



Auto Bild SERIE Altautos für Cotonou (Teil 1)

Ab nach Afrika

Die Wiedergeburt dauert zehn Tage, 44 Breitengrade und 5465 Seemeilen. Sie findet statt zwischen einem kalten, grauen Kai im Hamburger Hafen und einem heißen, staubigen Parkplatz im Freihafen von Cotonou.

Es ist die Wiedergeburt eines Mercedes 230 E der Baureihe W 123, Erstzulassung 1984, 246 670 Kilometer auf dem Tacho. Zu alt für unsere Straßen, gut genug für die Schotterpisten Westafrikas. Verkauft, verschifft, verehrt. Peter Lass hat ihn nicht mehr gewollt, Zondo Sibabi findet den Klassiker des deutschen Automobilbaus „einfach großartig“.

Seit Osteuropa mit Gebrauchtwagen aus Deutschland gesättigt ist, hat sich Afrika als Abnehmer Nummer eins unserer Altautos etabliert. Jede Woche legen

Frachter im Hamburger Hafen ab, voll gepackt mit alten, nicht selten schrottreifen Fahrzeugen. Reiseziel: Cotonou, der Regierungssitz der Republik Benin am Golf von Guinea in Westafrika; eines der ärmsten Länder der Welt. Jedes Jahr kommen dort rund 300 000 Autos an. Von Cotonou aus wird der halbe Kontinent mit Fahrzeugen versorgt. Weil Benin, anders als andere afrikanische Staaten, alle Autos ins Land lässt – egal wie alt oder kaputt.

Die Altautoverordnung in Deutschland verlangt, dass Besitzer 100 Euro (und mehr) für die Entsorgung ihres Fahrzeugs hinlegen müssen. „Wer das zahlt, ist ganz schön blöd“, sagt Atef Abou Merhi. „Viele ahnen gar nicht, was ihre alte Kiste in Afrika noch wert ist.“

Abou Merhi sitzt in seinem Büro im Hamburger Hafen und blickt zufrieden über Hunderte von Autodächern. Der Libanese war früher Sportlehrer, dann Autohändler. Jetzt ist er erfolgreicher Reeder. Wöchentlich sticht einer seiner sechs Autofrachter Richtung Benin in See.

Der größte, die „Sea Ahmad“, hat Platz für 5500 Pkw. Bis zu 14 000 Autos verschifft die „Abou Merhi Line“ im Monat. Früher vor allem Peugeot, heute Toyota und Mitsubishi-Kleinbusse. Aber natürlich auch Mercedes; einst waren die Strich-Achter die Renner am Äquator, inzwischen

gehen 123er und 124er an den. Viele an die 20 Jahre. Doch auch teure Jahreswagen sind dabei.

„Bis ein Auto vom deutschen Autofahrer zu einem neuen Besitzer in Afrika gelangt, kann ein Wagen gut und gerne durch Dutzend Hände gehen. Un-



Vor der Abreise: Auf Stoßstange geparkt, warten Tausende Gebrauchtwagen im Hamburger Freihafen auf ihre Verladung



Letzte Ausfahrt Benin:
Jedes Jahr werden
300 000 Alautos nach
Westafrika verschifft.
AUTO BILD war vor Ort

der verdient mit.“, erklärt Abou Merhi (45). Bei ihm verschifft über 300 Händler aus ganz Europa ihre Autos.

Einer dieser Geschäftspartner ist der Autohändler Eid Azar.

Azar kommt wie Abou Merhi aus dem Libanon; sein Land beherrscht seit Jahren die Altautoversorgung für Afrika. Auf seinem Hinterhof in der Hamburger Süderstraße warten Dutzende von Gebrauchtwagen auf die Reise zum Schwarzen Kontinent. Azar hat ein bundesweites Informantennetz aufgebaut. In Zeitungen, im Internet und bei anderen Händlern finden seine Mitarbeiter Autos, die er für den afrikanischen Markt kauft. Seine Partner im Hafen von Cotonou werden sie an Händler aus Benin, Nigeria oder Burkina Faso weiterverkaufen.



