

JAHRESBERICHT 2012



1. Rückblick

Die 1992 gegründete Stiftung Auto Recycling Schweiz steht im zwanzigsten Jahr ihres Wirkens. Ein idealer Zeitpunkt, um etwas weiter zurückzublicken als bloss auf das vergangene Geschäftsjahr. Ausserdem ist es richtig und wichtig, sich auf die Wurzeln zurückzubesinnen. Dies auch, weil die meisten der damaligen Entscheidungsträger nicht mehr dabei.

Aus heutiger Sicht scheint es kaum vorstellbar, dass das Umweltschutzgesetz (USG) erst 1983 in Kraft trat. Das USG ist das Grundgesetz, auf das sich inzwischen zahlreiche Verordnungen im Umweltbereich abstützen. Das USG hat das Wohl und den Schutz von Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihrer Lebensgemeinschaften und Lebensräume gegen schädliche oder lästige Einwirkungen zum Ziel.

Im Abfallbereich stellte 1990 die Technische Verordnung über Abfälle (TVA) eine Art „Bibel“ dar. Der für unsere Stiftung zentrale Artikel betraf das Verbot, organische, also brennbare, Abfälle zu deponieren. Darunter fielen die Reststoffe aus den Shredderanlagen (RESH), die damals grösstenteils aus Altfahrzeugen stammten.

Mit einer beispielhaften Initiative gründeten damals die Mitglieder der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure die Stiftung für umweltgerechte Entsorgung von Motorfahrzeugen; sie wurde 2001 in Stiftung Auto Recycling Schweiz umbenannt. Wegen des Deponieverbots setzte man auf die thermische Behandlung der Shredderabfälle und suchte intensiv nach geeigneten Technologien.

1996 begann die Mitverbrennung von RESH in Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA). Versuche mit bis zu zehn Prozent RESH-Beimischung zum normalen Kehricht zeigten keine grossen Auswirkungen auf die Emissionen. Das Ziel des Bundesamtes für Umwelt (BAFU), eine inerte Schlacke, konnte auf diese Weise nicht erreicht werden. Deshalb evaluierte die Stiftung das RESHMENT-Verfahren der österreichischen Voestalpine und startete im Jahr 2000 das Projekt in Monthey (VS). Die Voraussetzungen hinsichtlich Synergien im dortigen Chemiepark waren hervorragend. Die Baubewilligung wurde 2004 erteilt.

Aus zwei Gründen musste die Stiftung das Projekt jedoch stoppen. Erstens verweigerte der Bund den in der Botschaft zum Umweltgesetz explizit für diesen Fall vorgesehenen befristeten Gebietsschutz. Während einer gewissen Periode hätten alle Shredderabfälle an die Anlage geliefert werden müssen. Zum Anderen übertraf die Kostenschätzung die finanzielle Limite bei weitem. Eine wirtschaftlich erfolgreiche Betriebsführung wäre so nicht möglich gewesen. Der Entscheid war bedauerlich, aber im Rückblick nach wie vor richtig.

Seither hat sich die Lage verändert. Dank der laufenden Weiterentwicklung der KVA in den Bereichen Rauchgasreinigung und Energierückgewinnung ist die Mitverbrennung von RESH keine Übergangslösung mehr, sondern eine vom BAFU anerkannte Lösung. Deshalb braucht es keine separaten RESH-Verwertungsanlagen.

