

Lucas, Rainer

Working Paper

Altautoverwertung zwischen Staat und Markt: Bedingungen und Potentiale zur Modernisierung von Lagerhaltung und Marketing gebrauchter Autoteile

Wuppertal Papers, No. 104

Provided in Cooperation with:

Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy

Suggested Citation: Lucas, Rainer (2000) : Altautoverwertung zwischen Staat und Markt: Bedingungen und Potentiale zur Modernisierung von Lagerhaltung und Marketing gebrauchter Autoteile, Wuppertal Papers, No. 104, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Wuppertal, <https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bsz:wup4-opus-11027>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/49139>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Rainer Lucas

Altautoverwertung zwischen Staat und Markt

Bedingungen und Potentiale zur
Modernisierung von Lagerhaltung und
Marketing gebrauchter Autoteile

Arbeitspapier Nr. 1 im Projekt
"Autoteile per Mausclick" gefördert durch
das Landesprogramm QUATRO

Nr. 104 • Juni 2000
ISSN 0949-5266

Wuppertal Papers

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH
Arbeitsgruppe Neue Wohlstandsmodelle (AGNW)
Rainer Lucas
Döppersberg 19

42103 Wuppertal
Tel.: 0202-2492-260
Fax: 0202-2492-263
E-Mail: rainer.lucas@wupperinst.org
<http://www.wupperinst.org>

Zusammenfassung

Das Arbeitspapier diskutiert vor dem Hintergrund veränderter gesetzlicher Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen in der Autoverwertung Ziele und Maßnahmen zur Stärkung kleiner und mittelständischer Verwertungsbetriebe. Der Bereich „Gebrauchte Autoteile“ wird im Rahmen eines regionalen Fallbeispiels einer tiefergehenden Analyse unterzogen. Hieraus werden Vorschläge zur regionalen Netzwerkbildung innerhalb der Branche und neue Dienstleistungsperspektiven abgeleitet. Ein wesentliches Kooperationsfeld ist die datentechnische Vernetzung der verschiedenen Lagerbestände und deren Vermarktung im Internet. Die Modernisierung dieser Bereiche ist das zentrale Ziel des Projektes „Autoteile per Mausklick“, dessen Beratungs- und Qualifizierungsansatz abschließend vorgestellt wird.

Summary

This paper discusses aims and measures to strengthening small and medium-sized businesses of the automobile recycling branch beyond the background of changing legal frame- and competition conditions. The field „used carparts“ undergoes a profound analysis within a regional case study. As a result proposals for regional network building in the branch and new services will be derived. A basic field of cooperation is the data-technical networking of differing stocks and their marketing with the help of the internet. The modernisation of these fields is the central aim of the project „Autoteile per Mausklick“, whose advice- and qualification approach will finally be presented.

Inhalt

1	Einleitung	6
2	Die gesetzlichen Rahmenbedingungen	7
2.1	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG)	7
2.2	Altautoverordnung (AltautoV) und Freiwillige Selbstverpflichtung (FSV)	8
2.3	Die EU-Altodirektive	9
3	Marktentwicklung und Wettbewerbssituation	11
3.1	Quantitative und qualitative Aspekte der Marktentwicklung	11
3.2	Anzahl der Betriebe und Beschäftigungsentwicklung	12
3.3	Marktstrukturen in Nordrhein-Westfalen	12
3.4	Neustrukturierung der „Wertschöpfungskette Altauto“	13
3.5	Umweltpolitischer Handlungsbedarf	15
4	Altautoverwertung im Oberbergischen Kreis	17
4.1	Zur Ausgangssituation	17
4.2	Unvollständige Erfassung der Altfahrzeuge	19
4.3	Wie der Markt für Gebrauchtfahrzeuge das Abfallaufkommen beeinflusst	20
4.4	Ansätze für neue Dienstleistungsangebote	23
5	Dienstleistungsperspektiven für die Branche der Autoverwerter	25
5.1	Aufbau von Altteile-Netzwerken für eine zeitwertgerechte Reparatur	25
5.2	Einsatz von modernen Kommunikationstechnologien in der Autoverwertung	26
5.2.1	<i>Einsatzmöglichkeiten</i>	26
5.2.2	<i>Gebrauchte Autoteile im Internet – Beschreibung des Status quo</i>	27
5.2.3	<i>Die Bedeutung regionaler Netzwerkstrukturen</i>	32
5.3	Zukunftsmusik – Ideen für neue regionale Mobilitätsdienstleistungen	34
6	Das Projekt „Autoteile per Mausclick“	35
6.1	Ziele und Aufgaben	35
6.2	Beratung	36
6.3	Qualifizierung	37
6.4	Kooperationsmodell	37
7	Fazit	38
8	Literatur	40
9	Anhang	43

Übersichten

Übersicht 1:	Einflussfaktoren der Altautoverwertung	22
Übersicht 2:	Einflussmöglichkeiten regionaler Akteure auf die Bedingungen des Altautorecyclings	23
Übersicht 3:	Einsatzmöglichkeiten von Kommunikationstechnologien in der Autoverwertung	27
Übersicht 4:	Verkauf gebrauchter Autoteile im Internet	30
Übersicht 5:	Vorteile eines gemeinsamen Gebrauchtteile-Netzwerkes	32
Übersicht 6:	Vorteile einer regionalen Lösung	33

Tabellen

Tabelle 1:	Beispiel für die Versandkosten im Teilehandel	31
------------	---	----

Abbildungen

Abbildung 1:	Veränderung in den technisch-funktionalen Beziehungen der Autoverwertung	14
Abbildung 2:	Regionale und überregionale Funktionen in der Autoverwertung am Beispiel des Oberbergischen Kreises	18
Abbildung 3:	Funktionsbereiche der Autoverwertung unter Einbeziehung des Teilehandels	21
Abbildung 4:	Beispiel für die Internetpräsentation eines Autoverwerterers	29
Abbildung 5:	Projektstruktur Autoteile per Mausclick	36

1 Einleitung

Derzeit stagnieren zwei wichtige Geschäftsbereiche in der Altautoverwertung: der Handel mit gebrauchten Autoteilen und das Recycling von Wertstoffen. Durchgeführte Investitionen zur Erreichung bestimmter Umweltstandards und in die Qualifikation von Arbeitskräften erweisen sich für die Recyclingunternehmen als wenig ertragreich. Die Unterauslastung gefährdet Betriebe und Arbeitsplätze.¹ Gleichzeitig hat in der Branche der Autoverwerter ein Konzentrationsprozess eingesetzt. Infolgedessen sind viele kleinere Betriebe bereits vom Markt verschwunden. Auch in den ländlichen und peripheren Regionen Nordrhein-Westfalens droht ein weitgehender Rückzug klein- und mittelständischer Firmen aus der Altautoverwertung und damit ein weiterer Verlust an Arbeitsplätzen und Wertschöpfung in strukturschwachen Regionen.

Vor diesem Hintergrund werden in diesem Arbeitspapier zwei Fragestellungen untersucht:

- In welcher Weise beeinflussen staatliche Regulierung (Kapitel 2), Marktstrukturen und Wettbewerbssituation (Kapitel 3) die Handlungsmöglichkeiten der Unternehmen?
- Welche Ansatzpunkte gibt es, um Umsätze und Arbeitsplätze in der Branche der Autoverwerter zu sichern und auszubauen? (Kapitel 5 und 6).

Die Fragen und Probleme werden im Rahmen eines Fallbeispiels (Autoverwertung im Oberbergischen Kreis) konkretisiert (Kapitel 4). Wichtige Fragestellungen hierbei sind:

- Wie können neue Perspektiven und neue Dienstleistungen für die Unternehmen erschlossen werden?
- Welche Dienstleistungsfelder im Bereich des Verkaufs gebrauchter Ersatzteile existieren bereits und
- wie können diese durch die Nutzung moderner Kommunikationstechnologien (Datenbanken, Internet) ausgebaut werden?

Abschließend wird der Projektansatz „Autoteile per Mausklick“ vorgestellt, der die vorgenannten Problemstellungen und Lösungsansätze aufgreift und diese im Rahmen eines Beratungs- und Qualifizierungskonzeptes konkretisiert (Kapitel 6).

¹ Der bvse (Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung) in Bonn gibt an, dass 80 Prozent der Firmen nicht ausgelastet sind. Vgl. Frankfurter Rundschau vom 9.09.1999, S. 16.

2 Die gesetzlichen Rahmenbedingungen

2.1 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG)

Am 7. Oktober 1996 trat das Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung (KrW-/AbfG) in Kraft, das zur Schonung der natürlichen Ressourcen beitragen und die umweltverträgliche Beseitigung von Abfällen sichern soll (§ 1). Zur Umsetzung beider Ziele wird vorrangig die Vermeidung von Abfällen bestimmt (§ 4 Abs. 1). Als geeignete Maßnahmen werden die „anlageninterne Kreislaufführung von Stoffen, die abfallarme Produktgestaltung sowie ein auf den Erwerb abfall- und schadstoffarmer Produkte gerichtetes Konsumverhalten“ (§ 4 Abs. 2) angeführt. Erst in zweiter Linie sollen Abfälle stofflich oder energetisch verwertet bzw. – im Falle ihrer Nicht-Verwertbarkeit – beseitigt werden. Das KrW-/AbfG verpflichtet jeden, der Produkte in Umlauf bringt, im Sinne der Kreislaufwirtschaft die Verantwortung für seine Erzeugnisse zu übernehmen: Demnach sind Produkte so zu gestalten, dass bei Herstellung und Gebrauch das Abfallaufkommen vermindert wird. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die am Ende der Nutzungsdauer entstandenen Abfälle umweltverträglich verwertet und beseitigt werden (§ 1 Abs. 1).

Ziele und Regelungen dieses Gesetzes haben zu einem Strukturwandel in der Abfallwirtschaft geführt (Verheyen/Spangenberg 1998):

- Der Abfallbegriff wurde stark erweitert – es fallen erheblich mehr Stoffe unter das abfallrechtliche Regime des KrW-/AbfG als unter das des alten AbfG.
- Die private Abfallwirtschaft wurde der öffentlichen gleichgestellt (duale Abfallwirtschaft).
- Im Rahmen des Zielkanons Vermeiden – Verwerten – Beseitigen wurde die Verwertung mit neuen, stärkeren Instrumenten ausgestattet.
- Durch das Gebot der Produktverantwortung wurde dem Verursacherprinzip stärker als bisher Rechnung getragen.
- Viele Regelungen wurden dem europäischen Recht angepaßt.

In einer Bewertung der stoffpolitischen Wirkungen des Gesetzes kommen Verheyen und Spangenberg (1998) nach zwei Jahren „neuer“ Gesetzespraxis zu dem Schluß:

„Steuerungsdefizite in vielen Bereichen sowie Grabenkämpfe zwischen privater Entsorgungswirtschaft und Kommunen prägen die Situation. Die ökologische Dimension von Abfallwirtschaft wird immer weniger berücksichtigt. Dem KrW-/AbfG kann des

halb weder aus dem Blickwinkel des Stoffstrom-Managements noch aus dem Blickwinkel klassischen Umweltrechts eine gute Note ausgestellt werden.“ (ebd. S. 9)

Ein effizienterer Vollzug sollte vor allem über das Instrument zusätzlicher Verordnungen in den Bereichen Verpackung, IT-Geräte, Batterien und Altautos bewirkt werden. Am Beispiel der Altautoverordnung läßt sich gut nachzeichnen, wie mühsam der Weg ist, verbindliche Regelungen der Produktverantwortung einzuführen.

2.2 Altautoverordnung (AltautoV) und Freiwillige Selbstverpflichtung (FSV)

Die Rücknahme von Altautos in Deutschland ist seit dem April 1998 durch die Altautoverordnung (AltautoV) und die Freiwillige Selbstverpflichtung (FSV) der Automobilindustrie und anderer beteiligter Wirtschaftszweige geregelt.

Die am 1. April 1998 in Kraft getretene Altautoverordnung legt vor allem technische Mindestanforderungen für die Entsorgung von Altautos fest. Sie zielt auf die Praxis der Verwertungsbetriebe und schreibt diesen einen Entsorgungsstandard vor, der einzuhalten ist. Dies betrifft

- die Maßnahmen zur Entfrachtung und Trockenlegung;
- der Ausbau bestimmter Teile zur Verwertung (Soll-Bestimmung);
- die Zuführung der entnommenen Flüssigkeiten und ausgebauten Teile zu einer Wiederverwendung oder Verwertung;
- die Zuführung von 15 Gewichtsprozent des Eingangsgewichtes eines Altautos zu einer Verwertung (als Soll-Bestimmung);
- die Verringerung des zu beseitigenden Anteils eines Altautos auf maximal 15 Gew.-Prozent (bis 2002) bzw. 5 Gew.-Prozent (bis 2015).

Auf eine Konkretisierung der Produktverantwortung der Autohersteller wird weitgehend verzichtet. Insbesondere wurde auf ein ordnungspolitisches Instrumentarium zur Durchsetzung einer Kostenregelung verzichtet. Dies wurde zum Gegenstand der Freiwilligen Selbstverpflichtung (FSV) gemacht.

In der FSV verpflichten sich die Wirtschaftsverbände, die Menge und Schädlichkeit der Abfälle aus der Altautoverwertung zu reduzieren. Hierzu werden als Selbstverpflichtung formuliert (vgl. Sander u.a. 1999, S. 57):

- Optimierungen im Bereich der recyclinggerechten Konstruktion;
- Entwicklung, Aufbau und Optimierung von Stoffkreisläufen und Verwertungsmöglichkeiten;
- Verbesserungen der Verwertungseigenschaften der Kraftfahrzeuge;
- Verringerung der zu beseitigenden Abfälle aus der Altautoentsorgung auf 15 Prozent (bis zum Jahr 2002) bzw. 5 Prozent (bis zum Jahr 2015) im Durchschnitt pro Fahrzeughersteller;
- bedingte Zusicherung der kostenlosen Rücknahme von Altautos, allerdings unter Randbedingungen, die de facto die meisten Altautos von der kostenlosen Rücknahme ausschließen.

