Arbeitsschutzrechtsbestimmungen (Arbeitszeitgesetz, Mutterschutzgesetz, Jugendarbeitsschutzgesetz, et cetera). Des Weiteren sind die immissionsschutzrechtlichen Regelungen für nicht-genehmigungsbedürftige Anlagen einzuhalten. Hinsichtlich der pyrotechnischen Bauteile, wie Airbags und Gurtstraffern, sind die Regelungen des Sprengstoffrechts zu beachten. In Bezug auf die Klimaanlage sind unter anderem die Vorgaben aus der Verordnung (EU) Nummer 517/2014 des europäischen Parlaments und Rates vom 16. April 2014 über fluorierte Treibhausgase und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nummer 842/2006 oder auch F-Gase Verordnung sowie die Regelungen auf Basis des Chemikaliengesetzes zu berücksichtigen.

Die dargestellten Regelungen stellen lediglich einen kleinen, wesentlichen Teil der gesetzlichen Vorgaben dar und sind nicht abschließend. Eine Gewähr auf Vollständigkeit kann in diesem Zusammenhang nicht gegeben werden, da sich nur anhand konkreter Sachverhalte die entsprechenden Rechtsgrundlagen ergeben.

Die Einhaltung dieser Regelungen bei den gewerblichen Akteuren wird von der Gewerbeaufsicht überwacht. Erforderliche Maßnahmen werden mit den Mitteln des Verwaltungsrechts durchgesetzt. Liegen bußgeldbewährte Verstöße vor, so werden diese auch von der Gewerbeaufsicht auf der Grundlage des Opportunitätsprinzips verfolgt.

Im Übrigen sei noch darauf hingewiesen, dass Fahrzeughersteller ihre technischen Unterlagen für die fachgerechte Behandlung von Altfahrzeugen über das Internationale Demontage Informationssystem (IDIS) zur Verfügung stellen.

Die Genehmigung der baulichen Anlagen von zum Beispiel Werkstätten, Gebrauchtwagen- und Teilehändlern erfolgt durch die Bauordnung. Auflagen der Fachbehörden, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens an die Bauordnung herangetragen werden, gehen in die Baugenehmigung ein.

Eine Überprüfung der privaten Akteure erfolgt mangels gesetzlicher Grundlage nicht durch die Gewerbeaufsicht.

16. Gibt es für die Unternehmen beziehungsweise Betriebshöfe, die mit Altfahrzeugen zu tun haben, gesonderte Brandschutzmaßnahmen über die normale Brandschutzverordnung hinaus in Bezug auf Batterien (Lithium) und Altreifen?

Über die Brandschutzanforderungen für Regelbauten, die in der Bremischen Landesbauordnung (BremLBO) geregelt sind, hinaus gelten für diejenigen dieser Anlagen, die Sonderbauten nach § 2 Absatz 4 BremLBO sind, die Muster-Industriebaurichtlinie und für die Lagerung von Altreifen die Muster-Kunststofflagerrichtlinie.

17. Gibt es bei der Lagerung von Altreifen eine Begrenzung der Menge und welche Voraussetzungen müssen die Betriebe dafür sicherstellen? Welche Kontrollmaßnahmen sind hierfür vorgesehen? Benötigt der Betrieb für die Lagerung sehr großer Mengen von Altreifen eine Zertifizierung als Entsorgungsunternehmen? Wird bei Kontrollen von diesen Betrieben die Herkunft der großen Mengen von Altreifen kontrolliert?

Die Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV) sieht bestimmte Mengenschwellen für die Lagerung von Abfällen vor, ab denen eine Genehmigung der Anlage nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) erforderlich ist.

Genehmigungsbedürftige Anlagen sind gemäß § 5 Absatz 1 Nummern 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt unter anderem schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden können und Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen getroffen wird, insbesondere durch die dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen.

Eine allgemeine Begrenzung der Menge bei der Lagerung von Altreifen gibt es nicht.

Jedoch sehen die immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen von Abfallentsorgungsanlagen in der Regel Beschränkungen der Menge von gelagerten Abfällen vor.

Eine Zertifizierung als Entsorgungsbetrieb ist nicht verpflichtend.

Bei der Überwachung von Betrieben wird im Rahmen der Überprüfung des Betriebstagebuches auch die Herkunft der Altreifen kontrolliert.

