

STIFTUNG FÜR UMWELTGERECHTE ENTSORGUNG VON MOTORFAHRZEUGEN

Jahresbericht
2000

c/o VSAI, Mittelstrasse 32,
3001 Bern

1. Einleitung

Als erstes Land der Welt kann die Schweiz über eine praktisch hundertprozentige thermische Entsorgung von Resh berichten. Dieses Ziel konnte nur dank des Weitblickes der schweizerischen Automobil-Importeure erreicht werden, weil diese die Finanzierung mit einem Beitrag je verkauftes Neufahrzeug gesichert hatten. Mit der thermischen Behandlung von Resh, hauptsächlich in Kehrichtverbrennungsanlagen, ist ein wichtiger Zwischenschritt erfüllt. Deponien werden entlastet und gleichzeitig wird die Umwelt von Altlasten geschont. Die Erreichung dieses Zwischenziels hat sich die IGEA-Stiftung einiges kosten lassen: Die Shredderwerke wurden im Berichtsjahr mit rund 15 Millionen Franken unterstützt.

Das Ziel der IGEA-Stiftung ist nach wie vor die Realisierung einer speziellen Resh-Verwertungsanlage. Restmetalle sollen zurückgewonnen und in den Stoffkreislauf zurückgeführt werden. Die Schlacke muss verglast und damit inertisiert werden, um die weltweit strengsten Vorschriften der Technischen Verordnung über Abfälle (TVA) in Bezug auf die Eluierbarkeit von Schwermetallen erfüllen zu können.

Die IGEA-Stiftung ist im Jahr 2000 dem vorgenannten Ziel einen wichtigen Schritt näher gekommen. Versuche mit je 400 Tonnen Resh konnten in grossindustriellen Anlagen durchgeführt werden. Bis Mitte 2001 dürften die technischen und wirtschaftlichen Machbarkeitsstudien von zwei Technologieanbietern vorliegen. Somit sind die Voraussetzungen geschaffen, dass bis Ende 2001 der Technologieentscheid gefällt werden kann, sofern die Angebote überzeugen. Mit den Anbietern wurden bereits mögliche Betreibermodelle vorbesprochen. Es ist die Absicht der IGEA-Stiftung, den Technologieanbieter hauptverantwortlich miteinzubinden. Nach den in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen mit den Tücken der Technik muss der Technologie-lieferant einen Grossteil des Risikos selber tragen. Die IGEA-Stiftung wird sich mit einem Minderheitsanteil an der zu gründenden Bau- und Betreibergesellschaft beteiligen.

Die IGEA-Stiftung leistet Pionierarbeit. Im Ausland, vor allem aber in Europa, werden die Aktivitäten der IGEA-Stiftung mit grossem Interesse verfolgt. Die von der EU geforderten Verwertungsquoten können nur in einem wirtschaftlich vernünftigen Rahmen erfüllt werden, wenn der trotz vertiefter Demontage - sofern es dazu kommt - anfallende Resh thermisch behandelt wird.

2. Tätigkeiten der IGEA-Stiftung

Anlässlich der Generalversammlung wurden die Mitglieder des Stiftungsrates über die Geschäfte der IGEA-Stiftung orientiert. Zusätzliche Informationen erhielten sie mit der IGEA-Zeitschrift. Der Geschäftsführer wurde vor allem bei wichtigen Fragen im

Zusammenhang mit der Technologieevaluation vom Beauftragten des Stiftungsrates, Federico Karrer, tatkräftig unterstützt.

