

Sondermüll auf Rädern

Schadstoffe aus jährlich zwei Millionen Autowracks belasten die westdeutsche Umwelt

Die letzte Fahrt des S-Klasse-Daimler endet in einem grüngestrichenen stählernen Monster im Hamburger Hafen. Greifarme packen das plattgedrückte Wrack, dann rumpelt es dumpf. „Der wuppt das lässig weg“, lobt Manager Joachim Backe den haushohen Shredder der Hamburger Klöckner-Tochterfirma Eckhardt & Co.

Nach wenigen Minuten spucken Förderbänder aus, was von der Edelkarosse übriggeblieben ist: Eisenschrott, Aluminium und Kupfer sowie ein grauschwarzes Kunststoff-Gummi-Gemisch. „Tja“, sagt Shredder-Experte Backe, „bei uns sieht jedes Auto mal so aus.“

In dem häßlichen Shredder-Häcksel steckt ein lange Zeit übersehenes Umweltproblem: Die Abfälle, die in den 34 westdeutschen Autoverschrottungsanlagen entstehen, sind mit hochgiftigen Stoffen verseucht, die beispielsweise im Getriebeöl enthalten sind und das Grundwasser gefährden. „Das Zeug“, sagt Dieter Pautz, Abfallexperte im Berliner Umweltbundesamt, „gehört jedenfalls nicht auf die Hausmülldeponie.“

Doch genau dort landen jährlich 500 000 Tonnen Shredder-Schnitzel – Überbleibsel von rund zwei Millionen Wracks, die, hintereinandergestellt, eine Autoschlange von Frankfurt nach Johannesburg ergeben würden.

Allmählich erst erschließt sich Politikern und Umweltschützern, daß jedes Auto, genommen, ein Stück Sondermüll auf Rädern ist. Zu gut einem Drittel bestehen Kraftfahrzeuge aus Umweltgiften oder anderen schwer zu entsorgenden Materialien.

Ein Auto enthält nicht nur – in Armaturen, Blinkleuchten, Fußmatten, Polstern, Isoliermatten oder Karosserieteilen – bis zu 30 Kunststoffarten, sondern auch gefährliche Batteriesäuren, Bremsflüssigkeiten und Getriebeöle, Schmierfette, Metallic-Lacke und Elektronikteile.

Zwar untersuchen amtliche Prüfer routinemäßig den Shredder-Müll auf den Gehalt giftiger Stoffe. „Aber was da so untergejubelt wird“, sagt ein

Schrott-Experte, „wissen wir auch nicht immer.“

Im hessischen Darmstadt und im ostfriesischen Leer mußten Behörden Müllplätze bereits für die Shredder-Rückstände schließen. In Berlin haben Untersuchungen ergeben, daß Autoabfälle bis zu 90 Teile pro Million (ppm) der krebserzeugenden Polychlorierten Biphenyle (PCB) enthielten.

In Berlin mußte Umweltsenatorin Michaela Schreyer, 38, vorletzten Monat die Entsorgung von Autohäcksel auf DDR-Deponien untersagen. Dort gilt für PCB-Rückstände mit 10 ppm ein schärferer Grenzwert als auf West-Kippen (50 ppm). „Wir machen jetzt Schluß“, verkündete die alternative Senatorin, „mit der stillschweigenden Vergiftung der Deponien.“

Wenn das Berliner Beispiel Schule macht, wie es der rot-grüne Senat bereits in der Konferenz der Umweltminister verlangt hat, sind neue Probleme absehbar. Doch eine umweltgerechte Entsorgung hat ihren Preis.

Seit in Berlin Shredder-Müll als Sonderabfall behandelt wird, sind die Verschrottungskosten pro Fahrzeug von 40 bis auf 200 Mark gestiegen. Folge: An Straßenrändern und in Waldstücken

häufen sich wild abgestellte Alt-Autos ohne Kennzeichen und mit ausgemeldeter Fahrgestellnummer. Ein Autoverschrotter mußte bereits Kurzarbeit anmelden, weil weniger Altwagen als bisher abgeliefert wurden.

