

JAHRESBERICHT 2013



1. Rückblick und Ausblick

Was macht eigentlich die Stiftung Auto Recycling Schweiz? Was sind ihre Aufgaben, ihre Ziele? Ist der eingeschlagene Weg noch richtig? Diesen existenziellen Fragen muss man sich von Zeit zu Zeit stellen. Die Stiftung nahm die Gelegenheit wahr und diskutierte das weitere Vorgehen mit der Stifterin auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure. Man war sich einig, dass der ursprüngliche Zweck, nämlich der Bau einer eigenen Verwertungsanlage für Shredderleichtfraktion (RESH), endgültig ad acta gelegt werden kann. Die Zusammenarbeit mit den Kehrichtverbrennungsanlagen hat sich in diesem Bereich bewährt. Wir sind überzeugt, dass die thermische Verwertung auch in mittelbarer Zukunft die beste und effizienteste Lösung für die Shredderleichtfraktion ist. Dieser Abfall ist in seiner Zusammensetzung so heterogen, dass eine stoffliche Auftrennung - wenn überhaupt - nur mit grösster Anstrengung möglich ist. Die Gefahr ist gross, dass der energetische Aufwand für die Aufbereitung grösser ist als die Einsparung über die stoffliche Verwertung. Die thermische Abfallbehandlung ist heute nicht mehr nur eine einfache Verbrennung, sondern sie bedeutet eine Energierückgewinnung in Form von Elektrizität und Fernwärme und eine Rückgewinnung von Sekundärrohstoffen aus den Verbrennungsrückständen. In beiden Fällen ist noch ein beträchtliches Potenzial zur Optimierung vorhanden. Die Nachfrage nach Energie und Rohstoffen wird weltweit zunehmen.

Die Verwertung von Altfahrzeugen wird in Zukunft komplexer. Unter dem Titel „Leichtbau“ werden verschiedenste Materialien miteinander verbunden und im Fahrzeugbau eingesetzt. Leichtbau ist notwendig, um das stetig steigende Fahrzeuggewicht in den Griff zu kriegen. Das Gewicht hat direkten Einfluss auf den Treibstoff- respektive Energieverbrauch. Mit dem Elektroauto BMW i3 kommt das erste Serienfahrzeug mit Carbon-Karosserie (kohlenstoffaserverstärkter Kunststoff) auf den Markt. Man kann davon ausgehen, dass diese Entwicklung fortschreitet und damit Einfluss auf die Autoverwertung nimmt. Allerdings kommen diese Fahrzeuge nicht heute zur Verwertung, sondern erst in fünfzehn und mehr Jahren. Die Automobilhersteller müssen jedoch bereits heute bei der Typengenehmigung nachweisen, dass diese Fahrzeuge zu 95 Prozent verwertbar sind. Es wird entsprechende Lösungen geben.

Die zunehmende Elektrifizierung des Antriebs, seien es reine Elektrofahrzeuge oder Hybridfahrzeuge, bedeutet für den Autoverwerter ein anderes Vorgehen. Erstens handelt es sich um Hochspannungsanlagen, an denen nur Fachleute mit entsprechender Ausbildung arbeiten dürfen, und zweitens wird es Sinn machen, elektrische und elektronische Bestandteile vor dem Shreddern auszubauen. Die in diesen Bauteilen vorhandenen Rohstoffe sind wertvoll und sollten gezielt zurückgewonnen werden.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach der Entwicklung des Exports von Fahrzeugen. Es ist durchaus möglich, dass die Komplexität speziell im Bereich der Elektronik zu einer automatischen Exportbremse wird. Heute verlassen weit über die Hälfte der älteren und alten Fahrzeuge die Schweiz. Die meisten werden in Schwellen- und Drittweltländer verkauft. Die schweizerischen Fahrzeuge sind ein gefragtes Produkt, da die meisten in einem verhältnismässig guten technischen Zustand sind. So werden sie weitere Jahre über viele tausend Kilometer gefahren. Sie tragen dort zu einer steigenden

Mobilität bei, ohne die ein Wirtschaftswachstum unmöglich ist. Die negative Seite ist der Abfluss von Sekundärrohstoffen und schliesslich eine weniger umweltgerechte Entsorgung.