Die nachfolgend aufgeführten Geschäfte sind vom fünfköpfigen Stiftungsratsausschuss in der Berichtsperiode behandelt worden:

- Resh-Entsorgung in Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA)

Im Auftrag der IGEA-Stiftung hält Dr. Bettina Zinder regelmässigen Kontakt zu den schweizerischen KVA-Betreibern, deren Anlagen Resh mitverbrennen. Dieser Kontakt ist wichtig bei Schwierigkeiten, die im Zusammenhang mit Resh entstehen könnten. Im Berichtsjahr sind keine besonderen Vorkommnisse in schweizerischen KVAs aufgetreten. (→ Kapitel 3)

- Resh-Entsorgung im Ausland

Infolge des Ablagerungsverbotes für Siedlungsabfälle waren die meisten KVAs voll ausgelastet. Dadurch musste für die Resh-Entsorgung auf ausländische Anlagen ausgewichen werden. Einige Anlagen wurden besucht. (→ Kapitel 3)

- Verhandlungen mit den Shredderwerken

Die Shredderwerke forderten höhere Vergütungsbeiträge, weil die Transportkosten für die Resh-Entsorgung wegen den längeren Anfahrtswegen zunahmen. Die IGEA-Stiftung gab bei Ernst & Young ein Gutachten in Auftrag, das die Mehrkosten des Handlings und des Transportes gegenüber dem früheren Zustand aufzeigen soll. Die Mehrkosten werden denn auch seit Januar 2000 abgegolten.

Die Studie stellt die Frage nach dem Verhältnis von Resh aus Altfahrzeugen und Resh aus übrigem Schrott. Bisher ging die IGEA-Stiftung von der Annahme aus, dass 60% Altfahrzeuge und 40% Mischschrott im Shredder verarbeitet werden. Um präzisere Daten zu erhalten, wird die IGEA-Stiftung 2001 das Vergütungssystem auf die Basis der bei den Shredderwerken angelieferten Altfahrzeuge umstellen.

- Shredderversuche mit Altfahrzeugen

Die IGEA-Stiftung liess zwei Versuche in Shredderwerken mit je 100 t Altfahrzeugen durchführen. Die Ergebnisse zeigen, dass das durchschnittliche Altfahrzeug 850 kg wiegt und der Resh-Anteil 26% beträgt. Eisenmetalle sind zu 69% und Nichteisenmetalle zu 5% vorhanden. Die Elementaranalyse des Resh aus reinem Autoschrott zeigt eine um den Faktor 2 - 10 niedrigere Schwermetallkonzentration gegenüber Resh aus dem üblichen Shreddervormaterial (Mischschrott). Allerdings sind die Metallgehalte immer noch deutlich höher als bei Hausmüll.

- Resh-Analysen

Zur Kontrolle der Resh-Qualität werden regelmässig Proben der Shredderleichtfraktion (= Resh) und -schwerfraktion (= Gummi-Resh) genommen und bei der EMPA analysiert.

- Versuchsanlage von R-Plus, Eppingen (D)

Die deutsche ARGE-Altauto evaluierte eine trocken-mechanische Resh-Aufbereitungsanlage, die bei einem Shredderwerk der R-Plus in Eppingen installiert wurde. Die Anlage ist seit April 2000 im Betrieb. Technische Schwierigkeiten führten aber immer wieder zu Unterbrüchen. Bisher konnte der Nachweis der industriellen Machbarkeit nicht aufgezeigt werden.

- Begleitung der Grossversuche mit Resh

Alstom (TwinRec-Verfahren), CT Umwelttechnik (RESHMENT-Verfahren) und Von Roll (RCP-Verfahren) führten in der zweiten Jahreshälfte die geforderten Grossversuche mit 400 Tonnen Resh durch. Die IGEA-Stiftung begleitete die Versuche, die in der Schweiz, in Deutschland, Schweden und Japan stattfanden. Die technischen Berichte wurden präsentiert. In der Folge mussten weitere Abklärungen getroffen werden. Zur Zeit wird die wirtschaftliche Seite untersucht.

Die Technologieanbieter geben monatlich einen Statusbericht über die Entwicklung der Technologie ab.

- Besuch der Thermoselect-Anlage in Karlsruhe

Thermoselect ist der vierte Anbieter für die Resh-Verwertung in der Schweiz. Dieses Projekt steht im Zusammenhang mit der KVA des Kantons Tessin. Thermoselect konnte aber bis Ende 2000 auf der Anlage in Karlsruhe den Nachweis der Machbarkeit nicht erbringen.

