

DIE SCHWEIZ IST AUCH EIN AUTOEXPORTLAND

Die Stiftung Auto Recycling Schweiz hat den Jahresbericht 2014 veröffentlicht – und damit interessante Zahlen, Fakten und Informationen.

Die Technische Verordnung über Abfälle (TVA) verlangt seit Februar 1996 ein Deponieverbot für brennbare Abfälle. Mit der Gründung der Stiftung Auto Recycling Schweiz legten die Automobilimporteure den Grundstein für die Suche und Umsetzung einer umweltgerechten und wirtschaftlich tragbaren Lösung für die Verwertung von Resh (Schredder-Leichtfraktion).

Etwa ein Viertel des Fahrzeuggewichts fällt nach dem Schreddern als Resh an. Resh besteht aus Kunststoffen, Gummi, Faserstoffen, Textilien, Glas und Dreck und beinhaltet wegen der groben Trennung im Schredder-Prozess noch rund 10 % metallische Anteile. Der grosse Rest kann inzwischen wieder verwertet werden.

Mehr Modelle, mehr Teile

Die Anforderungen an Autoverwerterbetriebe steigen laufend. Quantität und Vielfalt der elektronischen Bauteile nehmen zu und verlangen zum Teil nach speziellen Kenntnissen. Mit der steigenden Anzahl von Modellreihen und kürzeren Intervallen bei Facelifts steigt die Menge der Ersatzteile überproportional. Das erfordert eine moderne, EDV-gestützte Lagerbewirtschaftung, sonst geht der Überblick verloren. Nicht nur Privatpersonen und freie Garagen zählen zum Kundentamm der Autoverwerter, sondern auch zahlreiche Markenvertreter. Die Stiftung wird bis heute ausschliesslich von den Auto-Schweiz-Mitgliedern (Verband der Schweizer

Autoimporteure) finanziell getragen.

Neben den offiziellen Automobilimporteuren verkaufen etwa 120 Parallel- respektive Direktimporteure Neufahrzeuge im Umfang von etwa 7 % der Personewagen-Gesamtneuzulassungen. Die Stiftung bemühte sich deshalb um eine Zusammenarbeit mit dem Verband Freier Autohandel Schweiz (VFAS). Der VFAS bekannte sich zwar zum Auto-Recycling, war jedoch nicht bereit, einen fairen Beitrag zu leisten. Die Verhandlungen wurden daraufhin abgebrochen. Das ist irgendwie symptomatisch und unterstreicht den Vorwurf von Auto Schweiz, die professionellen Direktimporteure seien Trittbrettfahrer.

Ohne die Direktimporteure

Sieben Schredderwerke verarbeiteten im vergangenen Jahr 105 000 schweizerische Schrottautos und führten rund 75 000 t Metalle in den Stoffkreislauf zurück. Da die Metallproduktion aus Schrott weniger Energie benötigt als jene aus Primärrohstoffen, spart die Metallrückgewinnung aus Altfahrzeugen rund 100 000 t CO₂, was einem Benzinverbrauch von rund 43 000 000 l entspricht.

Nichtmetalle fallen nach dem Schreddern als Schredder-Leichtfraktion (Resh) an. Insgesamt waren dies 2014 knapp 70 000 t – ähnlich wie im Vorjahr. Davon stammen etwas über 23 000 t von Altfahrzeugen. Resh wird nach wie vor in den Kehrichtverwertungsanlagen (KVA) im



Der Export nach Russland ist praktisch zum Stillstand gekommen; dafür gehen jetzt viele alte Autos nach Libyen. Fotos: Wick



Unfallautos gehen meistens via Versicherungen als Arbeitsexporte ins Ausland.



Neue Standards geben vor, dass Personewagen zu 85 % rezyklierbar sein müssen.

In- und Ausland thermisch entsorgt. Allein mit dem Resh aus Altfahrzeugen konnte über die Produktion von Strom und Fernwärme der jährliche Strombedarf von 4500 Haushaltungen gedeckt werden. 36 235 t Resh wurden in zehn Schweizer KVA

und 33 241 t in sechs deutschen Anlagen entsorgt.

Die Stiftung ist bestrebt, dass der Anteil des im Inland entsorgten Resh steigt. Aufgrund des Preisunterschieds zwischen schweizerischen und deutschen Anlagen gestaltet sich dieses Unterfan-

gen schwierig. Der Export von Resh muss vom Bundesamt für Umwelt bewilligt werden, und dieses kontrolliert periodisch die Anlagen.