2. Aktivitäten

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

Die Stiftung Auto Recycling Schweiz ist mit dem Geschäftsführer im Stiftungsrat des ZAR vertreten. Der Zweck des Engagements ist herauszufinden, wie hoch die Rückgewinnungsrate von Rohstoffen aus der RESH-Mitverbrennung in den KVA ist. Die Stiftung Auto Recycling Schweiz ist seit 2010 an diesem hochinteressanten und zukunftsweisenden Projekt beteiligt. Bis heute wurde die Aufbereitung der Feinschlacke aus der KVA im Bereich 0,2 - 5 mm realisiert und optimiert. 2013 erfolgte ein praktischer Versuch mit 65 Tonnen RESH in der Kehrichtverwertungsanlage Zürcher Oberland (KEZO) in Hinwil. Es kann festgehalten werden, dass sich die Menge der aus der Feinschlacke abgetrennten NE-Metalle durch die RESH-Beigabe nicht veränderte. Das ist erstaunlich, da RESH nachweislich einen höheren Metallgehalt im Feinschlackenanteil als normaler Kehricht aufweist. Dies lässt den Schluss zu, dass die Feinschlacke und deren Metalle in Form von Schlackenbrocken mit der Grobschlacke ausgetragen werden. Die Grobschlacke kann jedoch erst mit der Realisierung der Grobschlackenaufbereitungsanlage bilanziert werden. Diese wird 2014 gebaut und ab 2015 von der ZAV Recycling AG betrieben werden.

ZAR baut ein zweites Kompetenzzentrum für die nass-chemische Wertstoffgewinnung bei der Kehrichtbeseitigungs-AG (KEBAG) in Zuchwil auf. KEBAG betreibt das FLUREC-Verfahren zur Aufbereitung der KVA-Filterstäube und gewinnt damit reines, vermarktungsfähiges Zink zurück. Daher ist die Zusammenarbeit für beide Seiten eine gute Ergänzung.

Weitere Betätigungsfelder sind die Aufbereitung eines mineralischen Wertstoffes aus der Schlacke für die Nutzung in der Baustoffindustrie und die Phosphor-Gewinnung aus Klärschlamm-Aschen. Entwicklungsmöglichkeiten sind also vorhanden.

b. Studie „Autoelektronik“

Mitte Jahr konnte die EMPA die Resultate der beiden Untersuchungen präsentieren. Zum einen wurden verschiedenen elektrische und elektronische Bauteile aus Fahrzeugen zerlegt und auf ihre Gehalte an seltenen technischen Metallen - insgesamt 31 Metalle - analysiert, zum anderen wurde ein Shredderversuch durchgeführt und alle Output-Fractionen auf die gleichen Elemente untersucht. Die Ergebnisse zeigen eindeutig, dass

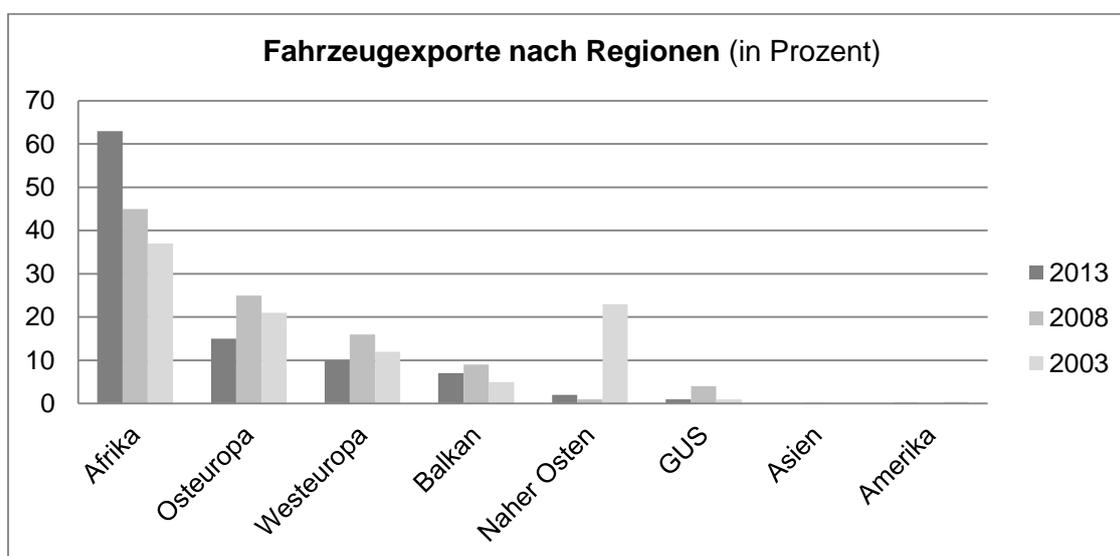
ein grosser Teil der untersuchten Metalle entweder im RESH zu finden oder im Eisenschrott eingebunden sind. Die Stoffflüsse zeigen teilweise grosse Differenzen zwischen In- und Outputmenge, die noch untersucht werden müssen.