- Weitere Projektentwicklung

Mit einzelnen Technologieanbietern wurden Gespräche zur Projektorganisation und der Betreibergesellschaft geführt. Im Vordergrund steht ein BOO-Modell. BOO steht für Build (Erbauer), Own (Eigentümer) und Operate (Betreiber). Der Technologieanbieter kann sich zu einem späteren Zeitpunkt zurückziehen.

Erste Gespräche mit einzelnen Standortanbietern wurden geführt. Allerdings liegt der Schwerpunkt in erster Linie bei der Technologiewahl. Die früher erwähnten Standorte (ausser Rüti bei Büren) stehen nach wie vor zur Verfügung.

- Situation der Autoverwerter

Mit einigen Autoverwertern wurden Gespräche über ihre künftigen Rolle geführt. Ziel muss es sein, dass die Autoverwerter einen festzulegenden Mindeststandard in Bezug auf Umwelt und Sicherheit erfüllen müssen. Denkbar ist die Forderung des ISO 14'001-Zertifikates.

- Studie "Technologien und Wirtschaftlichkeit von Recycling und Entsorgung von Altfautos"

Die Studie, die das ökologische und ökonomische Spektrum des Autorecyclings aufzeigt, wurde von Prof. Dr. Alexander Stücheli verfasst und von der IGEA-Stiftung finanziert. Die Studie zeigt in einer Kosten-Nutzen-Analyse, welcher Weg bei der Autoverwertung ökologisch wie ökonomisch zweckmässig ist.

- Zusammenarbeit mit dem BUWAL

Es ist ein zentrales Anliegen der IGEA-Stiftung, eng mit dem BUWAL zusammenzuarbeiten. Deshalb wird die Umweltbehörde laufend über den Stand der Resh-Entsorgung und der Projekte orientiert. Auch in Zukunft muss das BUWAL die notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen schaffen, damit die Altfahrzeug- und Resh-Entsorgung in geordneten Bahnen verläuft. Bisher sind wild abgestellte Fahrzeuge in der Schweiz kein Thema.

- Orientierungen

Anlässlich eines Orientierungsgespräches wurden Vertreter der kantonalen Umweltschutzämter und KVA-Betreiber über die Resh-Entsorgung und den Stand der Projekte informiert.

Mit einzelnen Automobil-Importeuren wird ein regelmässiger Kontakt in Bezug auf Altfahrzeugrecycling gepflegt. Ebenfalls wird die Technische Kommission der VSAI periodisch informiert.

Es bestehen Beziehungen zu ausländischen Organisationen der Recyclingbranche, mit denen informative Unterlagen ausgetauscht werden.

Mit der Ausgabe Nr. 4 und 5 des IGEA-Infos wurden die Fachkreise und die Öffentlichkeit über die Aktivitäten der IGEA-Stiftung orientiert.

Die IGEA-Stiftung hat eine Homepage unter www.igea-stiftung.ch eingerichtet, um auch über dieses moderne Medium informieren zu können.

