

**CHANCEN NUTZEN**

Im Herbst 2005 hat die Stiftung Auto Recycling Schweiz (SARS) eine wichtige und richtige Weichenstellung vorgenommen: «Die Entwicklung mechanischer Trennverfahren (zur RESH-Verwertung) soll weiterverfolgt werden.» Neu kommt nun dazu, dass die Entsorgung von Shredder-Reststoffen aus der Altautoverwertung in Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) aufgrund des technischen Fortschrittes Möglichkeiten für eine Dauerlösung bietet. Bisher wurde dieses Verfahren nur als Übergangslösung verstanden.

Die Stiftung hat den klaren Gründerauftrag, eine wirtschaftlich vertretbare RESH-Verwertung mit ökologischem Mehrnutzen zu suchen oder zu fördern. Die Rahmenbedingungen dafür setzen Politik und Verwaltung. Dort herrscht leider die Auffassung, eine schweizerischen Höchstanforderungen entsprechende Maximallösung müsse sich ungeachtet des wirtschaftlichen Umfeldes verwirklichen lassen.

Die bisherigen Versuche und Abklärungen haben aber klar gezeigt, dass das nicht geht. Wer Höchstansprüche stellt, müsse konsequenterweise auch für Sicherheit auf der Investorensseite sorgen, um schweizerische Innovationsbereitschaft zu fördern. Befristete Einstiegshilfe zum Abfedern des Investitionsrisikos? RESH-Exportverbot für eine genügende Auslastung einer eigenen Anlage? Die Antwort lautete bisher stets nein. «Bern» formuliert höchste Erwartungen und überlässt das «Restrisiko» der Privatinitiative.

Frühere Bedenken gegen die thermischen KVA-Verwertungsverfahren für beigemischten RESH erweisen sich heute als praktisch gegenstandslos.

Die Politik muss darum endlich klare Entscheide fällen und realistische Vorgaben machen. Entweder befürwortet man die autonome RESH-Verwertung in der Schweiz; dann ist heute der beste Weg die KVA-Mitverbrennung unter Verzicht auf einen fast geschlossenen Stoffkreislauf. Oder man akzeptiert moderne mechanische Trennverfahren im Ausland, bewilligt den RESH-Export und sagt ja zur Verwertung oder Endlagerung von Rückständen. Nur zu bedauern, «dass in der Schweiz in absehbarer Zeit (...) keine überzeugende Lösung für die RESH-Entsorgung entsteht», ist zu wenig.



Paul Gemperli  
Präsident, Stiftung Auto Recycling Schweiz

## Ohne Regeln keine Rohstoffpolitik

**1986 veröffentlichte das damalige Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) sein Leitbild für die schweizerische Abfallwirtschaft: «Ein souveräner Staat benötigt nebst einer Versorgungs- auch eine Entsorgungssicherheit. Die Schweiz braucht eigene Sondermüllbehandlungsanlagen und genügend Endlagerkapazität.» Gestützt darauf suchte die von den Automobilimporteuren (auto-schweiz) gegründete Stiftung Auto Recycling Schweiz (SARS) die bestmögliche Verwertungslösung für den nichtmetallischen RESH-Rückstand (REststoffe aus Auto-SHredderanlagen) der jährlich fast 150'000 ausgedienten Altfahrzeuge. Gemäss neuesten Grundlagen strebt das heutige Bundesamt für Umwelt (BAFU) für die Zukunft eine «nachhaltige Rohstoffnutzung und Abfallentsorgung» an. Rohstoffe sollen möglichst wiederverwendet werden. Diese neuen Vorgaben beeinflussen auch die Lösungssuche der SARS.**

Peter Amstutz  
Bundeshaus-Redaktor BR

Automobile sind komplexe Gebilde aus unzähligen Werkstoffen: Über 250 Sorten «Stahl und Eisen», über 150 Sorten «Kunststoffe». Bereits bei der Demontage die Alttautos in einzelne Stoffgruppen aufzuteilen, ergäbe keine sortenreinen Materialien für die stoffliche Wiederverwertung (Recycling). Versuche dazu sind im Ausland bereits gescheitert. Nach der Behandlung der Altfahrzeuge bei den Autoverwertern und Shredderbetreibern bleibt ein nichtmetallischer RESH-Rückstand zurück, für dessen umweltgerechte Behandlung ein zusätzliches Verfahren nötig ist. Seit 1. Februar 1996 verbietet nämlich die Technische Verordnung über Abfälle (TVA) des Bundes das Deponieren solcher brennbarer Abfälle.