Mit 13 645 t Resh ist die Kehrichtverwertung Zürcher Oberland (KEZO) in Hinwil Spitzenreiter. Seit 1996, als die Mitverbrennung von Resh begann, wurden mehr als 1 000 000 t Resh in KVA thermisch verwertet.

Das Geschäft mit ausgedienten Fahrzeugen, speziell mit Unfallfahrzeugen, funktioniert nach wie vor gut. Allerdings konkurrieren sich in den letzten Jahren die alteingesessenen Autoverwerterbetriebe mit exportorientierten Firmen. Unfallfahrzeuge werden von den Versicherungen auf Auktionsplattformen – sogenannten Restwertbörsen – angeboten. Durch die grössere Konkurrenz steigen die Preise für den Ankauf von Unfallfahrzeugen.

Altfahrzeuge sind davon ausgenommen, da hier aufgrund des Alters kaum mehr

eine Ersatzteilmachfrage besteht, der Aufwand für die Schadstoffentfrachtung jedoch gleich bleibt. Die Metallpreise sind 2014 gesunken, liegen aber immer noch auf dem durchschnittlichen Niveau der vergangenen Jahre.

Exporte

Der Stiftung Auto Recycling Schweiz verdanken wir auch die Statistik über die Personewagenexporte aus der Schweiz (Tabelle 1) sowie die Historie der Exporte (Tabelle 2). Vor dem Tod Muammar al-Gaddafi im Jahr 2011 gab es praktisch keine Autoexporte aus der Schweiz nach Libyen; 2012 waren es dann plötzlich 50 695 Einheiten, 2013 noch 31 031 und im vergangenen Jahr 25 936 Einheiten. Stückzahlenmässig bleibt Libyen damit der grösste Abnehmer von Personewagen, wertmässig hat Grossbritannien ungefähr gleich viele Autos aus der Schweiz importiert.

Die durchschnittlichen Fahrzeugwerte zeigen auf, ob es sich eher um einen Autoexport oder um einen «Arbeitsexport» – sprich um ein Unfallfahrzeug – handelt.

2012 betrug der durchschnittliche Warenwert der nach Deutschland exportierten Personewagen 13 355, 2010 gar 14 611 Franken. Damals gingen 853 Personewagen mit einem durchschnittlichen Wert von 12 613 Franken auch nach Italien, grossmehrheitlich als Arbeitsexporte.

Der hohe Durchschnittswert von Fahrzeugen, die im vergangenen Jahr über den Kanal nach Grossbritannien gingen, deutet darauf hin, dass darunter einige Oldies gewesen sind. Auch Oldieliebhaber aus Österreich, Frankreich, Holland, Belgien und Deutschland decken sich regelmässig mit Autos aus der Schweiz ein. Umgekehrt geht aber auch, wobei beim Import von Oldtimern auch die USA weit oben stehen.

Hauptsächlich sind die afrikanischen Länder Abnehmer von abgeschriebenen, aber noch fahrtüchtigen Autos. Auch ältere leichte und schwere Nutzfahrzeuge werden exportiert, doch existieren darüber keine Zahlen von der Eidgenössischen Zoll-direktion (EZV).

Personewagen-Exporte aus der Schweiz

Jahr 2014	Pw-Einheiten	Ø Gewicht	Ø Wert CHF
Gesamt (143 Länder)	120 977	1394	2 758
Libyen	25 936	1 389	1 184
Niger	17 933	1 268	1 093
Polen	13 693	1 524	1 565
Benin	13 103	1 302	1 410
Deutschland	7 327	1 573	8 918
Togo	7 288	1 235	1 144
Bulgarien	6 775	1 489	807
Frankreich	4 459	1 392	5 311
Litauen	3 620	1 472	2 811
Nigeria	2 773	1 480	1 405
Tschechien	1 779	1 491	4 366
Kamerun	1 401	1 288	1 769
Mazedonien	1 205	1 367	1 114
Grossbritannien	1 156	1 545	26 186
Elfenbeinküste	866	1 376	1 437
Österreich	849	1 524	7 327
Kosovo	838	1 351	1 989
Serbien	812	1 340	1 756
Ungarn	804	1 387	2 440
Guinea	708	1 344	1 403

(Quelle: EZV)

