



Die Geschichte der Autoverwertung

Liebe Autoverwerter,

nun ist es soweit. In den letzten Monaten haben Sie regelmäßig eine kleine Geschichte über die Entstehung der „Autoverwerterei“ in Deutschland mit der Punktlandung zur AV Tagung 2016 von uns bekommen.

Um jetzt vielleicht noch „geheime Reste“ oder auch Geschäftspraktiken der Neuzeit in unserer Gemeinschaft auszutauschen, freuen wir uns, Sie morgen oder übermorgen an unserem bekannten Tagungsort zu begrüßen. Lassen Sie uns voneinander profitieren.

Wir freuen uns auf Sie!

Ihr Orga-Team

Kapitelübersicht:

1. Der erste fahrbare Untersatz

Das erste Automobil der Welt kommt aus Deutschland

2. Bergauf und bergab

Automobilindustrie und Autoverwertung vor und nach dem Ersten Weltkrieg

3. Massenmotorisierung ausgebremst

Zweiter Weltkrieg stoppt Aufschwung der zivilen Automobilindustrie in Deutschland

4. Vom Wohlstand und zunehmenden Reglementierungen

Die Entwicklung der Autoverwerter in den 1950 bis 80er Jahren

5. Autoverwertung nach Vorschrift

Die Entwicklung der Autoverwerter in den 1990er Jahren

6. Die Flamme der Abwrackprämie – der Auto-Tsunami

Die deutsche Autoverwertung ab dem Millennium

7. Autoverwerter 2020: Ein Blick in die Zukunft

So lässt sich das Sterben der Autoverwerter noch aufhalten

1. Der erste fahrbare Untersatz

Das erste Automobil der Welt kommt aus Deutschland

Der Beruf des Autoverwerter ist keiner wie jeder andere. Weil es keine einheitliche Berufsausbildung gibt, ist jeder Autoverwerter anders, einzigartig. Eines ist aber doch allen gleich: Durch den Prozess der Entsorgung von Kraftfahrzeugen helfen sie wichtige Rohstoffe zurückzugewinnen – und leisten somit einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Umwelt. Grund genug für uns, einmal die Geschichte der Autoverwertung aufzuschreiben. Sie beginnt – na, klar – mit der Erfindung des Autos. Denn auch vor 130 Jahren mussten defekte Fahrzeuge irgendwo entsorgt werden. Wo und wie dies Ende des 19. Jahrhunderts genau geschah, dazu ist wenig überliefert. Man geht heute allerdings davon aus, dass die Autoverwerter früherer Zeiten ehemalige Pferdehändler waren, die sich nach der Erfindung des Automobils ein neues Standbein suchen mussten.

Es faucht, knattert und qualmt wie ein aufgebrachter Drache – aber immerhin: Es fährt. Im Jahr 1886 erlebt die Welt die Geburtsstunde des Automobils. Der deutsche Ingenieur Carl Friedrich Benz erhält das erste Patent für ein Fahrzeug, das durch einen Motor und nicht von Pferden fortbewegt wird. Drei schmale Holzreifen und statt des Lenkrads eine Kurbel, die Karosserie wiegt nur 250 Kilogramm – der Benz'sche Patentmotorwagen Nr. 1 erinnert optisch noch stark an eine Pferdekutsche und verkauft sich nur schleppend. Drei Versionen baut Benz bis 1887 – mit dem Modell Nr. 3 unternimmt Ehefrau Berta Benz gemeinsam mit den Söhnen Eugen und Richard eine Fahrt nach Mannheim und zurück. Unterwegs geht den Reisenden, die ohne das Wissen des Familienoberhaupts unterwegs sind, der Treibstoff aus. Der Stadtapotheker von Wiesloch, in der Nähe von Heidelberg, versorgt sie mit dem Leichtbenzin Ligorin – und wird so ganz nebenbei zum ersten Tankwart der Geschichte.

Doch damit nicht genug: Die Fahrt stellt eindrucksvoll unter Beweis, dass sich mit einem Automobil auch längere Strecken zurücklegen lassen. Der Erfolg der Reise überzeugt zahlreiche Zweifler und legt den Grundstein für die Erfolgsgeschichte der Automobilindustrie.

Mit dem Patent-Motorwagen Velo, kurz Benz Velo, produziert Carl Friedrich Benz den ersten Serien-Wagen. Er ist schon für 2.200 Mark zu haben und schafft bei

einer Leistung von 1,5 PS 20 Stundenkilometer. 1.200 Exemplare werden zwischen 1894 und 1902 verkauft – Spitzenklasse!

Und doch: Im Jahr 1900 bekommt Benz Konkurrenz und die stammt auch noch aus dem eigenen Land. Der schwäbische Konstrukteur Gottlieb Daimler montiert einen Benzinmotor in eine Kutsche und bringt das Gefährt unter dem Namen „Mercedes“ auf dem Markt. Mit seinem Vier-Zylinder- und 35 PS starken Motor bringt es der Wagen auf 72 Stundenkilometer. Die Kunden sind begeistert!

Auch wenn das Automobil seit Ende des 19. Jahrhundert eindeutig auf dem Vormarsch ist – leisten kann sich einen fahrbaren Untersatz nur die gut betuchte Oberschicht. Das ändert sich als der Amerikaner Henry Ford für die Produktion seines „Model T“ im Jahr 1913 als erster Autohersteller der Welt das Fließband einsetzt. Weil Ford so billiger als die Konkurrenz produziert, kann er auch die Preise senken. Ein „Model T“ kostet jetzt nur noch rund 300 US-Dollar, gemessen an der heutigen Kaufkraft etwa 8.000 Euro. Ein echter Kassenschlager: 1925 ist jedes zweite Auto auf der Welt ein „Model T“. Erst knapp 50 Jahre später übertrifft ein anderes Auto diesen Rekord: der VW Käfer.