Die von den Automobilimporteuren gegründete und bisher aus deren freiwillig geleisteten Beiträgen finanzierte, nicht gewinnorientierte Stiftung Auto Recycling Schweiz sucht seit 1992 mit Fachleuten und Behördenvertretern nach einer Lösung des Verwertungsproblems. Weder in der Schweiz noch im Ausland existieren nämlich Verfahren, welche die von Politik und Gesetz verlangte umweltgerechte RESH-Verwertung unter Einhaltung aller Vorschriften (Emissionen, Rückgewinnung der Schwermetalle, optimale Nutzung der Abwärme, Produktion einer inerten, also reaktionsunfähigen Schlacke) gewährleisten können.

Die Realisierung eines baubewilligten und ausführungsfähigen eigenen Pionier-Projekts für eine



thermische RESHMENT-Anlage in Monthey (VS) erwies sich ohne verlässliche politische Rahmenbedingungen (kein befristeter Gebietsschutz als Starthilfe, kein RESH-Exportverbot) als nicht finanzierbar sowie wegen der höheren Betriebskosten als unwirtschaftlich. Deshalb musste sich der SARS-Stiftungsrat gegen diesen teuren Alleingang der Schweiz entscheiden.

Wie weiter? Diese Frage hat nun vor allem die Politik beziehungsweise das BAFU zu beantworten. Aufgrund einer Bewilligung des BAFU wird seit 1996 bis zur Realisierung einer TVA-konformen Verwertungsanlage RESH zusammen mit Hauskehricht in Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) mitverbrannt (RESH-Anteil höchstens 5%). So können die Abfalldeponien entlastet und die Umwelt geschont werden. An die Mehrkosten dieser thermischen RESH-Entsorgung vergütete die Stiftung den Shredderwerken in den letzten zehn Jahren gegen hundert Millionen Franken. Seit dem Jahre 1996 hat die Stiftung die Entsorgung von über 300'000 Tonnen Auto-RESH finanziell unterstützt. Damit konnte die Schweiz - im Gegensatz zu europäischen Ländern, wo RESH nach wie vor auf Deponien landet - eine beispielhafte und umweltgerechte Entsorgung als unbefristete Übergangslösung gewährleisten. Das haben sich die schweizerischen Automobilimporteure auch einiges kosten lassen. Unbeantwortet seitens der Politik blieben aber bis heute folgende Fragen:

- Ist die ökologisch bestmögliche vertretbare KVA-Entsorgung von RESH gemäss BAFU-Konzept zur Entwicklung einer nachhaltigen Rohstoffpolitik weiterhin zulässig?
- Ist das BAFU bereit, kostengünstigere trockenmechanische Verwertungsverfahren, welche

EDITORIAL

von der europäischen Automobilindustrie favorisiert werden, trotz des in der Schweiz angestrebten höherwertigen Entsorgungsstandards als ausreichend zuzulassen und RESH-Exporte in Nachbarländer zu bewilligen?

- Wie stellt sich das BAFU zur KVA-Mitverbrennung von RESH als möglicherweise definitive Lösung, falls Projekte zur Metallrückgewinnung aus KVA-Schlacke neue Möglichkeiten bieten?

Die neuesten Grundlagen des BAFU für die Gestaltung der künftigen nachhaltigen Rohstoffnutzung und Abfallentsorgung bieten diesbezüglich leider keine Entscheidungshilfe. Da ist die Rede davon, man



wolle «die ökologischen Ziele unter bestmöglicher Beachtung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Anforderungen erreichen». Da wird an das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung vom 22. März 1989 erinnert, das die Schweiz verpflichtete, «den Export von gefährlichen Abfällen nur zuzulassen, wenn die umweltgerechte Entsorgung im Zielland sichergestellt ist».