Ab jetzt durch Afrika: Zondo Sibabi befestigt den Modellschriftzug am 230 E. Preis für den Klassiker hier: 1700 Euro

„Doch der Markt wird immer schwieriger“, klagt Azar. Denn Afrika wird mit Alautos überschwemmt, das drückt die Preise. „Ich kaufe einen 83er Toyota Starlet von privat für 300 Euro. Dazu kommen noch mal 300 Euro Frachtkosten. In Cotonou wird das Auto dann für 750 bis 850 Euro verkauft. Macht 150 bis 250 Euro Gewinn für mich.“

Die Händler müssen jedoch wie in Europa auf spezielle Kundenwünsche eingehen. Azar (25)

erklärt: „Klar, eine Klimaanlage ist wichtig.“ Hat das Auto keine, kann in Cotonou nachgerüstet werden. Auch ein Getriebe im Heck ist von Vorteil, „da stehen die Afrikaner drauf“. Ein Glasdach wiederum drückt den Preis. Der Wagen heizt sich zu sehr auf, und durch das Spritzwasser auf der Reise besteht zusätzlich Rostgefahr.

Um bereits vorhandenen Rost kümmert sich der Hamburger Händler nicht – „das bessern Arbeiter in Cotonou aus. Für zwei Euro die Stunde“. Billiger geht's nicht.

Der 123er von Peter Lass hat das nicht nötig. Er wurde gut gepflegt. Der klassisch weiße Mercedes war der Beginn seiner großen Leidenschaft für Young-



Der Deal: Autohändler Eid Azar (links) zahlt dem Hamburger Peter Lass 1150 Euro für dessen weißen 84er Mercedes 230



Die Reisevorbereitung: Bevor die Autos auf die Fahrt ins staubige Afrika gehen, gibt es eine letzte Dusche auf dem Hof



Die Sicherheitsmaßnahmen: Alle schnell abzubauenen Teile entfernt Azar aus dem Wagen – aus Angst vor den vielen Die



Die Verpackung: Kleinteile schließt Azar in einem Müllbeutel in den Kofferraum ein. Der Schlüssel geht per Post nach Afr



Der Transport: Aus ganz Deutschland werden Autos in den Hamburger Hafen gekarrt – jeden Monat rund 14 000 Stück

Celica für Afrika: Vier Monate stand der Toyota bei Azar auf dem Hof. Mit Starhilfe springt er sofort an. Dann noch Alufelgen drauf – und ab geht's. Eberhardts werden ihr Urlaubsauto vermissen



timer. Nun aber würde der TÜV Probleme machen.

„Lohnt sich nicht mehr“, sagt Lass knapp. Er und Azar einigen sich schnell auf den Kaufpreis: 1150 Euro. „Ich hätte woanders mehr für den Wagen kriegen können“, glaubt Peter Lass, „aber die wollten das Auto nur ausschachten.“

Dass sein Mercedes in Afrika noch bequem einige Jahre auf sandigem Boden dahinschaukelt, gefällt dem 123er-Fan viel besser. „Vor allem“, bemerkt



Lass und grinst, „weil er auf Winterreifen da runtergeht.“

Der 86er Toyota Celica von Horst Eberhardt aus Kronberg im Taunus gehört dagegen eher in die Kategorie Schrottauto. „Außerdem ein Coupé, also viel schwerer zu verkaufen“, urteilt Azar. „Der hat mich aber über 275 000 Kilometer nie im Stich gelassen“, kontert Eberhardt. Man einigt sich auf 50 Euro. Dafür wird dem Japaner in der Dritten Welt ein zweites Leben geschenkt, und vielleicht machen die dort ja einen Pick-up draus ...

Bevor Händler Azar seine Ware aufs Schiff lädt, müssen die Autos reisefertig gemacht werden. „Wir bauen alles ab,

was im Hafen von Cotonou geklaut werden würde“, erklärt Eid Azar. Außenspiegel, Kühlergrill, Zierleisten, Armaturen – alles wird in den Kofferraum gesperrt. Eingübte Handgriffe, das alles dauert keine zehn Minuten. Die Wagen werden gewaschen, einige mit Alufelgen ausgestattet. Dann kann die Reise ab nach Afrika beginnen – die erste Etappe führt auf dem Hänger in den Hamburger Hafen.

Die „Napier Star“ hatte Bananen und Stückgut aus Ecuador gebracht. Nun liegt der 150 Meter lange Frachter am Steinwerder Kai. Vier Kräne wuchten knapp 700 Autos in den Bauch des 8860-Bruttoregistertonnens. Es ist bitterkalt, ein Grad plus.

