

Bestandsaufnahme zur Aufbereitung- und Verwertung der Shredderleichtfraktion

Gutachten der RWTH Aachen im Auftrag der ARGE car-net (Zusammenschluss von BDSV-Shredderbetreibern)

„Mit der Fertigstellung des Gutachtens über die derzeit vorhandenen Techniken zur Aufbereitung und Verwertung der Shredderleichtfraktion schaffen wir Transparenz auf diesem zurzeit unsicheren Markt,“ sagte der Beiratsvorsitzende der ARGE car-net, Rolf Willeke, zur Veröffentlichung der Studie, die im Auftrag der ARGE car-net von der RWTH Aachen – Lehrstuhl für Aufbereitung und Recycling fester Abfallstoffe – durchgeführt wurde. Aus dem Mitgliederkreis der BDSV (Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e. V.) heraus wurde bereits vor drei Jahren die ARGE car-net gegründet. Diese besteht momentan aus 19 Gesellschaftern, auf die flächendeckend über Deutschland verteilt Shredderanlagen mit einer Antriebsleistung von insgesamt rd. 35 000 kW entfallen. Sie deckt damit die wesentlichen Unternehmen dieses Marktsegments ab. Ziel der ARGE ist, wirtschaftlich tragfähige Lösungen zur rechtskonformen Umsetzung des Altfahrzeuggesetzes aus dem Jahr 2002 zu finden. In diesem Zusammenhang wurde der Auftrag an die RWTH Aachen erteilt, einen Marktüberblick über die wesentlichen Aufbereitungs- und Verwertungsverfahren für die inhomogenen Fraktionen aus der Altfahrzeugverwertung zu erarbeiten und die bestehenden Verfahren einer Bewertung zu unterziehen.

Ein wesentliches Ergebnis der Bestandsaufnahme, die von Dr.-Ing. Jörg Julius erarbeitet wurde, ist, dass es derzeit keine flächendeckenden sowie technisch und wirtschaftlich voll überzeugenden Verfahrenslösungen für die Aufbereitung und Verwertung der Shredderleichtfraktion gibt. Einige der untersuchten Verfahren (z. B. Mutabor, Salyp) sind bereits nicht mehr am Markt verfügbar, Planungen für weitere Verfahren ruhen (z. B. VW-Sicon am Standort Salzgitter) und einige sind zum Zeitpunkt der Untersuchung im Probebetrieb (z. B. Scholz AG, Espenhain). Vor diesem Hintergrund hätten – nach Auskunft der ARGE car-net und Aussagen von Dr. Julius – immer mehr Shredderbetreiber versucht, eigene Zwischenlösungen zu finden. Durch Absiebung habe man zunächst eine Massenreduzierung der SLF erreicht. Dabei würde eine mineralische Fraktion geschaffen, die für den Bergversatz geeignet sei, außerdem habe man eine zusätzliche Metallabtrennung vorgenommen. Gemeinsam mit den entsprechenden Ausbaumaßnahmen sowie der Nutzung des Bergversatzes als stoffliche Verwertungsmaßnahme wäre es voraussichtlich möglich, die Quotenvorgaben bis 1.1.2006 einzuhalten. Ob die restliche verbleibende heizwertreiche Fraktion in Deutschland mittel- und langfristig in einem Vergasungsverfahren (z. B. SVZ) und/oder in einem Müllheizkraftwerk energetisch verwertet werden könne, werde gerade geklärt. Hierzu hätten bereits Gespräche mit der ITAD, der Interessengemeinschaft der thermischen Abfallbehandlungsanlagen, stattgefunden. Großes Interesse bestünde auch an dem so genannten SRP-Verfahren, das zum Ziel hat, die heizwertreiche organische Fraktion aus der Aufbereitung von SLF in Form von Pellets im Elektrostahlwerk einzusetzen. Hierzu finden gegenwärtig Beratungen im

Unterausschuss „Elektrostahlbetrieb“ des Stahlinstituts VDEh, Düsseldorf, mit Vertretern der ARGE car-net statt.

Eine Fehlentwicklung beim Altfahrzeugrecycling liegt insbesondere im Export von Altfahrzeugen, die als Vormaterial den Shredderanlagen fehlen und damit zum Rohstoffmangel beitragen. Hierdurch sei es nach der Auffassung der ARGE car-net zu einer massiven Verunsicherung bei Neuinvestitionen gekommen. Obwohl in Deutschland pro Jahr noch 3 Mio. Altfahrzeuge abgemeldet würden, verbleiben nur noch 700 000 – 800 000 Stück in Deutschland. Der Anteil von Altfahrzeugen am Vormaterial bei den Shredderbetreibern würde nur noch bei 15 – 20 % liegen, mit weiter fallender Tendenz. Das „Deponieverbot“ für organische Stoffe sowie der damit zusammenhängende bestehende Entsorgungseingpass hinsichtlich der thermischen Behandlungskapazitäten von etwa 4 Mio.t würde zu einer weiteren Verunsicherung und einem erheblichen Kostenschub beitragen. Dies würde zudem den Export von Altfahrzeugen geradezu „katalysieren“.

In diesem Zusammenhang würden sich folgende Forderungen und Wünsche an Politik aus dem Kreis der ARGE car-net ergeben:

- Harmonisierung und einheitlicher Vollzug bei der Umsetzung der Altfahrzeugrichtlinie, Elektro- und Elektronikschrottrichtlinie sowie Deponierichtlinie,
- eindeutige Abgrenzung und Definition der Begrifflichkeiten „Altfahrzeuge“ und „Gebrauchtwagen“ sowie „Abfall“/„Produkt“ im Rahmen der anstehenden Novelle der Abfallrahmenrichtlinie,
- Aufhebung der Verwertungshierarchien in den Produktverordnungen/-richtlinien und ggf. Nachweis über entsprechende Ökoeffizienzanalysen, (werk-)stoffliche, rohstoffliche und energetische Verwertung sind gleichrangig zu behandeln,
- Quotenvorgaben sind generell zu überdenken, weil sie kein umweltpolitisch sinnvolles Instrument darstellen, Ziele sind vorzugeben, die die Wirtschaft qualitätsgesichert erreichen sollte 1,
- keine generelle Einstufung der Shredderleichtfraktion als „besonders überwachungsbedürftigen“ Abfall, derzeit gibt es keinen humantoxikologischen oder ökotoxikologischen Nachweis, dass beim Umgang oder bei der Entsorgung mit Umwelt- oder Gesundheitsgefahren zu rechnen ist, stattdessen würde der Einsatz in der thermischen Abfallbehandlung zusätzlich erschwert.

Ansprechpartnerin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:

Dr. Beate Kummer
BDSV – Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling und Entsorgungsunternehmen e.V.,
Düsseldorf, Berliner Allee 48
Tel. mobil: 0170-2734570

1 s. hierzu die Arbeiten der Stakeholder Working Group der EU-Kommission zur Revision der Ziele 2015 der EU-Altfahrzeugrichtlinie. Die Stakeholder Working Group, in der die BDSV vertreten ist, hat ihre Arbeit am 1.4.2005 aufgenommen.