

## Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	XV
Abbildungsverzeichnis	XIX
Tabellenverzeichnis	XXI
Verzeichnis der Anhänge	XXIII
1. Einleitung	1
2. Transaktionen, Transaktionskosten und institutionelle Regelungen	5
2.1. Grenzen der neoklassischen Theorie	5
2.2. Verhaltensannahmen der Transaktionskostentheorie	6
2.2.1. Nutzenmaximierung	6
2.2.2. Begrenzte Rationalität	7
2.2.3. Opportunismus	7
2.2.4. Zusammenfassende Bemerkungen	9
2.3. Transaktionen und Transaktionskosten	10
2.3.1. Der Begriff der Transaktion	10
2.3.2. Merkmale der Transaktionen	14
2.3.2.1. Häufigkeit einer Transaktion	14
2.3.2.2. Unsicherheiten in den Transaktionen	17
2.3.2.3. Spezifität der Investitionen und Quasirente	17
2.3.2.4. Sonstige Merkmale	22
2.3.3. Formen der Transaktionskosten	23
2.4. Möglichkeiten unterschiedlicher Institutionen	24
2.4.1. Unterschiedliche Koordinationsstrukturen	24
2.4.2. Markt versus Hierarchie	28
2.4.3. Zwischen Markt und Hierarchie	32
2.5. Zusammenfassung	36
3. Kraftfahrzeuge in der Abfallwirtschaft	37
3.1. Abfallsituation in der Bundesrepublik Deutschland	37
3.2. Abfall im Wirtschaftsprozeß	40
3.2.1. Abgrenzungen des Abfallbegriffs	40
3.2.2. Ziele einer Abfallwirtschaft	41
3.2.3. Methoden einer Abfallwirtschaft	44
3.2.3.1. Abfallbeseitigung	44
3.2.3.2. Abfallverwertung	46
3.2.3.2.1. Unterschiedliche Recyclingmaßnahmen	47
3.2.3.2.2. Institutionelle Betrachtungsweise	49
3.2.3.3. Abfallvermeidung	51
3.2.4. Zwischenergebnis	52
3.3. Kraftfahrzeuge aus abfallpolitischer Sicht	53
3.3.1. Mengen und Zusammensetzung des Abfalls bei der Entsorgung von Kraftfahrzeugen	53
3.3.2. Der Stand der Autowrackverwertung	58
3.3.3. Die Rücknahme- und Entsorgungspflichten	60
3.3.4. Änderungen in der Autowrackverwertung durch Rücknahme- und Entsorgungspflichten	64
3.3.5. Zwischenergebnis	72
3.3. Zusammenfassung	72

4. Die Rücknahmepflicht	75
4.1. Allgemeines	75
4.2. Verpflichtung der Konsumenten	76
4.2.1. Konsequenzen für die Konsumenten	76
4.2.2. Direkte Weitergabe an die Verwerter	78
4.2.3. Indirekte Weitergabe über Dritte	81
4.2.3.1. Transportunternehmen als Mittler	82
4.2.3.2. Händler als Mittler	86
4.2.4. Zwischenergebnis	88
4.3. Rücknahmepflicht der Hersteller	88
4.3.1. Änderungen von Verfügungsrechten am Automobil	89
4.3.2. Die Rücknahmeverpflichtung als unvollständiger Vertrag	91
4.3.3. Die amtliche Bestätigung über die Rückgabe	94
4.4. Zusammenfassung	96
5. Entgeltlösung versus kostenlose Rücknahme	99
5.1. Allgemeines	99
5.2. Die Entgeltlösung	102
5.2.1. Die Stellung der Letztbesitzer	102
5.2.2. Die Verwerter und ihre Rücknahmetätigkeit	104
5.2.2.1. Die Verhandlungskosten	104
5.2.2.2. Der standardisierte Erfassungsbogen	105
5.2.2.3. Der Einsatz von Kommunikationsmitteln	108
5.3. Die Lösung der kostenlosen Rücknahme	110
5.3.1. Die Hersteller als Zahlende	110
5.3.2. Die Einrichtung eines Fonds	111
5.3.3. Direkte Zahlungen an die Verwerter	119
5.4. Zusammenfassung	122
6. Das Rücknahmenetz	125
6.1. Allgemeines	125
6.2. Die Tätigkeit der Rücknahme	126
6.3. Die Rücknahmestationen	130
6.3.1. Neu entstehende Rücknahmestationen	130
6.3.2. Die Transporteure	135
6.3.3. Die Verwerter	137
6.3.4. Die Händler	141
6.3.4.1. Grundsätzliches	141
6.3.4.2. Bisherige Beziehung zu den Herstellern	143
6.3.4.3. Änderungen aufgrund der Rücknahmetätigkeit	145
6.3.5. Zwischenergebnis	149
6.4. Die Organisation des Rücknahmenetzes	150
6.4.1. Allgemeines	150
6.4.2. Die Anzahl der Rücknahmestationen	152
6.4.3. Gemeinsame Rücknahmenetze	154
6.4. Zusammenfassung	159
7. Die Verwertungsquoten	161
7.1. Allgemeines	161
7.2. Verwertungsziel der Quoten	161
7.3. Quoten aus Sicht der Transaktionskosten	167
7.3.1. Einführungs- und Durchsetzungskosten	167