Die deutsche Altautoverordnung und Freiwillige Selbstvereinbarung wurden damit dem vorhandenen Regelungsbedarf nicht gerecht. „Der Altbestand wird durch die Selbstverpflichtung nicht erfasst, mit der Lösung des Problems von 12 Millionen Tonnen nicht verwertbarer Materialien von heute 40 Millionen zugelassenen Pkw wird die Recyclingwirtschaft allein gelassen.“ (BVSE, Altautoverwertung, S. 4) Bemängelt wurde auch, dass die Verordnung und die FSV keinerlei Vorgaben für Abfallvermeidungsmaßnahmen enthielten, wie z.B. Regelungen über die Wiederverwertung von Gebrauchtteilen.

Auch unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenschonung und Öko-Effizienz ist das Regelwerk als defizitär einzustufen (Verheyen/Spangenberg 1998, S. 63 ff.):

- Es werden keinerlei Vorgaben für eine Verlängerung der Nutzungsdauer, zur recyclinggerechten Konstruktion und zur umweltgerechten Verwertung (z.B. Einsatz von PVC und Verbundwerkstoffen) gemacht.
- Der Wiederverwendung gebrauchter Teile und Materialien wird keine Priorität eingeräumt.
- Die Verwertungsquoten für Shredderabfälle sind so niedrig angesetzt, dass sie keinerlei innovative Impulse auslösen.
- Die Rücknahmeverpflichtung der Autohersteller nur bis zum 12. Betriebsjahr führt zu einer Kostenpflichtigkeit des Letzthalers für alle älteren Fahrzeuge. Die Verordnung sieht eine Pflicht zur **Rückgabe** durch den Letztbesitzer, nicht aber eine Pflicht zur **Rücknahme** durch den Hersteller vor.
- Mit dem Monitoring für die Selbstverpflichtung wurde der Verband der Automobilindustrie beauftragt. Damit wird einer der interessengebundenen Akteure zum Kontrolleur seiner eigenen Vorgaben gemacht.

2.3 Die EU-Altautodirektive

Im Juli 1999 haben sich die EU-Umweltminister auf den gemeinsamen Standpunkt zu einer Europäischen Altauto-Richtlinie geeinigt. Der Richtlinienvorschlag entspricht in den wesentlichen umweltpolitischen Zielsetzungen dem Konzept, das in Deutschland

geschaffen wurde. Allerdings soll die Produktverantwortung der Hersteller durch diese Richtlinie deutlich verstärkt werden.²

Nach dem Richtlinienvorschlag sollte ab dem Jahr 2006 – für nach In-Kraft-Treten der Richtlinie neu in Verkehr gebrachte Fahrzeuge schon ab 2001 – die kostenlose Rückgabemöglichkeit durch den Letztbesitzer festgelegt werden und die Hersteller zur Übernahme der Entsorgungskosten komplett oder zumindest in hohem Maße bewegt werden. Den Herstellern wird neben der Produktverantwortung für eine recyclinggerechte Produktion auch die Produktverantwortung für den Wiederverwertungsprozess übertragen. Das Europäische Parlament hat am 3. Februar 2000 zahlreiche Änderungen zum Gemeinsamen Standpunkt des Ministerrates beschlossen. Bei einigen Änderungen gab es allerdings eine deutliche Abweichung vom Richtlinienvorschlag, die zu einem Vermittlungsverfahren zwischen Rat und Parlament geführt hat. Dieses ist mit Sitzung des Vermittlungsausschusses am 23./24.05.00 abgeschlossen worden.

Zur Tragung der Entsorgungskosten für den Fahrzeugaltbestand wurde ein Kompromiss angenommen. Grundsätzlich bleibt es bei der Herstellerverantwortung für Neufahrzeuge entsprechend des Richtlinienvorschlags. Allerdings muss der Altbestand ein Jahr später als ursprünglich vorgesehen, und zwar ab dem Jahr 2007 kostenlos zurückgenommen werden.

Stoffpolitisch relevant ist die Vorgabe verbindlicher Recyclingquoten (ab 2006 85 Prozent, ab 2015 95 Prozent) und der Ausschluss besonders problematischer Stoffe wie Blei, Quecksilber, Kadmium und sechswertiges Chrom aus dem Automobilbau. Auch sieht die EU-Altautodirektive vor, dass in allen Mitgliedsländern Rücknahmesysteme mit Verwertungsnachweisen aufgebaut werden.

Nach Billigung des Vermittlungsergebnisses durch Rat und Europäisches Parlament voraussichtlich im Juli 2000 tritt die Richtlinie mit Verkündung im Amtsblatt in Kraft.

Der Zeithorizont für die Umsetzung der Produzentenverordnung für den Gesamtbestand an Altautos beträgt damit ca. 7 Jahre. Eine konkrete Umsetzung durch nationale Regelungen steht vor der Aufgabe, ein Finanzierungsmodell zu entwickeln, welches den unterschiedlichen Brancheninteressen gerecht wird. In Zukunft wird die Autoindustrie versuchen, die Autoverwertung zu ihren Konditionen abzuwickeln. Die mittelständischen Verwerterbetriebe stehen damit vor der Herausforderung, sich auf die neuen Wettbewerbsbedingungen einzustellen und sich als leistungsfähiger Partner der Autoindustrie zu profilieren.

² Der Richtlinieentwurf sah eine kostenlose Rücknahmepflicht für Neuwagen ab dem 01.01.2001 und für sämtliche Altautos ab dem 01.01.2006 vor.

3 Marktentwicklung und Wettbewerbssituation

3.1 Quantitative und qualitative Aspekte der Marktentwicklung

1960 waren in der Bundesrepublik 8,9 Millionen Pkw zugelassen. 1990 waren es bereits 35,5 Millionen, aktuell (1999) sind es 42,3 Millionen (Bundesministerium für Verkehr 1999). Die Tendenz ist weiter steigend, der Trend zum Zweit- und Drittwagen in den Familien sowie die „mobilen Alten“ führen nachfrageseitig zu einer großen Dynamik des Wachstums. Entsprechend steigen wird die Anzahl der Fahrzeuge, die jährlich entsorgt werden müssen. Eine Studie des Umweltbundesamtes (1999) geht gegenwärtig von jährlich 3,6 Millionen endgültig stillgelegten Fahrzeugen aus, wovon derzeit jedoch nur 1/6 in der deutschen Abfallwirtschaft verwertet und entsorgt wird (siehe zu dieser Problematik auch die Anmerkungen in Kapitel 3.3).

Gewicht und Materialzusammensetzung der Fahrzeuge haben sich in den letzten Jahrzehnten erheblich verändert. Vermehrt werden Kunststoffe, Verbundwerkstoffe und elektronische Bauteile im Fahrzeugbau verwendet. Die Folge davon ist, dass der problemlos zu verwertende Schrotanteil der Fahrzeuge sinkt und der Anteil der sogenannten Shredderleichtfraktion steigt. Hieraus ergeben sich für die Autoverwerter auch wirtschaftliche Probleme, da sich die Einnahmen aus Recycling und Gebrauchtteileverkauf im Verhältnis zu den Kosten der Entsorgung verringern. Aufgrund der angespannten Marktsituation, bedingt durch Überkapazitäten in der Branche, können die zusätzlichen Kosten in der Regel nicht an die Letztbesitzer der Fahrzeuge weitergegeben werden.

Das Verwertungsgeschäft mit den verschiedenen Wertstofffraktionen (Schrott, Altreifen, Glas) wird wesentlich durch den Markt beeinflusst. Wie hoch der Anteil der demontierten Stoffe zur Weiterverwertung oder der Ersatzteile ist und ob die Betriebe die Verwertungsquote von 15 Prozent erreichen, kann derzeit aufgrund eines unzureichenden Monitorings nicht nachvollzogen werden (Sander/Lohse/Schnabel 1999). Die Einnahmen der Verwerter werden wesentlich durch die Nachfrage nach den einzelnen Wertstofffraktionen bestimmt. Auch hier ist durch Überangebote an Recyclaten und die Konkurrenz durch neue Materialien, die aufgrund der niedrigen Rohstoff- und Energiepreise vielfach kostengünstiger als Recyclate angeboten werden können, ein starker Preisverfall zu beobachten.

Die weitere Marktentwicklung in diesem Bereich ist auch von den Automobilherstellern abhängig. Sie könnten durch demontagefreundliche Konstruktionen und Verwendung

sortenreiner Kunststoffe mit dazu beitragen, dass sich die Kosten des Recyclings verringern und nennenswerte Sekundärrohstoffkreisläufe entstehen.

3.2 Anzahl der Betriebe und Beschäftigungsentwicklung

Seit In-Kraft-Treten der FSV wurde ein Rücknahme- und Verwertungsnetz mit ca. 8.000 Annahmestellen (Stand 3/99), 1.118 Verwertungsbetrieben (Stand 4/00) und 65 Shredderanlagen – davon 16 im Ausland – (Stand 2/99) zur Altautoentsorgung aus- bzw. aufgebaut. Diese Betriebe verfügen über die erforderliche Anerkennung durch einen gemäß AltautoV zuständigen Sachverständigen bzw. durch die zuständige Kfz-Innung. 83 Sachverständige sind befugt, die Anerkennung der Betriebe durchzuführen. In den letzten Jahren hat sich die Anzahl der markt beteiligten Firmen deutlich verringert (alle Angaben nach Referat WA II 3, 1999).

Bei einer durchschnittlichen Beschäftigtenzahl von 5 Personen sind somit ca. 5.000 Personen in der privaten Autoverwertung beschäftigt. Hinzu kommen die Beschäftigten, die vor- und nachgelagerte Dienstleistungen erbringen (Kraftfahrzeugämter der Kommunen, Mitarbeiter in den Abfallbehörden, Abschleppdienste, Gebrauchtteilehandel, Re-Distribution etc.), über die keine Angaben gemacht werden können.

3.3 Marktstrukturen in Nordrhein-Westfalen

In der Freiwilligen Selbstverpflichtung haben die beteiligten Branchen den Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur zur Annahme und Verwertung von Pkw in Deutschland zugesagt. „Die Infrastruktur zur Annahme von Altautos soll flächendeckend sein, damit die Entfernungen zu einer Annahmestelle für den Letzthalter zumutbar sind.“ (Punkt 3.1 der Freiwilligen Selbstverpflichtung). Damit wird eine dezentrale Marktstruktur befürwortet. Nachfolgend soll am Beispiel von Nordrhein-Westfalen aufgezeigt werden, in welchen räumlichen Marktstrukturen die Altautoentsorgung gegenwärtig stattfindet.

Nordrhein-Westfalen weist als bevölkerungsreiches Bundesland eine hohe Pkw-Dichte auf. Der Pkw-Bestand betrug am 01.01.1999 lt. Kraftfahrtbundesamt (KBA) 8.959.535 Fahrzeuge. Ca. 8 Prozent des Pkw-Bestandes (1997 = 717.321) wird jährlich stillgelegt und durch Neuzulassungen ersetzt bzw. erweitert.

Die Anzahl der Annahmestellen ist in NRW mit 793 (Stand 31.12.1998) erheblich größer als die Anzahl der Verwertungsbetriebe (221) (Stand 10.01.2000)³. Durch die

³ Angaben nach Arbeitsgemeinschaft Altauto, www.arge-altauto.de

dezentrale Annahme eines Altautos ist dessen weitere Demontage und Verwertung in regionalen Strukturen also keineswegs vorgegeben.

Setzt man die Anzahl der Verwertungsbetriebe zu einigen Grunddaten wie Pkw-Bestand, endgültige Stilllegungen p.a., Fläche und Einwohner des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen in Beziehung, so können folgende Aussagen gemacht werden:

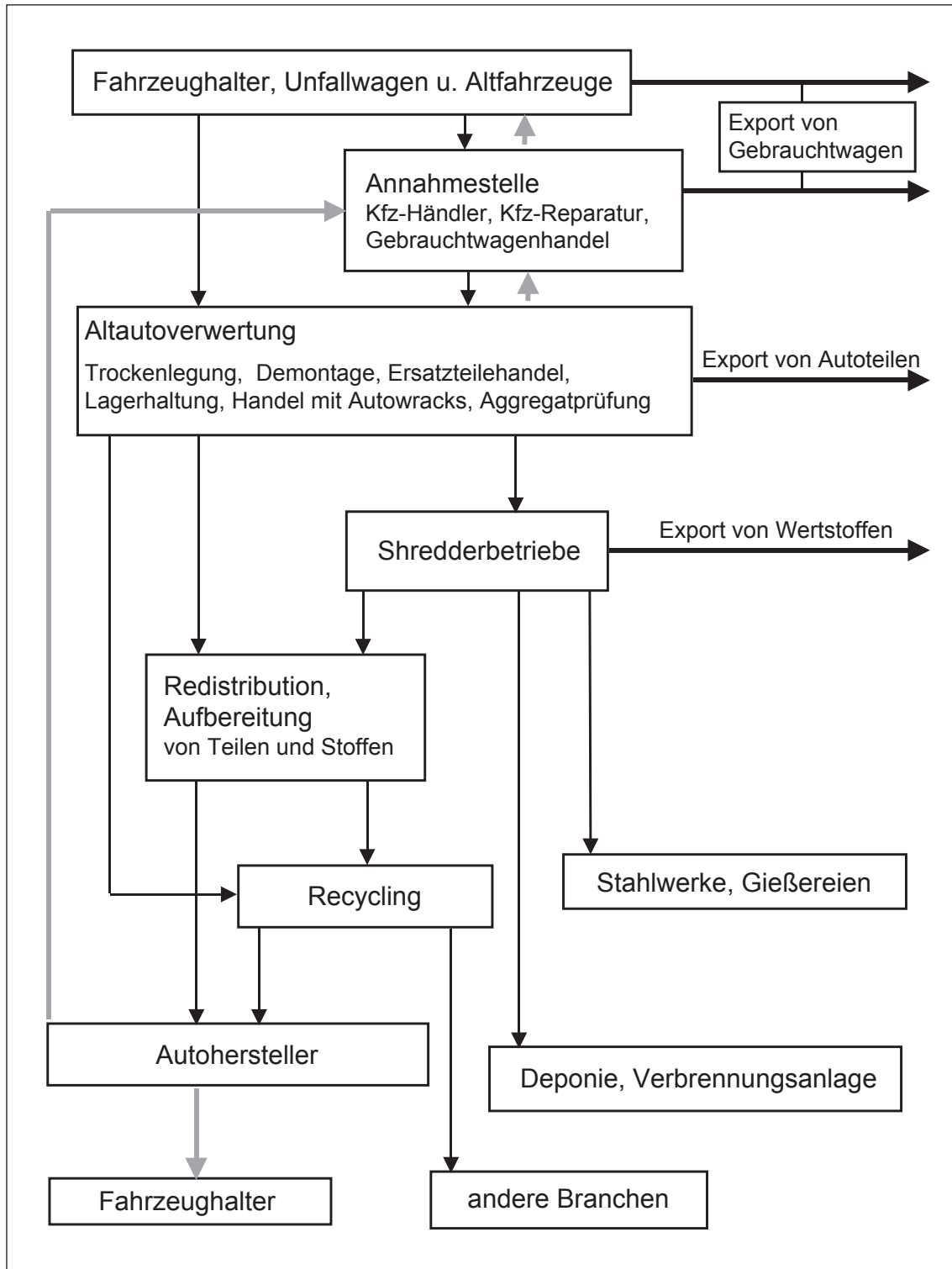
- Auf einen Verwerter entfallen in NRW 81.332 Einwohner (bei einer Gesamteinwohnerzahl von 17.974.487).
- Auf einen Verwerter entfallen 40.540 zugelassene Pkw (bei einer Gesamtzahl von 8.959.535 Pkw).
- Auf einen Verwerter entfallen 3.245 endgültig stillgelegte Pkw (bei einer Gesamtzahl von 717.321 Pkw p.a.).
- Das durchschnittliche Einzugsgebiet eines Verwertes beträgt in NRW 154 km² (bei einer Gesamtfläche von 34.077,70 km²).

