

Die Stiftung Auto Recycling Schweiz stellt sich vor

Geschichte

Im Jahr 1992 wurde die Stiftung Auto Recycling Schweiz gegründet. Ohne die damalige Weitsicht der Automobil-Importeure und der Verantwortlichen von auto-schweiz würde unser Land heute vor einem grossen ökologischen Problem stehen. Dank Auto Recycling Schweiz wird die jährlich anfallende Gesamt-Restmenge von 50'000 bis 60'000 Tonnen nicht mehr deponiert, sondern thermisch behandelt.

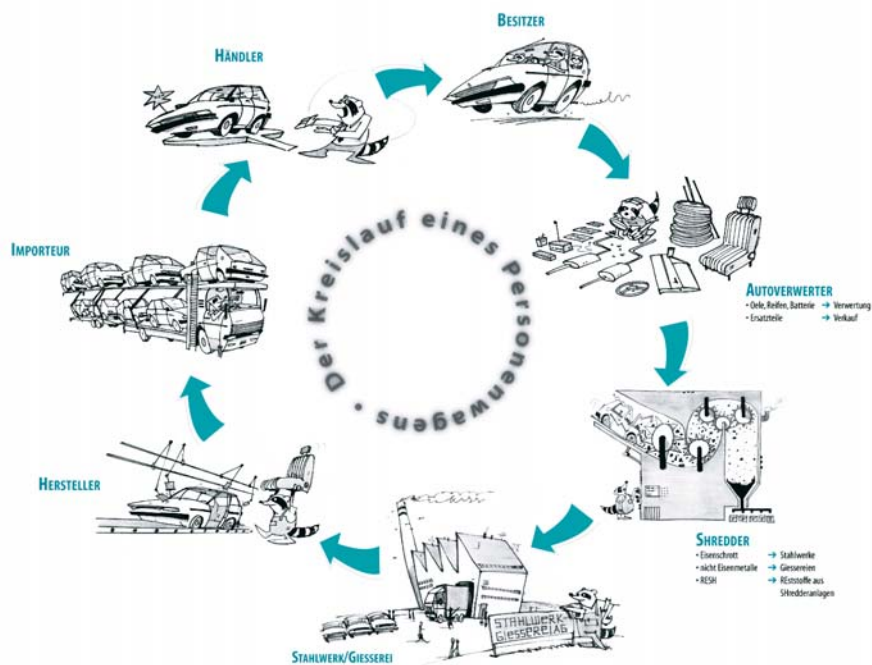
Stiftungszweck

Die Stiftung bezweckt die Förderung der umweltgerechten Entsorgung der in der Schweiz immatrikulierten Motorfahrzeuge, insbesondere die umweltgerechte Entsorgung der nichtmetallischen Reststoffe aus Fahrzeugen (RESH*).

*)RESHstoffe auf SHredderanlagen

Der Kreislauf eines Personenwagens

Um in der Bevölkerung eine gewisse Sensibilisierung der gesamten Problematik rund um die Altfahrzeugverwertung zu erlangen, hat der Stiftungsrat versucht, den Kreislauf eines Personenwagens auf einfache Art zu visualisieren. Anhand von Illustrationen wird der Kreislauf eines Personenwagens (Hersteller, Importeur, Händler, Käufer, Autoverwerter, usw.), visuell veranschaulicht und erläutert.



Ein neue Broschüre

Mit der neuen dreisprachigen Broschüre will die Stiftung den Weg einer offenen und neuzzeitlichen Kommunikation gehen. Mit der neuen Publikation, welche erstmals am Messestand in Genf abgegeben wird, wird sowohl die Funktion des neuen RESHMENT-Prozesses veranschaulicht als auch der Zweck der Stiftung erläutert.



Mit neuem Messestand am Automobilsalon 2003 in Genf

Die Stiftung Auto Recycling Schweiz wird dieses Jahr erstmals am Automobilsalon in Genf mit einem eigenen Messestand vertreten sein und so auf ihre umfassenden Dienstleistungen aufmerksam machen. Auf einer Ausstellungsfläche von rund 40 m² wird vor allem der neue RESHMENT-Prozess vorgestellt.