18. Inwiefern wurden nach Kenntnis des Senats die geforderten Quoten in Bezug auf die Wiederverwendung oder Verwertung der Altfahrzeuge in den Demontage- und Schredderbetrieben in Bremen gemäß der deutschen Altfahrzeug-Verordnung in den letzten fünf Jahren eingehalten? Wie, wie oft und von wem wird die Quoteneinhaltung kontrolliert? Wenn die geforderten Quoten nicht eingehalten werden, wie wird beziehungsweise wurde dies geahndet?

Die Quoten in Bezug auf die Wiederverwendung und Verwertung wurden durch alle sechs beziehungsweise sieben Demontagebetriebe sowie von der Schredderanlage eingehalten. Die Überprüfung erfolgt durch Sachverständige nach § 6 AltfahrzeugV. Die Bescheinigungen liegen der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft – Abfallüberwachung – vor.

19. Wie, wie oft und durch welche Stellen kontrolliert der Senat die Durchsetzung des Zulassungsrechts im Bereich Verwertung entsprechend der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) in der Stadtgemeinde Bremen? Welche Ordnungswidrigkeiten konnten in diesem Zusammenhang in den letzten fünf Jahren festgestellt und geahndet werden?

Nach § 17 Absatz 1 FZV hat, wenn ein Fahrzeug der Klasse M1, N1 oder L5e einer anerkannten Stelle nach § 4 Absatz 1 der Altfahrzeug-Verordnung zur Verwertung überlassen wurde, der bisherige Halter oder Eigentümer dieses Fahrzeug unter Vorlage eines Verwertungsnachweises nach dem Muster in Anlage 9 zur Erhebung und Speicherung in den Fahrzeugregistern unverzüglich bei der zuständigen Zulassungsbehörde außer Betrieb setzen zu lassen. Die Zulassungsbehörde hat im Verwertungsnachweis die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zum Fahrzeug und zum bisherigen Halter oder Eigentümer, sofern dieser angegeben ist, zu überprüfen und den Verwertungsnachweis nach Überprüfung zurückzugeben. Der bisherige Halter und der Eigentümer haben zudem die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II der Zulassungsbehörde unverzüglich nach der Verwertung zu übergeben. Die Zulassungsbehörde hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II einzuziehen und zu vernichten.

Die Zulassungsbehörde wird nach § 17 FZV tätig, wenn ein Verwertungsnachweis vorgelegt wird. Die hiesige Prüfung beschränkt sich auf das oben genannte Vorgehen. Es werden nur selten Verwertungsnachweise vorgelegt. Für das Jahr 2023 sind bisher lediglich vier Fälle erfasst. Die geringen Fallzahlen dürften entstehen, weil selten noch zugelassene Fahrzeuge entsorgt werden. Häufiger dürften die Fahrzeuge vorher bereits abgemeldet sein.

Ordnungswidrigkeiten zum § 17 FZV sind in der Zulassungsstelle nicht bekannt. Auch der Bußgeldstelle des Ordnungsamts liegen Ordnungswidrigkeiten, wie in Frage 19 beschrieben, nicht vor.

20. Wie kontrolliert der Senat, dass die Demontagebetriebe in Bremen entsprechend der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) die Restkarossen zusammen mit der blauen Kopie des Verwertungsnachweises ordnungsgemäß an einen anerkannten Schredderbetrieb und nicht an Schrotthändler ohne Übergabe der blauen Kopie des Verwertungsnachweises übergeben? Inwiefern konnten in diesem Zusammenhang Ordnungswidrigkeiten in den letzten fünf Jahren festgestellt werden?

Die Zulassungsbehörde nimmt die Prüfung nach § 17 Absatz 1 FZV vor. Nach Prüfung wird der Verwertungsnachweis wieder ausgehändigt.

21. Wie kann aus Sicht des Senats die legale höherwertige Verwertung von Altfahrzeugen gestärkt und illegale Verwertung zurückgedrängt werden? Welche Maßnahmen auf kommunaler, Landes-, Bundes- und EU-Ebene wären dafür nach Ansicht des Senats notwendig und wie setzt er sich dafür ein?

Wie die Daten aus der Antwort 1 belegen, ist bereits eine hohe Verwertungsquote, auch ohne die sonstige Verwertung, erreicht. Es muss gewährleistet werden, dass die Maßnahmen zur Kontrolle aufrechterhalten werden können und die ressortübergreifende Zusammenarbeit erhalten bleibt. Hier leistet beispielsweise der Arbeitskreis Umweltdelikte einen wertvollen Beitrag. Dieser wird besetzt durch Mitarbeitende der Umweltkriminalpolizei, der Baubehörde, der Gewerbeaufsicht, den Gewässerschutz- und Bodenschutzreferaten der SUKW, der zuständigen Staatsanwaltschaft, der Genehmigungsbehörde der Abfallwirtschaft der SUKW sowie den Kontaktpolizisten und findet zwei Mal im Jahr statt. Hier werden konkrete Verdachtsfälle ressortübergreifend bearbeitet.