Geht man davon aus, dass ein stillgelegter Pkw ein durchschnittliches Umsatzpotential (Entsorgungsgebühr plus Erlöse Gebrauchtteileverkauf und Sekundärrohstoffe von 400 DM aufweist, so ergibt sich hieraus ein theoretisches Umsatzpotential auf der Basis der in NRW stillgelegten Fahrzeuge von rund 300 Mill. DM.

3.4 Neustrukturierung der „Wertschöpfungskette Altauto“

Die Wertschöpfungskette Altauto war in der Vergangenheit stark durch die technisch-funktionalen Abläufe der Autoverwertung geprägt (siehe Abbildung 1). In dem Maße, in dem aus Wertstoffen und Teilen marktfähige Güter wurden, kamen ökonomische Einflüsse hinzu. Gebrauchtwagen und Gebrauchtteile werden zur internationalen Handelsware und verlassen damit die in der deutschen Abfallgesetzgebung vorgesehenen Verwertungswege (siehe starke Linien in der Abbildung). Als neues Element in der Wertschöpfungskette Altauto werden die Autohersteller und die mit ihnen verbundenen Autohändler zu beachten sein. Ob dies auch zu völlig neuen Beziehungen innerhalb der Verwertungskette führen wird, ist derzeit offen. Abzusehen ist, dass sich die Re-Distributionsbeziehungen zwischen den verschiedenen Teilbereichen der Autoverwertung verstärken werden (siehe gestrichelte Linien in der Abbildung).

Abbildung 1: Veränderungen in den technisch-funktionalen Beziehungen der Autoverwertung



Quelle: eigene

Die Produktverantwortung der Autohersteller wird nach der EU-Altitudirektive spätestens ab 2003 für neuzugelassene Fahrzeuge gelten. Je nach Finanzierungsmodell wird es damit zu einer weiteren Machtverschiebung innerhalb der „Wertschöpfungskette Altauto“ kommen. Die Kosten für die Entsorgung werden dann über den Kaufpreis eines Neuwagens erhoben. Vor dem Hintergrund dieser Veränderungen sieht die Automobilbranche die Chance, selbst in das Geschäft der Autoverwertung einzusteigen und das Autorecycling an den Bedingungen der Autoindustrie auszurichten.

Diese Machtverschiebung innerhalb der Wertschöpfungskette kann auch zu einer Veränderung von ökologischen Prioritäten führen, was wiederum Folgen für die Umsatz- und Beschäftigungsentwicklung in der Recyclingbranche hätte. Beispielsweise wird durch die Projektgruppe Altautoverwertung der deutschen Automobilindustrie PRAVDA ein ungünstiges Kosten/Nutzenverhältnis des werkstofflichen Recyclings gesehen und von daher eine rohstoffliche und energetische Verwertung (chemisches Recycling und Müllverbrennung) präferiert (Schlotter 1996). Begründet wird dies mit der mangelnden Sortenreinheit der Kunststofffraktion – für die die Automobilindustrie aufgrund ihrer Konstruktionsprinzipien selbst verantwortlich ist – und den hohen Arbeitskosten im Bereich des werkstofflichen Recyclings. Die Durchsetzung einer solchen Position würde dem Ausbau von Arbeitsplätzen im Bereich des Altautorecyclings einen deutlichen Riegel vorschieben. Auch ist zu erwarten, dass im Zuge der Neustrukturierung der Wertschöpfungsketten durch die großen Automobilhersteller markenbezogene Re-Distributionssysteme mit zentralen Lagereinrichtungen aufgebaut werden. Aufgrund dessen könnten regionale Entsorgungsstrukturen überflüssig werden und die hiermit verbundenen Umsätze und Arbeitsplätze stark zurückgehen.

Vor dem Hintergrund derartiger Optionen sind auch die Auseinandersetzungen um die niederländische Fondslösung zu erklären (Wallau 2000). Die Käufer eines Neuwagens wurden in den Niederlanden gesetzlich dazu verpflichtet, bei der Neuzulassung eines Wagens eine Entsorgungsgebühr zu entrichten, die dann in Form von Prämien an die Recyclingbetriebe weitergegeben wird. Durch die Fondslösung wird vor allem der Autoindustrie der Zugriff auf die Mittel und die Möglichkeit, den Entsorgungsmarkt zu beeinflussen, weitgehend genommen.

3.5 Umweltpolitischer Handlungsbedarf

Trotz der AltautoV und der Freiwilligen Selbstverpflichtung sind die ökonomischen, sozialen und ökologischen Effekte der derzeit praktizierten Altautoentsorgung weitgehend offen⁴ und an einigen Punkten einer zunehmenden Kritik ausgesetzt. Im Rahmen der AltautoV ist die Verwertung des Altbestandes immer noch nicht gelöst, da die

⁴ Sander u.a. (1999) beklagen in diesem Zusammenhang, dass für eine Erfolgskontrolle der Lenkungswirkung bei der Altautoverordnung die Voraussetzungen fehlen.

Selbstverpflichtung nur für Neuzulassungen gilt, so dass für die Autoindustrie die Produktverantwortung erst in zehn bis zwölf Jahren Relevanz hat. Hoffnungen, dass im Rahmen der EU-Altautodirektive hierzu eine Regelung getroffen wurde, erfüllten sich bisher nicht (Lucas 2000).

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen stellt in seinem Umweltgutachten 2000 fest, dass von den 3,14 Millionen im Jahr 1996 abgemeldeten Fahrzeugen nur noch ein knappes Sechstel zur Verwertung in deutsche Shredderanlagen gelangte (SRU 2000). Verantwortlich hierfür macht er „Schlupflöcher im Regelsystem der Selbstverpflichtung und der flankierenden Altautoverordnung“ (ebd.). Des Weiteren sieht der Umweltrat die AltautoV mit einer Reihe von Umsetzungsproblemen konfrontiert: „Dies betrifft insbesondere die umweltgerechte Demontage und Trockenlegung von Altautos, die Eindämmung der wilden Entsorgung und die effektive Berichterstattung über die Zielerreichung.“ (ebd., Punkt 164 der Zusammenfassung). Von daher sieht der Umweltrat erheblichen Handlungsbedarf zur effektiven Kontrolle der tatsächlichen Entsorgungswege.

Das Marktgeschehen könnte durch eine Novellierung der Altautoverordnung zur Vergrößerung der nationalen Entsorgungsanteile zwar nicht grundsätzlich verändert aber zumindest beeinflusst werden. Ein wesentlicher Gestaltungspunkt ist hierbei die Zuordnung der Entsorgungskosten. In der Auseinandersetzung um die EU-Altautodirektive lehnte die Autoindustrie eine umfassende Produktverantwortung für die hergestellten Fahrzeuge ab. Sie möchte es dabei belassen, dass die Entsorgungskosten von ca. 130 bis 300 DM wie bisher ausschließlich vom letzten Fahrzeughalter getragen werden müssen. Würde dieser von den Kosten befreit, indem der Erstbesitzer diese Kosten beim Neukauf entrichtet, so wäre zumindest die Hürde „Entsorgungskosten“ für ein Recycling in Deutschland beseitigt und damit die Wettbewerbsposition der Recyclingwirtschaft gegenüber dem Autohandel verbessert (siehe hierzu auch die Ausführungen in Kapitel 4.3).

4 Altautoverwertung im Oberbergischen Kreis

4.1 Zur Ausgangssituation

Der Oberbergische Kreis ist ein großer Flächenkreis in Nordrhein-Westfalen mit starken Verflechtungen in den angrenzenden Großraum Köln. Die Gebietsstruktur des Kreises ist aufgrund mehrerer Mittelzentren sehr heterogen, die Kreisstadt Gummersbach erfüllt nur in begrenztem Maße eine oberzentrale Funktion für das gesamte Kreisgebiet.

In der Autoverwertung sind fünf klein- und mittelständische Betriebe in einem regionalen Umfeld tätig. Kooperationsbeziehungen innerhalb der Region existieren zu Autohäusern, Kfz-Werkstätten, Abschleppdiensten, Tankstellen sowie innerhalb der Branche der Autoverwerter. In der Region sind keine Shredderbetriebe vorhanden. Ein Unternehmen hat sich darauf spezialisiert, die Schrottkaros von kleineren Verwertern einzusammeln, zu verpressen und zu den Shredderanlagen zu transportieren.

Zwei Verwertungsbetriebe haben Kooperationsvereinbarungen mit Autoherstellern geschlossen. Die verschiedenen Funktionen der Autoverwertung können unter besonderer Berücksichtigung des Gebrauchtteilehandels wie folgt dargestellt werden:

Abbildung 2: Regionale und überregionale Funktionen in der Autoverwertung am Beispiel des Oberbergischen Kreises



Quelle: eigene

Die Firmen sind Kleinstbetriebe mit drei bis sechs Beschäftigten. Sie sehen sich derzeit einem starken Wettbewerbsdruck durch größere Anbieter außerhalb des Kreises ausgesetzt, die zum Teil aus der Energiewirtschaft oder gemeinwirtschaftlichen Unternehmen „quersubventioniert“ werden.

Zur ungünstigen Ertragslage kommt verschärfend hinzu, dass das Aufkommen an verwertbaren Altfahrzeugen in den letzten Jahren zurückgegangen ist (siehe auch Kapitel 2.2). Die Veränderung der Marktstrukturen – vom binnenmarktorientierten Recycling zum Export von Gebrauchtwagen – wirkt sich auch negativ auf die Altautoverwertung im Oberbergischen Kreis aus:

- Die Umsätze in den dezentral und mittelständisch orientierten Verwertungsbetrieben haben sich verringert.
- Durchgeführte Investitionen zur Erreichung bestimmter Umweltstandards und in die Qualifikation von Arbeitskräften erweisen sich als wenig ertragreich.
- Die derzeit ungenügende Auslastungssituation gefährdet Betriebe und Arbeitsplätze.⁵
- Bestehende regionale Entsorgungslösungen mit geringem Transportaufwand werden aufgrund der ökonomischen Konzentrationsprozesse untergraben.

Trotz dieser Probleme konnten sich die fünf Autoverwerter des Kreises bisher am Markt behaupten. Die Stärke der kleinen Firmen liegt in der Nähe zum Kunden und den gewachsenen Beziehungen zum ortsansässigen Autohandel. Allerdings würden diese Vorteile schnell schwinden, wenn ein größerer Konkurrent den oberbergischen Markt systematisch bearbeiten würde. Die Distanz der Region zu den größeren Ballungszentren an Rhein und Ruhr hat bisher wie ein Bestandsschutz für die kleineren Autoverwerter des Kreises gewirkt.

4.2 Unvollständige Erfassung der Altfahrzeuge

Nach Auskunft des zuständigen Amtes für Abfallwirtschaft⁶ wird eine Verbleibserklärung nur von den Fahrzeuginhabern gefordert, die ihr Fahrzeug endgültig stilllegen. Dies sind ca. 1.400 Fahrzeuge. Die große Mehrheit der Fahrzeuge wird jedoch nur vorübergehend abgemeldet und dann nach einem Jahr automatisch aus der Bestandsdatei des Straßenverkehrsamtes gelöscht. Hierüber wird der Abfallbehörde zwar Meldung gemacht, sie sieht sich jedoch außerstande, nach Ablauf dieses Jahres die anschließenden Besitzverhältnisse erneut zu recherchieren und nachträglich noch eine Verbleibserklärung oder einen Verwertungsnachweis einzufordern. Diese abfallwirtschaftliche „Grauzone“ umfasst die große Mehrheit der abgemeldeten Fahrzeuge, p.a. ca. 7.200 Stück. Das Verhältnis der im Rahmen der AltautoV erfassten Fahrzeuge zu den nicht erfassten Fahrzeugen beträgt damit ca. 1:6. Hieraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass alle zunächst nur vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge exportiert werden und damit der deutschen Verwertung und Entsorgung entzogen werden. Der Handel mit alten Gebrauchtwagen findet zu großen Teilen noch im Inland statt, und ein Teil der zunächst abgemeldeten Fahrzeuge wird nach einiger Zeit wieder angemeldet, weitergenutzt und dann doch in Deutschland entsorgt.