Die Stiftung hat sich in den zwanzig Jahren ihres Wirkens ein grosses Fachwissen in Bezug auf Verfahren und Technologien zur Verwertung von RESH angeeignet. Dabei müssen in erster Linie die geltenden Gesetze berücksichtigt werden, die in jedem Land - auch in den einzelnen EU-Staaten - anders ausgelegt und unterschiedlich interpretierbar sind. Weiter

sind die wirtschaftlichen und ökologischen Bedingungen zu berücksichtigen. Folgende Erkenntnisse lassen sich zusammenfassen:

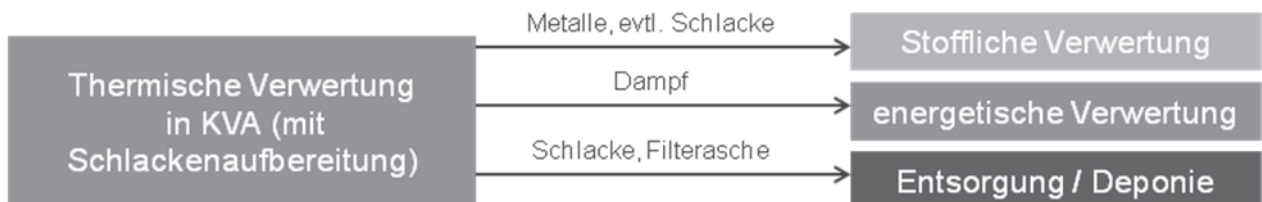
- Eine systematische Demontage von Fahrzeugteilen zur weiteren Verwertung ist nicht zuletzt wegen der vielen Handarbeit teuer, und für die entnommenen Bauteile besteht auf dem Verwertungsmarkt selten eine zufriedenstellende Nachfrage. Ausnahmen sind dank wertvoller Metalle der Katalysator und die Bleibatterie.
- RESH wird in der Schweiz als Sonderabfall eingestuft und ist ein sehr heterogenes Gemisch mit rund 50 Prozent organischem Anteil. Die andere Hälfte besteht aus mineralischen Stoffen und Restmetallen. Dank seines relativ hohen Heizwertes von 12 bis 18 MJ/kg (etwa gleich wie getrocknetes Holz) ist eine energetische Nutzung sinnvoll.
- Es gibt grundsätzlich zwei Ansatzpunkte zur Behandlung von RESH:

1. Mechanische Vorbehandlung, stoffliche und energetische Verwertung:



2

2. Thermische Vorbehandlung, stoffliche und energetische Verwertung:



Beide Wege haben Vor- und Nachteile, die je nach Land und dessen Gesetzgebung verschieden sein können. Am Schluss bleibt auch bei einem hohen Aufbereitungsgrad ein Restabfall übrig, der deponiert werden muss. Eine hundertprozentige Kreislaufwirtschaft ist eine Utopie und auch nicht sinnvoll, denn Schadstoffe müssen ausgeschleust werden. Fahrzeuge gehören zu den langlebigen Gütern. Sie stehen im Durchschnitt 15,5 Jahre im Verkehr. Das bedeutet unter Umständen, dass seinerzeit verwendete Materialien heute verboten oder stark eingeschränkt benutzbar sind, so zum Beispiel Quecksilber, Blei und Cadmium.

- Sowohl die wertvollen wie auch die problematischen Stoffe befinden sich in den feinen Fraktionen. Daher wird die Aufbereitung komplex, aufwendig und entsprechend teuer.

Die Welt steht nie still, Innovationen schaffen den Durchbruch. Deshalb müssen auch diese Aussagen stets von neuem auf ihre Gültigkeit hin überprüft werden. Mit der sensorgestützten Sortierung gab es beispielsweise in den letzten Jahren bei der mechanischen Aufbereitung von Abfällen einen solchen Schub. Aber auch bestehende Technologien - seien es physikalische, chemische oder thermische Prozesse - wurden und werden laufend verfeinert und verbessert. Trotzdem wird der Satz aus der Abfallszene „Was vorne reingeht, kommt hinten raus“ seine Gültigkeit behalten.

