

28.09.1998

Kurzfassung der Ansprache von Jürgen Karle, BDSV- Präsident, anlässlich der öffentlichen BDSV- Mitgliederversammlung am 02. Oktober 1998 im Sheraton Hotel München

Unsere diesjährige BDSV-Jahrestagung in München weist mit weit über 500 Besuchern eine Rekordteilnahme auf. Gerne stelle ich heraus, daß durch die im vergangenen Jahr vollzogene Zusammenführung der Verbände BDS und DSV sowie der regionalen Rohstoffverbände unsere Bundesvereinigung BDSV mit über 700 Mitgliedsfirmen heute der größte Stahlrecyclingverband Europas ist. Auch die Bilanzdaten der Stahlrecycling-Wirtschaft für das Jahr 1997 und das 1. Halbjahr 1998 sind beeindruckend.

- So konnten wir im abgelaufenen Jahr in- und ausländische Stahlwerke und Gießereien mit dem Rohstoff Stahlschrott in einer Größenordnung von 22 Mio t versorgen. Hier handelt es sich um ein Rekordergebnis. Die positive Jahresbilanz spiegelt das hohe Leistungsniveau unserer Branche wider, die über ein effizientes und qualitätsgesichertes Sammlung- und Aufbereitungssystem verfügt.
- Unser Jahresumsatz für die Bereiche Stahlrecycling einschließlich des Auto- und Elektronikschrottrecyclings, sowie weitere Entsorgungsdienstleistungen, beläuft sich auf ca. 20 Milliarden D-Mark. Das jährliche Investitionsvolumen bewegt sich bei ca. 1 Milliarde D-Mark. Gleichzeitig stellen wir 35.000 Arbeitsplätze.
- Diese positive Grundstimmung des Jahres 1997 kommt auch in der Schrottbilanz für das 1. Halbjahr 1998 zum Ausdruck. Einschließlich der getätigten Einfuhren haben wir an die Stahlwerke und Gießereien im In- und Ausland 11,1 Mio t Stahlschrott geliefert. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine nochmalige Steigerung um 3,9 %.
- Verschiedene Ursachen brachten das Marktgleichgewicht allerdings ins Wanken. In den letzten beiden Monaten haben sich die Schrottpreise um bis zu 50,00 DM/t reduziert. Offensichtlich ist die Talsohle aber noch nicht erreicht. Damit hat die Asienkrise, die verschiedene Marktfaktoren beeinflusst, nun auch den Stahlrecyclingmarkt eingeholt. Bei dieser Preisentwicklung kann ich unseren Unternehmen nur empfehlen, auf der Beschaffungsseite die Entsorgungsverträge im Hinblick auf die Inrechnungstellung von Transportkosten und Kosten für die Containergestellung zu überprüfen.

Im Rahmen unserer Einbindung in das Kreislaufwirtschaftsgesetz stellen wir uns der geforderten Zuverlässigkeit der beauftragten Dritten. Wir sorgen über ein eigenes Qualitätsmanagementsystem für die qualitätsgesicherte Schließung des Werkstoffkreislaufs. Diese Arbeit wird durch unsere Entsorgungsgemeinschaft (ESN), der bereits 350 Mitglieder angehören, unterstützt. Mittlerweile konnten 160 Unternehmen zum Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert werden. Nur auf diese Art und Weise können wir die langfristige Teilnahme am Kreislaufwirtschaftssystem sicherstellen.

Leider haben sich bei der praktischen Umsetzung der von unserer Bundesvereinigung mitgetragenen gesetzgeberischen Maßnahmen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes Probleme offenbart. Damit haben sich alle beteiligten Kreise auseinanderzusetzen. Die aufgetretenen Lücken müssen umgehend geschlossen werden. Das gilt insbesondere für die seit dem 01. April 1998 in Kraft getretene Altauto-Verordnung und der sie begleitenden Freiwilligen Selbstverpflichtung.

Die Verordnung enthält nach unserer Auffassung geeignete Instrumente und Pflichten, um ein geschlossenes System zur umweltgerechten Verwertung von Altautos zu realisieren. Zu den angesprochenen Umsetzungsproblemen, die uns in der Praxis erhebliche Schwierigkeiten

bereiten, gehören:

- die Grenzöffnung der osteuropäischen Länder für Gebrauchtwagen, weil dadurch die Zahl an Altfahrzeugen, die in den vorgeschriebenen Kreislauf gelangen sollen, immer weiter abnimmt, und
- die beim Vollzug der verordnungsrechtlichen Pflichten festgestellten Versäumnisse.