Anfang des 20. Jahrhunderts haben die Automobile die Pferdefuhrwerke als Fortbewegungsmittel endgültig verdrängt. Doch wie so oft ist auch diese Veränderung mit Widerstand verbunden – beispielsweise in Form von restriktiven Gesetzen. So gab es beispielsweise in England eine Verordnung, die bis ins Jahr 1896 regelte, dass jedem Automobil ein Mann voranlaufen musste, der in ein Horn blies und eine rote Fahne schwenkte. Mit zunehmendem Verkehr waren Regelungen wie diese besonders in Großstädten nicht mehr möglich. Wurden 1900 weltweit noch 9.504 Autos produziert, waren es 1910 schon 254.756 und im Jahr 1915 schon 1.014.904. Kein Wunder, dass auch die Zahl der Verkehrstoten anstieg. Der erste Mensch, der im motorisierten Straßenverkehr getötet wurde, soll übrigens eine gewisse Bridget Driscoll gewesen sein. Die Engländerin wurde am 17. August 1896 in London beim Überqueren einer Straße von einem Automobil mit Verbrennungsmotor erfasst, erlitt schwere Kopfverletzungen und verstarb noch an der Unfallstelle. Bereits im Jahr 1912 gab es in Deutschland 442 Verkehrstote, 1929 wurden 5.867 Verkehrstote gezählt.

Mit der Erfindung des Autos und seiner Etablierung als DAS individuelle Fortbewegungsmittel im Straßenverkehr, sind die entscheidenden Grundlagen gelegt: Die Autoverwerter sind geboren! Nun darf man also gespannt sein, wie es weiter geht. In unserer nächsten Ausgabe beschäftigen wir uns mit der Autoverwertung und der Entwicklung der Automobilindustrie während des Ersten Weltkriegs.

2. Bergauf und bergab

Automobilindustrie und Autoverwertung vor und nach dem Ersten Weltkrieg

In der vergangenen Ausgabe haben wir uns mit der Erfindung des Autos, sowie der damit einhergehenden Geburtsstunde der Autoverwertung beschäftigt. Und

es bleibt spannend! Nun wird die Erfolgsgeschichte des Autos und der zukünftigen Autoverwerter fortgesetzt und findet mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs ein jähes Ende. Zumindest vorerst – aber lesen Sie selbst:

„Das Auto ist eine vorübergehende Erscheinung. Ich glaube an das Pferd“, betonte der deutsche Kaiser Wilhelm II. um die Jahrhundertwende. Keine Frage: Seine Majestät hatte einige Vorbehalte gegen die „Stinkekarren“ als die er die Gefährte immer wieder bezeichnet haben soll. Und nicht nur er: Die Präsenz des Autos auf deutschen Straßen sorgte vielerorts für Konflikte. Immerhin galten die frühen Autobesitzer, die mit Lärm und hoher Geschwindigkeit unterwegs waren, als arrogant und neureich und wurden für den Untergang verschiedener Wirtschaftszweige wie dem Pferdehandel, der Tierfutterherstellung oder dem Fuhrwerksbau verantwortlich gemacht. Dennoch: Anfang des 20. Jahrhunderts hatten die Automobile die Pferdekutschen als individuelles Fortbewegungsmittel endgültig verdrängt.

Mit der fortschreitenden Industrialisierung kam dann auch die Automobilindustrie weiter in Schwung. Spätestens seit Henry Ford war der Erfolg des Autos scheinbar nicht mehr aufzuhalten. Im Jahr 1913 setzte der Amerikaner als erster Autohersteller der Welt das Fließband für die Produktion seines „Model T“ ein und ebnete damit den Weg zur Massenproduktion. Nicht nur Luxusautos für die oberen Zehntausend, sondern auch Kleinwagen für den Mittelstand wurden jetzt produziert. Der „Otto Normalverbraucher“ rückte in den Fokus der Hersteller. So brachte Peugeot 1913 mit dem Béb  ein relativ günstiges Auto auf den Markt. Und auch in Deutschland wurden die Verkaufschancen günstigerer Modelle erkannt. Das Unternehmen „Wanderer“ präsentierte 1912 den 5/12 PS, der im Volksmund auch „Puppchen“ genannt wurde. Den gleichen Spitznamen bekam der Opel 5/14 PS von 1914.

In einer von fahrbaren Untersätzen dominierten Welt spielte die Autoverwertung nun endlich auch eine wichtigere Rolle. Sei es aus Mangel an Alternativen oder aus echtem Interesse am Fortschritt: Die zukünftigen Autoverwerter waren ehemalige Pferdekutschenhändler, die sich nun auf die Reparatur der empfindlichen Automobile spezialisierten und Ersatzteile für ihre Kunden bereit hielten – oftmals frei nach der Devise: „Aus zwei (kaputten Autos) mach eins (heiles Auto).“

Durch den Ausbruch des ersten Weltkriegs im Jahr 1914 wurde die deutsche Automobilindustrie um Jahre zurückgeworfen, nur noch wenige Menschen konnten sich überhaupt noch ein Auto leisten. Das Gros der Automobilhersteller und Zulieferer produzierte ausschließlich für den Krieg. Die meisten Entwicklungsabteilungen richteten ihren Blick darauf, robuste Fahrzeuge mit einfacher Technik und großer Reichweite zu bauen. „Alternative“ Antriebe wie der Elektroantrieb spielten keine Rolle mehr. Die große Zeit des Verbrennungsmotors begann.