Die Altfahrzeugverwertung in der Schweiz funktioniert heute gut. Autoverwerter und Shredderwerke sind wichtige Partner und stehen unter Kontrolle der Umweltbehörden. Dank strengen Motorfahrzeugkontrollen sind die Altfahrzeuge meistens in einem so guten Zustand, dass sie in anderen Ländern sehr gefragt sind. Die Exportquote ist mit rund 50 Prozent recht hoch. Man muss berücksichtigen, dass die exportierten Fahrzeuge nicht einfach billig und auf Kosten anderer entsorgt werden, sondern weitere Jahre benutzt werden. Das trägt zu einer Mobilität bei, die sich sonst in diesen Ländern kaum jemand leisten könnte. Und Mobilität ist unerlässlich für eine blühende Wirtschaft.

2. Aktivitäten

a. Zentrum für nachhaltige Abfall- und Ressourcennutzung (ZAR)

Mittlerweile konnte das Zentrum für nachhaltige Abfall- und Ressourcennutzung (ZAR) in Hinwil (ZH) die Fein- und Feinstschlackenaufbereitungsanlage für KVA-Schlacken im Gröszenbereich 0,2 bis 5,0 Millimeter erfolgreich in Betrieb nehmen und weiter verbessern. Die Qualität der aussortierten Nichteisen-Metalle ist hervorragend, so dass auch gute Erlöse erzielt werden. Dazu zählen vor allem auch die Edelmetalle Gold und Silber, die allerdings weniger vom RESH stammen. Nach der Gründung der künftigen Betriebsgesellschaft, der ZAV Recycling AG, wird die Grobschlackenaufbereitung realisiert. Damit lässt sich der ganze Prozess abbilden und aussagekräftige Massen- und Energiebilanzen erstellen.

Im Endausbau können 200'000 Tonnen Trockenschlacke aus der Region Zürich/Ostschweiz verarbeitet werden. Nach der Metallrückgewinnung wird sich ZAR vermehrt der stofflichen Verwertung des mineralischen Schlackenanteils zuwenden. Immerhin macht dieser Teil 85 Prozent der Trockenschlacke aus. Erste aussagekräftige RESH-Versuche werden 2013 durchgeführt. Bis spätestens Ende 2014 will die Stiftung wissen, wie hoch die Rückgewinnungsquote aus der Mitverbrennung von RESH in KVA ist.

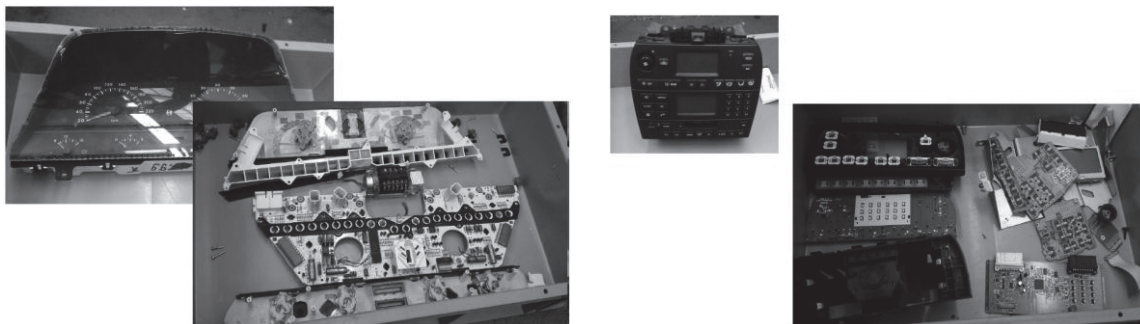


b. Studie „Autoelektronik“

Im Rahmen der BAFU-Untersuchung über das Rückgewinnungspotenzial von Seltenen Technischen Metallen (STM) aus der Automobilelektronik sind im Herbst 2012 zwei Teilarbeiten gestartet worden. Die Autoverwerter stellten aus ihren Regalen zuvor definierte elektronische Bauteile zur Verfügung, die auseinander genommen und auf den Gehalt von STM analysiert wurden.