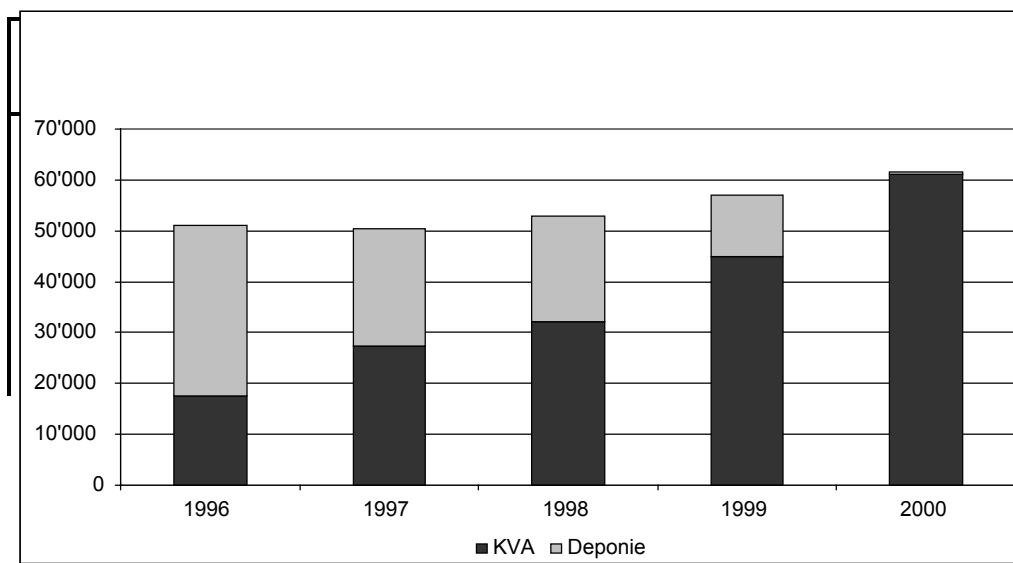
3. Aktuelle Resh-Entsorgung

Einmal mehr hat die gesamte Resh-Menge zugenommen. Über 61'000 Tonnen Resh wurden in schweizerischen Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA), in deutschen Müllverbrennungsanlagen (MVA) und in der französischen Sonderabfallbehandlungsanlage der Firma Citron (**C**entre international de **t**raitements et de **r**ecyclage des **o**rdures **n**ocives) thermisch entsorgt. Die Verbrennungskapazitäten in der Schweiz reichten nicht mehr aus, weil durch das Deponieverbot für Siedlungsabfälle die meisten Anlagen voll ausgelastet waren. Der Export nach Deutschland lief im Februar an. Die Koordination der Resh-Lieferungen in die verschiedenen MVAs und die Organisation des Transportes und die Notifizierung werden über ein Konsortium namens Stiftra / Almonte (Stiftra Recycling AG, Almonte SA) abgewickelt.

Als drittes Standbein neben den KVAs und MVAs etablierte sich die Anlage von Citron in Le Havre. Diese Anlage ist ausgelegt für die thermische Verwertung von metallhaltigen Abfällen. Es ist das Ziel des Betreibers, dass sämtliche Rückstände einer Verwertung zugeführt werden. Die IGEA-Stiftung liess das Verfahren von Prof. Stücheli auf eine mögliche definitive Lösung für Resh untersuchen. Auf Grund dieser Untersuchung kam die IGEA-Stiftung zum Schluss, dass die Verwertung gegenüber der Mitverbrennung in KVAs höherwertig einzustufen ist. Die Vorschriften der Technischen Verordnung über Abfälle werden aber nicht erfüllt. Eine Optimierung, z.B. mit einem Schmelzofen, zur Erreichung der TVA-Bestimmungen ist wirtschaftlich fraglich.

30'000 t zu Kosten von Fr. 230 - 400.-- (Entsorgungspreis inkl. Transport) wurden in schweizerischen KVAs, 19'000 t zu Fr. 325.-- in deutschen MVAs und 12'000 t zu Fr. 390.-- in der Citron-Anlage entsorgt. Damit liegen die durchschnittlichen Entsorgungskosten inklusive Transport bei Fr. 340.--. Die IGEA-Stiftung leistete Vergütungsbeiträge von durchschnittlich Fr. 250.-- pro Tonne Resh. Diese Leistung erbringt die IGEA-Stiftung freiwillig und ohne einen Auftrag von irgendeiner Seite. Sie garantiert damit das Fortbestehen der schweizerischen Shredderwerke und damit einer ordentlichen Altfahrzeugverwertung.