Eid Azar fährt seine Autos persönlich an das Schiff, weil die angeheuerten Fahrer mit der Ware viel zu unsanft umgehen. Ein Balken vor die Vorderachse, einer unter Heck – so schwebt ein Altauto nach dem anderen an Bord.

Reeder Abou Merhi hat die „Napier Star“ für den Trip nach Cotonou gechartert. Die Besatzung kommt aus Litauen, 20

Mann. Kapitän Ivan Grivennis ist ein wortkarger, mürrischer Kerl. Wie lange sein Fracht unterwegs sein wird? „Neu Tage“, raunt er. Vielleicht ein paar Tage mehr, vielleicht etwas weniger. Wer weiß das schon genau?

Auch der weiße Mercedes von Peter Lass und der alte Toyota der Horst Eberhardt und seine Frau Rosemarie jahrelang treu gewesen war, verschwinden im Bauch des Frachters.

Es ist schon dunkel, als die „Napier Star“ ablegt und die Elbe Richtung Nordsee hinauffährt. Zehn Tage später wird sie im gleißenden Sonnenlicht eines schwülen Sonntagmorgens den Hafen von Cotonou erreichen ... Hauke Schriebe



Reeder und Ex-Autohändler: Atef Abou Merhi verschifft ein Drittel der Autos in Hamburg, den Rest in Antwerpen



Im nächsten Heft:

► Wie die „Napier Star“ in Benin ankommt ► Warum der Mercedes im Hafen abgeschleppt werden muss ► Wozu die Hafenpolizei in Benin Peitschen hat ► Wieso Cotonou der härteste Automarkt der Welt ist



Ankunft in Afrika: Nach zehn Tagen und 5465 Seemeilen läuft die „Napier Star“ mit 700 Autos in den Hafen in Cotonou ein

Benin: Das unbekannte Land am Atlantik

■ Zwischen Togo, Burkina Faso, Niger und Nigeria am Golf von Guinea gelegen, ist die Republik Benin (bis 1975 Dahomey) in etwa so groß wie die neuen Bundesländer. Bevölkerung: 6,4 Millionen; Währung: CFA Franc; Jahreseinkommen im Schnitt: 390 Euro; Präsidentschaftsrepublik seit 91; gleiche Zeitzone wie Deutschland; Exportgüter: Baumwolle, Stahl, Palmprodukte; Amtssprache: Französisch; Einreise-Vorschriften: Visum, Gelbfieber-Impfung. Kaum Tourismus.



Mit automobilen Grüßen: Sondermarken der Beniner Post



Das Tor zur neuen Welt: Altautos aus Europa rollen auf den Zollhof, der hier Stempelpark genannt wird



Ein W 123 für Westafrika: Hafenarbeiter bringen den Mercedes aus Hamburg an Land. Sehr vorsichtig gehen sie dabei nicht vor



Was nun? Obwohl der Wagen gut in Schuss war, springt er nicht an. Auch die Starthilfe mit mobiler Batterie bringt nichts



Erst mal weg: Helfer schieben den 230 E vom Kai. Es stellt sich heraus: Schon an Bord wurde das Zündsteuergerät ausgebaut

■ Und irgendwann reicht es dem Mann mit der Peitsche dann einfach. Dann fängt er an zu brüllen – irgendein Dialekt – springt mit zwei, drei schnellen Schritten mitten in die Masse, und wen immer er trifft, an Beinen oder Rücken, der jault kurz auf und bringt sich in Sicherheit.

Wenn sich der Mann mit der Peitsche dann wendet, kommen sie wieder hinter den Lkw und Gabelstaplern hervor, die Strauchdiebe, die Kleinkriminellen, die Teilesammler. In dem Chaos aus Dutzenden neu ankommender Altautos, Hafenarbeitern, Händlern und priva-

ten Sicherheitskräften gehen sie ihrem täglichen Geschäft nach: hier eine Fußmatte mitgehen lassen, dort schnell eine Zierleiste abreißen oder einen Kühlergrill, wenn es ein guter Tag ist.