Die Resultate werden zeigen, ob es Sinn macht, elektronische Bauteile vor dem Shreddern auszubauen und zur weiteren Aufbereitung in das Elektronikschrott-Recycling zu geben. Die andere Schiene betrifft die Analyse der Outputströme aus der Shredderanlage. 103 Fahrzeuge wurden geschreddert. Das Resultat soll Aufschluss darüber geben, in welchen Fraktionen STM zu finden sind. Die Analyseresultate werden erst im ersten Quartal 2013 vorliegen.

Diese Studie ist Bestandteil des vom BAFU vorgestellten „Forschungskonzept Umwelt für die Jahre 2013 - 2016“. Unter den Schwerpunkten sind die energetische und ökonomische Optimierung von Abfallanlagen sowie die optimale Nutzung und Recycling von seltenen Metallen inklusive Rückgewinnung aus Abfällen aufgelistet.

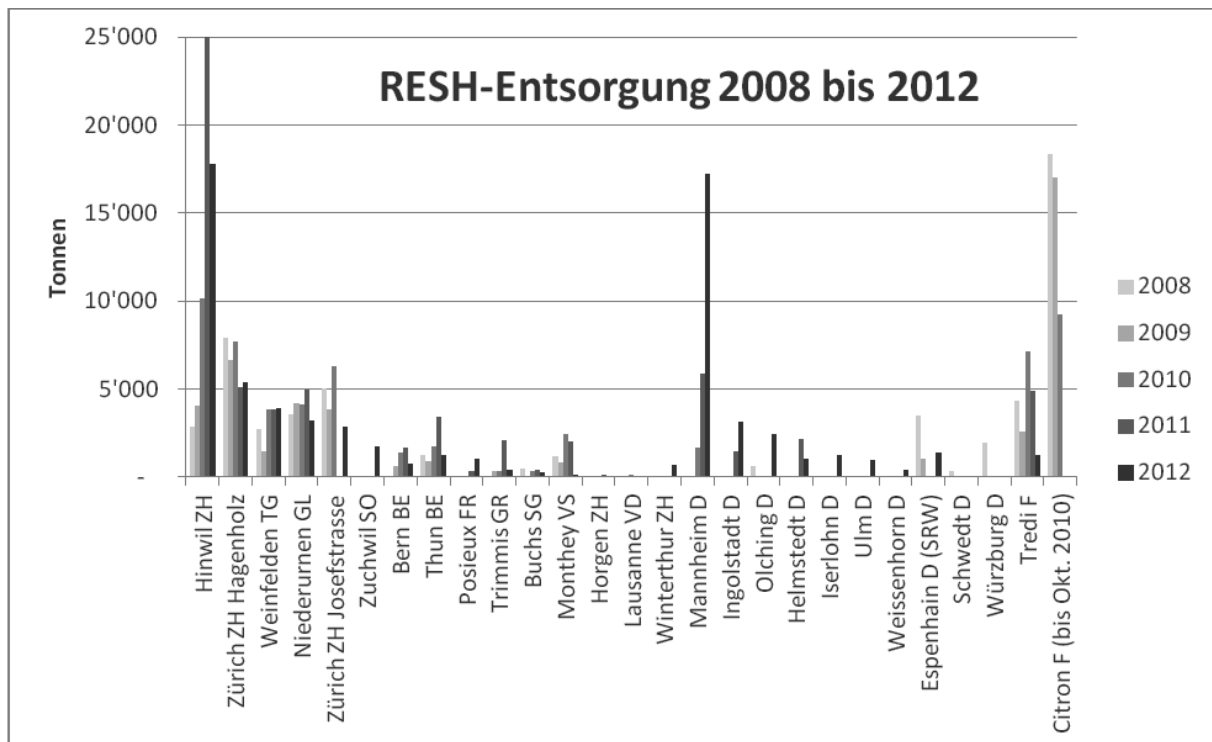


c. Altfahrzeug- und RESH-Verwertung

In der Schweiz sind rund 100'000 Fahrzeuge verwertet worden. Das sind zehn Prozent mehr als im Vorjahr. Daraus konnten 65'000 Tonnen Eisen- und Stahlschrott und 7000 Tonnen Nichteisenmetalle, hauptsächlich Aluminium, gewonnen und in den Stoffkreislauf zurückgeführt werden.