7.3.2. Anpassungskosten	169
7.3.3. Informations- und Kontrollkosten	171
7.3.4. Verhandlungskosten	172
7.3.5. Zwischenergebnis	175
7.4. Zusammenfassung	176
8. Die Verwertung	177
8.1. Grundsätzliche Anmerkungen	177
8.2. Die Positionierung der Verwertung	179
8.2.1. Die bisherige Positionierung der Verwertung	179
8.2.2. Änderungen in der Positionierung	180
8.2.3. Auswirkungen auf das Verhältnis der Hersteller zu den Verwertern	182
8.2.4. Zwischenergebnis	188
8.3. Die Verwertung als unvollständiger Vertrag	189
8.3.1. Der Zeitpunkt der Verwertung	189
8.3.2. Die Regelung der zu leistenden Zahlungen	189
8.3.3. Die Einzelheiten der Verwertung	191
8.3.4. Zwischenergebnis	193
8.4. Die Struktur der Verwerternetze	194
8.4.1. Größenvorteile der Demontage	195
8.4.2. Einfluß des Sortierens der Materialien	196
8.4.3. Überwachung der Verwertungsquoten	199
8.4.4. Auswahl und Kontrolle der Verwerter	201
8.4.5. Zwischenergebnis	202
8.5. Zusammenfassung	204
9. Der Wiedereinsatz von Altteilen und Materialien aus der Aufbereitung	207
9.1. Der Einsatz von Altteilen	207
9.1.1. Überblick	207
9.1.2. Der Einsatz von Altteilen als Ersatzteile	208
9.1.2.1. Der direkte Einsatz über die Verwerter	208
9.1.2.2. Der indirekte Einsatz über die Händler	211
9.1.3. Der Einsatz von Altteilen in der Neuproduktion	215
9.1.3.1. Allgemeines	215
9.1.3.2. Der Einsatz von Altteilen bei Zulieferern	217
9.1.3.3. Probleme der zeitlichen Koordination	219
9.1.4. Zwischenergebnis	221
9.2. Der Einsatz von Sekundärrohstoffen aus der Verwertung von Altautos	223
9.2.1. Verwendung innerhalb der Automobilproduktion	223
9.2.1.1. Allgemeines	223
9.2.1.2. Der Bezug der Sekundärrohstoffe	224
9.2.1.3. Der Einsatz von Teilen aus Sekundärrohstoffen	226
9.2.2. Verwendung von Sekundärrohstoffen außerhalb der Automobilproduktion	230
9.2.3. Zwischenergebnis	233
9.3. Zusammenfassung	234
10. Zusammenfassung der Ergebnisse	237
11. Schlußbemerkungen	242
Literaturverzeichnis	245
Anhänge	263