

**SCHROTT MUSS MAN KÖNNEN.**  
Die BDSV. DER Stahlschrott-Verband.



# DIE AKTUELLE ENTWICKLUNG DER BRANCHE

**Guido Lipinski BDSV**



**Geschäftsführer  
Rechtsanwalt (Syndikusrechtsanwalt)**

# Fachgruppe Autorückmontage in der BDSV

- Einziger bundesweit tätiger deutscher Autoverwerterverband
- Anzahl Mitglieder: ca. 60
- Die vertretene Branche: zertifizierte Autodemontagebetriebe
- Interessenvertretung der Branche gegenüber Politik, Behörden, OEMs und Öffentlichkeit
- Beratung der Mitglieder, aktuell durch Leitfäden zur Umsetzung der E-Mobilität
- Jährliche Tagung bei einem Autoverwerterbetrieb zu den aktuellen Themen der Branche



# Vorsitz FAR



Vorsitzender FAR Fachgruppe  
Autorückmontage

**Tim Kiesow**

Kiesow Autorecycling + Autoteile GmbH

E-Mail: [tim.kiesow@kiesow.de](mailto:tim.kiesow@kiesow.de)



Stellv. Vorsitzender FAR Fachgruppe  
Autorückmontage

**Hagen Kühn**

Mitteldeutsche Autorecycling Holdinggesellschaft mbH,

Leipzig (LRP-Gruppe)

E-Mail: [hk@lrp24.de](mailto:hk@lrp24.de)

# AGENDA

- |       |                                     |
|-------|-------------------------------------|
| TOP 1 | Konjunkturüberblick                 |
| TOP 2 | Revision EU-Altfahrzeugrichtlinie   |
| TOP 3 | Statistik zur Altfahrzeugverwertung |
| TOP 4 | Weiterbildung – Vorstellung ISM     |

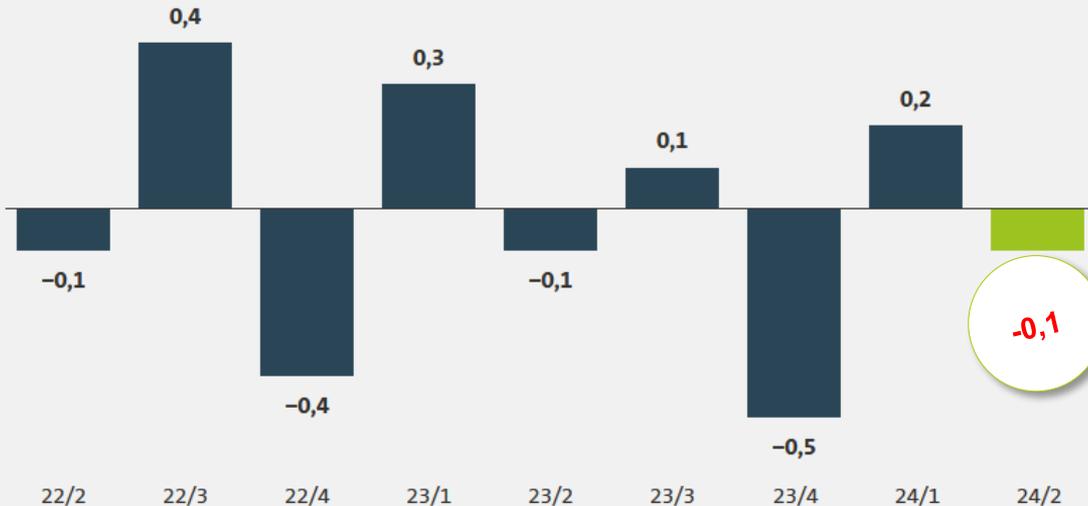


**FAR**

Fachgruppe Autorückmontage

# KONJUNKTURÜBERBLICK

# Bruttoinlandsprodukt



## BIP Q2

Das Bruttoinlandsprodukt ist im 2. Quartal gegenüber dem 1. Quartal **um 0,1 % gesunken**, nachdem es zu Jahresbeginn 2024 noch leicht gestiegen war (+0,2 % im 1. Quartal 2024 zum 4. Quartal 2023).