„Die lassen ihre Karre einfach da stehen“, wundert sich ein Senatsbeamter über das defizitäre Umweltbewußtsein vieler Berliner Autobesitzer. Mit einem roten Punkt kennzeichnet die Polizei jetzt alle aufgegebenen Wagen. Den Haltern, soweit sie zu ermitteln sind, stehen saftige Kostenbescheide ins Haus.

Auch die Bundesregierung will gegen die „Auto-Müllkrise“ (*Handelsblatt*) angehen. Bereits Ende vergangenen Jahres kündigte der Bonner Umwelt-Staatssekretär Martin Grüner die Einführung einer „Verschrottungsabgabe“ (200 Mark) für Kraftfahrzeuge an: Schon beim Kauf solle jeder Autofahrer für die schadlose Beseitigung seines Untersatzes berappen. Umweltminister Klaus Töpfer (CDU) will die Drohung mit der Abgabe vor allem als „Signal an die Automobilproduzenten“ verstanden wissen, über die Entsorgung bereits nachzudenken, wenn neue Autotypen entwickelt werden.



Wracks für den Shredder: Zwangspfand für Autokäufer?

Experten des Umweltbundesamtes wiederum warnen vor der Einführung einer „wenig durchdachten Abgabe“. Sie plädieren dafür, Anreize zu schaffen, um die Rückgewinnung von wertvollen Rohstoffen aus den fast 30 Millionen westdeutschen Kraftfahrzeugen zu fördern.

„Wir müssen an den Verursacher herankommen“, sagt auch Rolf Willeke, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Schrott-Recycling-Wirtschaft. In einer Arbeitsgruppe sollen gemeinsam mit Managern der kunststoffverarbeitenden Industrie, der Automobilbranche und der Stahlhersteller neue Umweltstrategien entwickelt werden.

In der kommenden Woche treffen sich die Branchenvertreter auf der Automobilausstellung in Frankfurt zu einem Spitzengespräch. Auf der Tagesordnung stehen Forschungsvorhaben zum „recyclinggerechten Auto“ sowie drohende Auflagen des Gesetzgebers.

Denn mit der Novellierung der „Technischen Anleitung Abfall“, die Umweltminister Töpfer noch für dieses Jahr angekündigt hat, könnten die Shredder-Abfälle neu bewertet werden. Bislang kann jeder Landkreis eigene Entsorgungskriterien festlegen.

In der Praxis hat sich die bisherige Regelung nicht bewährt. So gibt es laut Umweltbundesamt „gewaltige Defizite“ bei der Automüll-Entsorgung. „Auf manchem Autohof“, sagt ein Branchenkenner, „kann Öl gebohrt werden.“

Mit zehn Millionen Mark will das Umweltbundesamt demnächst ein Pilotprojekt zur umweltgerechten Pkw-Entsorgung fördern. Bei einem Berliner Autoverwerter soll ein sogenanntes Demontage-Band eingerichtet werden. Mit speziellen Techniken können dann Wert- und Schadstoffe aus den Wracks herausgeholt werden.

Aus einem VW-Passat etwa lassen sich nach Untersuchungen der Forschungsvereinigung Automobiltechnik gut hundert Kilogramm wiederverwertbaren Kunststoffs gewinnen. Während beim ersten VW-Käfer im Jahre 1938 lediglich der Fahrtrichtungsanzeiger und der Startknopf aus Plastik waren, wird ein Kfz in wenigen Jahren bereits zwei Zentner Plastik auf die Waage bringen.

Zwar verbrauchen die neuen Kunststoffautos aufgrund geringeren Gewichts weniger Sprit. Zugleich aber sind die Stoßdämpfer-Ummantelungen und Seitenbeplankungen, Heckklappen oder Reserverad-Mulden der Problemmüll des nächsten Jahrtausends.