Da liest man an anderer Stelle: «Unabdingbare Voraussetzung für allfällige weitere Abfallexporte aus der Schweiz ist, dass die Qualität der Behandlung, Verwertung und Ablagerung im Ausland mindestens den schweizerischen Qualitätsstandards entspricht». Gleichzeitig wird eingeräumt, dass etliche EU-Länder abfallrechtliche Rahmenbedingungen geschaffen hätten, «die den schweizerischen Qualitätsanforderungen genügen», auch wenn teilweise noch Vollzugsdefizite bestünden. Was also ist zu tun? Das BAFU rät zu «Interessenabwägungen» und allenfalls auch «zweitbesten Lösungen, bei welchen zum Beispiel ökologische Optimierungen gewisse Einbussen im wirtschaftlichen und/oder gesellschaftlichen Bereich mit sich bringen». Klare Vorgaben dafür fehlen, verlässliche Regeln werden nicht aufgestellt. Die SARS erfüllt deshalb weiterhin ihren klaren Stiftungsauftrag

zur «Förderung der umweltgerechten Entsorgung der in der Schweiz immatrikulierten Motorfahrzeuge, insbesondere der umweltgerechten Entsorgung der nichtmetallischen Abfälle von Fahrzeugen» (Stiftungsurkunde). Der Wille zur Zusammenarbeit mit dem BAFU darf dabei vorausgesetzt werden. Aber die freiwillige Innovationsbereitschaft der Automobilimporteure kann nur zielführend sein, wenn seitens der Bundesbehörden verlässliche Regeln definiert und realistische Vorgaben gemacht werden. Die Stiftung ist nach wie vor gewillt, im Sinne ihres Gründerauftrags eine Entsorgungslösung mit ökologischem Mehrnutzen zu suchen, die auch wirtschaftlich vertretbar sein muss.

Bis auf weiteres aber darf die bewährte KVA-Mitverbrennung als die bestgeeignete RESH-Verwertung für die Schweiz gelten - weitere Entwicklungen auf dem Gebiet der mechanischen Trenntechniken stets vorbehalten. Selbst bei Überlegenheitsnachweis mechanischer Trennverfahren, über deren Leistungsstand sich die Stiftung laufend durch Verwertungsversuche informiert, kann eine Abkehr von der KVA-Verwertung nicht unbedingt befürwortet werden. Ein Entscheid ist erst möglich, wenn die Bundesbehörden klare Rahmenbedingungen setzen, wenn überzeugende mechanische Trennverfahren existieren und Erfahrungen über deren finanzielle, technische und ökologische Konsequenzen vorliegen. ■

## RESH-Verwertungsversuch in mechanischer Aufbereitungsanlage

Daniel Christen, Geschäftsführer

In der Fachwelt ist neuerdings die Rede von der mechanischen Abfall-Aufbereitung. Es geht nicht mehr bloss um die Entsorgung der Abfälle («Aus den Augen, aus dem Sinn»), sondern um die Rückgewinnung von Wertstoffen und die Herstellung von Ersatzbrennstoffen. Die Metall- und Energiepreise machen diese Verfahren wirtschaftlich. Zudem verlangt die EU-Altfahrzeugrichtlinie seit 2006, dass 85% der ausgedienten Fahrzeuge verwertet werden müssen. Mindestens 80% müssen sogar stofflich verwertet werden. Das stellt natürlich besondere Anforderungen an die Entsorgungswirtschaft.

### Lösung für die Schweiz?

Wie im letzten INFO Nr. 10/Dezember 2005 angekündigt, prüft und beurteilt die Stiftung Auto Recycling Schweiz auch mechanische Trennverfahren als Alternative zu thermischen Verfahren. Die Stiftung nahm deshalb die Gelegenheit wahr, bei den SRW einen Versuch mit 200 Tonnen RESH aus der Schweiz zu fahren. Die unabhängige Umweltspezialistin Dr. Bettina Zinder begleitete den Versuch.

Die Anlage in Espenhain kann im Dreischichtbetrieb 75'000 Tonnen RESH pro Jahr verarbeiten. Hauptziel dabei ist die Herstellung von drei in ihrer Zusammensetzung unterschiedlichen Stoffströme: Mineralisches anorganisches Produkt,

heizwertreiches organisches Produkt und metallreiches Produkt. Systematische Untersuchungen haben gezeigt, dass es sinnvoll ist, das heizwertreiche Produkt in einen Ersatzbrennstoff und eine heizwertreiche Kunststofffraktion aufzutrennen. Die Verwertung dieser Produkte erfüllen die Anforderungen an die stoffliche und energetische Verwertung gemäss deutscher Altfahrzeugverordnung bei weitem.