Laut Destatis nahmen insbesondere Investitionen in Ausrüstungen und Bauten ab.

# Pressenotizen

NEWS

**Herbstprognose IfW Kiel: Deutsche Wirtschaft schrumpft 2024 erneut, anschließende Erholung kraftlos**



ANALYSE Umbruch in der Industrie

**Autobranche vor unsicheren Zeiten**



Sendung verpasst? ▶

Wirtschaft ▶ Konjunktur ▶ Wohnungsmangel: Baugenehmigungen in Deu



Wohnungsmangel in Deutschland

**Baugenehmigungen brechen massiv ein**

**WAZ**

WAZ • Abo • Newsletter • Meine Stadt & NRW • Politik • Sport • S04 • BVB • VfL • Lokalsport • Panorama • Wirtschaft • Freizeit

Home • Wirtschaft • Aufsichtsrat zur Thyssenkrupp-Krise: „Sowas noch nie erlebt“

STAHL

**Aufsichtsrat zur Thyssenkrupp-Krise: „Sowas noch nie erlebt“**

»Risiko einer Deindustrialisierung«

## **BDI drängt auf milliardenschwere Investitionen**

Arbeitskräftemangel, hohe Steuern: Deutschland hat nach Überzeugung des BDI erhebliche Probleme, um im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Der Verband spricht sich deshalb für Investitionen in Höhe von 1,4 Billionen Euro aus.

# Rohstahlproduktion in D bis Juli 2024



	Gesamt			Elektrostahl			Oxygenstahl		
	2024	2023	Veränderung 24/23in %	2024	2023	Veränderung 24/23in %	2024	2023	Veränderung 24/23in %
Jan	3.069	2.925	4,9	863	792	9,0	2.206	2.133	3,4
Feb	3.124	2.992	4,4	976	950	2,7	2.148	2.044	5,1
Mrz	3.510	3.238	8,4	1.090	937	16,4	2.420	2.303	5,1
Apr	3.283	3.197	2,7	988	936	5,5	2.295	2.261	1,5
Mai	3.187	3.249	- 1,9	954	959	- 0,5	2.233	2.290	- 2,5
Jun	3.187	2.927	8,9	1.014	839	20,8	2.173	2.087	4,1
Jul	3.144	2.958	6,3	789	694	13,8	2.355	2.264	4,0
Aug									
Sep									
Okt									
Nov									
Dez									
<b>Gesamt</b>	<b>22.504</b>	<b>21.486</b>	<b>4,7</b>	<b>6.674</b>	<b>6.106</b>	<b>9,3</b>	<b>15.830</b>	<b>15.382</b>	<b>2,9</b>

# BDSV Durchschnittliche Lagerverkaufspreise

## Jahresdurchschnittspreise für Stahlschrott Sorte 4 (Schredderschrott)

2012	292 €
2013	265 €
2014	249 €
2015	198 €
2016	177 €
2017	240 €
2018	266 €
2019	231 €
2020	221 €
2021	378 €
2022	397 €
2023	349 €
Jan. - Aug. 2024	358 €