Standmodell für Automobilsalon

Die Stiftung lädt bereits jetzt alle Besucherinnen und Besucher des Automobilsalon 2003 herzlich ein, den Stand zu besuchen.

Präsident Stiftung Autorecycling Schweiz
 a.Ständerat Paul Gemperli
 Vize-Präsidentin
 Christine Ungricht, Emil Frey AG
 auto-schweiz
 Tony Wohlgensinger
 Hanspeter Schick
 Stiftungsratsbeauftragter
 Federico Karrer
 AMAG Automobil- und Motoren AG
 Werner Bösigler
 Emil Frey AG
 Walter Frey
 AGVS
 Peter Schneider
 ASTAG
 Kandid Hofstetter
 ACS
 Niklaus Zürcher
 TCS
 Josef Andres
 Schweizerischer Shredder-Verband
 Stephan Thomann
 BUWAL
 Hanspeter Fahrni

Stiftungsrat

Stiftung Auto Recycling Schweiz
 Daniel Christen, c/o Geschäftssitz auto-schweiz
 Mittelstrasse 32, Postfach 5232, 3001 Bern
 Tel. 031 302 36 24, Fax 031 306 65 60
 www.stiftung-autorecycling.ch
 info@stiftung-autorecycling.ch

WEICHEN SIND FÜR MONTHEY GESTELLT

Der Bau einer RESH-Verwertungsanlage ist ein komplexes und zeitintensives Unterfangen. Es freut uns aber, Ihnen mitteilen zu können, dass wir mit der Realisierung des Bauvorhabens einen guten Schritt weitergekommen sind.

Der Stiftungsrats-Ausschuss hat beschlossen, am Standort Monthey ein Planungs- und Baubewilligungsverfahren einzuleiten. Gleichzeitig soll zuhanden der zuständigen Behörden der Umweltverträglichkeitsbericht erstellt werden. Damit wird ein wichtiger Schritt in die Zukunft getan. Allerdings sind noch weitere schwierige Fragen zu lösen, wie z.B. der Mietvertrag mit dem künftigen Betreiber, der Baurechtsvertrag über das benötigte Land und die Regelung mit dem Generalunternehmer. Aus heutiger Sicht scheint es indessen, dass diese Fragen lösbar sind.

Nach dem Technologie-Entscheid und dem Abschluss der erforderlichen Verträge werden auch umfassende Gespräche betreffend Finanzierung des Bauvorhabens geführt. Ich bin zuversichtlich, dass für das auf rund 120 Mio Franken veranschlagte Bauvolumen eine solide und nachhaltige Finanzierung gefunden wird. Für den Stiftungsrat bedeutet das, dass in nächster Zeit noch einige wichtige Entscheide und Vorbereitungen anstehen. Doch in Anbetracht der gesteckten Ziele, die übrigens eine grosse Wertschöpfung und die Schaffung neuer Arbeitsplätze beinhalten, stellen die kommenden Arbeiten eine Herausforderung dar, der sich der gesamte Stiftungsrat mit Engagement und Freude annimmt.

Mit dem Ziel, durch die Anlage in zwei bis drei Jahren eine der modernsten und umweltfreundlichsten RESH-Verwertungsanlagen der Welt eröffnen zu können, packen wir die Aufgabe gerne an.



Paul Gemperli
Präsident Stiftung Auto Recycling Schweiz

Seite 2

Vorzüge des gewählten Standortes Monthey

Seite 3

Die geplante Verordnung über den Verkehr mit Abfällen (VeVA)

Seite 4

Die Stiftung stellt sich vor

Dem Ziel einen wichtigen Schritt näher gerückt

Der Stiftungsrats-Ausschuss hat vor kurzem beschlossen, am Standort der Cimo SA, Monthey ein Planungs- und Baubewilligungsverfahren, verbunden mit einem Umweltverträglichkeitsbericht, in die Wege zu leiten. Es liegen noch verschiedene offene Fragen bei den zuständigen Bundes- und Kantonsbehörden zur Abklärung vor. Die Antworten müssen, um das Vorhaben realisieren zu können, im Sinne der Stiftung erfolgen.