### Verschiedene Entsorgungswege

- Die Mineralik wird im Einklang mit der deutschen Ablagerungsverordnung auf einer stillzuliegenden Industriedeponie verwendet. Die deutschen Behörden anerkennen diese Nutzung als Verwertung.
- Die heizwertreiche Fraktion (LG 1+2) wird in einem Zementwerk als Brennstoffersatz eingesetzt.
- Das Kunststoffgemisch (LG 3) ist das Ausgangsmaterial für eine künftige Kunststoffsortierung. Weitere Verwertungswege als Ersatzbrennstoff in einem thermischen Kraftwerk oder als Reduktionsmittel in einem Hochofen werden geprüft.
- Die Schwerfraktion, ein Gemisch aus Nichteisenmetallen und Kunststoffen, wird in einer Schwimmsink-Anlage weiter behandelt.
- Die Metalle werden an Metallhütten und Stahlwerke verkauft.

### Massenbilanz

Mineralik (Sand, Glas)	54%
Leichtgut 1+2 (Flusen, Faserstoffe)	31%
Leichtgut 3 (Kunststoffe, Gummi) 2 - 20mm	4%
Leichtgut 3 (Kunststoffe, Gummi) < 20mm	2.6%
Schwerfraktion total	7.2%
davon Schwergut	3.7%
Eisen und NE-Metalle	1.3%
Reifen	0.15%
Schwerteile	2%
Filterstaub	1%

### Erste Schlussfolgerungen

Die Schlussfolgerungen beziehen sich auf die Verarbeitung der 200 Tonnen RESH aus der Schweiz. Im Vergleich zu den in der Schweiz zugelassenen Recyclingmaterialien, zum Beispiel für den Einsatz in Zementwerken, liegen die Schwermetallkonzentrationen sowohl in der mineralischen wie auch in den organischen Fraktionen sehr hoch. Die Auftrennung von RESH führt in einigen Fraktionen zwar zu deutlichen Abreicherungen von Schwermetallen, jedoch erreichen einige Schwermetallkonzentrationen die in der Schweiz verlangten Grenzwerte eindeutig nicht. In der mineralischen Fraktion liegt auch der organische Anteil zu hoch, so dass aus schweizerischer Sicht keine Ablagerung möglich wäre. *weiter auf Seite 4*

# «Auto-RESH wird nicht einfach verbrannt»

Interview mit **Gottfried Neuhold**,  
Direktor Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ)

**INFO:** Sie, Herr Direktor Gottfried Neuhold, und Ihre beiden Entsorgungswerke als grösste Kehrichtverbrennungsanlage der Schweiz setzen sich seit einem Jahrzehnt für die RESH-Mitverwertung bei der Kehrichtverbrennung ein. Welche Überlegungen stehen hinter dieser Verbrennung von Reststoffen aus Shredderanlagen?

**Gottfried Neuhold:** Zuerst sind es ökologische Überlegungen, weil sich bis jetzt keine andere Entsorgungsart auf dem freien Markt etablieren konnte. ERZ nimmt somit die Verantwortung als umweltgerechtes Entsorgungsunternehmen wahr. RESH wird aber nicht einfach verbrannt, sondern thermisch verwertet. Die bei der Verbrennung entstehende Wärme ersetzt als thermische und elektrische Energie fossile Brennstoffe. Weiter sind ökonomische Aspekte wichtig. Um die Kapazitäten der Kehrichtheizkraftwerke von ERZ so wirtschaftlich wie möglich zu betreiben, nimmt ERZ diese Chance wahr.

Rund 90'000 Tonnen RESH aus der Alttautoverwertung wurden seit 1998 schon behandelt. Stellt diese thermische Verwertung besondere Anforderungen an ERZ?

RESH unterscheidet sich selbstverständlich von normalem Kehricht, der ein ausserordentlich schlechter und auch schwierig zu verarbeitender Brennstoff ist. Um die vollständige Verbrennung aller Komponenten und damit auch des RESH zu garantieren, ist professionelles Bunkermanagement wichtig.

Waren aufgrund dieser Entsorgung irgendwelche Veränderungen an den Verbrennungsanlagen oder in den Rückständen festzustellen?