Die Stiftung vergütete nach wie vor einen Beitrag von Fr. 18.- pro Fahrzeug, das im Shredder landet. Damit werden die höheren Verwertungskosten aufgrund der faktischen Verbrennungspflicht gegenüber dem umliegenden Ausland abgegolten.

Die RESH-Verwertung erfolgte in 21 (13 schweizerische, 7 deutsche und 1 französische) Kehrichtverbrennungsanlagen. Der Anteil, welcher in schweizerischen Anlagen verwertet wurde, sank von 77 (2011) auf 58 Prozent. Diese Reduktion ist auf die Verbrennungspreise zurückzuführen, die in Deutschland stark unter Druck gerieten. Deutsche Anlagen haben grosse Überkapazitäten. Mechanisch-biologische Abfallbehandlungsanlagen und Ersatzbrennstoffkraftwerke sind grosse Konkurrenten. Die durchschnittlichen Entsorgungskosten für RESH inklusive Transport liegen bei Fr. 198.- (Vorjahr Fr. 216.-).



d. Medienarbeit

In einer neuen Ausgabe des INFO-Newsletters berichtete die Stiftung über die Rohstoffnutzung aus Abfällen im Allgemeinen und über das Verwertungspotenzial der Automobilelektronik im Speziellen. Ressourcen und Energie müssen künftig vermehrt aus den Abfällen gewonnen werden.

Die Homepage der Stiftung erhielt ein neues, zeitgemässes Aussehen. Der Stoffkreislauf steht im Mittelpunkt.

Die Stiftung hat die Neuauflage einer Informationsbroschüre in Form eines Faltblattes beschlossen. Die Umsetzung erfolgt 2013.

3. Gesetze, Verordnungen

a. Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung (ChemRRV)

Wie bereits im letzten Jahresbericht erwähnt, unterstehen die Fahrzeugbatterien seit 1.1.2012 der ChemRRV. Das hat zur Folge, dass sowohl die Starterbatterien wie auch die Antriebsbatterien von Hybrid- und Elektroautos gebühren- und meldepflichtig sind. Allerdings konnte die Batterie- und Automobilbranche die Befreiung von der Gebührenpflicht erwirken. auto-schweiz meldet die Zahlen für die in den Neufahrzeugen importierten Batterien.

b. Technische Verordnung über Abfälle (TVA)

Das BAFU hat bis Ende Jahr ihre Reorganisation abgeschlossen. Die Abfallwirtschaft erhielt wieder ihre frühere Bedeutung als eigenständige Abteilung zurück. Damit soll die Bedeutung einer Ressourcen- und Kreislaufwirtschaft hervorgehoben werden. Nun ist der Weg frei, um die TVA-Revision zu Ende zu führen. Der Verordnungsentwurf soll im ersten Quartal 2014 vorliegen. Die Stiftung hat ihre Einwände zum Kapitel RESH bereits im Mai 2011 bekundet. Grösstenteils werden sie berücksichtigt. Neu wird der Kurzbegriff „RESH“ durch den deutschsprachigen EU-Begriff „Shredderleichtfraktion“ (SLF, nichtmetallische Shredderrückstände) ersetzt.

c. Elektronische Vollzugshilfe zum Verkehr mit Sonderabfällen und anderen kontrollpflichtigen Abfällen

Das BAFU arbeitete intensiv an der Vereinheitlichung der diversen Vollzugshilfen. Diejenige über die Entsorgung von Altfahrzeugen datiert beispielsweise vom August 2006. Nun ist ein elektronisches Nachschlagewerk entstanden, das nicht nur für die zuständigen Vollzugsbehörden nützlich ist, sondern auch für Abgeber-, Transport- und Entsorgungsbetriebe, die mit Sonderabfällen und anderen kontrollpflichtigen Abfälle zu tun haben. Die elektronische Vollzugshilfe ist über die BAFU-Homepage abrufbar.