Resh-Entsorgung 1996 - 2000



Horgen	490	
Niederurnen	4'490	
Oftringen	835	
St. Gallen	1'085	
Turgi		500
Weinfeldern	5'290	
Zuchwil	3'345	
Zürich Hagenholz	6'870	
Zürich Josefstr.	3'580	
Div. Kleinmengen	310	955
Augsburg (D)	1'220	
Helmstedt (D)	12'245	
Iserlohn (D)	1'020	
Würzburg (D)	3'470	
Le Havre (F)	11'400	
Teilsommen	58'040	3'170
Total KVA	61'210	
Deponie Sorval VD	360	
Gesamttotal	61'570	

* Gummi-RESH = Shredderschwerfraktion

4. Automarkt Schweiz

Die Neuzulassungen lagen mit 315'398 Personenwagen im Rahmen des Vorjahres. Der Bestand nahm nochmals um 80'000 Fahrzeuge zu. Daraus ergeben sich rein rechnerisch Ausserbetriebssetzungen von 237'426 Fahrzeugen, also in der Grössenordnung der Vorjahre. Man kann davon ausgehen, dass von den offiziell ausgewiesenen Exporten von 73'404 Fahrzeugen rund 50'000 Fahrzeuge sofort oder in naher Zukunft in der Schweiz als Altfahrzeug gelten würden. Zudem gibt es Exporte von Altfahrzeugen oder Autoschrott, die nicht in der Exportstatistik erscheinen. Aus dieser Überlegung kann geschlossen werden, dass 150'000 - 180'000 Altfahrzeuge in der Schweiz von Autoverwertern und Shredderwerken behandelt wurden.

Die in Kapitel 2 erwähnten Shredderversuche mit je 100 Tonnen Altfahrzeuge ergaben ein Durchschnittsgewicht von 850 kg und einen Resh-Anteil von 26%. Damit lässt sich ein Resh-Anfall aus Altfahrzeugen von "nur" rund 36'000 Tonnen oder 60% der Gesamt-Reshmenge errechnen.

Schweizerischer Pw-Markt:

	Neuzul. (ab 1993 EFKO)	Bestand (BFS)	Ausserbetrieb- setzung*	Exporte (OZD)	Warenwert (Fr./Fz)
1988	321'366	2'745'491	308'595	18'410	3'846
1989	335'094	2'895'842	184'743	24'288	6'196
1990	327'456	2'985'399	237'899	37'793	5'435
1991	314'824	3'057'800	242'423	83'592	3'043
1992	296'009	3'091'230	262'579	58'476	4'701
1993	262'814	3'109'524	244'520	53'075	4'004
1994	270'009	3'165'043	214'490	60'186	2'934
1995	272'897	3'229'169	208'771	43'865	2'954
1996	269'529	3'268'073	230'625	63'152	2'604
1997	272'441	3'323'421	217'093	67'309	2'964
1998	297'336	3'383'273	237'484	70'261	2'771
1999	317'985	3'467'275	233'983	91'936	2'307
2000	315'398	3'545'247	237'426	73'404	2'726

VSAI: Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure

EFKO: Eidgenössische Fahrzeugkontrolle

BFS: Bundesamt für Statistik

OZD: Oberzolldirektion (Aussenhandelsstatistik)

* berechnet: Neuzulassung minus Bestandeserhöhung

Gebrauchtwagen-Exporte in typische Abnahmeländer:

Land	Exporte (OZD)	Warenwert Fr./Fz
Benin	16'433	1'132
Jugoslawien	8'891	858
Togo	4'988	1'066
Ungarn	4'012	1'529
Bulgarien	3'729	1'553
Tschechien	3'411	1'100

Niger	2'786	1'072
Polen	2'652	5'210
Libanon	2'229	5'008
Nigeria	1'856	1'416
Litauen	1'458	2'175
Lettland	1'417	2'450

(Auszug aus der Aussenhandelsstatistik)

5. Ausblick

Die gegenwärtige Übergangslösung mit der Resh-Entsorgung verläuft weiterhin auf den drei Standbeinen KVA Schweiz, MVA Deutschland und der Anlage Citron. Damit ist gewährleistet, dass beim Ausfall einer Anlage genügend Reservekapazität bereit steht. Die Reservekapazität ist wichtig, weil die Shredderwerke nur begrenzt die Möglichkeit haben, Resh zu lagern.