In der Bewertung der augenblicklichen Situation ist es wichtig, dass die unvollständige Erfassung der abgemeldeten Fahrzeuge nicht zu Fehlinterpretationen hinsichtlich der

⁵ Der bvse gibt an, dass derzeit 80 Prozent der Firmen nicht ausgelastet seien. Vgl. Frankfurter Rundschau vom 9.09.1999, S. 16.

⁶ Befragt wurden der Leiter der Abt. Abfallwirtschaft in der Kreisbehörde sowie die Unternehmensleitungen von fünf Autoverwertungsbetrieben.

tatsächlichen Marktentwicklung führt. Die Exporte haben zwar deutlich zugenommen, sind aus abfallwirtschaftlicher Sicht jedoch nur ein Teil des Problems, wie die weiteren Ausführungen zeigen werden.

Ein verbessertes Monitoring des Stoffstroms „Altauto“ sollte an zwei Punkten ansetzen:

- Erstens müssen die Grauzonen bei der statistischen Erfassung der Altfahrzeuge (z.B. vorübergehende Abmeldung ohne Überprüfung des Verbleibs) beseitigt werden.
- Zweitens sollte eine bundeseinheitliche Regelung zur Erfassung und Auswertung der Verbleibserklärungen und Entsorgungsnachweise durchgesetzt werden und die so gewonnenen Daten an eine zentrale Stelle weitergeleitet werden.

4.3 Wie der Markt für Gebrauchtfahrzeuge das Abfallaufkommen beeinflusst

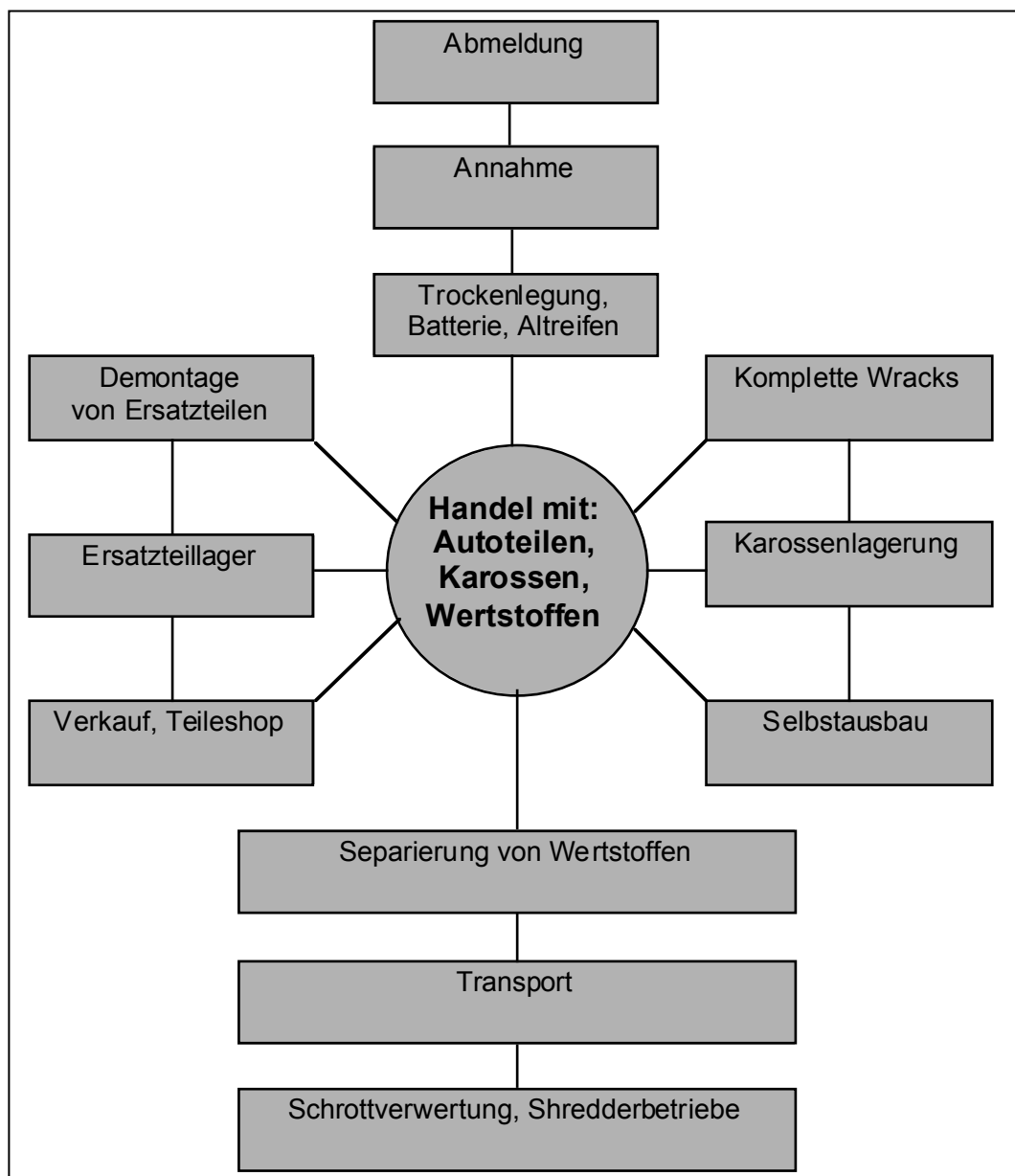
Die Letztbesitzer der Fahrzeuge (private wie kommerzielle) nutzen die Möglichkeit der vorübergehenden Abmeldung, um sich mehrere Optionen (Wiederanmeldung, Verkauf im Inland, Export, Entsorgung) offen zu halten. Ein solches Verhalten wird durch bestehende Rahmenbedingungen und Faktoren am Markt begünstigt:

- Das Kreislaufwirtschaftsgesetz räumt dem Besitzer eines Produktes die Möglichkeit ein, selbst zu bestimmen, ab wann er sein Produkt nicht mehr als Wirtschaftsgut ansehen will. Somit ist eine klare Abgrenzung zwischen Gebrauchtwagen und nicht mehr nutzbarem Altfahrzeug nicht möglich. Die **Marktbedingungen** (z.B. Preise für Gebrauchtwagen, Verhältnis des Fahrzeugwerts zu anstehenden Reparaturkosten) beeinflussen wesentlich die Entscheidung, ob ein altes Auto als Abfall oder als noch zu nutzendes Produkt eingestuft wird. Diese individuellen Entscheidungen beeinflussen dann in der Summe das gesamte Entsorgungsvolumen an Altfahrzeugen.
- Die Entsorgungskosten für ein Altfahrzeug (zwischen 130 DM und 300 DM je nach Entsorgungsgebiet) stellen zumindest für Geringverdienende eine zusätzliche Hürde dar, das alte Fahrzeug direkt zu entsorgen. Vielfach wird daher versucht, das alte Fahrzeug noch zu verkaufen. Hierzu bestehen mehrere Möglichkeiten: Verkauf an einen Gebrauchtwagenhändler oder einen privaten Interessenten über Kleinanzeige, Verrechnung mit dem Kaufpreis eines neueren Modells oder eines Neuwagens bei einem Vertragshändler, Verkauf an einen Exporteur.
- Der Handel mit Altautos hat vor dem Hintergrund eines erheblichen Wohlstandsgefälles zwischen West- und Osteuropa und zwischen den Industriestaaten und den Entwicklungsländern erheblich zugenommen. Exporteure bieten ohne Besichtigung für 10 bis 12 Jahre alte Fahrzeuge noch bis zu 1.000 DM. Es ist zu vermuten, dass ein Teil der exportierten Fahrzeuge in Deutschland keine TÜV-Plakette mehr erhalten würde. Der zunehmende internationale Handel mit alten Gebrauchtwagen geht zu Lasten der Umsätze in den zertifizierten

Verwertungsbetrieben. Insbesondere der Ersatzteilverkauf, der in der Vergangenheit eine der Haupteinnahmequellen der Unternehmen war (vgl. bvse 1997), geht stark zurück.

Der Verkauf von gebrauchten Ersatzteilen ist in den untersuchten Betrieben in unterschiedlicher Weise organisiert. Der Handel mit Autoteilen, Karossen und Wertstoffen basiert zum einen auf einer ausdifferenzierten Lagerhaltung, zum anderen auf einer Lagerung von Komplettkarosserien (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Funktionsbereiche der Autoverwertung unter Einbeziehung des Teilehandels



Quelle: eigene

Bei der Beurteilung des Marktgeschehens ist auch zu berücksichtigen, dass die Autohäuser beim Kauf eines Neuwagens immer noch zu großzügigen Bewertungen des Altfahrzeuges bereit sind (auch wenn die früheren Anreize, bis zu 5.000 DM für einen Fahrzeug ohne KAT anzurechnen, nicht mehr gegeben sind). Durch den Ankauf von alten Fahrzeugen durch den Kfz-Handel entstehen neue Teilmärkte, deren Struktur bisher nicht genau untersucht ist. Die bisherigen Erfahrungen im Oberbergischen Kreis zeigen, dass zumindest ein Teil des gehandelten Altfahrzeugbestandes gegen Gebot an die Autoverwerter abgegeben wird. Für die Autoverwerter sind insbesondere solche Fahrzeuge interessant, die nicht älter als zehn Jahre sind und aufgrund ihres großen Anteils im Kfz-Bestand eine hohe Nachfrage nach gebrauchten Teilen versprechen. Bei höherwertigen Fahrzeugen spielen auch die hohen Kosten zum Ersatz größerer Aggregate eine Rolle. So ist z.B. ein neuer Motor für einen Mercedes-Pkw kaum unter 10.000 DM zu bekommen. Ein weiteres wichtiges Marktsegment für die Autoverwerter ist der Aufkauf von Unfallfahrzeugen und deren „Ausschlachtung“ zur Gewinnung relativ neuer Gebrauchteile zum separaten Verkauf. Durch das parallele Betreiben eines Abschleppdienstes erhält der Autoverwerter hierbei einen direkten Zugang zum Marktgeschehen.

Ein Ergebnis dieser Marktprozesse ist, dass der Anteil wirklich schrottreifer Fahrzeuge, deren Materialwert gering ist und die daher für die Verwertung von gebrauchten Teilen nur ein geringes Potential aufweisen, zugenommen hat. In den von uns untersuchten Betrieben werden nur ca. 50 Prozent der eingehenden Altfahrzeuge als Teileträger gelagert oder direkt demontiert. Die anderen 50 Prozent werden nach Entfernen der Betriebsflüssigkeiten und der Reifen komplett verpresst und anschließend in Shredderanlagen verwertet (mit einem hohen Anteil an nicht-metallischen Materialien und Mischabfällen).

Übersicht 1: Einflussfaktoren der Altautoverwertung

Marktstrukturen	Branchenstrukturen	Rahmenbedingungen
Zunahme des Exports von alten Gebrauchtwagen und Ersatzteilen	Überkapazitäten im Bereich großer Demontagezentren	Kosten der Entsorgung liegen beim Letzthalter
Geringe Erlöse bei einer weitergehenden Demontage (z.B. Sitze, Glas, Kunststoffe)	Konkurrenzdruck durch größere (subventionierte) Anbieter	Auflagen für die Verwerterbetriebe durch die Altautoverordnung Verwertungsnachweise bei endgültiger Stilllegung
Folgen: Verstärkung der Konzentrationsprozesse Rückgang von Qualität und Menge des Entsorgungsvolumens		

Quelle: eigene

4.4 Ansätze für neue Dienstleistungsangebote

Die Möglichkeiten des Kreises und der Verwerterbetriebe zu einer aktiven Gestaltung der Altautoverwertung erstrecken sich auf folgende Ansatzpunkte (siehe nachstehende Übersicht).

Übersicht 2: Einflussmöglichkeiten regionaler Akteure auf die Bedingungen des Altautorecycling

Gegenstand	Bedingungsgefüge, Abhängigkeit von	Einfluss der Abfallbehörde	Einfluss der Verwerter
Marktpreise für Primärrohstoffe	Angebot und Nachfrage, Energie-/ Ökosteuer	Nicht vorhanden	nicht vorhanden
Wert von Schrotten	Preise für Primärrohstoffe	Nicht vorhanden	Sortierung, Mengenbündelung
Gebrauchte Ersatzteile	Zahl noch vorhandener Geschwistermodelle	Nicht vorhanden	Spezialisierung auf bestimmte Fabrikate
Gewinnung von Sekundärrohstoffen aus Autos	Kreislaufeignung der Materialien, Marktwert der durch das Recyclat ersetzten Neuware	Nicht vorhanden	Spezialisierung auf bestimmte Stoffe (Reifen, Glas, Aluminium etc.)
Installierung von Techniken zur Verwertung u. Rohstoffaufbereitung	Stand der Technik, Wirtschaftlichkeit für Recycler	Nicht vorhanden	Bei kleineren Betrieben: gemeinsame Investition
Regionale Autoverwertung	Wettbewerbssituation, Konditionen der Autoverwerter	Vermittlung, Moderation	Preise, Kooperation mit dem Kfz-Handel, Service, kooperatives Marketing
Verbesserte Angebote zur Nutzung gebrauchter Teile durch Privatkunden und Reparaturbetriebe	Einstellungen der Kunden Kooperation mit Reparaturgewerbe und Autohandel Kundenbindung	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit, Moderation	Spezialisierung auf bestimmte Typen und Teile, systematische Lagerhaltung Einsatz von EDV und Internet, Internet-Gebrauchtteilebörsen kooperatives Marketing Garantieleistungen

Quelle: eigene

Chancen für den Ausbau neuer und verbesserter Dienstleistungsangebote werden seitens der Firmen vor allem in folgenden Bereichen gesehen:

- Erhöhung des Inputs an Altfahrzeugen durch eigenständige, vom Autohandel unabhängige Marketingaktivitäten.
- Effektivierung des Autoteilverkaufs durch eine Re-Organisation und Modernisierung der Lagerhaltung.
- Erhöhung des Teile-Pools über Kooperation und Netzwerkbildung mit den anderen Verwertern des Kreises.
- Erschließung neuer Kundenkreise durch Bearbeitung von Kundenanfragen via Internet, um so den Aufwand bei der Suche nach gebrauchten Teilen zu verringern.
- *Erschließung neuer Kundenkreise für die Nutzung gebrauchter Autoteile für regionale Marketingaktivitäten.*
- *Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Gebrauchtteileangebotes*
- Verbesserung der Erlössituation durch Mengenbündelung beim stofflichen Recycling.
- Gemeinsame organisatorische und qualifikatorische Maßnahmen.