Stärkung der Kreislaufwirtschaft in Bremen und Bremerhaven:
Recycling wird in der Automobilwirtschaft mit zunehmender Marktdurchdringung batterieelektrischer Fahrzeuge in den kommenden Jahren erheblich an Bedeutung gewinnen. Ursächlich dafür ist, dass sich der Lebenszyklus von batteriegetriebenen Elektrofahrzeugen ohne Recycling und Wiederverwendung der Rohstoffe nicht ausreichend dekarbonisieren lässt. Zudem können strategische Metalle wie Kobalt, Nickel und Kupfer sowie Lithium aus den gesammelten Batterien zurückgewonnen werden. Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation steht mit Bremer Unternehmen auch zu diesen Themen im engen Austausch.

Regulatorische Vorschriften wie die Revision der Altfahrzeugrichtlinie können dazu beitragen, Materialien zu recyceln und wiederzuverwerten. Die Verordnung regelt unter anderem die verstärkte Sammlung von Altfahrzeugen in der EU und die Gewährleistung der technischen Überwachung der aus der EU ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge. Ziel ist unter anderem, das System der Rücknahme und Verwertung von Fahrzeugen einheitlich zu organisieren, den Übergang des Automobilsektors zu einer Kreislaufwirtschaft zu erleichtern und die negativen Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit Design, Produktion, Lebensdauer und End-of-Life-Behandlung von Fahrzeugen zu verringern.

22. Gibt es angesichts der Tatsache, dass jede Tonne Altreifen, die umweltgerecht recycelt wird, rund 700 kg CO₂-Emission spart, im Land Bremen eine dezidierte nachhaltige Altreifen-Kreislaufwirtschaft, bei der eine umweltgerechte stoffliche Verwertung von Altreifen zu hochwertigen Recyclingprodukten erfolgt?

Ein Bremer Betrieb fertigt Qualitäts-Runderneuerungen gut erhaltener Lkw-Karkassen (BANDAG-Verfahren).

23. Wie ist der aktuelle Stand der Überarbeitung der EU-Altfahrzeug-Richtlinie auf EU-Ebene nach Kenntnis des Senats und wie bewertet der Senat die anstehende Überarbeitung? Welche Konsequenzen hätte die Novelle für die behördliche Praxis in Bremen?

Die EU-Altfahrzeug-Richtlinie soll abgelöst werden durch eine EU-Altfahrzeug-Verordnung. Am 13. Juli 2023 hat die Europäische Kommission ihren Vorschlag für eine Verordnung über Anforderungen an die kreislaforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG (Altfahrzeug-RL) und 2005/64/EG (3R RL über die Typgenehmigung für Kfz hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit) vorgelegt. Der Vorschlag zielt darauf ab, den Übergang des Automobilsektors zu einer zirkulären Kreislaufwirtschaft zu befördern. Hierzu umfasst der Vorschlag alle Phasen des Lebenszyklus eines Fahrzeugs – vom Design bis zur Abfallbehandlung.

Eine erste Befassung in der EU-Ratsarbeitsgruppe Umwelt hat am 3. Oktober 2023 stattgefunden. Am 17. November 2023 wurde eine erste deutsche Stellungnahme an die EU Präsidentschaft/KOM übermittelt.

Der Senat hat hierzu gemeinsam mit weiteren Ländern einen Entschließungsantrag im Bundesrat am 15. Dezember 2023 eingebracht. Dem Antrag können die wichtigsten Bewertungspunkte

entnommen werden: TOP 037=0493-23(B)=1040.BR-15.12.23
(bundesrat.de).

Weitere Ratsarbeitsgruppensitzungen sind ab März 2024 geplant, sodass bis zu den EU-Parlamentswahlen im Juni 2024 ein Fortschrittsbericht vorliegen soll.

In diesem frühen Stadium sind die konkreten Auswirkungen auf den Vollzug in Bremen noch nicht abzuschätzen. Wenn die erweiterte Herstellerverantwortung aufgenommen wird, werden neue Registrierungs- und Nachweisverpflichtungen für die Marktakteure eingeführt, welche einen erhöhten Vollzugsaufwand zur Folge hätten.