Nach den erfolgten Grossversuchen der im Vordergrund stehenden Technologieanbieter werden die für eine definitive Entscheidung notwendigen Grundlagen wie die technischen und wirtschaftlichen Feasibilitystudien nach einem gemeinsam festgelegten Pflichtenheft ausgearbeitet. Die IGEA-Stiftung rechnet mit der Fertigstellung der Studien bis Mitte 2001 und dem Entscheid bis Ende 2001. Nach den vorliegenden Zeitplänen ist somit frühestens Ende 2004 mit einer Inbetriebnahme zu rechnen. Verzögerungen im Bewilligungsverfahren können aber nicht ausgeschlossen werden.

Die Europäische Union hat nach jahrelangem Hin und Her im September 2000 eine Altfahrzeug-Richtlinie erlassen. Darin ist folgendes festgelegt:

- Rücknahmestellen, Autoverwerter- und Shredderbetriebe müssen eine behördliche Genehmigung vorweisen.
- Einen Verwertungsnachweis zur Abmeldung des Altfahrzeuges muss eingeführt werden.
- Ab 1.7.2002 können die ab diesem Datum gekauften Neufahrzeuge kostenlos zurückgegeben werden. Ab 1.1.2007 gilt die kostenlose Rückgabe für alle Fahrzeuge. Die Hersteller müssen die wesentlichen Kosten übernehmen.
- Eine Verwertungsquote von 85% muss bis 1.1.2006 erfüllt werden, mindestens 80% eines Altfahrzeuges müssen stofflich recycelt oder wiederverwendet werden.
- Eine Verwertungsquote von 95% muss bis 1.1.2015 erfüllt werden, mindestens 85% eines Fahrzeuges müssen stofflich recycelt oder wiederverwendet werden.

- Bei der Fahrzeugkonstruktion darf ab 1.1.2003 kein Blei, Quecksilber, Kadmium und sechswertiges Chrom verwendet werden ausser in definierten Ausnahmefällen.
- Die Hersteller müssen den Autoverwertern Demontageinformationen zur Verfügung stellen.

Die Mitgliedstaaten haben bis 21.4.2002 Zeit, die Richtlinie in das nationale Recht aufzunehmen. Danach muss alle drei Jahre eine Berichterstattung an die EU-Kommission erfolgen.

Welches sind die Auswirkungen dieser Richtlinie auf die Schweiz? Das BUWAL sieht sich nicht zum Handeln gedrängt. Erstens stellen wild abgestellte Fahrzeuge kein Problem dar, und zweitens ist die Schweiz nicht in der EU. Das BUWAL und die IGEA-Stiftung sind sich darin einig, den eingeschlagenen Weg mit einer Resh-Verwertungsanlage weiter zu verfolgen. Wie auch die Studie von Prof. Stücheli verdeutlicht, stimmt bei einer vertieften Demontage von Altfahrzeugen zwecks Erhöhung der stofflichen Verwertungsquote das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht. Der Umwelt ist mehr gedient, wenn auch der Rest, also Resh, umweltgerecht entsorgt wird.

Die EU-Richtlinie könnte im Bereich der kostenlosen Rückgabemöglichkeit Auswirkungen auf die Schweiz haben. Die Schweiz muss aber - auch dank der IGEA-Stiftung - nicht vorpreschen, sondern kann abwarten, welche Finanzierungssysteme die europäischen Staaten vorsehen.

Bern, 20. April 2001

Dokumentationsliste (Stand April 2001)

Folgende Dokumentationen sind kostenlos zu beziehen:

Studie "Überprüfung und Ergänzung des IGEA-Konzeptes" (Zusammenfassung)
1991 / EWI / Dr. Charles Keller

Studie "Stoffliche Zusammensetzung von RESH"
1993 / EWI / Dr. Charles Keller

Stoffflussuntersuchung im Drehrohrofen der Reichhold Chemie AG
1993 / EWI / Dr. Charles Keller

Stofffluss-Voruntersuchung bei der Mitverbrennung von RESH in der KVA Horgen
1993-1994 / EWI / Dr. Charles Keller

Stofffluss-Hauptuntersuchung bei der Mitverbrennung von RESH in der KVA Bazenheid
1995 / EWI / Dr. Charles Keller