Federico Karrer, Mitglied und
Beauftragter Stiftungsrats-Ausschuss

Der lange Weg vom im Dezember 2001 gefällten Technologieentscheid über eine sorgfältig durchgeführte Standortevaluation bis zum Entscheid, in Monthey ein Baubewilligungsverfahren in die Wege zu leiten, führte über manche hohe Hürde.

Die Absicht, Ende Juni 2002 den Standortentscheid zu veröffentlichen, konnte aus verschiedenen Gründen nicht eingehalten werden. Der Hauptgrund lag in der Insolvenzerklärung, welche die Babcock Borsig Power AG, Oberhausen (Deutschland) abgegeben hat. Sie war die Muttergesellschaft der als Generalunternehmer für die Realisierung der Anlage vorgesehenen CT Umwelttechnik AG in Winterthur. Die Stiftung musste sich gemeinsam mit dem Partner Métraux Services SA nebst dem Entscheid für einen Standort, gleichzeitig auch noch auf die Suche nach einem neuen Generalplaner- bzw. Unternehmer machen.

Im Januar 2002 wurden für 19 (!) Standorte, welche sich bei uns gemeldet haben, ein Kriterienkatalog sowie ein Fragebogen erarbeitet und den Standortbewerbern für die zukünftige RESH-Verwertungsanlage (RVA) zugestellt. Nach der Auswertung und ersten Sichtung blieben noch fünf Standorte übrig, an welchen die Erstellung einer RVA als grundsätzlich möglich beurteilt wurde. An diesen Orten sind intensive, zusätzliche Abklärungen technischer- und betriebswirtschaftlicher Natur sowie persönliche Gespräche geführt worden, welche immer mit einer umfassenden Präsentation unseres Vorhabens verbunden waren. An dieser Stelle möchten wir unserem Partner, der Métraux Services SA, für die in diesem Zusammenhang geleistete, professionelle Arbeit Dank und Anerkennung aussprechen.

Nach diesen Gesprächen konzentrierte sich der Standortauswahl-Ausschuss auf die drei, auch in der Presse erwähnten, Standorte Altdorf, Domat/Ems und Monthey. Hier wurden unter der Leitung unseres Stiftungsrats-Präsidenten, Paul Gemperli, noch einmal Kontakte mit den Eigentümern und zusätzlich mit den jeweiligen Kantons- und Gemeindebehörden aufgenommen. Nebst den Regierungsvertretern waren auch immer die Vorsteher der Kantonalen Ämter für Umweltschutz anwesend. Diese sehr zeitintensiven Verhandlungen mit entsprechenden Terminabsprachen hätten bis zum geplanten Zeitpunkt von Ende Juni 2002

zuwenig sorgfältig durchgeführt werden können. Sie wurden Ende August 2002 aber erfolgreich abgeschlossen.

Ein ebenfalls wichtiges Kapitel in diesem Grossprojekt war die «Finanzierung». Diese Aufgabe wurde parallel mit der Lösung des Standortproblems angepackt. Dank unserer soliden Kapitalstruktur und dem Entscheid des Ausschusses wurde beschlossen, die RESH-Verwertungsanlage (RVA) in zwei Gesellschaften aufzuteilen:

- In eine Anlagegesellschaft, welche zu 100% im Eigentum der Stiftung ist und
- in eine Betreibergesellschaft mit Métraux Services SA als Trägerin.

Diese klare Trennung weist für beide Seiten Vorteile auf. Sie trägt insbesondere dazu bei, allfällige zukünftige Interessen- und Zielkonflikte zu vermeiden.

