



BMW Group Stellungnahme

zum Entwurf der nationalen Kreislaufwirtschaftstrategie.

BMW AG, Juli 2024

Kontakt: governmentaffairs@bmwgroup.com

Allgemeine Stellungnahme

- Wir unterstützen die Kreislaufwirtschaft und die Klimaziele.
- Wir unterstützen und tragen aktiv zur Standardisierung auf nationaler und internationaler Ebene bei.
- Anreize zum Erreichen von einem Single Market Europe sind essenziell im globalen Wettbewerb.
- Die Implementierung muss über industriegetriebene Beispiele (Best practice) getrieben werden, um die politischen Ziele zu erreichen.
- Standardisierung und Plausibilisierung vor Regulatorik.
- Regulatorik muss das wirtschaftliche Wachstum fördern und beschleunigen, nicht hemmen.
- Regulatorik muss mit entsprechenden Supportmechanismen in die Umsetzung kommen:
 - Förderung (Capex, Opex, upscaling und Forschung und Entwicklung)
 - verkürzte Genehmigungszeiten.
 - vereinfachte und vereinheitlichte Genehmigungshürden und Gesetze (bzw. professionelle behördliche Beratung und Dialog).
 - Skills (Ausbildung und Umschulung).
 - Neue Ausbildungsmethoden, bspw. Kreislaufwirtschaftsakademien als temporäre Ergänzung, bis genügend Substanz an Universitäten und anderen Bildungseinrichtungen vorhanden ist.
 - Vereinheitlichung digitaler Produktpässe.
 - Interoperabilität von Produktpässen.
 - Vorsicht bei Repairability von Batterien (HV-Safety).
 - Im Gesamtkonzept muss die nachhaltigste Lösung angestrebt werden, Repairability ist nicht immer die nachhaltigste Lösung.
 - Zertifikate als Enabler zur Decarbonisierung (Energie).
- Einsatzzeitpunkte entsprechend der realistischen Möglichkeiten der heimischen Wirtschaft entlang der Wertschöpfungskette einführen.
- Dekarbonisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette, ggf. auch über Incentivierung.

Konkrete textbezogene Stellungnahme

Entwurf einer Nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie (NKWS)	
<i>Textentwurf</i>	<i>Kommentar</i>
Zusammenfassung i: 1. Leitbild Kreislaufwirtschaft	„Übergeordnetes Ziel ist gemäß Koalitionsvertrag, den Verbrauch primärer Rohstoffe zu senken und Stoffkreisläufe zu schließen.“ → keine Differenzierung nach Industrien / Branchen, bspw. Textil vs. Automobil.
Zusammenfassung i: 8 Standards und Normen für die Kreislaufwirtschaft setzen	„Unser Ziel ist, die in der Normungsroadmap CIRCULAR ECONOMY sowie in nachfolgenden Normungsaktivitäten identifizierten Arbeiten innerhalb der nächsten zwei bis fünf Jahre abzuschließen.“ → Fünf Jahre ist aus unserer Sicht zu spät.
Zusammenfassung i: 12. Langlebigen und nachhaltigen Konsum fördern	Es ist wichtig, die Attraktivität von Produkten mit hohem Sekundärmaterial für den Endverbraucher zu steigern.
3.10 Qualifizierung	Das Thema Kreislaufwirtschaft sollte als Teil der KFZ-Technikerausbildung Berücksichtigung finden (falls noch nicht geschehen), denn u.a. in diesen Berufen wird entschieden, wann ein Fahrzeug zum ELV wird (Feststellung, dass es nicht mehr fahrtüchtig wird). Die korrekte Entsorgung über das Herstellernetz mit qualifizierten Betrieben ist dann wichtig.
3.11 Abfälle vermeiden und verwerten	„Zentraler Baustein ist es dabei, das Bewusstsein für die Abfallvermeidung und die Wichtigkeit der richtigen Abfallentsorgung in der Bevölkerung zu stärken. Hier sind angesichts der ohnehin schon großen Informationsflut im Alltag Informationsangebote durch Länder und Kommunen zu schaffen, zu vereinheitlichen und auszubauen, damit die Verbraucher innen und Verbraucher sich umfassend und einfach informieren können.“ → Hier wäre es sinnvoll, konkrete Beispiele zu nennen.

<p>3.5 Ökonomische Instrumente und Finanzierung</p>	<p>Anreizsysteme für eine verbesserte Kreislaufführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Um den Rezyklateinsatz dynamisch auszugestalten, wird die Bundesregierung die Einführung einer Einspeisevergütung prüfen und ein Konzept modellhaft für den Kunststoffsektor erarbeiten → Ein prognostizierter steigender CO2 Preis ist automatisch ein Anreiz, um verstärkt auf Rezyklate zu setzen. • Der Bund legt für zirkuläre Beschaffung verpflichtende, quantitative Ziele für 2030 fest. → insb. relevant für welche Rohstoffe; Muss mit EU-Vorgaben abgestimmt sein. • Ziele: Reduzierung Abfallmengen → Es muss deutlich herausgearbeitet werden, ob eine systematische Hochtemperaturverbrennung tatsächlich nachteilig im Vergleich zu Biodegradability ist oder in vielen Fällen eine sinnvolle Alternative darstellt.
<p>4.4.1 Status Quo und Hemmnisse</p>	<p>Status Quo und Hemmnisse „Zum einen steigt der Anteil an großen, schweren PKWs und SUVs an den Neuzulassungen beständig an.“ → Ein schweres Fahrzeug steht der Kreislaufwirtschaft nicht im Wege. Es wird genauso recycelt wie ein leichtes Fahrzeug.</p>
<p>4.4.1 Status Quo und Hemmnisse</p>	<p>Hemmnisse: „Einsatz von nicht recycelbaren Materialien und unauflöslchen Materialverbindungen oder Verbundstoffen.“ → Teilweise fehlt ein adäquater Ersatzwerkstoff. Nicht durch Verbote, sondern Substitute sorgen für Reduzierung der Produkteigenschaften.</p>
<p>4.4.2 Darstellung aktuell laufender Vorhaben auf nationaler und europäischer Ebene</p>	<p>„Zudem soll die Verwertung von Altfahrzeugen verbessert werden, indem die Anforderungen an die Bauteilseparation und -verwertung verschärft werden.“ → Eine Bauteilseparation ist nicht per se ein Beitrag zur Kreislaufwirtschaft. Der Ausbau und ewige Lagerung nicht benötigter Teile entziehen dem Kreislauf Werkstoffe.</p>

	<p>„Konkrete Ziele: Signifikante Erhöhung der Recyclingfähigkeit von PKW.“ → Wir haben heute 85/95%. Wie soll das signifikant erhöht werden? Stattdessen sollte die Qualität der Sekundärrohstoffe gesteigert werden.</p>
<p>4.4.4 Konkrete Maßnahmen und Instrumente</p>	<p>„Die Bundesregierung wird in Zusammenarbeit mit Wirtschaft und Wissenschaft eine Plattform für zirkuläres Batteriedesign etablieren.“ → Bei Fahrzeugbatterien darf Innovationstätigkeit nicht eingeschränkt werden. Langlebigkeit von Batterien im Einklang mit einem Fahrzeugleben ist zu priorisieren.</p>