Als besonders aussichtsreich wurde der Ansatz eines kooperativen Marketings angesehen. Grundgedanke hierbei ist, die Wettbewerbsposition der regionalen Unternehmen durch einen gemeinsamen Marktauftritt zu verbessern und die potentiellen Kunden auf die kurzen Wege zum nächsten, zertifizierten Entsorgungsunternehmen hinzuweisen. Hierzu wurde bereits seitens der unteren Abfallbehörde ein Faltblatt erstellt, das an geeigneter Stelle (Zulassungsstellen, Autohändler) in der Region verteilt werden wird. Weitere Vorschläge, die diskutiert wurden, waren der Aufbau einer gemeinsamen Logistik und eines gemeinsamen Lagers bei Vertrieb und Handel mit gebrauchten Ersatzteilen. Hierauf aufbauend wurde die Projektidee „Autoteile per Mausclick“ entwickelt und auf der Abschlussveranstaltung des Agendaprozesses am 29. April 1999 der Öffentlichkeit als gemeinsames Vorhaben der oberbergischen Autoverwerter präsentiert.

5 Dienstleistungsperspektiven für die Branche der Autoverwerter

5.1 Aufbau von Altteile-Netzwerken für eine zeitwertgerechte Reparatur

Vor dem Hintergrund der schwierigen Marktentwicklung und Rahmenbedingungen kommt der Erschließung neuer Marktpotentiale durch die Autoverwerter eine besondere Bedeutung zu. Ein wichtiger Ansatz hierfür ist das Konzept der „zeitwertgerechten Reparatur“, welches vom Fraunhofer-Institut für Materialfluß und Logistik entwickelt wurde (vgl. Hauser/Kautschke 1999). Im Rahmen einer zeitwertgerechten Reparatur werden gebrauchte Kfz-Teile anstelle von Neu- oder Identteilen eingesetzt. Zur Realisierung dieses Konzeptes müssen folgende Voraussetzungen gegeben sein:

- Akzeptanz der Gebrauchtteile-Verwendung beim Endkunden.
- Bereitschaft der Werkstätten, Altteile einzubauen.
- Eine effektive Kommunikation zwischen den Autoverwertern und den Kfz-Werkstätten.
- Sicherung der Verfügbarkeit der Teile durch moderne Lagerhaltung und Logistik.
- Neustrukturierung der Vertriebswege.

Zu den aufgeführten Punkten wurde auf einem Workshop über Altteile-Netzwerke am 28. Oktober 1998 in Dortmund folgender Sachstand festgehalten:⁷

Derzeitiges Marktvolumen: Hendrik Hauser von der Fraunhofer-Institut ermittelte auf der Basis von Schätzungen der Forschungsvereinigung Automobiltechnik die Gebrauchtteileaufwendungen aus dem Jahre 1992 und rechnete diese auf den heutigen Fahrzeugbestand hoch. Somit kann ein Umsatz von etwa 630 Millionen DM dem Teilehandel zugeordnet werden kann. Hiervon gehen ca. 19 Prozent in den Export, 60 Prozent an Privatkunden, 14 Prozent an freie Werkstätten und Tankstellen und nur ca. 5 Prozent an Vertragswerkstätten. „Der mit Abstand größte Teil wird in ‚Do it yourself-Reparaturen‘ von Privatpersonen eingebaut. Aber auch im Marktsegment Do-it-yourself stammen lediglich 3 Prozent der Teile für Wartungsreparaturen und ca. 5 Prozent der Teile für Verschleißreparaturen aus Altautoverwertungen. Die anderen Teile werden aus

⁷ Veranstalter war das Fraunhofer-Institut für Materialfluß und Logistik IML in Kooperation mit: Landesverband der Automobilverwerter NRW e.V. (VAV); Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, Landesverband NRW e.V. (VDK), Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. (BVSK).

dem klassischen Neuteile- oder Austauschteilehandel bezogen.“ (Hauser, S. 66) Hieraus ist zu schließen, dass sowohl im Bereich der Vertragswerkstätten, aber auch beim Fahrzeughalter direkt noch erhebliche Möglichkeiten bestehen, das Marktpotential für gebrauchte Autoteile zu erweitern.

Akzeptanz: „Bei einer Befragung aus dem Jahre 1998 erklärten sich rund 40 Prozent der Kfz-Besitzer grundsätzlich bereit, ihren Wagen aus Kostengründen mit gebrauchten Ersatzteilen reparieren zu lassen. Die Zustimmungquote der Befragten ist allerdings stark von den Herstellermarken (...) und dem Alter der Fahrzeuge abhängig.“ (Hauser, ebd.). Auch 85 Prozent der Werkstätten sind lt. Hauser bereit, Altteile bei Verschleiß-, Wartungs- und Unfallreparaturen zu verwenden.

Geschätztes Marktpotential: Auf der Basis von derzeit 13 Milliarden DM Ersatzteilkosten und der ermittelten Kundenbereitschaft ergibt sich ein theoretisches Marktvolumen von ca. 5 Milliarden DM für gebrauchte Ersatzteile, das allerdings erst zu 12 Prozent ausgeschöpft ist.

Ein wesentlicher Schritt zum Ausbau der Marktpotentiale ist in der **Neustrukturierung der Vertriebswege** zu sehen. Hierbei spielen Altteile-Netzwerke eine wichtige Rolle (vgl. Abfallwirtschaftlicher Informationsdienst Nr. 6/7, 1998): „Durch ein schnell arbeitendes Informations- und Logistiksystem kann eine deutlich höhere Lieferbereitschaft erzielt werden.“ (ebd. S. 67). Der Aufbau eines Teilelagers im Internet kann helfen, bestehende Vertriebswege zu verbreitern und neue Kunden zu erschließen und somit die „Ladentheke der Verwerter“ zu verlängern. „Erste Versuche, das Teileangebot zu erhöhen, haben dazu geführt, daß sich die Verwerterkundschaft langsam ändert. Galten früher die Privatkunden und Tankstellenbetriebe als Hauptabnehmer, so ist heute ein verstärktes Interesse der freien Reparatur- und Karosseriebetriebe, aber auch der Vertragswerkstätten festzustellen.“(Jacobi, 76) .

5.2 Einsatz von modernen Kommunikationstechnologien in der Autoverwertung

5.2.1 Einsatzmöglichkeiten

Stoffstrommanagement und Kreislaufwirtschaft setzen umfassende Information und Kommunikation in der gesamten Wertschöpfungskette „Altauto“ voraus. Auf der regionalen Ebene findet derzeit vor allem ein Informationsaustausch zwischen Autohandel, Autoverwertung, Altstoffhandel, Abfallbehörde und Kunden statt. Aus der Sicht der Entsorgungsbetriebe im Bereich der Autoverwertung ergibt sich die Notwendigkeit, die Informationsflüsse zwischen den Beteiligten zu beschleunigen, da der schnelle Zugang zu Informationen zu einem wichtigen Wettbewerbsfaktor wird. Dem Einsatz moderner

Kommunikationstechniken können, bezogen auf bestimmte Unternehmensfunktionen und -abläufe, folgende Ziele zugeordnet werden:

Übersicht 3: Einsatzmöglichkeiten von Kommunikationstechnologien in der Autoverwertung

Einsatzbereiche	Ziele
Beschaffung von Altfahrzeugen	Erhöhung des Inputs, Erhöhung der Qualität der Altfahrzeuge und -teile
Organisation des Autoteilelagers	Schnellere Abwicklung der betriebsinternen Suchprozesse
Materialströme/Verwertung	Erfassung der Mengen, Erschließung neuer Verwertungsschienen
Bearbeitung von Kundenanfragen	Verkürzung der Suchprozesse, verbesserter Kundenservice
Poolbildung mit anderen Firmen über ein virtuelles Autoteilelager	Vergrößerung und Verbesserung des Angebots, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit
Marketing	Erschließung neuer Kundenkreise für den Verkauf gebrauchter Autoteile

Quelle: eigene Darstellung

Der Einsatz moderner Informationstechniken in Verbindung mit dem Internet bietet für die Autoverwerter folgende grundsätzliche Vorteile:

- erhebliche Kosteneinsparung durch sinnvolle Vernetzung und schnellen Informationsaustausch,
- neue Basis für die Anbahnung von Geschäftsbeziehungen aufgrund der Funktion als Drehscheibe für Angebot und Nachfrage,
- Möglichkeit der Werbung in einem dezidierten Marktplatz, Ansprache neuer Zielgruppen.

5.2.2 Gebrauchte Autoteile im Internet – Beschreibung des Status quo

Derzeit sind ca. 200 Anbieter von Autoteilen mit vorwiegend überregionalem Geschäftsinteresse im Internet vertreten; hiervon bieten wiederum ca. 30 Prozent auch gebrauchte Autoteile an. Von den durch Arge-Altauto erfassten 1.120 bundesweit erfassten lizenzierten Verwertern sind ca. 15 im Internet vertreten. Diese Unternehmen nehmen in der Regel eine führende Marktposition nicht nur in ihrer Region ein. Die wenigen sind in der Branche alle deutschlandweit namentlich ein Begriff. Die Demontagezentren sind modern ausgestattet, die betriebswirtschaftlichen Abläufe erscheinen, allein schon aufgrund der Präsentation in Wort und Bild, professionell strukturiert. Es bestehen überall großzügig und einladend gestaltete Geschäfts- und

Kundenempfangsräume. Jedes Lager umfasst mindestens 40000 gebrauchte Autoteile. Über Kooperationsverträge besteht zum Teil ein enger Kontakt zur der Automobilbranche.

Es ist zu beobachten, dass einige Unternehmen, teilweise in Zusammenarbeit mit Softwarehäusern, begonnen haben, gemeinsame Datenbanken, bestehend aus den virtuellen Ersatzteillagern mehrerer Autoverwerter, zu erstellen, um das Angebot möglichst vielfältig und umfangreich zu gestalten. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert unter der Direktive der Abfallentsorgungsgesellschaft NRW ein solches Datenbankprojekt in Herten und Moers (www.recar.de).

Der Absatzmarkt beschränkt sich nicht nur auf den nationalen Markt, sondern erstreckt sich zumindest auch auf angrenzende Länder (z.B. Niederlande, Belgien), teilweise sogar ganz Europa. Laut Aussage des Geschäftsführers der Fa. Bender ist der europaweite bzw. weltweite Vertrieb für das Unternehmen überlebenswichtig. Der regionale Markt spielt zwar auch eine, aber keine allzu bedeutende Rolle.

Das Leistungsspektrum der Betriebe umfasst auf dieser Ebene des Gebrauchtteilehandels immer auch den Handel mit neuwertigen Unfallautos. Dieses Geschäft erscheint nicht unerheblich, da gerade Unfallwagen bei geringem Anschaffungspreis ein hohes Potential an neuwertigen Gebrauchtteilen liefern. Verwandte Betriebssparten, wie zum Beispiel die Kfz-Werkstatt, der Gebrauchtfahrzeugmarkt oder der Abschleppdienst sind fast immer auch ein Angebot dieser Branchengrößen. Es haben sich bislang auch einige Netzwerke gebildet. Die Beteiligung an einem Netzwerk und der Vertrieb der Autoteile in Eigenregie schließen sich nicht gegenseitig aus.

Der Auftritt im Internet ist im Hinblick auf die Suchfunktion von Gebrauchtteilen fast ausnahmslos noch verbesserungswürdig. Einige Verwerter sind bis jetzt nicht über den Status Unternehmenspräsentation hinausgekommen, sodass man über das Netz nur herausfindet, dass man bei dem jeweiligen Betrieb Gebrauchtteile bekommen kann. Die Anfrage erfolgt dann telefonisch oder durch direkten Kontakt.

Viele Betriebe haben oder entwickeln mittlerweile ein Teileanfragesystem, mit dem, meistens sehr genau über Schlüssel- und/oder Identifikationsnummern, das gewünschte Teil angefragt werden kann.

Abbildung 4: Beispiel für die Internetpräsentation eines Autoverwerters

Für eine schnelle Bearbeitung Ihrer Anfrage benötigen wir alle Informationen, wie Marke, Typ, Baujahr, Schlüsselnummern im Kfz-Brief und weitere Angaben wie Rückantwort adresse

Homepage

Annahme und Abholung der Altfahrzeuge

Autorecycling

Ersatzteile

Ersatzteilanfrage

Wir über uns


Anfahrt

Interessante Links

Ihre Seite

Downloads





Bitte geben Sie hier alle relevanten Daten für Ihre Anfrage an:

Anfrage

Name
 Adresse
 Telefon/Fax/E-mail
 Fahrzeug
 Schlüsselnummern (zu 2 und 3)
 Marke
 Typ
 Leistung
 Hubraum
 Baujahr
 Benötigte Ersatzteile
 Anfrage weiterleiten (ja / nein)
 Neuteile anbieten (ja / nein)
 Sonstige Angaben (falls hinreichend)

Wenn Sie es nicht ausdrücklich ausschließen, werden wir die Anfrage an andere Autoverwertungsbetriebe weiterleiten, falls wir das Teil nicht auf Lager haben. Die jeweiligen Betriebe werden sich dann bei Ihnen melden. Wir bieten Ihnen auch gerne Neuteile an.