Als 1919 der Erste Weltkrieg endlich endete, waren die Automobile weitgehend von den deutschen Straßen verschwunden und die Zugpferde zurückgekehrt. In diese Zeit fiel die Geburt der gewerbsmäßigen Schrotthändler, der zukünftigen professionellen Autoverwerter. Besonders Pferde- und Kutschenhändler konnten nun nämlich vermehrt auf den Straßen der Städte dabei beobachtet werden, wie sie den Eisenschrott am Straßenrand einsammelten und ihn später auf ihren Grundstücken zerlegten. Brauchbares, etwa Autoersatzteile, wurden

weiterverkauft, der Rest eingeschmolzen. Schnell kam es zu einer Spezialisierung der Verwerter: Die einen verkaufen die Ersatzteile, die anderen setzen komplett auf Rohstoffe – und das beides auch außerhalb Deutschlands. Nicht nur Autohersteller, sondern auch Autoverwerter dachten nun immer mehr global und verkauften gebrauchte Fahrzeuge, Ersatzteile sowie Schrotte ins Ausland.

Der Erste Weltkrieg ist überstanden. Pferde- und Kutschenhändler haben die Gunst der Stunde genutzt und den Handel mit Eisenschrott auf ein neues Level gehoben. Die (Auto-)Verwertung wird ebenfalls zusehends professioneller und blickt sogar über den Tellerrand hinaus ins Ausland. Und auch die Automobilindustrie wird bald wieder in Gang kommen: Über den wirtschaftlichen Aufschwung in den Goldenen Zwanziger Jahren, die Weltwirtschaftskrise sowie den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs und die Auswirkungen auf die Automobilindustrie berichten wir in unserer nächsten Ausgabe.

3. Massenmotorisierung ausgebremst

Zweiter Weltkrieg stoppt Aufschwung der zivilen Automobilindustrie in Deutschland

Die Autoverwertung ist heutzutage ein anspruchsvolles Geschäft, welches sich nur mit intensiven kaufmännischem und handwerklichem Führungsstil, sowie dem sogenannten „Networking“ nachhaltig und gewinnbringend betreiben lässt. In der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts war das noch etwas anders. Wie Autoverwerter damals arbeiteten und welche Auswirkungen die beiden Weltkriege auf ihre Branche und die gesamte Automobilindustrie hatten, verraten wir Ihnen in der neuen Ausgabe unseres Business-Letters.

Als am 11. November 1918 der Erste Weltkrieg endete, ging ein Aufatmen durch die Welt. Der Wiederaufbau wurde in Angriff genommen. Unternehmen wie Benz oder Daimler, die während der vergangenen Jahre komplett auf Kriegsgeräteproduktion umgestellt hatten, sahen nun im Auto die Chance auf einen Neuanfang. Statt Waffen, Haubitzen und Munition produzierten sie Leiterrahmen, Karosseriebleche, Motoren und vieles mehr.

Politische Veränderungen und vor allem die Währungsreform von 1923 führten schließlich zu einem starken Konjunkturaufschwung. Die letzten fünf Jahre der 1920er gingen als die Goldenen Zwanziger in die Geschichte ein. Der wirtschaftliche Aufschwung schlug sich auch auf die Fahrzeuge nieder. Groß, größer und stark, stärker hatte das Motto noch zehn Jahre zuvor geheißen, als es galt, den Feind zu übertrumpfen. Jetzt warteten die Nobelhersteller mit neuen Luxus-Kreationen auf, die ebenfalls immer größer und schneller wurden. Auch die Autoverwerter waren nun wieder gut im Geschäft. Schließlich gingen auch die Luxus-Karossen einmal kaputt, mussten repariert, mit Ersatzteilen ausgestattet oder verschrottet werden.

In den USA sorgte derweil das am Fließband produzierte T-Modell von Ford für neue Rekorde. 1920 machte das ausschließlich in schwarz lieferbare Fahrzeug mehr als 50 Prozent aller weltweit betriebenen Automobile aus. In Deutschland begann die Fließbandproduktion 1924 mit dem „Opel Laubfrosch“. Trotzdem

waren die fahrbaren Untersätze zunächst noch immer der vermögenden Oberschicht vorbehalten.

Eine erste Veränderung war während der Zeit des Nationalsozialismus zu spüren. Unter Hitler, der das Autobahnnetz ausbaute, die Kraftfahrzeugsteuer für neue Fahrzeuge abschaffte und die Versicherungsprämien senkte, erlebte die Automobilindustrie einen neuen Aufschwung. Während 1932 in Deutschland noch rund 5.000 Fahrzeuge produziert wurden, verfünffachte sich die Zahl bis 1938 auf 25.000.

Dennoch: Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verzögerte die Massenmotorisierung ein weiteres Mal. Zwischen 1939 und 1945 produzierte die deutsche Automobilindustrie ausschließlich Militärfahrzeuge – wenn auch mit einem erhöhten Anspruch an die Technik. Schließlich mussten diese während des Zweiten Weltkriegs wesentlich größere Distanzen zurücklegen als je zuvor und daher auch verschiedenen klimatischen Bedingungen standhalten.