4. Tagungen

- Berliner Recycling- und Rohstoffkonferenz

Diese traditionelle Veranstaltung ist mehr auf die Wissenschaft ausgerichtet. Viele Fachreferate stammen von Universitäten und angegliederten Instituten. Gerade der Bereich über die Rückgewinnungsmöglichkeiten von Seltenen Erden steht erst am Anfang und es bedarf noch etliche Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, um eine effiziente Ressourcennutzung sicher zu stellen. Solche Konferenzen sind denn auch wichtig, um einen Überblick über die verschiedenen Forschungsprogramme zu erhalten.

- International Automobile Recycling Congress (IARC), Budapest

Die Stiftung ist langjähriger Sponsor dieses Anlasses. Federico Karrer, Mitglied des Stiftungsratsausschusses, ist im Steering Committee des IARC vertreten. Dieses Jahr referierte Dr. Michel Monteil, BAFU-Abteilungsleiter Abfall und Rohstoffe, als Keynote Speaker über Ressourceneffizienz und nachhaltige Produktion und Konsum. Er informierte zudem über die Exportregelung der Schweiz, die relativ einfach und effektiv gehalten ist. Der Export von Altfahrzeugen war und ist in Europa immer noch ein brennendes Thema. Die Recyclingbetriebe möchten verständlicherweise den praktisch ungehinderten Abfluss von Altfahrzeugen eindämmen, da einerseits die eigene Auslastung sinkt und andererseits wichtige Rohstoffe abfliessen.

- EGARA-Meeting, Luzern

EGARA ist die europäische Vereinigung der Autoverwerter. Die VASSO organisierte das jährliche Meeting und hatte die Stiftung dazu eingeladen, die Situation des Autorecyclings in der Schweiz zu präsentieren. Prof. Christian Ludwig vom Paul Scherrer Institut in Würenlingen fasste die Überlegungen zur RESH-Behandlung mit KVA^{plus} zusammen, und Daniel Böni von der Kehrichtverwertung Zürcher Oberland (KEZO) ergänzte mit Ausführungen über den Stand der Schlackenverwertung im Rahmen des Projektes ZAR.

- VDI-Tagung „Stoffliche und energetische Verwertung von Shredderrückständen“, Nürnberg

Es ist die einzige Tagung, die sich ausschliesslich mit der Verwertung von Shredderrückständen auseinandersetzt. Dabei fliessen auch Erkenntnisse aus dem Elektronik- und Kunststoffrecycling ein. Festzuhalten ist, dass es mehrere Ansatzmöglichkeiten zur effizienten Behandlung der Shredderrückstände gibt. Zur Erreichung der erforderlichen Verwertungsquoten reichen allerdings einfache Verfahren nicht mehr aus. Die Aufbereitung wird relativ komplex und damit auch teuer. Das Investitionsrisiko nimmt zu. Die Stiftung konnte den thermischen Behandlungsweg aufzeigen, der in der Schweiz erfolgreich verfolgt wird.

- Bundesamt für Umwelt, Workshop, Ittigen

Im Rahmen des Masterplans Cleantech klärte das BAFU den Bedarf an Pilot- und Demonstrationsanlagen im Zeitraum von 5 bis 15 Jahren ab. Die Stiftung wurde für den Bereich Fahrzeug- und RESH-Verwertung eingeladen. Allerdings zeichnet sich derzeit kein Bedarf an speziellen Anlagen ab. Jedoch könnten auch Möglichkeiten im Bereich Elektronikschrott und Schlackenaufbereitung für die Stiftung interessant sein.