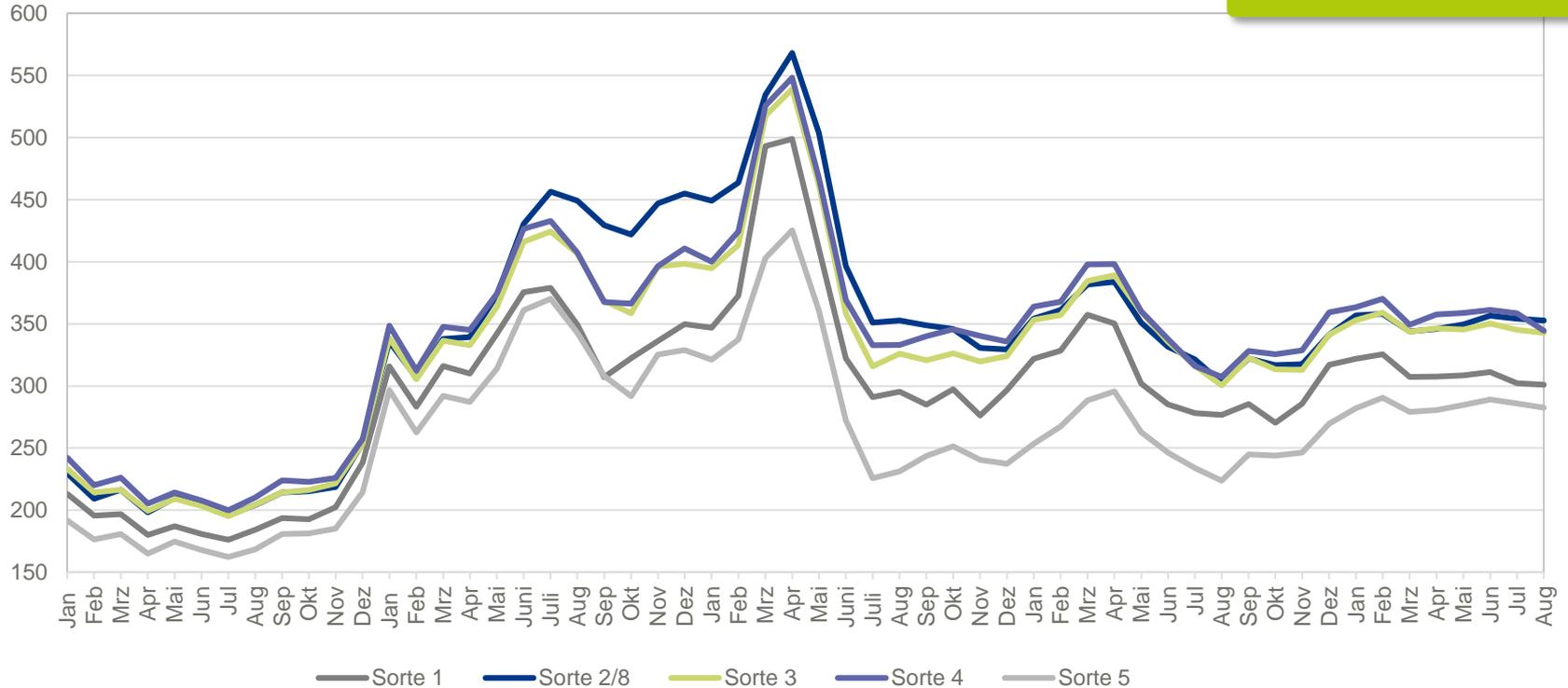
# Entwicklung der Schredderschrottpreise

Preisentwicklung BDSV – Durchschnittspreis  
Sorte 4 in €/t von 2009 bis 2023



# BDSV Durchschnittspreis

2020 – 08/2024 in €/t



## **Revision der EU- Altfahrzeugrichtlinie**

## Sammlung von Altfahrzeugen und Verwertungsnachweis

### Art. 23 Abs.4 c) (Sammelstellen 1 Jahresfrist zur Übergabe an ATF)

- ♻️ **Höchst problematisch:** Gefahr der Entwendung von Bestandteilen, Gefährdung der Umwelt (Schadstoffe werden nicht behandelt), Möglichkeit der Wiederverwendung schwindet, letzter Eigner des Altfahrzeugs wartet 1 Jahr auf Verwertungsnachweis und kann Fahrzeug nicht abmelden.
- ♻️ **Vorschlag:** kürzere Frist (1 Monat) und/oder gekoppelt an Anzahl der Fahrzeuge (z.B. ab 20 Fahrzeuge unverzügliche Übergabe an zugelassene Verwertungsanlage).

### Art. 25: Verwertungsnachweis

- ♻️ Wir befürworten, dass eine Abmeldung des Fahrzeugs **ohne Verwertungsnachweis** zukünftig **nicht mehr möglich** ist. Hierdurch wird illegale Abfallverbringung eingedämmt.