Nach Kriegsende war die deutsche Automobilindustrie fast völlig zerstört. Zusätzlich machten der Fachkräftemangel und die Rohstoffknappheit eine Wiederaufnahme der Fertigung nahezu unmöglich. Die Gesamtzahl der 1945 in Deutschland produzierten Pkw belief sich auf gerade einmal 1.293 Stück. Auch im Rest Europas erreichte die Fertigung aus ähnlichen Gründen noch keine hohen Produktionszahlen. Es gab also kaum Autos, aber nach wie vor ein großes Interesse daran: Das war der goldene Nährboden für unsere Autoverwerter.

Diese machten nämlich einmal mehr aus der Not eine Tugend und standen Autoliebhabern mit Gebrauchtwagen und Ersatzteilen zur Seite. Letztere suchten sie sich in der Nachkriegszeit an den verwaisten Wagen am Straßenrand zusammen, die dort von Einheimischen und gegnerischen Truppen mit kleinen oder großen Defekten einfach stehen gelassen worden waren. Wie auch schon nach dem Ersten Weltkrieg entwickelte sich so im In- und Ausland ein reger Handel mit Eisenschrott, gebrauchten Fahrzeugen und Ersatzteilen. Dabei nahmen gewiefte Autoverwerter besonders auch die fremdländischen Fahrzeuge unter die Lupe. Sie bauten deren für gut befundene Ersatzteile in heimische Autos ein oder versuchten, sie zu kopieren. Auf diese Art und Weise trugen sie ebenfalls ihr Scherflein zum technischen Fortschritt der deutschen Automobilindustrie bei.

Da vorerst aber kaum noch neue Autos hergestellt wurden, war die Nachfrage nach Ersatzteilen und gebrauchten Fahrzeugen entsprechend groß. Einige Autoverwerter verdienten sich eine sprichwörtlich goldene Nase. Kein Wunder, sie konnten die Preise willkürlich festsetzen und aus der Not mancher Menschen Profit schlagen. Eine Markttransparenz, über die heute die Preise geregelt wird, gab es damals selbstverständlich noch nicht.

Endlich: Sowohl der Erste als auch der Zweite Weltkrieg sind überstanden. Ab jetzt geht es bergauf. Die Bundesrepublik bekommt eine neue Währung, eine neue Verfassung, eine neue Regierung und eine neue Hauptstadt. Die 1950er Jahre sind die Zeit der Vollbeschäftigung und des Wirtschaftswunders. Die Deutschen geraten in einen wahren Kaufrausch, Autos stehen auf vielen Einkaufslisten ganz oben. Über den Auto-Boom und seine Auswirkungen auf die Branche der Autoverwerter berichten wir in unserer nächsten Ausgabe.

4. Vom Wohlstand und zunehmenden Reglementierungen

Die Entwicklung der Autoverwerter in den 1950 bis 80er Jahren

Die beiden Weltkriege gelten als Geburtsstunde der Autoverwerter. In den Jahren danach etablierte sich die Branche weiter und wurde zu einer festen Größe in der Bundesrepublik Deutschland. Welche Rolle die Autoverwerter zwischen Wirtschaftsboom und zunehmenden Reglementierungen durch die deutschen Verwaltungen einnahmen, erfahren Sie in der neuen Ausgabe unseres Business-Newsletters.

Das Gros der auch heute noch erfolgreichen Autoverwerter legte seinen Grundstein nach dem Zweiten Weltkrieg. Ganze Familien steckten ihre gesamte Arbeitskraft in den Aufbau eines Betriebs. Alle packten mit an und wer Fachkenntnis des Materials und der Technik, sowie ein wenig Geschäftssinn besaß, verdiente sich – fast von allein – eine goldene Nase. Kennzeichen dieser Nachkriegsbetriebe waren ihre patriarchischen Strukturen. Der Chef regierte sein Unternehmen wie ein unantastbarer Herrscher, alles tanzte nach seiner Pfeife.

Überall im Land gab es riesige Sammelplätze, auf denen die Wehrmacht und die Alliierten ihr Material und ihre Fahrzeuge gelagert hatten. Alles, was nicht mehr verwendet werden konnte, ging an diese „frühen“ Autoverwerter. Der Umweltschutz spielte noch überhaupt keine Rolle. Hauptsache war, dass der Schrott aus der Welt geschafft wurde. Da vorerst kaum noch neue Autos hergestellt wurden, war die Nachfrage nach Ersatzteilen und gebrauchten Fahrzeugen entsprechend groß.

Und so entwickelte sich bei den Autoverwertern langsam aber sicher ein gewisser Wohlstand. Und nicht nur bei ihnen. Die zweite Hälfte der 1950er Jahre ging als die Zeit des Wirtschaftswunders in die Geschichte ein. Lokomotiven, Industrieanlagen, Maschinen und Motoren wurden in alle Welt verkauft. Die Bundesrepublik lockte als Industriestandort viele Investoren aus dem Ausland an. „Made in Germany“ wurde zum Qualitätsmerkmal für Exportgüter – und der VW Käfer ein Symbol für das Wirtschaftswunder. Das millionste Exemplar rollte als vergoldetes Sondermodell 1955 im Wolfsburger Werk vom Band.

Auch in Zeiten des Wirtschaftswunders gehörten die Autoverwerter also einmal mehr zu den Gewinnern. Aufgrund der großen Nachfrage produzierte die Automobilindustrie zunehmend auf Masse. Darunter litt bisweilen die Qualität. Bestimmte Autoteile waren frühzeitig defekt oder verrosteten. Es bestand ein immenser Bedarf an Ersatzteilen und Reparaturmöglichkeiten. Die Folge: Die Autoverwerter konnten den Preis für Ersatzteile diktieren, sie bekamen fast immer den Preis, den sie verlangten. Betriebe mit angeschlossener Werkstatt waren nun klar im Vorteil. Die Kunden rissen sich um einen Termin, viele waren über Monate ausgebucht.