Schon in der ersten Hälfte des Jahres 2002 drängte sich die Suche nach einem Ersatz des Generalplaner- und Unternehmers für die «ausgestiegene» Babcock Borsig Power AG auf. Bekanntlich finden sich heute solche Unternehmungen nicht wie Sand am Meer. Im Gegenteil: Sie sind mit der Lupe zu suchen. Nebst einer fachlichen Kompetenz müssen in unserem Fall massgebliche finanzielle Garantien geleistet werden. Auch dieses Auswahlverfahren wurde wieder mit Métraux Services SA durchgeführt und konnte im Januar 2003 erfolgreich, d. h. mit einem Entscheid zu Gunsten der VAI VOEST-ALPINE Industrieanlagenbau GmbH & Co., Linz, beendet werden. VAI ist gleichzeitig auch der Lieferant des sogenannten «heissen» Teils unserer Anlage, d. h. des CONTOP Schmelzreaktors mit Kessel und der Rauchgasreinigungsanlage. Im Vergleich zu den anderen Anbietern fällt bei VAI somit eine entscheidende Schnittstelle weg. Es wird angestrebt, dass der Generalplaner und der Generalunternehmer dieselben sind.

Der Ausschuss hat beschlossen, in einer ersten Phase ein Baubewilligungsverfahren mit dem dazugehörigen Umweltverträglichkeitsbericht UVB in die Wege zu leiten. Die Kosten für diesen Schritt liegen bei rund 2,5 Mio Franken. Die Gesamtplanungskosten belaufen sich gegen 7 Mio Franken. Es ist vorgesehen, dass die Bewilligungsunterlagen vor Ende 2003 bei der Gemeinde Monthey eingereicht werden können.

Die Ergebnisse und Entscheide der Gemeinde Monthey und des Kantons Wallis werden zeigen, ob am gewählten Standort unsere RVA gebaut werden kann. Gleichzeitig müssen aber auch die Gespräche mit den Bundesbehörden und die Gesuchseingabe positiv verlaufen und unsere Anliegen berücksichtigt werden. Bei günstigsten Voraussetzungen und Erfüllung aller vorerwähnten Punkte könnte der Probetrieb der RVA gegen Ende 2005 aufgenommen werden.

Vorzüge des gewählten Standortes Monthey

Daniel Christen, Geschäftsführer
Stiftung Auto Recycling Schweiz

Nach einem sehr sorgfältigen Evaluierungsprozess für einen geeigneten Standort hat sich die Stiftung Auto Recycling Schweiz für den Standort Monthey (VS) entschieden. Auf dem Areal der CIMO Compagnie industrielle de Monthey SA wird die Stiftung in einer ersten Phase das Baubewilligungsverfahren mit der Umweltverträglichkeitsprüfung einleiten.

Wer ist CIMO?

Der Produktionsstandort für chemische Produkte ist bereits über 100 Jahre alt. 1897 wurde die erste Chemiefabrik in Monthey gegründet. Sie entstand übrigens aus einer Zuckerfabrik, die mangels Zuckerrüben nie rentabel wurde. Ein interessantes Detail ist, dass Rudolph Geigy (Ciba-Geigy) Mitbegründer dieser Zuckerfabrik war. Ciba übernahm aber erst nach dem zweiten Weltkrieg die chemische Fabrik.

Schon bald erlangte der Umweltschutz grosse Bedeutung: Bereits 1928 wurde eine zentrale Rauchgasreinigungsanlage gebaut, 1949 konnte die erste industrielle Abwasserreinigungsanlage der Schweiz in Betrieb genommen werden und in den 70er Jahren installierte Ciba-Geigy Verbrennungsöfen zur thermischen Behandlung der Rückstände, die später mit einer Nassoxydation ergänzt wurde.

CIMO entstand 1996 nach der Gründung der Novartis und gehört zu je 50% den Basler Chemieunternehmen Ciba Spezialitätenchemie und Syngenta Crop Protection. CIMO ist eigentlich das Dienstleistungszentrum für alle Belange rund um die Produktion:

- Automation (System zur Bewirtschaftung der Produktionsprozesse)
- CAD
- Ausbildung
- Sicherheit und Umwelt
- Technik und Unterhalt
- Energiebereitstellung
- Abfallbehandlung

CIMO beschäftigt rund 500 Mitarbeiter und bildet über 100 Lehrlinge in verschiedenen Berufen aus.