Vielen Dank für Ihre Anfrage

Quelle: www.auto-boeck.de

Diese Anfrage wird allerdings (die Firma Karec in Köln ist die einzige Ausnahme) nicht direkt über eine Datenbank im Internet beantwortet, sondern die Anfrage wird abgeschickt und ein bis zwei Tage später beantwortet – oder auch nicht. Die Suche zieht sich so unnötig in die Länge und verleidet potentiellen Kunden das Angebot. Zudem ist das Web-Angebot in vielen Fällen unübersichtlich, ungenau in der Anfragensteuerung (Beschreibung des gesuchten Teils) oder aber unfunktionell gestaltet, was wiederum zu Lasten der Benutzerfreundlichkeit geht.

Übersicht 4 : Verkauf gebrauchter Autoteile im Internet

Angebot	Organisationsformen	Qualität des Webauftrittes
Ca. 200 Auto-Ersatzteillieferanten	Händler-orientierte Netzwerke Privatkunden-orientierte Netzwerke in der Minderheit	Standardsoftwarepakete (auch für Autoverwerter) Fahrzeugidentifikation mittels Kfz-Schlüssel-Nummer
Ca. 30 Prozent davon handeln mit Gebrauchtteilen	Verwerternetzwerke Vermittlungsagenturen Größere Firmen mit eigenem Webauftritt	In der Regel keine Online - Anfragen, geringe Benutzerfreundlichkeit
Großräumige Marktorientierung		Lieferzeiten und Transportkosten

Quelle: eigene

Zum derzeitigen Erfahrungsstand ist das Angebot des gebrauchten Teils um bis zu 70 Prozent billiger als ein vergleichbares Neuteil, trotz der zuweilen anfallenden Transport- bzw. Portogebühren (im Folgenden ein Versandkostenbeispiel der Fa. Karec, Köln, www.karec-auto.de).

Tabelle 1: Beispiel für die Versandkosten im Teilehandel

Artikel	DM (netto)	16 Prozent MwSt	DM (brutto)
Motor	163,79	26,21	190,00
Hinterachse	68,97	11,03	80,00
Getriebe	68,97	11,03	80,00
Tür	51,72	8,28	60,00
Motorhaube	51,72	8,28	60,00
Stoßfänger	34,48	5,52	40,00
Sitz	34,48	5,52	40,00
Kotflügel	25,86	4,14	30,00
Sonstige Artikel + Verpackung bis 3 kg	8,62	1,38	10,00
Sonstige Artikel + Verpackung bis 32 kg	25,86	4,14	30,00
Sonstige Artikel + Verpackung bis 70 kg	51,72	8,28	60,00
Sonstige Artikel,+Mehrgewicht je 10 kg	4,31	0,69	5,00
EXPRESSZUSCHLAG Zustellung			
bis 12:00 Uhr des Folgetags	8,62	1,38	10,00

Quelle: www.karec-auto.de

Insgesamt setzt sich die Erkenntnis bezüglich der Möglichkeiten des Internet (speziell auch im Hinblick auf eine Ausdehnung des Inputs und Outputs) zunehmend durch. Die wachsende Bedeutung des Internet als Wirtschaftsmedium (15,9 Millionen Internet-Nutzer in Deutschland, Verdoppelung der Nutzer allein im letzten Jahr, 1,64 Millionen Internet-Angebote in Deutschland) wird als Chance zur Verbesserung der Marktpräsenz und zur Erreichung neuer Kunden erkannt.

Eine gepflegte Datenbank mit Echtzeitabfrage und einem durch das Netzwerk umfangreichen Angebot, einer kundenfreundlichen, schnellen, übersichtlichen und funktionell exakten Anfragemöglichkeit sollte ein wichtiges Ziel für weitere Modellprojekte sein. Die innovative Herausforderung besteht allerdings nicht in der technischen Implementierung von Datenbanken, sondern in der Entwicklung neuer Organisationsmodelle zwischen verschiedenen Unternehmen und zwischen den Unternehmen und ihren Kunden. In den Bereichen Kundenkontakt, Lagerhaltung, Umgang mit Hardware/Software/moderner Kommunikation, Vertrieb wird ein Umdenkens- und Re-Organisationsprozess stattfinden müssen, um vor allem den Dienstleistungsgedanken bei jedem Mitarbeiter und in allen Abläufen zu verankern.

5.2.3 Die Bedeutung regionaler Netzwerkstrukturen

Aufgrund unserer Untersuchungen (geführte Gespräche mit den Autoverwertern des Oberbergischen Kreises) ist erkennbar, dass ein enger regionaler Kontakt zu KFZ-Werkstätten wie auch zum Autohandel (z.B. zur Beschaffung von Gebrauchst-/Unfallautos) bereits besteht. Die Geschäftsbeziehungen zwischen Lieferanten und Kunden im Bereich des Autoteilverkaufs basieren in hohem Maße auf gewachsenen Vertrauensbeziehungen in Form persönlicher Kontakte. Dies ist damit zu erklären, dass der Wert eines Altfahrzeuges und eines gebrauchten Teils vielfach erst nach persönlicher Sichtung und Prüfung festgelegt und ausgehandelt wird. In diese Wertschätzung fließen auch Erfahrungswerte der Beteiligten ein, die schwer zu objektivieren sind. Vor diesem Hintergrund ist es von großer Bedeutung, neue informationstechnische Schnittstellen an die bestehenden Sozialstrukturen der Betriebe und die Beziehungen zu ihren Kunden anzupassen. Ziel der informationstechnischen Optimierung der Abläufe ist es nicht, den persönlichen Kundenkontakt vollständig zu ersetzen, sondern den Kunden gezielter und schneller an den Verkaufspunkt heranzuführen. Damit dies gelingt, müssen eine computergestützte Lagerhaltung und ein darauf aufbauender Suchservice für die Kunden benutzerfreundlich gestaltet werden.

Übersicht 5: Die Vorteile eines gemeinsamen Gebrauchtteile-Netzwerkes

Marktbezogene Vorteile	Unternehmensbezogene Vorteile
Größeres und attraktiveres Angebot von Gebrauchtteilen	Arbeitsteilung im Netzwerk
Imagegewinn	Geteilte Modernisierungskosten
Erschließung neuer Kundenkreise und bessere Kundenbindung	Intensivierung des Erfahrungsaustausches

Quelle: eigene

Die Frage nach der räumlichen Struktur solcher Netzwerke wird derzeit kontrovers diskutiert. Von den Verwertern unabhängige Handelseinrichtungen und Agenturen werden immer den größtmöglichen Markt und den größtmöglichen Teile-Pool präferieren. Dezentrale Lösungen haben demgegenüber den Vorteil, dass eine schnelle Reaktion auf die Kundenanfrage gewährleistet ist und lange Transportwege entfallen. Auch besteht im regionalen Maßstab nach Abschluß des Suchprozesses die Möglichkeit, das Teilelager persönlich aufzusuchen und den Kaufgegenstand in Augenschein zu nehmen. Der persönliche Kontakt ist aus Sicht der beteiligten Autoverwerter ein entscheidendes Element der Kundenbindung, welches durch die Internet-Lösung nicht aufgegeben werden soll.

Übersicht 6: Die Vorteile einer regionalen Lösung

- Geringere Versandkosten
- Kurze Reaktionszeiten
- Vor-Ort-Prüfung und persönliche Kundenbetreuung
- Zusatzdienstleistungen wie Altfahrzeug abholen, Lieferservice etc.
- Unproblematische Rücknahme bei Fehlkauf
- Effektive, kostengünstige Vermarktung

Quelle: eigene

Die Vor- und Nachteile von Netzwerkstrukturen werden in der betriebswirtschaftlichen und organisationstheoretischen Literatur in vielfältiger Weise reflektiert und interpretiert. Im Gegensatz zu den marktlichen Regulierungsformen, die im Wesentlichen anonym ablaufen, spielen in den Netzwerkbeziehungen Faktoren wie gemeinsame Ziele und Werte, gemeinsame Erfahrungen und darauf beruhendes Vertrauen eine wichtige Rolle (vgl. Messner 1995, S. 211 ff.). „Die Handlungsfähigkeit von Netzwerken basiert auf ihrer institutionellen Konsolidierung sowie der Herausbildung gemeinsamer Sichtweisen, Orientierungen und Strategien der Netzwerkakteure.“ (ebd., S. 307).

Um Gemeinsamkeiten zu entwickeln und zu pflegen sind räumliche Nähe, persönliches Kennenlernen und ein gemeinsames kulturelles, soziales und politisches Umfeld quasi der Humus, auf dem die „Pflanze der Kooperation“ blühen und gedeihen kann. Die Verfestigung innovativer Austauschbeziehungen kann zu regionalen Netzwerken führen, in denen verschiedene Stärken regionaler Unternehmen durch Kooperation oder lose Kopplung zusammengeführt werden (vgl. Rehfeld 1995, S. 13). Die systematische Stärkung derartiger Beziehungen kann aus standortpolitischer Sicht Sogeffekte für ähnliche Funktionen und Branchen auslösen (Clusterbildung).

Ein wichtige Grundaussage der Netzwerkforschung ist, dass ihnen eine besondere Bedeutung für Innovations- und Lernprozesse in den Unternehmen zukommt. Solche Chancen können allerdings durch zu enge Bindungen, durch zu unterschiedliche Unternehmenskulturen und durch zu geringe „Kooperationserträge“ gefährdet werden. Diesbezügliche Kooperationshemmnisse beschreibt Meyer (1999) in seiner Arbeit über die Autoverwertung in Bremen. Um die Kooperationsbereitschaft bei Unternehmen zu erhöhen, sind nach Meyer folgende Maßnahmen geeignet (ebd., S. 22):

- Erschließung neuer technischer Lösungen und neuer Absatzwege,
- Anreize durch Förderung kooperierender Unternehmen,
- Anbindung an politische und gesellschaftliche Netzwerke,
- Stärkung intermediärer Vermittlungsebenen.

5.3 Zukunftsmusik – Ideen für neue regionale Mobilitätsdienstleistungen

Die nachfolgenden Ideen und Beispiele wurden vom Institut für Produktdauerforschung in Genf zusammengetragen (Stahel 1995, Bierter 1997). Sie machen anschaulich, dass der Nähe zu den Kundinnen und Kunden eine besondere Bedeutung zukommt und damit viele Leistungen, die derzeit noch in der großindustriellen und monopolisierten Autoproduktion erstellt werden, wieder in regionale und kleinteiligere Strukturen zurückgeführt werden können.

„Autos aus der Region“

- *„In der Region zirkulierende Autos können technologisch nachgerüstet, d. h. aufgewertet werden durch den Einbau von Neuerungen wie dem May-Zylinderkopf (bis zu 25% Benzineinsparung), Katalysatoren und weiteren Neuerungen der Zulieferindustrie.*
- *Autos können wiederinstandgesetzt werden für solche Leute, die in einem Auto primär einen potentiellen Oldtimer sehen oder die einen persönlichen Beitrag zur Umwelterhaltung leisten wollen.*
- *„Schrottwagen“ können in gewissen Fällen durch Demontage und Wiederausammenbau „repariert“ werden: So kann bspw. aus zwei komplementären Totalschäden ein „Neuwagen“ entstehen, wobei die vom ursprünglichen Hersteller-Werk vorgegebenen Schnittstellen und Qualitätsvorschriften eingehalten werden müssen.*
- *Gebrauchtwagen können am Ende ihres Lebens durch Grunderneuerung und gleichzeitige Transformation in preislich günstige Spezialfahrzeuge wie Behindertenautos, Rollstuhltaxi, mobile Werkstätten, Unterhaltsfahrzeuge usw. verwandelt werden. Trotz des „veralteten“ Designs und des tieferen Preises handelt es sich um neuwertige Fahrzeuge.*
- *Für Individualisten, Modeunempfindliche oder Leute mit wenig Geld bedeuten grunderneuerte Autos eine Bereicherung der Auswahlpalette beim Kauf.*
- *Wiederinstandsetzung kann auch in ein System wie Autovermietung bzw. Vermietung von Transportkapazität integriert werden (Verkauf der Dienstleistung „Mobilität“). In den USA und in Großbritannien hat dies zu äusserst erfolgreichen Vermietungsfirmen geführt, welche zum halben Preis der billigsten Neuwagenvermieter operieren und heute zu Oldtimerproduzenten geworden sind (der Verkaufspreis der „ausgedienten“ Mietfahrzeuge ist höher als der seinerzeit beim Kauf des Gebrauchtwagens bezahlte Preis).*
- *Auch in der Ersatzteilerstellung ist viel Innovation im Sinne von billigeren Alternativen möglich: Neue Reparaturteile wie Türbleche („door skins“), die das Auswechseln einer ganzen Tür unnötig machen, oder Rücklichtgläser statt ganzen Leuchten entsprechen einem Bedürfnis und sind auf dem heutigen Originalersatzteilmarkt, welcher überwiegend nur Montagekomponenten und nicht Reparaturteile anbietet, nicht erhältlich.*
- *Bei Autoabbruch ist die Trennung in Funktionsmodule, welche die Autohersteller allmählich verwenden, zum Vorteil des Kunden möglich: Ganze Hinterachsen im mechanischen Bereich oder komplette Heckteile samt Zubehör und Elektrik im Karosseriebereich sind bedeutend schneller und billiger zu ersetzen als das gleiche Element in (Produktions-)Teile zu zerlegen die wieder zusammengebaut werden müssen.“*

6 Das Projekt „Autoteile per Mausclick“

Im Zuge der Diskussion um die Altautoverordnung wurden bereits verschiedene Konzepte und Modellprojekte zur Neustrukturierung der Altautoverwertung entwickelt, die jedoch zu wenig an die existierenden Marktbedingungen anknüpften, die Situation der kleineren Verwertungsbetriebe vernachlässigten und im Wesentlichen zentralistische Lösungen präferierten (vgl. hierzu zusammenfassend Universität Bayreuth 1995).

Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen ist eine Berücksichtigung der tatsächlichen betrieblichen Strukturen der Branche und der dort vorfindbaren Beschäftigungsverhältnisse und Qualifikationen eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg eines Beratungs- und Qualifizierungsprojektes (vgl. Lucas 1997 u. 1999).

Neue Dienstleistungsangebote, wie die Bereitstellung von Altteilen in gesicherter Qualität über ein computergestütztes Netzwerk, sollten daher entscheidend von den Verwertungsbetrieben mitgestaltet werden können. Die Loslösung des Netzwerkes in Form einer eigenständigen Agentur würde nicht die notwendigen Impulse zu Modernisierung und Qualifizierung in den Verwerterbetrieben auslösen und damit auch nicht zur Verbesserung der Beschäftigungsentwicklung dieser Branche beitragen.

6.1 Ziele und Aufgaben

„Autoteile per Mausclick“ ist ein Beratungs- und Qualifizierungsprojekt in der Branche der Autoverwerter. Die Lagerhaltung und der Verkauf gebrauchter Autoteile von fünf Unternehmen aus dem Oberbergischen Kreis sind Gegenstand verschiedener Modernisierungsmaßnahmen. Der Bestand an gebrauchten Teilen wird über eine gemeinsame Datenbank gebündelt und den Endkunden über Internet zugänglich gemacht. Ziel des Projektes ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Firmen zu stärken und die dezentralen Strukturen einer regionalen Autoverwertung zu erhalten. Der Anteil der Autos, die in der Region des letzten Fahrzeughalters verwertet werden, soll durch das Erreichen neuer Kunden per Internet erhöht werden. Der Ausbau der **regionalen Marktanteile** gegenüber dem Export von Gebrauchtfahrzeugen ist ein entscheidender Ansatz, um Umsätze und Arbeitsplätze in der Branche der Autoverwerter zu sichern und auszubauen. Durch den regionalbezogenen Ansatz wird dem zentralen Gebot der Freiwilligen Selbstverpflichtung (FSV), in diesem Bereich dezentrale und kundenfreundliche Lösungen anzubieten, Rechnung getragen.

Alle technischen und organisatorischen Veränderungen werden in enger Abstimmung mit den beteiligten Firmen und deren MitarbeiterInnen entwickelt. Durch Beratungs- und Qualifizierungsleistungen von Experten⁸, die über das Landesprogramm QUATRO finanziert werden, sollen die Betriebe unterstützt, verallgemeinerbare Erkenntnisse ausgewertet und an die gesamte Branche weitergegeben werden. Ein verallgemeinerungsfähiger Erkenntnisgewinn ist z.B. hinsichtlich der Frage zu erwarten, ob mit den Möglichkeiten des E-Commerce der Markt für die Nutzung gebrauchter Autoteile erweitert werden kann.

Abbildung 5: Projektstruktur „Autoteile per Mausclick“



6.2 Beratung

Das Projekt hat Modellcharakter, da ein integrierter und partizipativer Beratungsansatz verfolgt wird:

- Die Beratungsmaßnahmen werden auf die Probleme und den Beratungsbedarf **klein- und mittelständischer Betriebe** zugeschnitten. Die erforderlichen technischen und organisatorischen Veränderungen werden mit den beteiligten Unternehmen in allen Phasen abgestimmt.
- Die Modernisierungsmaßnahmen werden in Lerninhalte für die Betriebsinhaber und ihre Angestellten „übersetzt“, um so **Kompetenzen zur eigenständigen Fortführung und Weiterentwicklung** des eingeleiteten Prozesses aufzubauen.

⁸ Die Unternehmen werden durch folgende Einrichtungen beraten: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (Projektleitung, Organisationsentwicklung), caf – clearinghouse für nachhaltiges Wirtschaften (Marketing), Hochhardt & Partner (Systementwicklung), mim-Consult (Netzwerksteuerung), IB - Internationaler Bund, Waldbröl (Qualifizierung).

6.3 Qualifizierung

Die Qualifizierungsmaßnahmen richten sich sowohl an die Betriebsinhaber als auch an die MitarbeiterInnen der beteiligten Firmen. Die besondere Herausforderung besteht darin, die Qualifizierungsmaßnahmen Schritt für Schritt zu entwickeln und dem Qualifizierungsbedarf in den Firmen anzupassen. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die Wettbewerbssituation, die neuen technischen Möglichkeiten des Internets und der damit verbundenen organisatorischen Herausforderungen sowie die Anwendung verschiedener Marketinginstrumente werden praxisnah vermittelt. Im Einzelnen werden folgende Inhalte Gegenstand von Schulungsmaßnahmen sein:

- Computergestützte Lagerhaltung von Autoteilen: Veränderung der Ablauforganisation. Veränderung des Personaleinsatzes, Zugriffsmöglichkeiten.
- Pflege der Datenbank: Umgang mit herkömmlicher Software (Windows, Büro-Software) und mit speziellen Datenbankprogrammen (Bestandsveränderungen, Bearbeitung von Anfragen, Netzwerkkommunikation).
- Internet und E-Commerce: Umgang mit Internet, Suchmaschinen und E-Mail, Abgabe von Angeboten.
- Ergänzung des Systemumfangs (Website, Gestaltung weiterer Kundenschnittstellen, Zugang zu anderen Verwertern): Aufbau neuer Dienstleistungsfunktionen in den Bereichen Lagerhaltung, Logistik und Marketing. Präsentation der Zusatzangebote im Internet (z.B. Einrichtung eines virtuellen Kummerkastens zur Bearbeitung von Problemen und Fragen der Kunden oder ein Suchservice Autoteile, die nicht im eigenen Lager vorhanden sind).
- Einsatz verschiedener Marketinginstrumente.
- Vermittlung von Schlüsselqualifikation für die Betriebsinhaber: Umgang mit organisatorischen Anpassungsleistungen, Motivation der MitarbeiterInnen.

6.4 Kooperationsmodell

Zur Bündelung der einzelbetrieblichen Leistungspotentiale wird ein **Kooperationsmodell** unter Berücksichtigung der allgemeinen Markt- und Wettbewerbsbedingungen der Branche (siehe Kapitel 3.) entwickelt. Hierbei wird das sektorale und regionale Umfeld der Unternehmen einbezogen, um einen **Transfer der Erkenntnisse** in die Branche, zu den Vorlieferanten, den Kunden und in andere Regionen zu gewährleisten. Hierzu werden die einzelnen Arbeitsschritte dokumentiert und didaktisch aufbereitet.

7 Fazit

Die Ergebnisse dieser Studie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Neue Dienstleistungen in der Autoverwertung und eine Modernisierung von Lagerhaltung und Marketing können zur Stärkung dezentraler Entsorgungsstrukturen beitragen.
- Bisherige Stärken regional operierender Betriebe, wie die Kundennähe und der Aufbau von Vertrauensbeziehungen, werden auch in einer neustrukturierten Recyclingwirtschaft ihre Bedeutung behalten.
- Zur Unterstützung eines regional-orientierten Gebrauchtteileverkaufs sind im Bereich klein- und mittelständischer Betriebe (KMU) Netzwerklösungen geeignet.

Gegenstand von Kooperationen können vor allem Aktivitäten sein, die die Wettbewerbsposition der Unternehmen verbessern. An diesen „Marketingnetzwerken“ können sich Unternehmen aus unterschiedlichen Dienstleistungsbereichen (Neuwagen, Gebrauchtwagen, Werkstätten, Abschleppdienste) und der Recyclingbranche beteiligen. Durch die Bündelung von Kompetenzen eröffnen sich auch für kleinere Betriebe neue Möglichkeiten, den Anforderungen des Wettbewerbs gerecht zu werden. Eine Förderung derartiger Netzwerke durch die Landespolitik (Technologie- und Strukturpolitik) sollte angestrebt werden, da die umweltpolitischen Ziele einer dezentralen Entsorgung und Verwertung und die sozialen Ziele, regionale Arbeitsplätze zu erhalten, eine große Schnittmenge aufweisen.

Einer Verbesserung der Wettbewerbsposition kleinerer Autoverwerter werden jedoch durch Faktoren Grenzen gesetzt, die nicht dem unmittelbaren Einfluss der Unternehmen oder regionalpolitischer Instanzen unterliegen (Lucas 2000b). Hierzu gehören:

- eine weitgehende räumliche Arbeitsteilung und Spezialisierung in der industriellen Produktion und eine daran anknüpfende zentralisierte Organisation der gewerblichen Abfallwirtschaft;
- zu niedrige Rohstoff- und Energiepreise und Transportkosten im Verhältnis zu den Kosten für Separierung, Aufarbeitung, Reparatur und Recycling. Dies führt zu geringen Erlösaussichten in den Sekundärrohstoffmärkten;
- ein abnehmender Einfluss kommunaler und regionaler Politik aufgrund von Privatisierung und Konzentrationsprozessen in der Entsorgungswirtschaft.

Vor diesem Hintergrund befindet sich das Projekt „Autoteile per Mausclick“ in unsicherem Fahrwasser. Chancen und Risiken des innovativen Ansatzes werden bei jedem neuen Schritt zu Verbesserung der betrieblichen Abläufe und der Kundenbeziehungen erneut abzuwägen sein, um den beteiligten Unternehmen unnötiges Lehrgeld zu ersparen.

8 Literatur

- Abfallwirtschaftlicher Informationsdienst (1998): „Alt-Teile-Netzwerke schaffen Alternativen zum Kauf neuer Autoersatzteile“. Nr. 6/7 v. 17. 12.1998.
- Altautoverordnung (1997): Verordnung über die Entsorgung von Altautos und die Anpassung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, in: BGBl. I, S. 1666-1672.
- Bierter, W. (1997): Strategien zur Erhöhung der Ressourcenproduktivität – Räumliche Zentralisierung oder Dezentralisierung wirtschaftlicher Tätigkeiten?, Studie für das WZN-Verbundprojekt „Zukunft der Arbeit“ des Wissenschaftszentrums Nordrhein-Westfalen, Wuppertal/Giebenach.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (1999). Verkehr in Zahlen. 28. Jg. Hamburg.
- Bundesministerium für Umwelt. Referat WA II 3 Bonn (14. Juni 1999): Entsorgung von Altautos – Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag. Bonn.
- bvse – Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. (1997): Altautorecycling – Freiwillige Selbstverpflichtung – Altautoverordnung – Auswirkungen auf die Autorecyclingwirtschaft, Bonn.
- bvse – Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. (1998), Informationsbroschüre: „Wie geht das? Altautoverwertung“
- bvse – Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. (1999): Zwischenbilanz, Pressemitteilung vom 8. September 1999, Bonn.
- Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des Deutschen Bundestages (Hrsg.) (1996): Umweltverträgliches Stoffstrommanagement. Anwendungsbereich Mobilität und Sekundärrohstoffe. Bd. 5. Bonn.
- FAZ – Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 2.07.1997: „Zerlegung von Schrott schafft Stellen für Sozialhilfeempfänger“.
- Fleig, J./ Hafkesbrink, J./ Löbbert, W./ Nellen, O./ Wengel, J. (1998): Regionale Kooperationsnetzwerke zur längeren und intensiveren Nutzung von Produkten und Materialien. Bericht zur Initiierungsstudie „Nachhaltiges Wirtschaften in Regionen“ im Auftrag der WestLB-Stiftung Zukunft NRW. Karlsruhe.
- Frankfurter Rundschau v. 9.09.1999: „Die Ostsee dient auch als Schrottplatz“, S. 16.
- Hauser, H./Hansen, U. (1997): Handwerk und Mittelstand als Anbieter ökoeffizienter Dienstleistungen – Entwicklungspotentiale und Marktchancen dargestellt am Beispiel des KFZ-Handwerks und -gewerbes. Untersuchungen des Fraunhofer IML innerhalb des BMBF-Verbundforschungsvorhabens „Dienstleistung
- 2000plus“. In: Fraunhofer-Institut für Chemische Technologie <Pfinztal> (Hrsg.): Produzieren in der Kreislaufwirtschaft. Karlsruhe: DWS Werbeagentur und Verlag, S. 45-1 - 45-15.
- Hauser, H./Kauschke, P. (1999): Altteile- Netzwerke erschließen neue Marktpotentiale der zeitwertgerechten Kfz-Reparatur, in „Ökoeffiziente Dienstleistungen“, Hrsg. Klemmer, P./Hinterberger, F., S. 57ff, Birkhäuser Verlag Berlin, Basel, Boston
- Ivisic, R.-A. (1999): Gestaltungsmöglichkeiten der Altproduktrückführung. In: Entsorgungspraxis (EP) 10/99, S. 19-21.
- Jacobi, Chr. (1999): Der Altautoverwerter: Motor der zeitwertgerechten Reparatur. In: Klemmer, P. / Hinterberger, F. (Hrsg.): Ökoeffiziente Dienstleistungen. S. 73-76. Birkhäuser Verlag. Berlin, Basel, Boston, 1999.