In den durchschnittlich 100'000 Altfahrzeugen, die in der Schweiz zur Verwertung anfallen, sind gemäss Studie rund 20 kg Gold zu finden, die einem Wert von über 800'000 Franken entsprechen. Silber hat es 365 kg mit einem Gesamtwert von 230'000 Franken. Die Summe der Seltenen Erden beträgt 736 kg, also 7,36 g je Fahrzeug. Als Metalle der Seltenen Erden werden 17 Elemente des Periodensystems bezeichnet. Der Name ist jedoch irreführend, denn diese Elemente kommen in der Erdkruste nicht selten vor. Einzig der Abbau wird erschwert durch kleinere, dafür verstreute Lagerstätten. Die Schwierigkeit für die Rückgewinnung ist, dass die wertvollen Metalle in feinsten Form über die Fraktionen verteilt sind und somit äusserst schlecht auszusortieren sind.

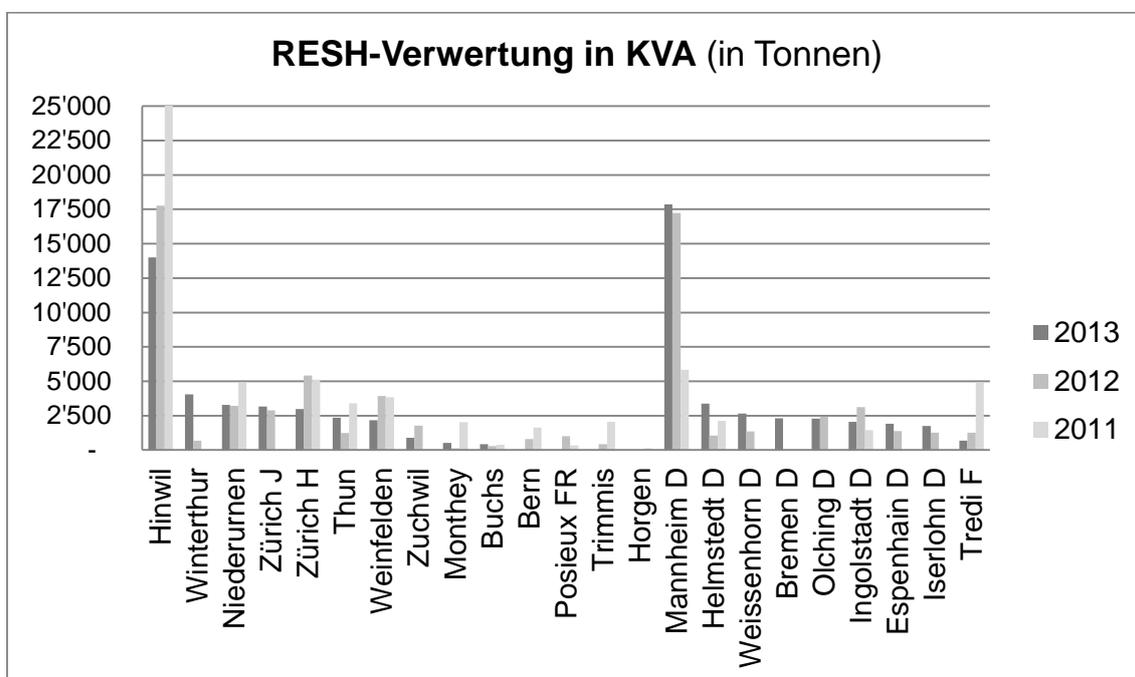
Das deutsche Umweltbundesamt hat inzwischen eine ähnliche, zum Teil ergänzende Untersuchung gestartet. Ein Vergleich der Ergebnisse wird angestrebt und zu einem besseren Überblick beitragen.