Dank der sorgfältigen Mischung und Dosierung sind bis jetzt keine Schäden aufgetreten. Natürlich hat sich die Zusammensetzung der Rückstände leicht verändert, doch das bedeutet für die Aufbereitung und Entsorgung keine grossen Schwierigkeiten.



Hat diese Form der RESH-Verwertung eine Qualität erreicht, die Sie auch mittelfristig als empfehlenswert beurteilen?

Im Rahmen der Möglichkeiten haben wir mit dieser willkommenen Ergänzung unseres Dienstleistungsangebots das technische Optimum erreicht. So lange damit die gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden, ist die technische Verwertung in KVAs sicher die beste Lösung. Für unsere Prozesse bereitet die Zusammensetzung des RESH keine Probleme.

Sehen Sie weitere Verbesserungen für die thermische RESH-Verwertung?

Eine weitere Wirkungsgradverbesserung ist nur mit einer anderen Verbrennungstechnologie möglich. Allerdings gibt es in der Schweiz nicht genügend RESH oder ähnliche Brennstoffe, die eine Anlage wirtschaftlich rechtfertigen würden. Dazu kommt, dass ohne Verwertung der anfallenden thermischen Energie kein befriedigender Wirkungsgrad erreicht wird.

Bestehen Möglichkeiten zur vermehrten Rückgewinnung von Wertstoffen aus Shredder-Reststoffen?

Es ist bereits jetzt ein sehr hohes Niveau erreicht. Meines Wissens wird in der EU schon bei der Konstruktion von Fahrzeugen künftig darauf geachtet, die mechanische Zerlegung zu vereinfachen und eine höhere Qualität der Trennung zu erreichen.

Gibt es überzeugendere Techniken zur RESH-Verwertung als die – bisher nur im Sinne einer Übergangslösung zugelassene – thermische Behandlung in Kehrichtverbrennungsanlagen?

Vor allem sollte definiert werden, was man überhaupt von Gesetzes wegen mit diesem Material machen will. Wichtig ist zu wissen, dass es sich hierbei nicht um Abfall zum Wegwerfen handelt, sondern um wertvollen Brennstoff.



Welchen Weg sollte Ihrer Ansicht nach die Stiftung Auto Recycling Schweiz gehen, um den Auftrag zur «Förderung der umweltgerechten Entsorgung nichtmetallischer Abfälle von Fahrzeugen» weiterhin bestmöglich zu erfüllen?

Man sollte mit einem Team von Fachleuten aller Bereiche aus der Schweiz und den umliegenden EU-Ländern die Zukunft planen. Für eine Verarbeitung mit fortschrittlicher Technik müsste die Schweiz die Insel verlassen. Die Zeit der einsamen Weisen ist nämlich längst vorbei. Bis neue Lösungen gefunden sind, bleiben wir jedoch sehr gerne als Dienstleister für die thermische Verwertung des Brennstoffes RESH tätig. ■

## Zur Person

**Gottfried Neuhold**  
Direktor Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ)

Gottfried Neuhold wurde 1946 in Wien geboren und schloss seine Studien als Dipl. Ing. Elektrotechnik ab. Zu seinen Berufserfahrungen gehören 27 Jahre (1969-96) bei BBC/ABB Engineering, wo er verantwortlich war für Inbetriebsetzung, Verkauf, Entwicklung von Anlagen, Produkten und leittechnischen Systemen in Kraftwerken. Seit November 1996 ist Gottfried Neuhold Direktor von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ). ERZ ist mit rund 870 Mitarbeitenden die grösste Dienstabteilung des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Zürich. In Neuholds Pflichtenheft gehören das Zusammenführen zweier Dienstabteilungen (Abfuhrwesen und Stadtentwässerung) der Stadt Zürich, die Neuorganisation nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten, das Ausnutzen von Synergien und das Einführen einer kundenorientierten Unternehmenskultur.