#### **aber: Art. 25 Abs.4 sollte wie folgt ergänzt werden:**

Die zuständigen Behörden eines Mitgliedsstaates heben die Zulassung eines Altfahrzeuges erst auf, nachdem sie den Verwertungsnachweis für dieses Fahrzeug **erhalten und geprüft** haben, ob der Verwertungsnachweis von einer zugelassenen Verwertungsanlage ausgestellt wurde.

**Regelungen müssen konsequent umgesetzt werden, sonst bleibt es ein zahnloser Tiger**



## Sammlung und Verwertungsnachweis



Wir sind gegen die illegale Verbringung von Altfahrzeugen



## Behandlung und verpflichtende Entnahme



- ♻️ Wir **kritisieren** das uneingeschränkte Verbot der Vermischung von Altfahrzeugen mit Verpackungsabfällen und Elektrogeräten im Schredder.
- ♻️ Eine Vermischung sollte nur dann verboten sein, wenn sie eine **Gefährdung für Umwelt und menschliche Gesundheit** darstellt. Dies ist regelmäßig nicht der Fall, da die Materialzusammensetzung von Elektrogroßgeräten und Altfahrzeugen vergleichbar ist.
- ♻️ Mono-Schreddern führt zu höheren Lagerkosten, mehr Schreddervorgängen und damit **höheren CO2-Emissionen**.

## Behandlung und verpflichtende Entnahme

- ♻ In Art. 30 i.V.m. Anhang VII Teil C sind die Teile aufgelistet, die aus dem Altfahrzeug zwingend vor dem Schreddern zu entfernen sind.
- ♻ Die Entnahme muss aber sowohl technisch möglich als auch **wirtschaftlich zumutbar** sein.
- ♻ Je nach Zustand des Fahrzeuges (z.B. Unfallfahrzeugen) ist die Entnahme bereits technisch nicht möglich.
- ♻ Zudem muss für die demontierten Fahrzeugteile auch ein **Markt vorhanden** sein. Fahrzeugteile zu demontieren, die weder für die Wiederverwendung noch für die Wiederaufbereitung geeignet sind und für die keine Nachfrage besteht, würden nach der Demontage vernichtet werden. Dies führt nur zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Demontage-, Transport- und Lagerkosten.

### In Art. 30 Abs.2 muss ergänzt werden:

Abs. 1 gilt nicht, wenn die Entfernung **technisch nicht möglich** oder **wirtschaftlich unzumutbar** ist oder anderen rechtlichen Regelungen widerspricht.



## Erweiterte Herstellerverantwortung und Finanzierung

- ♻️ **Art. 11** sieht vor, dass die Hersteller verpflichtet sind, uneingeschränkten, standardisierten und nicht diskriminierenden Zugriff auf die in Anhang V aufgeführten Informationen zu geben haben.

### Es wird angeregt, Artikel 11 Abs.1 wie folgt zu ergänzen:

Die Hersteller sind verpflichtet, den Abfallbewirtschaftern sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen, **kostenlosen Zugang** zu dem Teilekatalog, in dem die OE-Nummer (Original Equipment Number) hinterlegt sind, zu gewähren.

Die pauschale Formulierung in Art. 11 Abs.2, S.3 „Deckung der Verwaltungskosten“ führt dazu, dass die Kosten willkürlich durch die jeweiligen Hersteller festgelegt werden können.

- ♻️ Die Hersteller können ihrer Verantwortung individuell nachkommen oder eine Organisation gründen. (Art. 18 und Art. 19)

Im Falle der Gründung einer Organisation sollte gem. Art. 18 Abs.4 sichergestellt werden, dass Hersteller und zugelassene Verwertungsanlagen (nicht Abfallbewirtschaftler) in den Leistungsgremien paritätisch (mit gleicher Stimmenzahl) vertreten sind.