Mit zunehmendem Wohlstand stieg auch bei den Autoverwertern das Anspruchsdenken. Viele von ihnen legten nun Wert auf ein attraktives, eingezäuntes Grundstück mit einem mehr oder weniger repräsentativen

Bürogebäude. Allerdings: Auch die Verwaltungen arbeiteten nun wieder mit Hochdruck. Schließlich sollte der Wohlstand der neuen Bundesrepublik auch möglichst lange erhalten werden.

Mit dem Erstarren der Verwaltungen ging eine Vielzahl von Reglementierungen einher – auch in der Branche der Autoverwerter. Sie mussten nun beispielsweise Bauauflagen erfüllen und verschiedenste Maßnahmen für den Brand-, Arbeits-, Unfall- und den Umweltschutz ergreifen. Für manch einen war dies ein Problem, viele Schrottplätze wurden stillgelegt. Doch die findigen Geschäftsleute unter den Autoverwertern passten sich den neuen Gegebenheiten an – und wurden noch erfolgreicher. Einen wichtigen Beitrag dazu leisteten Fernsehen, Radio und Telefon, die mittlerweile zum Alltag gehörten. Werbung und Reklame ermöglichten einen Bekanntheitsgrad, der über das rein Regionale hinausging. Das Material, das über Jahre in riesigen Lagern angehäuft wurde, konnte nun besser an den Mann gebracht werden.

Allerdings: Ein Netzwerk, wie wir es heute kennen, in dem es sich in Sekundenschnelle überprüfen lässt, wer welches Ersatzteil besitzt und wo es gelagert ist, gab es damals natürlich noch nicht. Dies war erst mit der Erfindung und Etablierung des Internets möglich. Darüber, sowie über die weitere Entwicklung der Autoverwerter in den 1990er Jahren berichten wir in der nächsten Ausgabe unseres Business-Newsletters.

5. Autoverwertung nach Vorschrift

Die Entwicklung der Autoverwerter in den 1990er Jahren

„Die Ölvorräte reichen noch 40 Jahre.“ Nachrichten wie diese erreichten Politik, Wirtschaft und Verbraucher Ende der 1980er Jahre in regelmäßigen Abständen – und sorgten für ein historisches Umdenken. Dies wirkte sich auch und besonders auf die Branche der Autoverwerter aus.

Die frühen 1990er Jahre waren vor allem durch die Deutsche Wiedervereinigung gekennzeichnet. Für die Automobilindustrie und die deutschen Autoverwerter eröffnete sich im Osten der Republik sowie im östlichen Europa ein komplett neuer Markt mit einem schier unstillbaren Bedarf an Fahrzeugen aus dem Westen. Unmengen an Ersatzteilen, aber auch viele „Rostlauben“, die sonst auf dem Schrottplatz gelandet wären, wurden nun in die ehemaligen DDR und ihre Nachbarländer verkauft. Die Zeit der großen Transporte in den Osten begann und die Autoverwerter mussten sich nach dem Kalten Krieg nun mit dem Papierkrieg der Ausfuhrunterlagen auseinandersetzen.

Aus dem Osten eroberte der Trabant den Westmarkt. Für kurze Zeit versprühte das Kultauto Spaß und Ostalgie auf den westdeutschen Straßen – doch das Interesse erlosch schnell. Die sogenannte „Rennpappe“ wurde reihenweise verschrottet, und das zu besonders hohen Gebühren. Denn der Trabbi bestand überwiegend aus Kunststoff, das versprach kaum Wertschöpfung.

Die 1990er Jahre waren außerdem von einem erstarkenden Umweltbewusstsein geprägt. Begrifflichkeiten wie Müllervermeidung, Rohstoffkreisläufe und

Wiederverwertbarkeit rückten stärker in den Fokus. Neben dem neuen Bewusstsein, dass viele Rohstoffe, vor allem Mineralöl, endlich sind, sorgte die Erkenntnis, dass das Altfahrzeug einer der größten Rohstoff-/Wertstoffträger überhaupt ist, für eine Kehrtwende in der Autoverwertung.

Bis dahin waren defekte und in die Jahre gekommene Autos einfach auf Schrottplätzen aufgehäuft worden. Das Metall wurde zwar eingeschmolzen, doch der Rest versickerte im Boden, wurde verbrannt oder einfach liegen gelassen. Dabei gingen den Autoverwertern nicht nur immense Werte verloren. Dieses Geschäftsgebaren war zudem einer immensen Umweltverschmutzung gleichzusetzen.

Nun sahen sich deutsche Autoverwerter mit dem Kreislaufwirtschaftsgesetz von 1996, welches die Entsorgung von Abfällen regelt, sowie der Altfahrzeug-Verordnung von 2002 konfrontiert. Letzteres legte unter anderem fest, dass Altfahrzeuge nur noch anerkannten bzw. zertifizierten Rücknahmestellen und Demontagebetrieben überlassen werden durften. Zudem verpflichtete es die Autoverwerter, mindestens 85 Prozent des Fahrzeugs (wieder-) zu verwerten.