c. Altfahrzeug- und RESH-Verwertung

Die Shredderwerke konnten im letzten Jahr rund 107'000 Altfahrzeuge (+7,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr) verwerten und daraus über 75'000 Tonnen Metalle zurückgewinnen. Das ist seit 2006 die höchste Anzahl verwerteter Fahrzeuge. Schweizerische Autos sind wegen ihres noch relativ guten Zustandes im Ausland begehrt. 2013 verliessen 125'300 Fahrzeuge als Gebrauchtwagen die Schweiz: 63 Prozent Richtung Afrika, 15 Prozent nach Osteuropa und 10 Prozent verblieben in Westeuropa. Vor zehn Jahren gingen „nur“ 37 Prozent nach Afrika, dafür 21 Prozent nach Osteuropa und 23 Prozent in den Nahen Osten. Der Export ist notabene keine billige Entsorgungslösung, sondern diese Fahrzeuge werden vielfach doppelt so lange gefahren und tragen zur Mobilität bei, ohne die sich keine Volkswirtschaft entwickeln kann.



Aus den geshredderten Fahrzeugen entstand 23'400 Tonnen Shredderleichtfraktion (RESH), die in Kehrichtverwertungsanlagen thermisch verwertet wurden. Neben der Energieproduktion (Strom, Fernwärme) liegt der Fokus vermehrt auf der Schlackenaufbereitung. Das Ziel ist, möglichst viele Wertstoffe aus den KVA-Rückständen zurückzugewinnen und in den Stoffkreislauf zurückführen zu können (siehe Kapitel 2a). Von der insgesamt anfallenden Shredderleichtfraktion von 68'702 Tonnen wurde die Hälfte in deutschen Müllverbrennungsanlagen verwertet. In Deutschland herrscht ein grosser Wettbewerb zwischen Müllverbrennungsanlagen, Ersatzbrennstoffkraftwerken und mechanisch-biologischen Behandlungsanlagen. Das führt zu massiven Überkapazitäten und in der Folge zu tiefen Annahmepreisen. Die Stiftung ist bestrebt, das Verhältnis zugunsten schweizerischer Anlagen zu verschieben. Die durchschnittlichen Entsorgungskosten inklusivem Transport liegen bei Fr. 187.- pro Tonne (Vorjahr Fr. 198.-).



Um einen Anhaltspunkt über die Kosten der Autoverwertung zu erhalten, hat die Stiftung eine entsprechende Semesterarbeit an die Berner Fachhochschule vergeben. Die Arbeit wird von einem Studenten in zwei Teilen durchgeführt: Teil 1 umfasst die Tätigkeit der Autoverwertung, Teil 2 diejenige des Shredderwerkes. Die Arbeiten werden 2014 fertig gestellt.

d. Medienarbeit

- Faltprospekt: Zu allgemeinen Informationszwecken über die Autoverwertung in der Schweiz erarbeitete die Stiftung einen übersichtlichen Flyer. Dieser kann bei Veranstaltungen abgegeben werden.



- Umwelt Arena, Spreitenbach

Die Umwelt Arena ist 2012 auf Initiative und unter der Leitung von Walter Schmid in Spreitenbach eröffnet worden. In zahlreichen interaktiven Ausstellungen werden in den Bereichen Energie, Mobilität und Wohnen die Themen Nachhaltigkeit, erneuerbare Energie und Natur gezeigt. In dieses Umfeld passt die Darstellung der Autoverwertung mit dem hohen Recyclinganteil vorzüglich. Zum besseren Verständnis sind verschiedene Fraktionen, die beim Autoverwerter und beim Shredderwerk anfallen, ausgestellt. Ausserdem ist in Zusammenarbeit mit Wiederkehr Recycling AG ein kurzes Video über den Shredderprozess entstanden, das auf einem Monitor zu sehen ist.



- Amt für Umwelt und Energie des Kantons Basel-Stadt; Newsletter

Das kantonale Amt hat für schulpflichtige Kinder einen Newsletter „Energie-Detektive“ erstellt. Die Stiftung lieferte die Informationen über den Bereich Autorecycling.