- Tagung des Verbandes der Betreiber Schweizerischer Abfallverwertungsanlagen (VBSA), Olten

Am wichtigsten Treffen der schweizerischen Abfallwirtschaft standen die Gesetzgebung, die Energiegewinnung aus Abfällen und die Ressourcennutzung im Vordergrund. Dr. Michel Monteil, BAFU-Abteilungsleiter Abfall und Rohstoffe, orientierte über den Stand der TVA, VeVA und VREG und gab einen Ausblick auf das Projekt R'EFF zur Erfüllung des Bundesratsauftrags zur grünen Wirtschaft im Zeitraum bis 2050. Bei der Energiegewinnung spielen die KVA mit der Wärmeauskoppelung eine wichtige Rolle. Immerhin sind die KVA nach der Wasserkraft die zweitgrössten Produzenten von erneuerbarer Energie, da Abfall zur Hälfte als erneuerbar gilt.

5. Entwicklungen im Ausland

Die im vorigen Kapitel aufgeführten Tagungen geben jeweils einen Überblick über die Aktivitäten im Ausland. Es ist festzuhalten, dass die Schweiz nicht über die gleichen gesetzlichen Grundlagen verfügt wie die übrigen europäischen Staaten. Das Ziel ist das gleiche: Schutz von Mensch und Natur vor schädlichen Einflüssen der Abfallentsorgung und - zunehmend wichtiger - die effiziente Nutzung von Ressourcen und die Rückgewinnung von Rohstoffen und Energie am Ende des Produktzyklus. Ab 2015 gilt in der EU für Altfahrzeuge eine Verwertungsquote von 95 Prozent, wobei maximal zehn Prozent energetisch verwertet werden darf.

Es gibt drei bis vier Aufbereitungsanlagen, welche voraussichtlich die Vorgaben knapp erfüllen werden. Allerdings ist der technische Aufwand hoch und kaum wirtschaftlich vertretbar. Ausser in Holland gibt es kein Finanzierungssystem, das heisst, die Shredderwerke müssen für die Rückstandsentsorgung vollumfänglich aufkommen. Mit stabil hohen Metallpreisen können die Entsorgungskosten gedeckt werden. Aber was passiert, wenn die Metallpreise fallen?

Für einzelne Teilfraktionen, darunter auch Altkunststoffe, gibt es heute gute Verwertungswege. Schliesslich bleibt jedoch immer ein Reststoff übrig, der entsorgt werden muss. Auch im Ausland darf nicht mehr alles deponiert werden. Daher nimmt die thermische Behandlung von Teilfraktionen zu, teilweise jedoch in Zementwerken anstelle von Kehrichtverbrennungsanlagen.

Auch ohne entsprechende Regelungen ist die schweizerische Autoverwertung gegenüber derjenigen in den EU-Mitgliedstaaten qualitativ gleichwertig, in den meisten Fällen sogar besser. Was für das stoffliche Recycling nicht Sinn macht, geht in die thermische Verwertung mit der entsprechenden Nachbehandlung (siehe zum Beispiel die Schlackenaufbereitung). Damit lassen sich allenfalls negative Auswirkungen hoher stofflicher Verwertungsquoten vermeiden.

6. Schweizerische Fahrzeugstatistik

Mit 328'139 verkauften neuen Personenwagen (+ 2,9%) war das Jahresergebnis sehr gut. Im ähnlichen Rahmen nahmen auch die Handänderungen auf 820'096 Occasionsfahrzeuge zu. Somit verkehrten Ende 2012 über 4,3 Millionen schweizerische Personenwagen auf den Strassen. Die hohen Zulassungen führten zu höheren Ausserbetriebssetzungen. Etwas mehr als die Hälfte wurden nach 148 Ländern exportiert, davon 90'000 nach Afrika. Die restlichen 100'000 wurden in der Schweiz verwertet. Fernsehbeiträge zum Beispiel über Benin haben die Nachfrage nach europäischen Fahrzeugen gezeigt. Sie werden falls nötig repariert und fahren dann vielfach nochmals so viele Kilometer, wie die Fahrzeuge bei der Einreise auf dem Tacho hatten.