Große Konzerne wie Preussag und Klöckner kamen nun auf die Idee Fahrzeugrücknahmesysteme zu entwickeln, um Schrotte und Fraktionen zu bündeln und zu kanalisieren. Und auch die deutschen Autoverwerter mussten, um gemäß der neuen Gesetze arbeiten zu können, sowie die benötigte Zertifizierung zu erlangen, viel Geld in die Hand nehmen. Aufgrund der besonderen Umweltauflagen für die Behandlung von Abfällen und dem Umgang mit gefährlichen Stoffen mussten die Autoverwerter ihre Verwertungsplätze, Gebäude, Trockenlegungstechnik und auch ihre Dokumentation modernisieren, auf den neuesten Stand der Technik bringen.

Abermals herrschte in der Branche eine regelrechte Goldgräberstimmung vor – jeder wollte im neuen Business mitmischen, ohne die genauen Hintergründe wirklich zu kennen. Das Problem: Die Autoverwerter arbeiteten nun zwar wesentlich strukturierter und umweltschonender, gingen bewusster mit den ihnen anvertrauten Materialien um und konnten dem Gesetzgeber viele wichtige Informationen rund um den Altfahrzeugbestand liefern, doch der wirtschaftliche Erfolg blieb aus. Viele Autoverwerter hielten dem finanziellen Druck nicht stand, sie gaben ihren Betrieb auf. Es kam zu einer großen Marktberreinigung.

Fazit: Ende der 1990er Jahre gab es daher weniger Autoverwertungen in Deutschland als zuvor. Diejenigen, die die Marktberreinigung aber überlebt hatten, konnten nun mit Fug und Recht behaupten zu den Besten zu gehören. In der nächsten Ausgabe unseres Business-Letters beschäftigen wir uns mit der „Abwrackprämie“ für Altautos und dem damit einhergehenden „Blechkarossen-Tsunami“, welcher die deutschen Autoverwerter im Jahr 2009 überrollte.

6. Die Flamme der Abwrackprämie – der Auto-Tsunami

Die deutsche Autoverwertung ab dem Millennium

In den 1990er Jahren etablierten sich die neuen Technologien Mobiltelefon und Internet. Auch die deutschen Autoverwerter versuchten, mit der Zeit zu gehen. Der Austausch per Fax-Gerät und Telefon gehörte endlich zum Alltag. Vereinzelt wurde auch schon per Email oder Handy kommuniziert – letzteres aber eher im Verborgenen. Der Besitz eines Mobiltelefons oder gar die Weitergabe der Mobilfunknummer galt noch als „etwas peinlich“. Auch wenn das Internet durch die Etablierung des World Wide Web immer populärer wurde, im Bereich der Autoverwertung spielte es vor der Jahrtausendwende noch kaum eine Rolle und hielt auch danach erst schleppend Einzug.

Kein Wunder: Zum Millennium waren die deutschen Autoverwerter mit anderen wichtigen Veränderungen ihrer Branche beschäftigt. Die Altfahrzeug-Verordnung von 2002, der Vorläufer des heutigen Altfahrzeug-Gesetzes, gab nun vor, dass Altfahrzeuge nur noch anerkannten bzw. zertifizierten Rücknahmestellen und Demontagebetrieben überlassen werden durften. Die deutschen Autoverwerter mussten, um gemäß des neuen Gesetzes arbeiten zu können sowie die benötigte Zertifizierung zu erlangen, viel Geld in die Hand nehmen. 2.500 D-Mark im Jahr kostete etwa die Zertifizierung vom Sachverständigen des neuen Altfahrzeug-Gesetzes.

Große Konzerne wie Preussag und Klöckner kamen Anfang der 1990er Jahre auf die Idee, Fahrzeugrücknahmesysteme zu entwickeln, um Schrotte und Fraktionen zu bündeln und zu kanalisieren. Wollte man als Autoverwerter ebenfalls einem der konzerninternen Fahrzeugrücknahmesysteme beitreten, musste man nochmals gehörig Geld in die Hand nehmen, je nach System rund 80.000 D-Mark. Hinzu kamen etwa 25.000 D-Mark für die benötigte EDV-Anlage sowie monatliche Systemgebühren in Höhe von circa 1.500 D-Mark.

Die Hoffnung der Autoverwerter, die Altfahrzeuge würden nun quasi von allein und in großer Zahl in die aufgerüsteten Betriebe kommen, wurde allerdings enttäuscht. Auch die Erwartung, die Fahrzeughersteller würden nun für das Demontieren von ihren Fahrzeugen Prämien zahlen, erfüllte sich nicht. Die Altfahrzeugrücknahmesysteme wurden zwar durch Rückrufaktionen der Hersteller getestet, aber dann wurden wirtschaftliche Interessen von Politik und Wirtschaft überarbeitet und/oder anders festgelegt.

„Außer Spesen nichts gewesen“ ließe sich dieses unrühmliche Kapitel in der Geschichte der Autoverwertung daher übertiteln. Ein Einnahmenoptimierer musste her: Die Idee der Vernetzung sowie der Beseitigung von Reibungsverlusten bei gleichzeitiger Personaloptimierung war geboren und schlug sich in der Entwicklung einer Betriebsverwaltungssoftware, welche Wissen für Mitarbeiter, Kunden und andere Autoverwerter bereitstellte, nieder. Die Ziele dieser „verlängerten Ladentheken“: kürzere Beschaffungszeiten, Qualitätsverbesserung, Beseitigung von Hemmnissen und Kostenreduzierung. Zu den bekanntesten Pionieren in diesem Bereich gehörten damals die österreichische Firma Christoph Altaler GmbH, UPM und Preussag, bei der im Wesentlichen Hagen Hamm, der heute die Marktführersoftware E-Car betreibt, die wichtigen Grundsteine legte.