Oder sie kommen, im Schutz einer tiefschwarzen afrikanischen Nacht, an Bord und bauen mal eben das Zündsteuergerät aus dem Motorraum eines weißen Mercedes 230 E. Morgen früh werden sie das Ding gleich nebenan, auf dem Markt für geklaute Autoteile, genau jenem Händler für umge-

rechnet 45 Euro verkauft der klassische Benz geht ganz normaler Deal an ganz normalen Tag im Fr von Cotonou. Beim Han deutschen Gebrauchtw Westafrika müssen derl schenfälle eingeplant we



Das erste Leben: der W 123 von Peter Lass im weihnachtlichen Schnee vor genau einem J



Auto Bild SERIE Altautos für Cotonou (Teil 2)

zweite Leben in der Dritten Welt



Wieder brüllt der Mann mit der Peitsche und holt weit aus. Er trifft den Asphalt des Hafenbeckens, der Knall hallt von der Schiffswand der „Napier Star“ zurück. Dann lacht er und gibt jenem kleinen Schurken, dem er eben noch einen schmerzhaften Denkart verpassen wollte, fast schon freundschaftlich die Hand.

Um ein Haar werden die beiden dabei von einem rundum verbeulten Toyota Starlet mit vergilbtem „Ein Herz für Kinder“-Aufkleber umgefahren, der hupend und mit durchdrehenden Reifen Richtung Zollpark

Autohändler in Benin verkaufen die alten Gebrauchtwagen aus Deutschland. Auf dem heißesten Automarkt der Welt

brettert. Der Mann mit der Peitsche brüllt einen Fluch hinterher, der im allgemeinen Lärm versackt.

Cotonou, Freihafen, an einem schwülen Sonntagmorgen: Die Autos aus Deutschland sind da.

Zehn Tage lang waren knapp 700 Gebrauchtwagen auf der „Napier Star“ von Hamburg aus unterwegs. Per Schiff landen jedes Jahr an die 300 000 Altautos in Benin. Das kleine Land am Golf von Guinea ist das Nadelöhr, durch das die Autos kommen, die ganz Westafrika mobil machen. 90 Prozent der Wagen gehen weiter ins Aus-

land. Günstige Zölle machen Cotonou für die Händler attraktiv.

Die Hafenstadt mit den etwa 700 000 Einwohnern ist der Ort, an dem für deutsche Autos das zweite Leben beginnt.

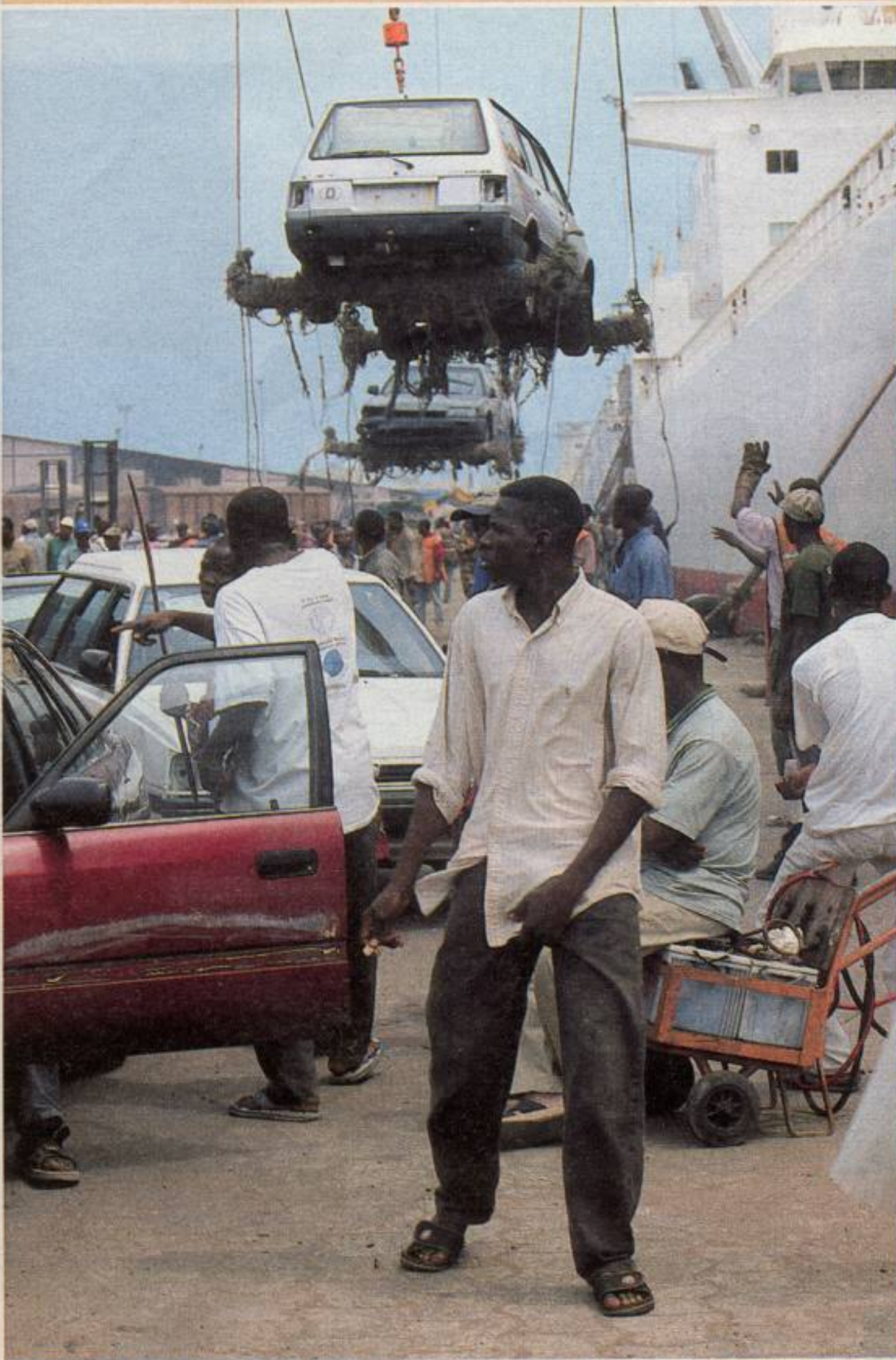
„Der Wahnsinn! Benin wird mit Altautos überschwemmt“