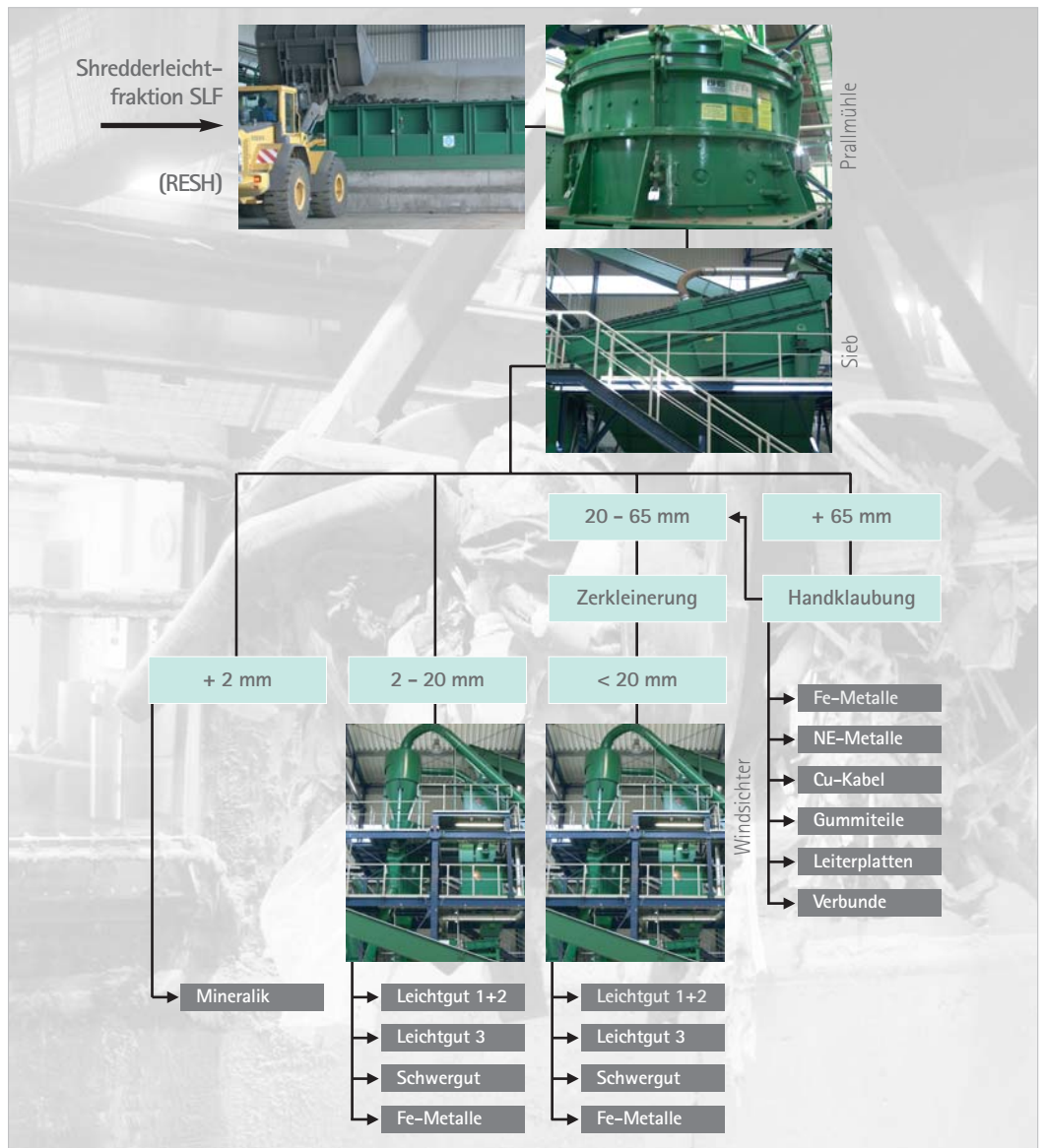
Die Kehrichtheizkraftwerke Hagenholz und Josefstrasse behandeln rund um die Uhr pro Jahr 337'729 Tonnen Kehricht (2006) thermisch nach den Kriterien der ökologischen Abfallbewirtschaftung. Die heissen Rauchgase aus der Abfallverbrennung dienen zur Stromproduktion (128'571 MWh) und Fernwärmeversorgung (439'410 MWh). ERZ-Arbeitsmotto: «Durch Abfallverwertung schliessen wir Kreisläufe und sparen so wertvolle Ressourcen ein.»



von Seite 2

Für eine Verwertung der Trennfraktionen nach schweizerischem Recht müsste das Verfahren verfeinert werden. Allerdings muss man sich bewusst sein, dass mit zusätzlichen Aufbereitungsschritten die Kosten steigen. Technisch ist vieles möglich, die Wirtschaftlichkeit ist jedoch ein wichtiger Faktor.