Es darf keine Verpflichtung für zugelassene Verwertungsanlagen geben, mit den Herstellern einen Vertrag abzuschließen. **Zugelassenen Verwertungsanlagen dürfen aus dem Nicht-Abschluss eines Vertrages keine Nachteile (auch im Hinblick auf die Regelung zur Herstellerverantwortung in Art. 20) entstehen.**



## Erweiterte Herstellerverantwortung und Finanzierung

♻️ **Positiv** zu bewerten ist grundsätzlich zunächst die mit Art. 20 angestrebte Übernahme der finanziellen Verantwortung durch die Hersteller.

**aber:** nicht akzeptabel ist, dass eine finanzielle Unterstützung durch die Hersteller nur in der Höhe erfolgen soll, in der die Kosten der zugelassenen Verwertungsanlage für das **gesamte** Altfahrzeug die Erlöse übersteigen, so dass die Tätigkeit nur kostendeckend wäre.



Zugelassene Verwertungsanlagen sind **Wirtschaftsunternehmen**. Lediglich kostendeckend zu arbeiten, bedeutet keinerlei Gewinn zu erzielen und führt dazu, dass Unternehmen gar nicht erst tätig werden.



♻️ Um ihrer Verantwortung gerecht zu werden, müssen Hersteller für die Entfernung der nach Art. 30 zwingend zu entnehmenden **konkreten** Bauteile, für die es keinen positiven Marktwert gibt, die **Kosten übernehmen**.

Im Gegensatz zur bisherigen Altfahrzeugrichtlinie werden die zugelassenen Verwertungsanlagen durch die jetzige mit erheblichem zusätzlichem **Arbeits- und Kostenaufwand belastet** u.a. durch die in Art. 34 festgelegten **Recyclingquoten**, und durch die obligatorische Entfernung von Teilen und Bauteilen in Art.30. **Diese Kosten sollten ausschließlich zu Lasten des Herstellers gehen.**

## Rezyklateinsatz

- ♻ Grundsätzlich ist der in Art. 6 vorgesehene verpflichtende **Rezyklateinsatz** bei der Herstellung von Neufahrzeugen zu begrüßen. Als problematisch sehen wir es aber an, dass dieser nicht kohärent mit der Verpflichtung der Recycling Zielvorgaben für die Abfallbewirtschafter in Art. 34 ist.

**Art. 34** sieht vor, dass die Abfallbewirtschafter eine jährliche Zielvorgabe für das Recycling von Kunststoff von **mindestens 30 %** des Gesamtgewichtes, der in den an die Abfallbewirtschafter übergebenen Fahrzeugen enthaltenen Kunststoffe, erreichen.

Gem. **Art. 6** sind die Hersteller aber nur verpflichtet **6,25 %** des recycelten Kunststoffs aus Altfahrzeugen in den Neufahrzeugen zu verwenden.

**Dies muss angepasst** werden (auch im Hinblick auf die Fristen), da es für die verbleibenden zu recycelnden Kunststoffe keinen positiven Markt gibt. Hier müssen entweder die Quoten angepasst werden oder aber die Kosten seitens der Hersteller für die zu recycelnden Kunststoffe übernommen werden (unabhängig davon, ob für andere Teile des Altfahrzeugs ein Markt besteht).

**Es besteht die Gefahr, dass Hersteller aus nicht EU-Staaten den rezyklierten Kunststoff von nicht zertifizierten Unternehmen übernehmen.**



## Fazit

- 1 Sammelstellen sollten von **zugelassenen Verwertungsanlagen** geführt werden. Altfahrzeuge müssen so schnell wie möglich den zugelassenen Verwertungsanlagen zugeführt werden.
- 2 Behörden müssen zwingend prüfen, ob **Verwertungsnachweis** durch eine zugelassene Verwertungsanlage ausgestellt wurde.
- 3 **keine Verpflichtung zum Mono-Schredder**, da hierdurch nur höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen.
- 4 verpflichtende Entnahme von Bauteilen gem. Art. 30, nur wenn technisch möglich und **wirtschaftlich zumutbar**.
- 5 Herstellerverantwortung: keine Verpflichtung der zugelassenen Verwertungsanlagen zum Vertragsabschluss. **Erstattung der Kosten** für die Bauteile, die zwingend entnommen werden müssen und für die kein Absatzmarkt besteht.
- 6 **Harmonisierung** der Recyclingquoten in Art. 6 und Art. 34
- 7 Kunststoffzyklate i.S.d. Art. 6 sollten zertifiziert sein und aus der EU stammen, eine Selbstdeklaration darf auf keinen Fall ausreichen.