Viele Autoverwerter erkannten die Vorteile dieser neuen Entwicklung und beschlossen, sich einer der gängigen Softwaremodelle anzuschließen. Andere wiederum versuchten auf eigene Faust am Puls der Zeit zu bleiben, ließen sich Anfang der 2000er Jahre eine eigene Internetseite erstellen – und stießen damit schnell an ihre Grenzen. Denn so eine eigene Homepage war damals mit rund 3.500 D-Mark nicht nur sehr teuer, sondern auch schwer zu pflegen, da es noch keine Content-Management-Systeme gab: Hatte man es endlich geschafft, alle zu verkaufenden Teile einzustellen, war die Hälfte davon schon wieder an der Ladentheke verkauft worden und die Arbeit begann von Neuem – es war einfach nicht zu schaffen und wenig rentabel.

Das Ende der 2000er Jahre markierte einen weiteren Meilenstein in der Geschichte der deutschen Autoverwertung. Das Jahr 2008 ging als Jahr der globalen Finanzkrise in die Geschichte ein. Auch und besonders betroffen war die Automobilindustrie, die gemeinsam mit den ihr verbundenen Händlernetzen infolge eines dramatischen Rückgangs der Verkaufszahlen von Neuwagen in existenzbedrohende Turbulenzen gestürzt war. Abhilfe schaffen sollte im Jahr 2009 die sogenannte Abwrackprämie, bei der der Staat Besitzern eines alten Autos eine Prämie von 2.500 Euro gewährte, wenn sie ihren Wagen verschrotten ließen und sich stattdessen einen Neuwagen kauften. Die Auswirkungen dieses Konjunkturpakets waren immens. Nicht nur, dass die Fahrzeughersteller und Autohäuser der Bundesrepublik Absatzrekorde vermelden durften. Auch die deutschen Autoverwerter konnten sich damals vor Anfragen kaum retten. Hunderttausende Altwagen landeten auf dem Schrottplatz – und die Autoverwerter, die kaum eine Chance gehabt hatten, sich auf diesen Ansturm vorzubereiten, erreichten schnell die Kapazitätsgrenze. Eilig wurden Flächen angemietet, um der Blechlawine Herr zu werden: Wiesen, Parkplätze, Gewerbegrundstücke, Kasernen – dafür gab es nach anfänglichen Schwierigkeiten Sondergenehmigungen von den Behörden. Allerdings: Diejenigen Autoverwerter, die gut über eine entsprechende Betriebsverwaltungssoftware vernetzt waren, gingen ebenfalls als Gewinner aus der Zeit der Abwrackprämie hervor. Denn während einige ihrer Kollegen noch bis zum heutigen Tag mit der Abarbeitung der Abwrackberge beschäftigt sind, konnten sie auf diese Art und Weise die Fahrzeugmassen gut und effizient wegarbeiten. Denn auch die Preise für Ersatzteile waren entgegen aller Erwartungen nicht in den Keller gerutscht.

Heute, knapp acht Jahre nach der Abwrackprämie, ist von deren Auswirkungen allerdings kaum noch etwas zu spüren. Die deutschen Autoverwerter leben wieder ihren ganz normalen Klage-Alltag. Doch damit beschäftigen wir uns in der kommenden und letzten Ausgabe unserer Geschichte der deutschen Autoverwertung.

7. Autoverwerter 2020: Ein Blick in die Zukunft

So lässt sich das Sterben der Autoverwerter noch aufhalten

In insgesamt sechs Teilen haben wir unsere Leser in den vergangenen Monaten durch die Geschichte der Autoverwertung geführt. Nun sind wir in der Gegenwart angekommen – und es wird Zeit für eine Bestandsaufnahme.

Das Altfahrzeug-Gesetz, welches im Jahr 2002 in Kraft trat, bildet auch heute noch die Grundlage für die umweltgerechte Entsorgung und Verwertung von Altfahrzeugen in Deutschland. Und doch hat sich das Gesetz als eine lahme Ente erwiesen. De facto kann heutzutage jeder wieder mit Altfahrzeugen umgehen, die Überprüfungen von Zertifizierungen und Verwertungsnachweisen bedeuten in der Realität einen hohen Verwaltungsaufwand, von dem offensichtlich nicht gewollt ist, dass dieser geleistet wird.

Allerdings mit einer Ausnahme: Während der Abwrackprämie war es den Straßenverkehrsämtern auf einmal möglich, die Verwertungsnachweise einzufordern – doch beides ist mittlerweile schon wieder Geschichte. Seit 2015 sollen nun auch endlich die letzten Abwrackautos zerlegt worden sein.

Glückwunsch: Einige Autoverwerter haben es tatsächlich geschafft, so lange damit zu warten, bis der Schrottpreis endgültig in den Keller gerutscht war und sie mit den Resten nicht einmal den dringend benötigten Deckungsbeitrag einfahren konnten.

Allerdings: Auch ein hoher Schrottpreis muss nicht das Beste für die Branche der Autoverwerter sein: In solchen Zeiten sind nämlich jede Menge „Visitenkarten-Schrott- und Fahrzeughändler“ auf den Straßen unterwegs und schnappen den zertifizierten Autoverwertern die Ware ohne Verwertungsnachweis vor der sprichwörtlichen Nase weg. An dieser Stelle wird sich der Gesetzgeber entscheiden müssen: „Der Markt wird es schon richten“ – so einfach ist es nicht.