- Klemmer, P. / Hinterberger, F. (Hrsg.) (1999): Ökoeffiziente Dienstleistungen. Dokumentation einer Workshopreihe zur Intensivierung der Branchen-Kommunikation. Birkhäuser Verlag, Berlin, Basel, Boston.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (1997): Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Altfahrzeuge. Brüssel, 09.07.1997.
- KrW-/AbfG: Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Deutsches „Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz“) vom 06.10.1994, BGBl I, S.2705-2728.
- Landgericht Wuppertal (1998): Urteil (AZ bu 12 0 44/98) „Eckel GmbH u.a. gegen B + B Autorecycling GmbH und Stadt Wuppertal, verkündet am 29. Oktober 1998 in Wuppertal.
- Lucas, R. (1997): Ökologische Stoffentwicklung im Team. Ansatzpunkte für Kooperationen in der Region Bergisches Land. In: Ökologisches Wirtschaften, H.2, S.22-24.
- Lucas, R. (1999): Unternehmen zwischen Fremdbestimmung und regionaler Bindung. Handlungsansätze und Probleme einer regionalen Wirtschaftspolitik. In: AKP 4/1999, S. 38-41.
- Lucas, R. (2000a): Erfolgsbedingungen für die Durchsetzung ökologischer Dienstleistungsangebote im konsumgüterbezogenen Stoffstrommanagement. Im Erscheinen. Wuppertal.
- Lucas, R. (2000b): Von der regionalisierten Strukturpolitik zur nachhaltigen Regionalentwicklung. Regionale Politikkonzepte im Zeitalter der Globalisierung. Wuppertal Paper Nr. 101. Wuppertal.
- Lüdtke, H. (1992): Datenanalyse bei Beobachtungsverfahren: Die Analyse von Situationen, Prozessen, Netzwerken. In: Hoffmeyer-Zlotnik 1992, S. 248-293.
- Messner, D. (1995): Die Netzwerkgesellschaft. Wirtschaftliche Entwicklung und internationale Wettbewerbsfähigkeit als Probleme gesellschaftlicher Steuerung, Berlin.
- Meyer, St. (1999): Kooperationen, Netzwerke und Querschnittssektoren als Entwicklungsimpulse in der Region. Das Beispiel der Altautoverwertung in Bremen. Bremer Diskussionspapier zur Institutionellen Ökonomie und Sozial-Ökonomie Nr. 36, Bremen.
- Müller, R. (1997); Selbstverpflichtung bremst Altautoverwertung. In: VDI-Nachrichten vom 30.5.1997, S. 4, Düsseldorf.
- Oberlandesgericht Düsseldorf (1999): Urteil (AZ 2 U 7/99) „B + B Autorecycling GmbH / Stadt Wuppertal gegen Eckel GmbH u.a., verkündet am 28. Oktober 1999 in Düsseldorf. ÖTV-Bezirksverwaltung NW I. (1998): Zur Zukunft der kommunalen Wirtschaftsunternehmen. Düsseldorf.
- Oldenburg, K. von (1995): Automobilrecycling – eine logistische Herausforderung? In: AbfallwirtschaftsJournal 7 (1995), Nr. 7/8, S. 419-425.
- Rehfeld, D. (1995): Produktionscluster und räumliche Entwicklung. Beispiele und Konsequenzen, Gelsenkirchen.
- Sander, K./ Lohse, J./ Wulf-Schnabel, J. (1999): Monitoring ohne Basis. Für die Erfolgskontrolle die der Altautoverordnung fehlen die Voraussetzungen. In: Müllmagazin 3/1999, S. 57-61.
- Schlotter, U. (1996), Werkstoffliche Verwertung von Kunststoffen aus Altfahrzeugen, in: Kunststoffe 8/96, S.1084-1087, München
- SRU – Sachverständigenrat für Umweltfragen; Umweltgutachten 2000, Schritte ins nächste Jahrtausend, Metzler Poeschel, Stuttgart 2000
- Stahel, W.R. (1995): „Handbuch Abfall 1. Allgemeine Kreislauf- und Rückstandswirtschaft. Intelligente Produktionsweisen und Nutzungskonzepte“, 2 Bände, hrsg. von der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Karlsruhe.
- Umweltbundesamt (Hg.) 1999: Anforderungen an das Monitoring im Rahmen der Verwertung langlebiger, technisch komplexer Produkte am Beispiel des Altautos. Reihe Texte Bd. 35/99. Berlin.

- Universität Bayreuth – Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie und Regionalplanung (1995):
Automobilrecycling – Konzepte, Strukturen und räumliche Relevanz. Arbeitsmaterialien zur
Raumordnung und Raumplanung, Heft 147, Bayreuth.
- VDI-Nachrichten 30. Mai 1997: „Selbstverpflichtung bremst Altautoverwertung“, in: Nr. 22,
S. 4.
- VDI-Nachrichten 8. Mai 1998: „Der Mittelstand geht dabei baden“, in: Nr. 19, S. 20.
- Wallau, F. (2000): Systematisierung von Finanzierungsmodellen für eine kostenlose Rück-
nahme von Altprodukten dargestellt am Beispiel der Altautoentsorgung“, in: Müll und
Abfall 2/2000, S. 89-94
- Wallau, F.(1997).: Die aktuelle Situation der Shredderbetriebe in der Kreislaufwirtschaft, in:
Abfallwirtschaftsjournal 9, Heft 9, S.46-50.

9 Anhang

Internetrecherche „gebrauchte Autoteile“

Auto Böck
Autoverwertung Bender
Berk KFZ- Meisterbetrieb
Carparts/ CAREC Software GmbH
Cleverparts
EUCAR Recycling GmbH
Kölner Autorecycling GmbH
Recar Autorecycling
Renet Recycling Netzwerk GmbH

Auto Böck

Kontakt

Adresse: Finninger Str. 68, Neuulm
Telefon: 0731/97405-0, Telefax: 0731/97405-22
e-Mail: mb@team42.com
Website: www.auto-boeck.de
Ansprechpartner: Martin Böck

Profil

Familienunternehmen, welches sich neben der umweltgerechten Verwertung von Autos auf den Handel mit Gebrauchtteilen spezialisiert hat; dazu gehört auch der Handel mit Unfallwagen und ein Transportservice; der Inhaber hat ein regionales Kooperationsnetz mit Annahmestellen aufgebaut; das Unternehmen ist von fast allen großen Automobilverwertern zertifiziert und zudem an die großen Netzwerke angeschlossen.

Ersatzteile im Internet

Es besteht bisher nur die Möglichkeit einer Anfrage per e-mail, wobei hier keine Suchmaske angegeben ist; jedoch wird darauf hingewiesen, dass die Anfrage an die Verbundpartner weitergeleitet wird.

Autoverwertung Bender

Kontakt

Adresse: Robert- Blum- Str. 78, 51379 Leverkusen
Telefon: 02171/2100+2187,
Fax: 02171/2348
E-mail: autoverwertung-bender@t-online.de
Website: www.autoverwertung-bender.de
Ansprechpartner: Peter Bender (Geschäftsführung)

Profil

aus dem Schrotthandel entwickeltes großes Automobilrecycling-Unternehmen mit einem jährlichen PKW-Durchsatz von 15000 Fahrzeugen; Lagerumfang ca. 3 Mill. Teile, auch im Bereich Unfallwagen An- und Verkauf aktiv; Verkauf der Teile um den ganzen Globus; Mitglied in sämtlichen großen Netzwerken, Mitgründer von „cleverparts“, Partner von über 600 Werkstätten und Autohäusern in der Region, die als Annahmestellen fungieren.

Ersatzteile im Internet

Teilanfrage persönlich, über das Netz oder telefonisch; kein direkter Vertragsabschluss über das Internet; Echtzeit-Anfrage bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Berk KFZ- Meisterbetrieb

Kontakt

Adresse: Gehrenseestr. 42 A, 13053 Berlin

Telefon: 030/93699699

Fax: 030/93699666

E-mail: marzahn@autoverwertung-berk.de

Website: www.autoverwertung-berk.de

Profil

Ursprünglich große Kfz-Werkstatt mit Abschleppunternehmen, Geschäftsfeld umfasst mittlerweile sowohl den Gebrauchtteilehandel als auch den An- und Verkauf von Unfallwagen; 6000qm Lagerfläche, deutschland- und europaweite Vertriebsmöglichkeit.

Ersatzteile im Internet

Über Schlüsselnummer sehr exakte Anfragemöglichkeit, keine Echtzeitanfrage, jedoch direkte Bearbeitung nach Anfrageeingang, Vertrieb per 48-Stunden Kurier.

CAReC Software GmbH/Carparts

Kontakt

Adresse: Talstraße 156, 52249 Eschweiler

Telefon: 02403/889340

Fax: 02403/889342

E-mail: hoegner@carparts.de

Website: www.carparts.de

Ansprechpartner: Herr Högner

Profil

Das Softwareunternehmen hat mit einer speziell erstellten Software ein Netzwerk gegründet, in dem viele namhafte Verwerter gemeinsam ihr Potenzial akkumuliert anbieten können; das Angebot wendet sich direkt an den Endkunden.

Ersatzteile im Internet

Genauere Teileanfrage über Schlüsselnummer, jedoch keine Möglichkeit in Echtzeit, über den genauen Ablauf im Hinblick auf Transport und Verfügbarkeit gibt es in Netz kaum Informationen.

Cleverparts

Kontakt

Adresse: Hammfelddamm 6, 41460 Neuss

Telefon: 02131/7180000, Fax: 02131/7180001

E-mail: popava@autoonline-gmbh.de, Website: www.cleverparts.de

Ansprechpartnerin: Frau Petra Opava

Profil

Cleverparts ist ein Angebot der AUTOonline GmbH an alle Gewerbetreibenden und ergänzt das bereits bestehende Dienstleistungsangebot der Restwertbörse. Die Handelsplattform verbindet Ersatzteillieferanten aus der Recyclingwirtschaft mit den Kunden aus der Kfz-Branche (Autohäuser, Werkstätten) auf der Basis einer kostenlosen Mitgliedschaft. Unter Berücksichtigung definierter Qualitätsstandards können alle Lieferanten in einer virtuellen Datenbank ihre gebrauchten Ersatzteile zum Ankauf anbieten. Die Kunden können über verschiedene Medien (Fax-, Online- und Internetdienst) Bestellungen aufgeben. Der Vertrieb erfolgt innerhalb 48 Stunden innerhalb des Bundesgebietes. Es wird eine 12-monatige Garantie gewährt.

Ersatzteile im Internet

Der Zugang zur Online-Datenbank ist über eine kostenlose Mitgliedschaft von Gewerbetreibenden organisiert und passwortgesichert. Die Kunden können in Echtzeit auf die Datenbestände zugreifen und Aufträge erteilen.

EUCAR Recycling GmbH

Kontakt

Adresse: Campus Hahn Gebäudenr. 1335, 55483 Lautzenhausen / Flughafen Hahn

Telefon: 06543 / 509870, Telefax: 06543 / 509879

e-Mail: info@eucar.de, Website: www.eucar.de

Ansprechpartner: Klaus Junkermann (Geschäftsführer)

Profil:

Die EUCAR Recycling GmbH ist ein Zusammenschluss von Automobilherstellern, Autoverwertern, Reststoffhändlern, Reststoffverarbeitern und Transportunternehmen. EUCAR stellt ein großes bundesweites Netz zur Rücknahme und Wiederverwertung von Altfahrzeugen und Reststoffen dar. Es bietet übergreifende Koordination aller Tätigkeiten rund um das Altauto; gebrauchte Autoteile über ein PC-unterstütztes Vertriebs- und Logistiksystem und flächendeckende und markenübergreifende Rücknahme und Wiederverwertung von Altfahrzeugen und Teilen. EUCAR stellt diese Leistungen auf einer Business-to-business Basis zur Verfügung.

Ersatzteile im Internet

Eine Ersatzteilanfrage für Geschäftskunden im Internet ist im Aufbau.

Kölner Autorecycling GmbH

Kontakt

Adresse: Bernhard-Günther-Str. 10, 50735 Köln-Merkenich

Telefon: 0221/97152-0

Fax: 0221/9715255

E-mail: k.döbel@karec-auto.de

Website: www.karec-auto.de

Ansprechpartner: Klaus Döbel (Geschäftsführer)

Profil

Großer Automobilverwerter mit mehreren Standorten, die sich auch auf den Handel mit Unfallautos spezialisiert haben, durch den Anschluss an diverse Verbünde ist eine großes Angebot verfügbar; der Absatzmarkt ist auf ganz Europa ausgerichtet.

Ersatzteile im Internet

Eine direkte Anfrage in Echtzeit und die damit verbundene Bestellung eines Autoteils ist direkt über das Internet möglich; somit eine für den Kunden optimale Umsetzung seiner Bedürfnisse.

RECAR Autorecycling

Kontakt

Adresse: RECAR Autorecycling GmbH, Emscherbruch 10, 45699 Herten

Telefon: 02366/1068-0

Fax: 02366/1068-23

E-mail: info@recar.de

Website: www.recar.de

Ansprechpartner: Frau Kerstin Abraham (02366/1068-29)

Profil

Tochtergesellschaft der Abfallentsorgungs-Gesellschaft Ruhrgebiet mbH mit Niederlassungen in Moers und Herten. Die RECAR Autorecycling GmbH ist Gesellschafterin bei der KAR GmbH & Co. KG in Kempen sowie bei der AUTOonline GmbH Informationssysteme in Neuss. Die Tätigkeitsfelder erstrecken sich über die Annahme von Fahrzeugen zur Entsorgung mit Entsorgungsnachweis, die Sicherstellung von Fahrzeugen für Kommunen und Städte, den Handel mit neuen und gebrauchten Ersatzteilen, die Motorinstandsetzung bis zum An- und Verkauf von Unfallwagen. Der Vertrieb der Ersatzteile erfolgt per Nachtexpress europaweit.

Ersatzteile im Internet

Eine direkte Echtzeitanfrage für gebrauchte Teile im Internet ist in Planung, zur Zeit erfolgt eine exakte Mailanfrage über Identifikationsnummern.

Renet Recycling Netzwerk GmbH

Kontakt

Adresse: Am Bahnhof 2, 55765 Birkenfeld

Telefon: 06782/9942-0

Telefax: 06782/9942-135

e-Mail: info@renet.de

Website: www.renet.de

Ansprechpartner: Herr Albrecht

Profil

Vermittlungsplattform zwischen gewerblichen Institutionen der Kfz- Branche und anbietenden Autoverwertern und Autoaufbereitern; Betrieb eines elektronischen Informations-, Identifikations- und Vertriebs-Systems zum Thema zeitwertgerechte Ersatzteile und Automobilrecycling; Zielgruppe sind Kfz-Betriebe, Autoverwertungsbetriebe, Automobilindustrie, Teileindustrie.

Ersatzteile im Internet

Gewerbliche Institutionen können per e-Mail eine Anfrage an starten, die dann weitergeleitet wird; der angeschlossene Verwerter, der das Ersatzteil hat, nimmt Kontakt zum Kunden auf und schließt einen Vertrag mit dem Kunden; Renet erhebt nur Vermittlungsprovision; keine unmittelbare Anfragemöglichkeit.