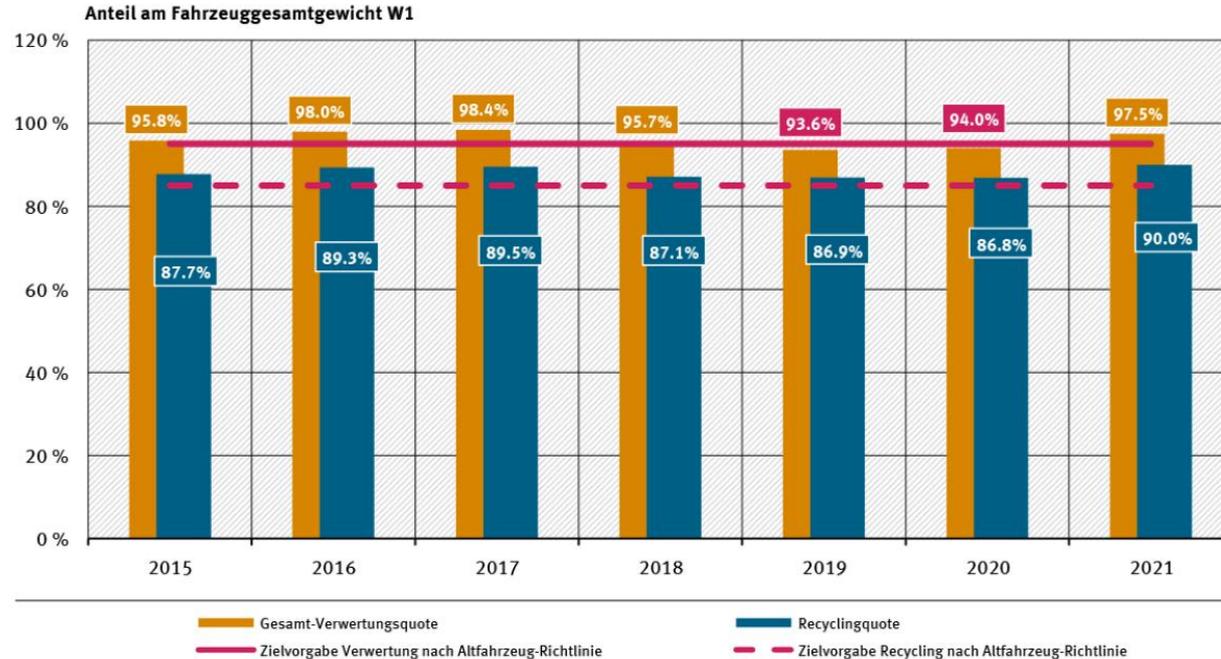
## **Statistik zu Altfahrzeugverwertung**

# Verwertungsquoten in Deutschland (Altfahrzeuge)

	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Wiederverwendung und Recycling (stoffliche Verwertung)	90,0%	<b>86,8%</b>	86,9%	<b>87,1%</b>	89,5%	<b>89,3%</b>	87,7%	<b>89,5%</b>	89,3%	<b>92,3%</b>	93,4%
Wiederverwendung und Verwertung	97,5%	<b>94,0%</b>	93,6%	<b>95,7%</b>	98,4%	<b>98,0%</b>	95,8%	<b>101,4%</b>	103,8%	<b>106,3%</b>	108,2%
Zahl der Altfahrzeuge	396.773	<b>406.044</b>	461.266	<b>560.455</b>	506.531	<b>412.801</b>	476.222	<b>515.867</b>	500.322	<b>476.601</b>	466.160
Demontagebetriebe	1.030	<b>1.064</b>	1.101	<b>1.154</b>	1.153	<b>1.153</b>	1.195	<b>1.211</b>	1.196	<b>1.235</b>	1.260
Schredderanlagen	45	<b>46</b>	45	<b>48</b>	49	<b>51</b>	49	<b>50</b>	53	<b>51</b>	51