Das Sterben der Autoverwerter

Denn das Sterben der Autoverwerter hat bereits begonnen. Die Gründe dafür sind vielfältig:

- **Generationswechsel**
Die „Youngster“ haben hautnah miterlebt, wie hart Mutter und Vater im elterlichen Betrieb geschuftet haben – sie möchten lieber einem anderen Beruf nachgehen.
- **Invest-Stau**
Das Faxgerät war die letzte wirkliche Anschaffung, das Handy wird allenfalls für private Zwecke genutzt und der Chef ist selbst sein bester Mitarbeiter – viele Autoverwerter haben Angst zu delegieren und haben den Anschluss an die Zukunft verpasst.
- **„No Networking“**
Die Zeit der „Königtümer“, in der sich die einzelnen Autoverwerter gegenseitig bekämpften, sollte eigentlich vorbei sein – ist sie aber nicht. Es gibt noch immer zu viele Autoverwerter, die nicht miteinander sprechen und die weder Waren noch Fahrzeuge untereinander austauschen. Darunter leidet das Geschäft – und die Kunden werden nicht zufriedengestellt. Übrigens: Kunden, die zufrieden sind, kommen in der Regel wieder!
- **Verband und Gemeinschaft**
Selbst der Schützenverein oder die Feuerwehr sind in Dachverbänden organisiert. Selbstverständlich gibt es auch einen Verband Deutscher Autoverwerter (FAR). Doch nutzen noch viel zu wenige die Möglichkeit, ihre Interessen in den verschiedensten

Bereichen – außer politischen Fragen geht es dort etwa um Aus- und Weiterbildung sowie die Zukunft der Branche – vertreten zu lassen.

- **Strukturen**

Die Welt dreht sich jeden Tag ein Stück weiter. Der technische Fortschritt nimmt an Fahrt auf, ständig werden neue Mobiltelefone auf den Markt gebracht, autonome Fahrzeuge stehen quasi kurz vor der Markteinführung. Spätestens seit dem Jahr 2000 ist das Internet zu einer nicht mehr wegzudenkenden Größe geworden und ohne die Suchmaschine Google geht in der Kundenakquise nichts mehr. Allerdings: Als kleiner bis mittelständischer Einzelkämpfer ist es schwierig, bei Google gefunden zu werden. Ausschließlich Angebote und Firmen mit Relevanz und Mehrwert werden priorisiert. Ein weiteres Problem: Eine Betriebssoftware, mit der man online und mit anderen Betrieben kommunizieren kann, wird noch immer von vielen verteufelt. Warum? Aus Angst, der Konkurrenz die eigenen Lagerbestände offenzulegen. Wir fragen uns: Betreiben diese Kollegen ein Autoverwertermuseum? Spätestens vor zehn Jahren war es an der Zeit, sich von alten Betriebsorganisationen und Denkweisen zu verabschieden!

- **Umsatz und Gewinn**

Zwischen Umsatz und Gewinn bestehen große Unterschiede – auch wenn das einige Autoverwerter noch immer nicht erkannt haben. Nur wer alle Reibungsverluste beseitigt, kann heute noch wirtschaftlich arbeiten: So ist es beispielsweise sinnvoll, nur so viele Mitarbeiter zu beschäftigen, die für die Erledigung des Tagesgeschäfts notwendig sind, sowie alle anfallenden Kosten, inklusive der Lieferanten-Preise, zu optimieren. Neben den Ausgaben muss daher auch unbedingt die Einnahmenseite im Blick behalten werden. So soll es immer noch Autoverwerter geben, die jeden Tag darauf warten, dass ihnen Schrottfahrzeuge zwangsweise zugeführt werden, ihnen Teile einfach abgekauft werden, statt diese selbst zu verkaufen oder, dass Google ihnen alle Kunden ausgerechnet direkt in ihren Betrieb schickt.

Ausblick: Der Autoverwerter der Zukunft

Der „Autoverwerter 2020“ wird nur überleben können, wenn er alte Glaubensweisheiten beerdigt und zum Teamplayer wird. Egal, ob Kleinunternehmen, Mittelständler oder Großbetrieb – sie alle müssen nicht nur in die Modernisierung ihrer Maschinen und gut ausgebildete Mitarbeiter investieren, sondern und vor allem in Netzwerken. Bezahlbare und weiter entwickelbare Gemeinschaftslösungen sind bereits vorhanden und werden den Betrieben, die sich entschlossen haben, weiterhin am Markt tätig sein zu wollen, nicht nur das Überleben, sondern auch die Weiterentwicklung in der Zukunft sichern.

Denn eines ist schon jetzt gewiss: Auch die kommenden Jahre werden für die deutschen Autoverwerter eine Herausforderung. Elektro- und Hybrid-Antriebe, autonome Fahrzeuge, schnelle Modellwechsel und Rückrufe einzelner Bauteile sowie Rohstoffsicherung sind nur einige Stichworte des zukünftigen

Alltagsgeschäfts. Hinzu kommen Nachwuchssorgen sowie, wenn es gut läuft, einer Anfrageflut auf allen Kanälen.

Ohne Selbstdisziplin und eine gut durchdachte Organisation geht es nicht – wohl dem Geschäftsführer, der diese Zeit verstanden hat.

Bei dieser Kurzfassung handelt es sich um den Erfahrungsschatz vieler Autoverwerter.

Wir überlegen, diese Geschichte zu überarbeiten und zu erweitern. Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Anekdoten, Geschichten und Erlebnisse mitteilen.

Bitte senden Sie Ihre Erfahrungen per E-Mail an:
vertrieb@kaputt-gmbh.de

Mit besten Grüßen

Hagen Hamm
Autoverwerter seit 1983