- Verschiedene Auskünfte

Die Stiftung erteilte wiederum zahlreiche Auskünfte rund um die Autoverwertung. So gab es Anfragen seitens Journalisten, Studenten und Schülern für statistische Daten und allgemein zum Ablauf der Autoverwertung.

3. Gesetze, Verordnungen

a. Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung (ChemRRV)

Im Anhang 2.15 der ChemRRV wird der Umgang mit Batterien geregelt. Im Bereich Fahrzeuge gibt es drei Typen von Batterien: Starterbatterien (Bleibatterien), Antriebsbatterien in Hybrid- und Elektrofahrzeugen (Nickelmetall-Hydrid- oder Lithium-Ionen-Batterien) und Knopfzellen-Batterien, die zum Beispiel im Schlüssel verwendet werden. Grundsätzlich unterliegen Batterien der Gebühren- und Meldepflicht. Von der Gebührenpflicht konnte sich die Automobilbranche befreien lassen, die Meldepflicht muss jedoch erfüllt werden. Für die Aufwendungen der Organisation Inobat, die vom Bundesamt für Umwelt eingesetzt wurde, muss pro Fahrzeug 16 Rappen bezahlt werden. Die Gebührenregelung ist vorerst bis 2016 befristet.

b. Technische Verordnung über Abfälle (TVA)

Die Vernehmlassung für die Totalrevision der TVA ist im dritten Quartal 2014 vorgesehen. Eine Inkraftsetzung dürfte somit erst gegen Ende 2015 in Frage kommen. Im Bereich Autoverwertung wird es ein Kapitel über Shredderleichtfraktion geben. Vor der thermischen Behandlung müssen demnach künftig Metallstücke, die grösser als 20 mm sind, aus der Shredderleichtfraktion ausgeschleust und einer stofflichen Verwertung zugeführt werden. Die Rückstände aus der thermischen Behandlung müssen ebenfalls von Metallen entfrachtet werden. Diese Anforderungen sind bereits heute weitgehend erfüllt.

c. Verordnung über die Rückgabe, die Rücknahme und die Entsorgung elektrischer und elektronischer Geräte (VREG)

Das Bundesamt für Umwelt gab den Entwurf der revidierten VREG in die Anhörung. Ziel der Revision ist es, den Online-Handel und andere Händler der Elektronikbranche, die sich an keinem Sammelsystem für elektrische und elektronische Altgeräte beteiligen, einzubinden. Das bisherige Finanzierungssystem mit vorgezogenen Recyclingbeiträgen der Systemanbieter SENS und SWICO soll auf eine gesicherte Basis gestellt werden. Die Revision zielt ausserdem auf eine verbesserte Rückgewinnung von Wertstoffen ab, indem die Grundlage für die Festlegung des Standes der Technik bei der Verwertung geschaffen wird. Neu sollen auch elektrische und elektronische Geräte aus Fahrzeugen unter den Geltungsbereich fallen. Dagegen hat sich die Stiftung in ihrer Antwort ausgesprochen, da ein Nutzen heute nicht gegeben ist (siehe Kapitel 2b) und der Aufwand zum Ausbau derartiger Teile bekanntlich hoch ist. Grundsätzlich fehlt bis heute eine repräsentative Datengrundlage über das Potenzial seltener technischer Metalle in Fahrzeugen. In der EU-Direktive (WEEE) sind Fahrzeuge zudem explizit ausgenommen.

d. Verordnung über den Verkehr mit Abfällen (VeVA)

Die Stiftung konnte zur Anhörung über die Revision der VeVA Stellung beziehen. Zum einen können in bestimmten Fällen Sonderabfälle am Standort des Abgeberbetriebs vom autorisierten Entsorgungsunternehmen entgegen genommen werden, zum anderen wurde beim Export von Abfällen die Pflicht zur Hinterlegung einer Sicherheitsleistung zugunsten des Bundesamts für Umwelt festgeschrieben. Die Stiftung erklärte sich in beiden Punkten einverstanden.

e. Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG)