Unsere Bundesvereinigung hat dazu einen Forderungskatalog aufgestellt, der schnellstmöglich umgesetzt werden muß:

1. Wir sind der Meinung, daß gebrauchte Fahrzeuge, die älter als 10 Jahre sind, nur dann aus Deutschland exportiert werden dürfen, wenn sie noch eine TÜV-Zulassung haben oder eine Bescheinigung über die Verkehrssicherheit vorgelegt wird, die nicht älter als vier Wochen sein darf. Wird dies nicht erfüllt, greifen die Bestimmungen der Altfahrzeugverordnung.
2. Um Mißbräuche im Rahmen der vorübergehenden Stilllegung von Fahrzeugen einzuschränken, sollte nach Ablauf der Stilllegungsfrist die Versicherungspflicht automatisch wieder aufleben.
3. Vollzugsdefizite bei der Handhabung des Verwertungsnachweises durch die Zulassungsstellen müssen abgebaut werden. Ansonsten bleibt der Verwertungsnachweis ein stumpfes Schwert. Wir werden hier vor einer Dienstaufsichtsbeschwerde nicht zurückschrecken.
4. Den reinen Annahmestellen ist die Behandlung von Altfahrzeugen, also das Entnehmen von wertvollen Teilen, untersagt. Unsere Bundesvereinigung fordert hier dringend die Einhaltung dieses Verbotes.
5. Es muß eine gesicherte Lösung der Rückstandsproblematik erreicht werden. Hier muß die gesamthafte Zusage der Träger der Freiwilligen Selbstverpflichtung, energetisch rohstoffliche Verwertungswege aufzubauen, so schnell wie möglich greifen. Nur so läßt sich die geforderte Reduzierung der Rückstände auf 5 % bis zum Jahr 2015 erreichen.

Als Partner der Freiwilligen Selbstverpflichtung bestehen wir auf umgehende Änderungen. Sie sind aus existentiellen Gründen für unsere Autoverwertungs- und Shredderbetriebe unbedingt notwendig. Wenn diese geforderten Änderungen nicht umgesetzt werden, besteht die Gefahr, daß das jetzige System wegbricht.

- Die im Kreislaufwirtschaftsgesetz manifestierte Produktverantwortung wurde zuerst für den Verpackungsbereich durch die Verpackungsverordnung umgesetzt. Die mittlerweile in Kraft getretene Novelle dieser Verordnung soll u.a. den gravierenden Problemen, die durch Trittbrettfahrer entstehen, begegnen. Im Grunde wird mit dieser Novellierung ein zentralistisches und viel zu teures DSD-System gestärkt. Dies kann eigentlich nicht in unserem Interesse sein.
- Vehement wehren wir uns auch gegen kommunale Andienungspflichten für Abfälle zur Verwertung, die in privaten Haushalten anfallen. Die Verwertung darf nicht zu Gunsten der Beseitigung verdrängt werden, um so öffentlich rechtliche Abfallbeseitigungsanlagen auslasten zu können.
- Ein geordneter qualitätsgesicherter Werkstoffkreislauf im Rahmen einer Kreislaufwirtschaft muß sich an den bereits seit Jahrzehnten erbrachten Leistungen der Stahlrecycling-Wirtschaft orientieren. Dazu wird es notwendig sein, den Rohstoff Schrott nicht mehr als Abfall, sondern als Produkt zu deklarieren. Hierzu hat unsere Vereinigung zusammen mit den Verbänden der Stahl-, Gießerei-, und Metallindustrie

sowie der NE-Metallrecyclingwirtschaft, eine gemeinsame Eingabe an die zuständige Bund-Länder-Arbeitsgruppe gemacht.

- Das Kreislaufwirtschaftsgesetz macht unsere Aufgabe als Entsorgungsdienstleister unentbehrlich. Wir verstehen uns als ein selbstverständlicher Partner der produzierenden Wirtschaft, die zunehmend eine flächendeckende Entsorgung aus einer Hand verlangt. Dazu müssen wir Bietergemeinschaften bilden, die die Kooperation mit Geschäftspartnern erfordert. Auf diese Weise können wir optimale Entsorgungsdienstleistungen anbieten.

Wir stehen für eine marktwirtschaftlich orientierte Kreislaufwirtschaft. Wobei wir nicht von der Abfallseite kommen. Wir sind in der Kreislaufwirtschaft schon lange zu Hause. Stahlrecycling ist angewandter Umweltschutz. Was wir tun, ist praktizierter Umweltschutz in Urform: die Schonung knapper Rohstoffvorräte, Energieeinsparung, die Entlastung der Umwelt von Rückständen, sowie die Vermeidung von CO₂-Emissionen durch den Schrotteinsatz sind hierfür die Stichpunkte.

Unsere BDSV-Unternehmen bringen ihre langjährigen Kenntnisse und Erfahrungen in die Kreislaufwirtschaft ein, um das Ziel, "mehr Umweltschutz" im Rahmen einer marktwirtschaftlich orientierten Kreislaufwirtschaft zu erreichen.