Die Stiftung plant einen weiteren RESH-Versuch auf der Aufbereitungsanlage der TBS Technische Behandlungssysteme GmbH in Enns (A). Diese Anlage hat letztes Jahr den Betrieb aufgenommen. Nach einem ersten Aufbereitungsschritt werden dort die Hauptfraktionen Mineralik, Flusen/Fasern und Kunststoffe in Veredelungsschritten weiter von Schadstoffen entfrachtet. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat dem Versuch bereits zugestimmt. Die behördliche Genehmigung aus Österreich ist noch ausstehend. ■



## Bewilligungspflicht für Autoverwerter und Shredderwerke

**Daniel Christen**

Nach einer Übergangszeit von einem Jahr benötigen seit 1. Januar 2007 alle Autoverwerter und Shredderwerke, die Altfahrzeuge behandeln und entsorgen, eine Entsorgungsbewilligung, die vom Umweltamt des Standortkantons ausgestellt wird. In der Vollzugshilfe «Entsorgung von Altfahrzeugen» zur Verordnung über den Verkehr mit Abfällen (VeVA) sind die Anforderungen an die umweltgerechte Entsorgung von Altfahrzeugen festgehalten.

Ausgediente Altfahrzeuge werden neu als «anderer kontrollpflichtiger Abfall» in die Abfallliste mit dem Code 16 01 04 aufgenommen. Trockengelegte und entfrachtete Altfahrzeuge tragen den Code 16 01 06. Fahrzeuge gelten als ausgedient, wenn sie endgültig ausser Betrieb gesetzt sind und der Fahrzeugausweis annulliert wurde oder wenn sie länger als einen Monat ohne Kontrollschild im Freien stehen. Nicht unter diese Definition fallen Occasionen und Oldtimer.

Die Stiftung Auto Recycling Schweiz (SARS) unterstützt die Bestrebungen der Umweltbehörde, Minimalstandards festzulegen. Denn gerade die Tätigkeit der Autoverwerter leidet noch heute –

und in den meisten Fällen zu unrecht – unter einem schlechten Ruf. Diese Fehleinschätzung ist vor allem auf «wilde» Schrottplätze zurückzuführen. Doch der Grossteil der jährlich rund 150'000 in der Schweiz anfallenden Altfahrzeuge wird durch kompetente und zweckdienlich ausgerüstete Betriebe behandelt und entsorgt. Für diese Betriebe wird sich – ausser im administrativen Bereich – nicht viel ändern. Für andere Betriebe können die Kantone nun einheitliche Bestimmungen anwenden und Massnahmen verlangen. Die Vollzugshilfe legt die Anforderungen an Arbeits- und Lagerflächen, an die Trockenlegung, das Entfrachten und Zerlegen und das Shreddern von Altfahrzeugen fest. Zusätzlichen Aufwand bedeutet die Meldepflicht über entsorgte und weitergeleitete Abfälle, zum Beispiel Altreifen, die gemäss VeVA ebenfalls in die Kategorie «anderer kontrollpflichtiger Abfall» fallen. Für Sonderabfälle besteht schon seit langem eine Meldepflicht.

In der Vollzugshilfe wird auch der Export und Import von Altfahrzeugen geregelt. Dabei sind internationale Bestimmungen des grenzüberschreitenden Abfallverkehrs zu berücksichtigen, so dass sich an der heutigen Situation nicht viel ändern wird. ■

Präsident Stiftung Auto Recycling Schweiz

a.Ständerat Paul Gemperli

Vize-Präsidentin

Christine Ungricht, Emil Frey AG

auto-schweiz

Tony Wohlgensinger

Andreas Burgener

Experte für Entsorgung

von Motorfahrzeugen

Federico Karrer

AMAG Automobil- und Motoren AG

Roland Frauchiger

Emil Frey AG

Walter Frey

AGVS

Urs Wernli

ASTAG

Michael Gehrken

ACS

Niklaus Zürcher

TCS

Edgar Schorderet

Schweizerischer Shredder-Verband

Stephan Thommen

Amt für Gewässerschutz und

Abfallwirtschaft des Kantons Bern

Martin K. Meyer

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