Der Bundesrat präsentierte mit der USG-Revision einen indirekten Gegenvorschlag zur Volksinitiative für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft, auch bekannt unter dem Titel Grüne Wirtschaft. In Ergänzung zu den bisherigen Grundsätzen zum Schutze der Umwelt setzt das neue USG auf die Reduktion des Ressourcenverbrauchs auf ein natürliches Mass. Der ökologische Fussabdruck der Schweiz beträgt 2,8 Erden, das heisst, wir verbrauchen 2,8-mal mehr natürliche Ressourcen als die Natur abgeben kann. Die Stiftung hat eine Stellungnahme eingereicht, obwohl die Fahrzeugverwertung nicht direkt betroffen ist. Wir haben auf die grossen Anstrengungen der Automobilindustrie im Bereich Ressourcenschonung in der Produktion, im Fahrzeugbetrieb und in der Altfahrzeugverwertung hingewiesen. Grundsätzlich wird das Bestreben des Bundesrates begrüsst, allfällige Massnahmen über eine enge Zusammenarbeit mit der jeweiligen Branche zu prüfen und umzusetzen.

4. Tagungen

- Internationale Automobile Recycling Congress (IARC) in Brüssel

Der IARC fand bereits zum 13. Mal statt und bot wiederum eine gute Übersicht über den Recyclingstand von Altfahrzeugen und Teile davon. Federico Karrer, Mitglied des Stiftungsratsausschusses bis Juni 2013, war das letzte Mal im Steering Committee vertreten. Ab 2014 wird Daniel Christen, Geschäftsführer der Stiftung Auto Recycling Schweiz, in diesem Gremium Einsitz nehmen. Seine Wahl erfolgte im Oktober 2013.

- Greenforum / WASTEvision, UMTEC Rapperswil

Mit interessanten Referaten wartete die Tagung am UMTEC unter dem Motto „Metalle aus Abfall - Umwelt, Technik, Kosten“ auf. Dabei wurde das Thema von verschiedenen Seiten beleuchtet. Beispielsweise wurde der Unterschied zwischen Ressourcen und Reserven erklärt. Ressourcen umfasst das gesamte Vorkommen eines Rohstoffs, die Re-

serve diejenige Menge, die mit heutigen Mitteln gefördert werden kann. Ein weiterer Zusammenhang wurde aufgezeigt zwischen dem Marktpreis eines Rohstoffs und dessen Umweltbelastung: Je höher der Preis, desto grösser die mit der Förderung verbundene Umweltbelastung. Der Preis hängt nämlich in hohem Masse vom Gehalt des Rohstoffs im Erz ab.

- VBSA-Tagung

Der Verband der Betreiber schweizerischer Abfallverwertungsanlagen (VBSA) veranstaltet jedes Jahr eine Fachtagung, dieses Mal zum Thema Kunststoffe. Die Vorteile des Kunststoffes im Produkt können bei der Verwertung Probleme bereiten. Sortenvielfalt, ähnliche physikalische Eigenschaften und tiefe Preise erschweren ein effizientes und kostengünstiges Recycling. Ausnahmen gibt es bei sortenreinen Sammlungen wie das Beispiel PET zeigt. Bei der Ökobilanz schneiden Kunststoffe vielfach besser ab als andere Materialien, da sie energie- und ressourceneffizienter sind. Mit der Revision des Umweltschutzgesetzes will der Bund die Grundlagen für ein verbessertes stoffliches Recycling von Kunststoffen schaffen.

- Diverse Workshop von swisscleantech

Die Stiftung Auto Recycling Schweiz nimmt jeweils an Workshops der Fokusgruppe „Urban Mining & Recycling“ von Swisscleantech teil. In diesen Workshops werden vertieft Themen aus dem Recyclingbereich und im Speziellen zur Revision des Umweltschutzgesetzes behandelt.

- Diverse Seminare im Bereich Vermögensanlagen

Zwecks Weiterbildung und Informationsbeschaffung über Marktentwicklungen in der Vermögensanlage nimmt der Geschäftsführer der Stiftung regelmässig an Seminaren für institutionelle Anleger teil.