Für den unzerstörbaren 84er Mercedes 230 E aus Hamburg, in den sein letzter Besitzer kein Geld mehr stecken wollte. Oder für den schrottreifen Toyota Celica aus dem Taunus, der für 50 Euro vor der Schrottpresse gerettet wurde. Der Hamburger

Händler Eid Azar hat beide Autos gekauft und verschifft. Sein Partner in Cotonou kümmert sich nun um den Weiterverkauf an afrikanische Berufskollegen.

Yessoufou Mamoudou ist Chef des riesigen Parkplatzes direkt am Atlantik, des Umschlagplatzes für alle Fahrzeuge, die im Freihafen ankommen. Um die 60 000 stehen hier eigentlich immer. Er hockt in seinem kahlen, fensterlosen Büro und wedelt sich mit dem Zeigefinger ums Ohr, das internationale Zeichen für „verrückt“, und so

Wen juckt schon dieses Chaos? Wenn ein Autofrachter in Cotonou einläuft, geht es im Hafen drunter und drüber (unten). Ist der Zoll erst mal passiert, warten rund 60 000 Autos auf ihre Käufer (großes Foto)



Illegal, aber völlig egal: Neben dem Hafen gibt es eine gut hundert Meter lange Marktstraße für geklaute Autoteile (links). Vom Kühlergrill bis zur abgewetzten Fußmatte gibt es dort alles. Auch auf der Straße wird offen mit erbeuteten Verbandkästen oder Feuerlöschern gehandelt (rechts)



„Es ist ein Wahnsinn, was hier passiert. Wir werden mit Autos überschwemmt. Viele davon sind schon am Ende, wenn sie unser Land erreichen.“ Andere, die noch gut in Schuss sind, leiden allein auf der kurzen Fahrt vom Hafen über den Zoll zum Verkaufsplatz mehr als in 20 Jahren auf deutschen Straßen.

Und die Stadt leidet mit. Die Luft in Cotonou schimmert gelb und blau und ist von einer Qualität, dass man sich einen gepflegten mitteleuropäischen Smog-Alarm wünscht, um mal wieder richtig durchatmen zu können. Fünf Minuten an einer Kreuzung, und die Augen

tränen, die Nase verstopft, und ein übler Geschmack legt sich auf die Zunge. Mamoudou hat längst erkannt: „Wir sind der Müllschluckler Europas.“ Und seit zehn Jahren die Drehscheibe für den afrikanischen Gebrauchtwagenhandel.