Zusammenfassung der bisherigen Ergebnisse über die Mitverbrennung von RESH in
Kehrichtverbrennungsanlagen
1995 / EWI / Dr. Charles Keller

Bericht über die RESH-Entsorgung in KVA und über die mögliche Verbesserung der
RESH-Qualität
1996 / Syntropie / Frau Dr. Bettina Zinder

Untersuchung über den Ausbau von kupferhaltigen Teilen bei der Autoverwertung
1997 / IGEA-Stiftung / Daniel Christen

Pressekonferenz: Die IGEA-Stiftung und ihre Tätigkeit
1997 / IGEA-Stiftung

RESH-Entsorgung in KVA - Quartalsbericht Oktober 1997
1997 / Syntropie / Frau Dr. Bettina Zinder

Altreifenentsorgung in der Schweiz
1998 / IGEA-Stiftung / D. Christen

Charakterisierung und Entfrachtung von Reststoffen aus Autoshrederanlagen (in
Absprache mit den Autoren erhältlich)
1998 / Umtec, APME / Ackermann, Brunner, Mark, Wirz*

Mitverbrennung von RESH in KVA - Betriebserfahrungen (in Absprache mit den Autoren
erhältlich)
1998 / Umtec, APME, von Roll / Ackermann, Brunner, Frey, Mark, Wirz

Pressecommuniqué: Orientierung zum aktuellen Stand der laufenden Projekte und des weiteren Vorgehens

1998 / IGEA-Stiftung

IGEA-Info Nr 1

1998 / IGEA-Stiftung

Pressemappe: Besichtigung der RCP-Anlage in Bremerhaven

1999 / IGEA-Stiftung

IGEA-Info Nr. 2

1999 / IGEA-Stiftung

Referat "Entsorgung der Shredderleichtfraktion in der Schweiz
Stand heute und zukünftige Lösung zur Verwertung", Berlin

1999 / IGEA-Stiftung / D. Christen

IGEA-Info Nr. 3

1999 / IGEA-Stiftung

IGEA-Info Nr. 4

2000 / IGEA-Stiftung

Studie "Technologien und Wirtschaftlichkeit von Recycling und
Entsorgung von Altfahrzeugen"

2000 / IBUT / Dr. Alexander Stücheli

IGEA-Info Nr. 5

2001 / IGEA-Stiftung

Referat "IGEA-Stiftung: Rückblick - Ausblick"

2001 / IGEA-Stiftung / P. Gemperli

Ausser den Presseunterlagen sind alle Dokumente nur in deutscher Sprache verfügbar.
Der Bezug ist kostenlos.

Bitte richten Sie Ihre Bestellung schriftlich an folgende Adresse:

IGEA-Stiftung
Daniel Christen
Mittelstrasse 32
3001 Bern

Tel.: 031 302'36'24
Fax: 031 306'65'60
E-Mail: vsai-info@vsai.ch

Organe der Stiftung

Mitglieder des Stiftungsrates

Stiftungsratspräsident:	P. Gemperli
Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure VSAI:	Frau Ch. Ungricht, Vize-Präsidentin Dr. A. Arnaud (bis 30.6.01) W. Frey H.P. Schick T. Wohlgensinger (ab 1.7.01)
Automobil Club der Schweiz ACS:	H.U. Merz
Autogewerbe-Verband der Schweiz AGVS:	P. Schneider
Nutzfahrzeugverband ASTAG:	H.P. Bloch
Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL:	Dr. H.P. Fahrni
Schweizerischer Shredder Verband SSV:	S. Thommen
Touring Club Schweiz TCS:	P. Riedwyl
Verkehrs-Club der Schweiz VCS:	Dr. J. Tschopp
Experte für Entsorgung von Motorfahrzeugen	F. Karrer

Stiftungsratsausschuss:	P. Gemperli Frau Ch. Ungricht Dr. A. Arnaud (bis 30.6.01) T. Wohlgensinger (ab 1.7.01) F. Karrer P. Riedwyl
--------------------------------	--

Geschäftsführer:	D. Christen
-------------------------	-------------