# Altfahrzeugrecyclingquoten

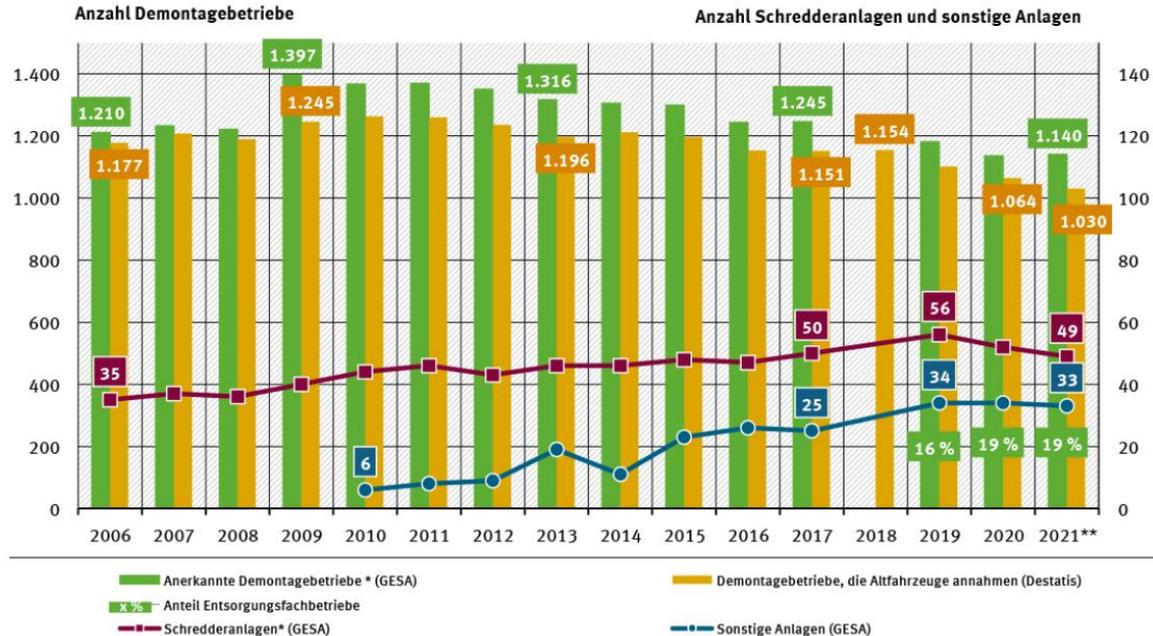
Altfahrzeug-Verwertungsquoten Deutschland 2015 bis 2021



Quelle: Statistisches Bundesamt, Erhebung über die Abfallentsorgung der Jahre 2015 bis 2021, Mitteilung an das Umweltbundesamt; Umweltbundesamt, eigene Berechnungen

# Altfahrzeugverwertungsbetriebe

Anzahl der anerkannten Altfahrzeugverwertungsbetriebe 2006 bis 2021  
Stichtag jeweils 31. Dezember



\* einige Schredderanlagen betreiben gleichzeitig Demontagebetriebe, daher Mehrfachzählung möglich  
\*\* Stichtag 2021: 30. Juni

Quelle: Anerkannte Betriebe sowie Entsorgungsfachbetriebe: Datenbank der Gemeinsamen Stelle Altfahrzeuge der Länder (GESA), Stand 09/2021; Demontagebetriebe, die Altfahrzeuge annahmen: Statistisches Bundesamt, GENESIS-ONLINE Datenbank <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>, Tabelle 32111-0003, Abfallentsorgung Deutschland, Jahre, Anlagenart, Abfallarten (160104\*)

## Weiterbildung iSM

# iSM Seminarangebote



**[www.ism-recycling.de](http://www.ism-recycling.de)**



SCAN MICH!



**per Newsletter bequem  
ins Postfach:**



ANMELDUNG HIER



**VIELEN DANK**  
**für Ihre Aufmerksamkeit**