Das Geschäft mit den Autos ernährt über 20 000 Familien

Das Geschäft mit den dreckigen Altautos sichert in der rasant wachsenden Stadt rund 20 000 Arbeitsplätze und ernährt mindestens genauso viele Familien in einem der ärmsten Länder der Welt. Denn irgendwie profitieren

hier alle von der rostigen Ware aus Westeuropa. Der Teilehändler, der sich Ezeodili nennt und an einer Hauptstraße einen Eckladen mit unzähligen Ersatzteilen hat. Oder die jungen Burschen, die am Straßenrand gepanshtes Benzin aus Nigeria aus Cola- und Whiskyflaschen verkaufen – für 200 CFA (35 Cent) den Liter. An der Tankstelle kostet der saubere Kraftstoff 340 CFA. Ginge der Staat gegen diese illegalen Geschäfte vor, gäbe es hier zwar bessere Luft, aber 20 000 Gauner mehr, behaupten die Einheimischen.

Und selbst Nassirou Seibou Ouake, der Chef der „Visite tech-

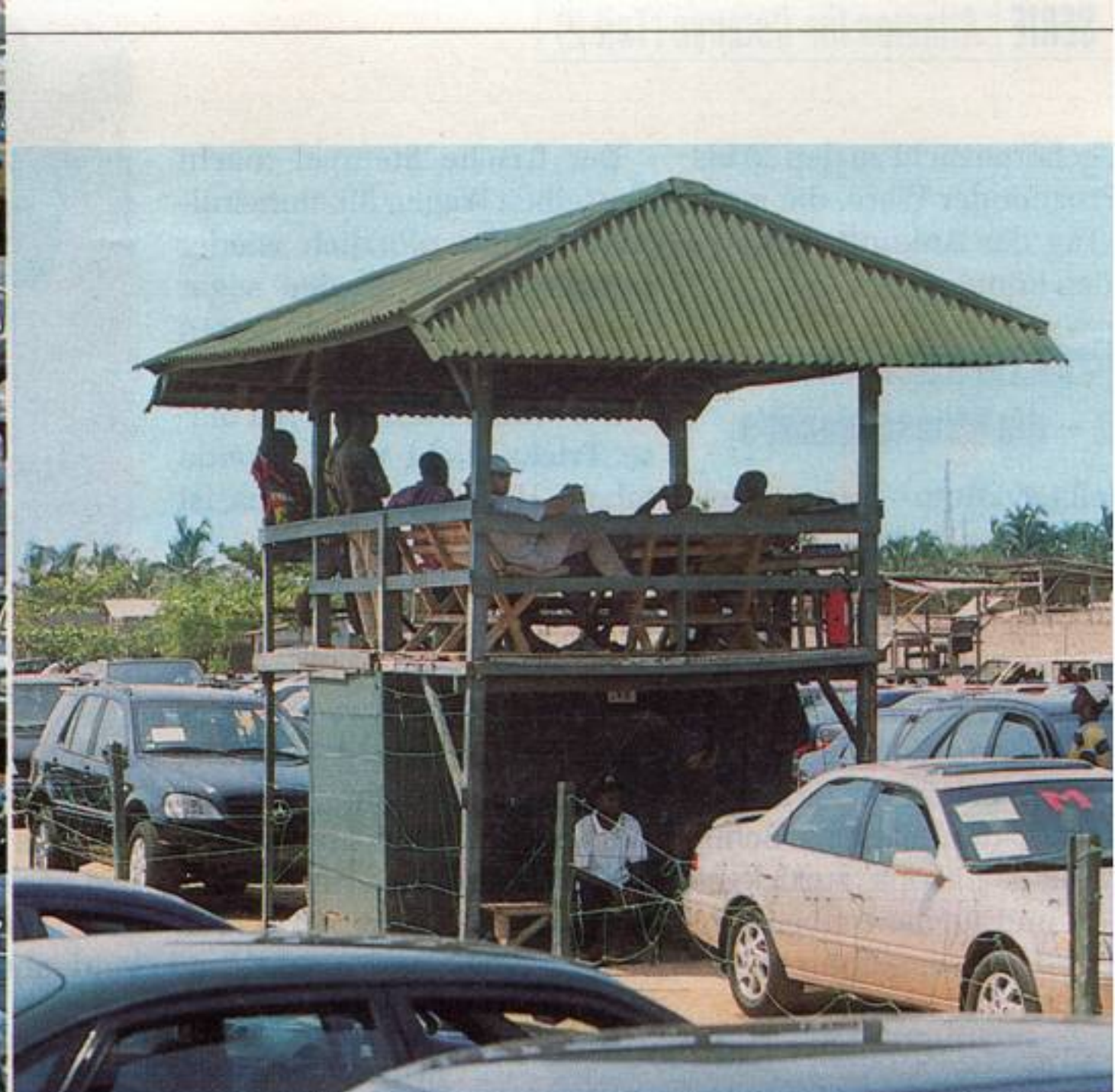
nique“, einer Art Beniner TÜV, kassiert regelmäßig für das, was er stolz „Abgasuntersuchung“ nennt. Immerhin lobt der Mann die Kollegen aus Germany:



„Deutsche Autos schneiden bei unseren Prüfungen am besten ab.“ Wie diese Kontrollen genau aussehen, möchte er aber doch lieber nicht vorführen. Die Autofahrer hier zeigen beim Stichwort „Visite technique“ sowieso nur ihre großen, weißen Zähne. „Ist doch egal, ob die Wagen durchgerostet sind, ob die Blinker gehen oder die Handbremse“, sagt Abdou Nafiou, Autverkäufer zwischen Benin und Düsseldorf. „Hauptsache, der Motor läuft noch halbwegs und die Hupe funktioniert.“

Denn Hupen retten Leben. Wer am Kai von Cotonou nicht die Peitsche oder den Schlag

Recht und (Un-)Ordnung im H



Alles im Blick: Sonnengeschützt hocken die Autohändler auf Hochsitze zwischen ihren Autos (oben). Auch Mokbel Azzam und Samir Hajj (v. l.) die Partner des Hamburger Händlers Azar, machen hier ihre Geschäfte.



Mobiles Leben in Benin: rund 70 000 Zemi-djan, die stinkenden Motor-rad-Taxis, brettern durch Cotonou (rechts). Fast alle tanken gepanshtes Benzin, das am Straßenrand aus Flaschen verkauft wird (ganz rechts). Links: In seinem Laden verkauft Ezeodili Tausende von Autoteilen nur von japanischen Herstellern



stock zu spüren bekommt, läuft Gefahr, von den schonungslos behandelten Altautos einfach überfahren zu werden. An diesem schwülen Sonntagmorgen gilt das ganz besonders.

Um 11.29 Uhr läuft die „Napier Star“ in Cotonou ein, einen Tag später, als es der mürrische Kapitän Ivan Grivennis aus Litauen in Hamburg vorausgesagt hatte. Der 150 Meter lange Frachter macht direkt neben der „Vera Cruz 1“ fest, einem Auto-transportschiff, das 3500 Wagen aus Antwerpen geladen hat. Zusammen müssen nun also weit über 4000 Fahrzeuge an Land gebracht werden. Die Hafenaar-

beiter und jene, die vorgeben, einer zu sein, sind schon vor Sonnenaufgang am Kai. Sie liegen auf dem Steinboden und schlafen, bis die Arbeit beginnt.

Hafenarbeiter müssen vorm Dienst ihre Handys abgeben

Diejenigen, die eingeteilt werden, die Autos aus dem Bauch der „Napier Star“ zu den vier Kränen zu fahren, müssen vor Betreten der Schiffe ihre Mobiltelefone abgeben. Die Händler haben Angst, dass sie Teile abbauen, in Autos verstecken und ihren Komplizen an Land per Telefon die Verstecke mit-

teilen. Bei aller Armut: Ein Handy besitzen sie hier fast alle.

Was die Kräne der „Napier Star“ an diesem Sonntag an Land hieven, ist eine bunte Collage europäischer Straßenbilder: schicke, teure Jahreswagen (vor allem deutsche Fabrikate und zu 90 Prozent geklaut, wie Insider behaupten), die sofort vor den Rüpfeln am Kai in Sicherheit gebracht werden; dann ein weinroter BMW, bei dem nur noch der Rückwärtsgang funktioniert; ein Audi 100, der sein Letztes gibt und einen Passat und einen Peugeot abschleppt; der alte, beige Volvo mit den vier platten Reifen, der die 500 Meter

bis zur Zolleinfahrt auf den Felgen rollt. Es kommen Unfallwagen zum Vorschein, Blechknäuel, Autos ohne Windschutzscheibe, ohne Sitze, ohne Motor, tot.

Und Afrika heißt sie alle willkommen.