5. Entwicklungen im Ausland

Ab 2015 gelten in den EU-Mitgliedstaaten für Altfahrzeuge eine Verwertungsquote von 95 Prozent und eine Recyclingquote von 85 Prozent. Der Unterschied besteht in der energetischen Verwertung, die gemäss Definition nicht zum Recycling gezählt werden darf. Da über zwanzig Prozent eines Altfahrzeugs als Shredderleichtfraktion anfällt, ist eine stoffliche Aufbereitung dieses Abfalls zwingend notwendig. Mit wenigen Ausnahmen, wie zum Beispiel Holland mit der RESH-Verwertungsanlage von ARN, sind keine gesamtheitlichen Aufbereitungsverfahren vorhanden. Viele Shredderwerke versuchen,

die RESH-Aufbereitung punktuell zu optimieren. Es ist davon auszugehen, dass in Europa noch ein Grossteil der Fraktionen deponiert wird, sei es im Bergversatz oder als Abdeckmaterial auf Oberflächendeponien. Das sind keine guten Lösungen.

Auf der Produktseite geht der Trend in Richtung Leichtbau und Elektrifizierung wie bereits erwähnt weiter. Verbundwerkstoffe wie auch die zunehmende Elektronik und Batterietechnik verlangen dereinst nach alternativen Verwertungswegen. An den Autoverwerter werden dann zusätzliche Anforderungen gestellt. Die Shredderwerke müssen sich darauf einstellen, dass aus den Altfahrzeugen immer weniger Metalle zu gewinnen sind. Allein der Trend zu Downsizing-Motoren wird diesen Trend zusätzlich unterstützen. Allerdings wird der Wert der eingesetzten Metalle zunehmen.

6. Schweizerische Fahrzeugstatistik

Die Neuwagen-Immatrikulationen von 307'885 (-6,2 Prozent gegenüber 2012, Angaben von auto-schweiz) erfuhren einen erwarteten Rückgang. Anders bei den Occasionen: Die Zahl der Halterwechsel erhöhte sich auf 851'883 (+2,8 Prozent, Angaben von AGVS / Eurotax). Das könnte möglicherweise ein Grund sein, weshalb die zu entsorgenden Fahrzeuge zunahmen.

Statistik über Personenwagen in der Schweiz:

Jahr	Neuzulassungen (ASTRA)	Bestand (BFS/ASTRA)	Ausserbetriebsetzung ¹⁾	Exporte (EZV)	In CH annullierte Fahrzeuge	geschreddert
2000	315'398	3'545'247	237'426	73'404	164'022	
2001	317'126	3'629'713	232'660	83'319	149'341	
2002	295'109	3'700'951	223'871	89'851	134'020	
2003	271'541	3'753'890	218'602	94'682	123'920	
2004	269'211	3'811'351	211'750	108'235	103'515	
2005	259'426	3'864'994	205'783	90'354	115'429	
2006	269'421	3'899'917	234'498	106'857	127'641	104'600
2007	284'674	4'002'584	182'007	131'695	50'312	88'261
2008	288'525	4'031'205	259'904	108'205	151'699	82'195
2009	266'018	4'051'832	245'391	82'967	162'424	58'279
2010	294'239	4'119'384	226'687	91'965	134'722	78'657
2011	318'958	4'209'672	228'670	96'430	132'240	90'338
2012	328'139	4'300'036	237'775	127'806	109'969	99'448
2013	307'885	4'366'895	241'026	125'325	115'701	107'282

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 Bestandesehöhung

Gebrauchtwagen-Exporte 2013 (Auszug aus der eidg. Aussenhandelsstatistik):

	Land	Exporte (EZV)	Warenwert CHF/Fz
1	Libyen	31'031	1'209
2	Benin	16'177	1'320
3	Niger	14'861	1'048
4	Polen	12'328	1'377
5	Togo	7'403	1'094
6	Deutschland	6'369	8'511
7	Bulgarien	5'526	858
8	Frankreich	4'509	4'877
9	Litauen	4'454	3'312
10	Nigeria	4'148	1'445
11	Türkei	2'198	1'743
12	Kamerun	1'394	1'388
13	Tschechien	1'360	3'348
14	Mazedonien	801	1'026

148	Länder	125'325	2'621

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 (* bis 10.06.2013)
Abteilung für Umwelt, Kanton Aargau	Dr. Peter Kuhn
Schweizerischer Shredder Verband	Dr. Tobias Thommen (* ab 10.06.2013)
Touring Club Schweiz	Christoph Erb*

* Mitglieder des Stiftungsratsausschusses

Geschäftsstelle

Daniel Christen, Geschäftsführer
Urs Eberle, Administration