

In Japan gefragt

Saar-Auto-Recycling-Technologie führend in der Welt

Von unserem Mitarbeiter
— NORBERT BENTZ —

„Mit einem Team von fünf festen Mitarbeitern und einer mittlerweile abgesicherten finanziellen Unterstützung können wir mittlerweile beruhigt den erteilten Forschungsaufträgen nachkommen“, so Professor Dr. Wolfram Seibert, Leiter des Teams „Recycling Technologie“ (RCT) im Zentrum für innovative Produktion der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) des Saarlandes. Dies war bei der Geburtsstunde des RCT im Jahr 1991 nicht immer so. Angeregt durch die Zentrale für Produktivität und Technologietransfer der Industrie und Handelskammer des Saarlandes (IHK), die wissen wollte, in welche Teile ein Auto zerlegt werden kann und was das kostet, sollte mittelständischen Unternehmen des Saarlandes die Möglichkeit offeriert werden, bei der Autoverwertung neue Wege zu beschreiten. Seibert griff damals auf den Maschinenbau-Studenten Joachim Boes zurück, der zu diesem Zeitpunkt an seiner Diplomarbeit zum Recycling von Kraftfahrzeugen arbeitete. Bei den untersuchten Automobilen der Baujahre 1978 bis 1982 stellte man dabei überraschenderweise fest, daß 95 Prozent der Teile zum Recyceln verwertbar waren.

Honda Deutschland war einer der ersten industriellen Partner des Saar-Instituts. Der 1991 vom Bundesumweltministerium vorgelegte Entwurf zur Altauto-Verordnung war für den Importeur Grund, sich mit der umweltgerechten Entsorgung seiner Automobile zu beschäftigen. Die Arbeit der Saarbrücker Wissenschaftler über die Altautountersu-

chung, deren Demontagetechnik, die Grundsatzzstudie zur Betriebsflüssigkeitsentnahme bei Altautos sowie die Entwicklung einer Pilotanlage zur Demontage, ließen gar die Honda-Manager aus dem fernöstlichen Land aufhorchen. Diese kamen im Winter 1992 zu Besuch ins Saarland, um sich vor Ort über das Forschungs-Know-how der Saarländer einen Eindruck zu verschaffen. Projektleiter Christian Berres erinnert sich, daß die Saarländer den hohen Ansprüchen der japanischen Automobilbauer gerecht werden konnten. „Die Japaner waren nach ihren gesammelten Eindrücken wohl mitverantwortlich dafür, daß wir einen guten Namen in der Branche bekamen“, so Seibert.

Beinahe hätte das Institut keine weitere Zukunft gehabt, weil 1994 eine bereits in Auftrag gegebene und für den Bau konstruierte Demontageanlage nicht gebaut wurde. Der Auftraggeber hatte damit gerechnet, daß der Gesetzgeber eine verpflichtende Verordnung erläßt. Dies tat er jedoch nicht, woraufhin der Auftraggeber das Projekt zurückzog.

Doch das technische Know How des Instituts hatte sich mittlerweile bei der Autobranche herumgesprochen und die Selbstverpflichtung dieses Industriezweiges, ihre Fahrzeuge aus wiederverwertbaren Teilen zu produzieren, brachten weitere Forschungsaufträge. Während man früher Alt oder Neufahrzeuge untersuchte, arbeitet das renommierte Recycling Team mittlerweile auch an Prototypen namhafter deutscher und ausländischer Autohersteller, diese so zu konstruieren, daß sie später kostengünstig demontiert und in ihren Einzelteilen wiederverwertet werden können.