Welche Synergien sind zu erwarten?

Für die Reshment-Anlage ergeben sich nachfolgende Vorteile:

- Das vorgesehene Areal liegt in einem voll erschlossenen Industriegebiet. Die Anlage wird das Ortsbild nicht wesentlich beeinträchtigen.
- CIMO kann wesentliche Infrastrukturleistungen anbieten. Dadurch entfallen Investitionskosten für zusätzliche Gebäude, Labor, Waage, Leitungen, Feuerwehr, Sanität und Sicherheit.
- Als grosses Plus gilt die Abgabe, bzw. der Verkauf der überschüssigen Energie in Form von Satteldampf an CIMO. Das sind ca. 28 t/h oder 200'000 t pro Jahr bei 26 bar. Damit erhöht sich die Wirtschaftlichkeit, die sich direkt in einem tieferen Entsorgungspreis niederschlägt.
- Mit dem Einsatz von Klärschlamm in der Reshment-Anlage würde die bestehende Klärschlamm-Verbrennungsanlage stillgelegt, da diese hohe Kosten verursacht.
- Das Abwasser kann in das Kanalisationssystem der CIMO eingeleitet werden. CIMO betreibt die ARA auch für die angeschlossenen Gemeinden.
- CIMO und seine Partnerfirmen Syngenta, Ciba Spezialitätenchemie und Vantico sind der grösste Arbeitgeber in Monthey und tragen eine grosse Verantwortung gegenüber der Bevölkerung und der Umwelt. Das Know-how im Umgang mit speziellen Produkten und Abfällen und deren

Behandlung kommt auch dem Betreiber der Reshment-Anlage zu gute.

- Das Areal ist verkehrsmässig gut erschlossen. Ein Bahngleise führt direkt auf das vorgesehene Areal. Die Stiftung wird darauf bestehen, dass praktisch aller RESH mit der Bahn angeliefert wird.

Das Projekt hat für beide Seiten Vorteile. CIMO profitiert von einer Stärkung des Standortes Monthey. Für Monthey sind auch die rund 35 Arbeitsplätze und die jährlichen Investitionen in Unterhalt und Betrieb sehr wichtig.

Die Stiftung ist überzeugt, mit CIMO einen kompetenten und verantwortungsvollen Partner gefunden zu haben.



Bilder oben und links:
Standort für die geplante RESH-Verwertungsanlage
bei der Cimo SA in Monthey

Die geplante Verordnung über den Verkehr mit Abfällen VeVA

Daniel Christen, Geschäftsführer
Stiftung Auto Recycling Schweiz

Die Schweiz war 1986 mit der Verordnung über den Verkehr mit Sonderabfällen (VVS) einer der ersten Staaten mit einer umfassenden Kontrolle der Entsorgung von Sonderabfällen. Damit wurde eine wesentliche Verbesserung in der Abfallwirtschaft erreicht. Die VVS muss nun aber den geänderten rechtlichen und abfallwirtschaftlichen Grundlagen angepasst werden. Deshalb läuft zur Zeit das Vernehmlassungsverfahren zur neuen Verordnung über den Verkehr mit Abfällen (VeVA), deren Eckpunkte mit Blick auf das Autorecycling nachfolgend dargestellt werden sollen.

Zweck der VeVA

Die VeVA regelt die Identifikation und Abgabepflicht der Abfälle, kontrolliert nachvollziehbar den Transport und stellt die umweltverträgliche Behandlung, Verwertung oder Beseitigung sicher. Die alte VVS betraf den Bereich Fahrzeuge nur bei der Entsorgung, resp. Verwertung der Sonderabfälle wie Bleibatterien, Betriebsflüssigkeiten (z.B. Motorenöl) und im speziellen den nichtmetallischen Reststoffen aus Shredderanlagen (RESH). Die VeVA muss nun auch für die Entsorgung von anderen kontrollpflichtigen Abfällen wie zum Beispiel Altfahrzeuge und Altreifen respektiert werden. Eine zusätzliche Verordnung enthält die Listen, die beim Verkehr von Abfällen zu berücksichtigen sind. Darin sind alle Abfälle mit einem Code versehen:

- Abfallverzeichnis, das weitgehend dem Europäischen Abfallkatalog entspricht. Darin werden die Sonderabfälle und andere kontrollpflichtige Abfälle bestimmt.
- Liste des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle. Das Basler Übereinkommen verbietet den Export von gefährlichen Abfällen in Nicht-OECD-Länder.
- Grüne und gelbe Abfallliste des OECD-Beschlusses, der als Spezialabkommen im Rahmen des Basler Übereinkommens von der OECD beschlossen wurde.

Durch die Harmonisierung mit den internationalen Regelungen können nun auch die statistischen Werte verglichen werden.

Die nachstehende Zusammenfassung zeigt die wesentlichen Bestimmungen der VeVA:

- Inhaber von Abfällen müssen abklären, ob es sich um Sonderabfall oder anderen kontrollpflichtigen Abfall handelt.
- Für die Übergabe dürfen Sonderabfälle nach wie vor nicht vermischt und verdünnt werden. Die kantonalen Behörden können aber unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen erlauben.
- Sonderabfälle benötigen zum Transport einen Begleitschein. Im internationalen Verkehr brauchen alle auf den Listen aufgeführten Abfälle Begleitscheine.

- Entsorgungsbetriebe, die Sonderabfälle und andere kontrollpflichtige Abfälle entgegennehmen, benötigen eine Bewilligung, die der Kanton ausstellt. Somit benötigen auch Autoverwerter- und Shredderbetriebe eine solche Bewilligung.
- Neben den Sonderabfällen müssen diese Entsorgungsbetriebe auch die anderen kontrollpflichtigen Abfälle melden. Damit wird auch die Transparenz bei der Altfahrzeug- und bei der Altreifenentsorgung erhöht.
- Exporte von Sonderabfällen zur Verbrennung sind nicht mehr verboten. Sollen aber solche Abfälle in der Schweiz entsorgt werden, muss der Kanton ein Einzugsgebiet festlegen.
- Die Exporte für alle Abfälle, die auf einer der Listen aufgeführt sind, unterliegen einem Notifizierungsverfahren. Die Notifizierung erfolgt durch das Abgeber-, Transit- und Empfängerland.
- In einer separaten Verordnung legt das Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) fest, welche Verfahren als Beseitigung und welche als Verwertung gelten. Diese Angabe wird für die Notifikations- und Begleitformulare benötigt.
- Importe von Abfällen bedürfen der Zustimmung des Buwals.
- Im Umgang mit den Begleitscheinen und den Meldepflichten wird ein elektronisches System eingeführt. Damit werden v.a. die Kantone entlastet.

Im Bereich der Entsorgung von Altfahrzeugen und Altreifen wird mit der VeVA eindeutig eine bessere Transparenz erreicht. Die heutigen Importe und Exporte von Altfahrzeugen können nun geschätzt werden. Auf Wunsch der Stiftung werden zur Zeit «Automobile zum Verschrotten» beim Import und Export mit einer speziellen Schlüsselnummer erfasst. Bisher konnte nur die gesamte Anzahl exportierter Fahrzeuge anhand der Aussenhandelsstatistik bestimmt werden. Mit diesen Angaben lässt sich die Anzahl Altfahrzeuge, die in der Schweiz zur Entsorgung anfallen, genauer schätzen.



Seit August 2001 melden die Shredderwerke die angelieferte Menge Autowracks. Dadurch kennt die Stiftung nun die Firmen und Personen, die bei der Altfahrzeugentsorgung beteiligt sind. Darunter sind nicht nur die rund 100 ausgewiesenen Autoverwerterbetriebe, sondern eine Vielzahl von Transporteuren, Recyclingbetrieben und Schrotthändler, die Altfahrzeuge zu den Shredderwerken bringen.

Die neue Verordnung über den Verkehr mit Abfällen wird mit einer einjährigen Übergangsfrist frühestens Mitte 2004 in Kraft treten.