Statistik über Personenwagen in der Schweiz:

Jahr	Neuzulassungen (ASTRA)	Bestand (BFS/ASTRA)	Ausserbetriebsetzung ¹⁾	Exporte (EZV)	In CH annullierte Fahrzeuge	Warenwert Exporte CHF/Fz
2000	315'398	3'545'247	237'426	73'404	164'022	2'726
2001	317'126	3'629'713	232'660	83'319	149'341	2'643
2002	295'109	3'700'951	223'871	89'851	134'020	3'056
2003	271'541	3'753'890	218'602	94'682	123'920	2'812
2004	269'211	3'811'351	211'750	108'235	103'515	2'717
2005	259'426	3'864'994	205'783	90'354	115'429	3'160
2006	269'421	3'899'917	234'498	106'857	127'641	3'792
2007	284'674	4'002'584	182'007	131'695	50'312	4'064
2008	288'525	4'031'205	259'904	108'205	151'699	4'132
2009	266'018	4'051'832	245'391	82'967	162'424	4'113
2010	294'239	4'119'384	226'687	91'965	134'722	3'423
2011	318'958	4'209'672	228'670	96'430	132'240	2'776
2012	328'139	4'300'036	237'775	127'806	109'969	2'526

ASTRA: Bundesamt für Strassen (Bestand per 30. September)

BFS: Bundesamt für Statistik (ab 2008 ASTRA anstelle BFS)

EZV: Eidgenössische Zollverwaltung (Aussenhandelsstatistik)

¹⁾ berechnet: Neuzulassung minus Bestandserhöhung

Gebrauchtwagen-Exporte 2012 (Auszug aus der eidg. Aussenhandelsstatistik):

Land	Exporte (EZV)	Warenwert CHF/Fz
Libyen	50'695	1'123
Benin	12'979	1'166
Niger	12'463	1'051
Polen	8'846	1'522
Togo	5'663	987
Frankreich	5'579	7'164
Deutschland	5'176	13'355
Litauen	3'822	3'462
Bulgarien	3'802	785
Nigeria	3'389	1'480
Kamerun	1'387	1'488
Turkmenistan	1'226	2'584
Tschechien	869	3'645
Libanon	689	2'180
...
Länder (total 148)	127'806	2'526

Anhang

Dokumentationen

Publikationen wie Pressemitteilungen, Jahresberichte, INFO-Zeitungen usw. können auf der Homepage der Stiftung eingesehen werden: www.stiftung-autorecycling.ch

Zusammensetzung des Stiftungsrates

Stiftungsratspräsident	Dr. iur. Hermann Bürgi*
auto-schweiz	Christine Ungricht, Vize-Präsidentin* Max Nötzli* Walter Frey Andreas Burgener Tobias Lukas
Automobil Club der Schweiz	Niklaus Zürcher
Auto Gewerbe Verband Schweiz	Urs Wernli
Schweiz. Nutzfahrzeugverband	Dr. Michael Gehrken
Experte für Entsorgung von Motorfahrzeugen	Federico Karrer*
Abteilung für Umwelt, Kanton Aargau	Dr. Peter Kuhn
Schweizerischer Shredder Verband	Dr. Tobias Thommen
Touring Club Schweiz	Christoph Erb*

* Mitglieder des Stiftungsratsausschusses

Geschäftsstelle

Daniel Christen, Geschäftsführer
Urs Eberle, Administration



Stiftung Auto Recycling Schweiz
Mittelstrasse 32
Postfach 5232
CH-3001 Bern
Tel +41 (0)31 302 36 24
Fax +41 (0)31 306 65 60
www.stiftung-autorecycling.ch
info@stiftung-autorecycling.ch