Um die Wiederverwertung der Kunststoffe zu erleichtern, läßt VW zwecks Kennzeichnung der Plastiksorte beim Passat-Tank bereits eine Nummer einstanzen. Der bayerische Automobilbauer BMW will demnächst auf dem einsti-

gen WAA-Gelände in Wackersdorf ins Recycling-Geschäft einsteigen.

Aus Altautos sollen dort hochwertige Aggregate und Kunststoffteile zurückgewonnen werden. Ziel müsse, fordert Schrottverbandspräsident Reinhold Belekamp, ein „Recycling total“ sein.

Bislang freilich hat sich die Automobilindustrie eher am Planziel „Absatz total“ orientiert. Während Katalysator, Lärmdämmung und Energieeinsparung zu den Verkaufsstandards zählen, wurde, so Pautz, die „Entsorgungssicherheit“ vernachlässigt.

Das könnte sich bald ändern. Denn ähnlich wie für Plastikflaschen, die von Beginn des nächsten Jahres an mit 50 Pfennig Pfand belegt werden, kann der Gesetzgeber auch für Automobile eine Art Zwangspfand vorschreiben – einen Betrag, den der Autofahrer erst bei fach-

beitet und als veredeltes Produkt zurück über die Alpen nach Deutschland gekarrt werden? Solche Wege werden nur gefahren, weil sich die Arbeitsteilung rechnet; und sie rechnet sich, weil der Lkw-Transport zu einem guten Teil von der Allgemeinheit bezahlt wird.

Das staatlich begünstigte Billigangebot Straßenverkehr hat über Jahrzehnte hinweg Produktions- und Lebensverhältnisse geschaffen, die ohne solche Beihilfen, bei korrekter Zurechnung der Kosten, wohl kaum entstanden wären.

Doch so notwendig die Korrekturen an diesem Rechenwerk sind – mit höheren Abgaben allein wird der Automatismus nicht beizukommen sein.

Pehr Gyllenhammar, der Chef der schwedischen Autofirma Volvo, griff jetzt auf, was Städteplaner seit langem für unvermeidlich halten. „Wir müssen“,



Autoschnitzel aus dem Shredder: Gefahr fürs Grundwasser

gerechter Entsorgung des Wagens zurückbekommt.

Zur Zeit wird im Umweltbundesamt jedoch ein anderes Instrument favorisiert: eine Rücknahmeverpflichtung für die Automobilproduzenten.

Nach dem Verursacherprinzip sollen sie die Entsorgungskosten tragen, die je nach Alter und Typ des Fahrzeugs gestaffelt werden. Das sei der „beste Hebel“, um zu erreichen, daß die Automobilkonzerne schon beim Entwurf neuer Modelle auf Recycling-Freundlichkeit achten und beispielsweise Schadstoffe vermeiden oder in leicht demontierbaren Modulen unterbringen.

Abliefern sollen die Autofahrer ihr Altfahrzeug bei der Firma, bei der sie es erworben haben – „natürlich nicht am Verkaufspavillon“, präzisiert Umweltparte Pautz, sondern bei einem vom Hersteller beauftragten Öko-Verschrotter.

so Gyllenhammar, „das Auto aus den Städten verbannen.“

Gleichzeitig, wenn nicht zuvor, müßten Busse und Bahnen für die verwöhnten Wohlstandsbürger besser hergerichtet werden. „Wir brauchen riesige Investitionen“, sagt Gyllenhammar, „Investitionen in einer Größenordnung, wie wir sie bislang noch nicht gesehen haben, vergleichbar jenen, als das Schienennetz der Eisenbahn gebaut wurde.“

Das Geld wäre da, wenn jene, die weiter Auto fahren, für diese Form der Fortbewegung angemessen belastet würden. Die Chance aber, daß es zu einer solchen Umlenkung kommt, erscheint gering, nicht nur unter den gegebenen Bonner Mehrheitsverhältnissen. Bislang trauen sich die Regierenden ja nicht mal, den Umweltschädling Auto mit jener Maßnahme zu zähmen, die längst in allen Kulturstaaten verbreitet ist: mit einer allgemeinen Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit. Tempo 100 auf Autobah-