Das Löschen des Frachters dauert zwei Tage. Am Montagmorgen wird auch der Mercedes 230 E abgeladen, mit dem Peter Lass noch vor wenigen Tagen durch Hamburg fuhr, bis er ihn für 1150 Euro an Händler Eid Azar verkaufte. Der schicke Klassiker der Baureihe W 123 sieht arg mitgenommen aus. Zentimeterdick liegt der Dreck auf dem weißen Blech. Dass das

geklauter Zündsteuergerät wieder eingebaut werden muss, stört Mokbel Azzam wenig. Libanese und Partner von Azar lässt an seinen importierten Fahrzeugen Reparaturen direkt auf dem Verkaufsgelände ausführen: Motorschäden beheben, „Klimaanlagen“ einbauen, geklaute Teile ersetzen. Rosi interessiert hier eh keinen. Falls doch: Gammelige Steile entfernen die Blechkumpen zu zwei Euro die Stunde.

Die Fahrzeuge, die in Cotonou erst noch für den afrikanischen Markt hergerichtet werden müssen

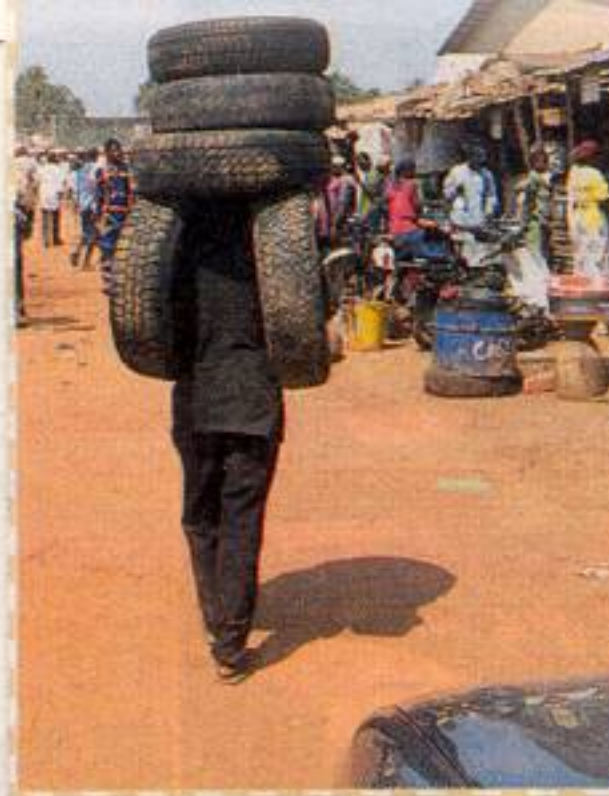
sen, gehören nicht zu den 30 bis 40 Prozent der Ware, die noch am Tag der Ankunft verkauft werden können.

Nur 200 Euro Gewinn für den Benz – die Masse macht's

Bleibt ein Auto – warum auch immer – über mehrere Wochen im Hafen stehen, ohne verkauft zu werden, greifen die Händler zum letzten Mittel: Weil alles, was zu lange unverkauft bleibt, in den Augen des Afrikaners rapide an Ansehen verliert, werden die Ladenhüter per Schiff kurz nach Europa zurückgeschickt und auf demselben Weg gleich wieder eingeführt.

Der frische Stempel macht denselben Wagen für einheimische Käufer plötzlich wieder interessant. Da werden sogar die zusätzlichen Frachtkosten in Kauf genommen.

Der weiße Mercedes hat diese Tricks nicht nötig. Zondo Sibabi, Händler aus Nigeria, ist der gut gepflegte Wagen mit den Winterreifen sofort aufgefallen, und nun wird mit Yazbek Azar verhandelt. Für umgerechnet 1700 Euro wechselt der Benz erneut seinen Besitzer; macht rund 200 Euro Gewinn für Yazbek, seine Firma „Société Fiba“ und den Hamburger Geschäftspartner. Nicht gerade viel, aber die Masse macht's; an



Michelin-Männchen? In Benin wird aus allem Geld gemacht

diesem Montag hat „Fiba“ schon 44 Autos verkauft.

Sibabi zählt die dünnen Lappen von einer Rolle Geldscheine ab und holt die in Deutschland abmontierten Teile aus

dem Kofferraum. Später muss er noch zu einem dieser Häuschen, in denen sich eine Art Zulassungsstelle befindet. Ob er lange nach einem Käufer in Nigeria suchen muss? „Bestimmt nicht“, sagt Sibabi und fummelt das blitzende Typenschild ans Heck. „Der Deutsche muss den Wagen geliebt haben, so gut, wie der aussieht.“

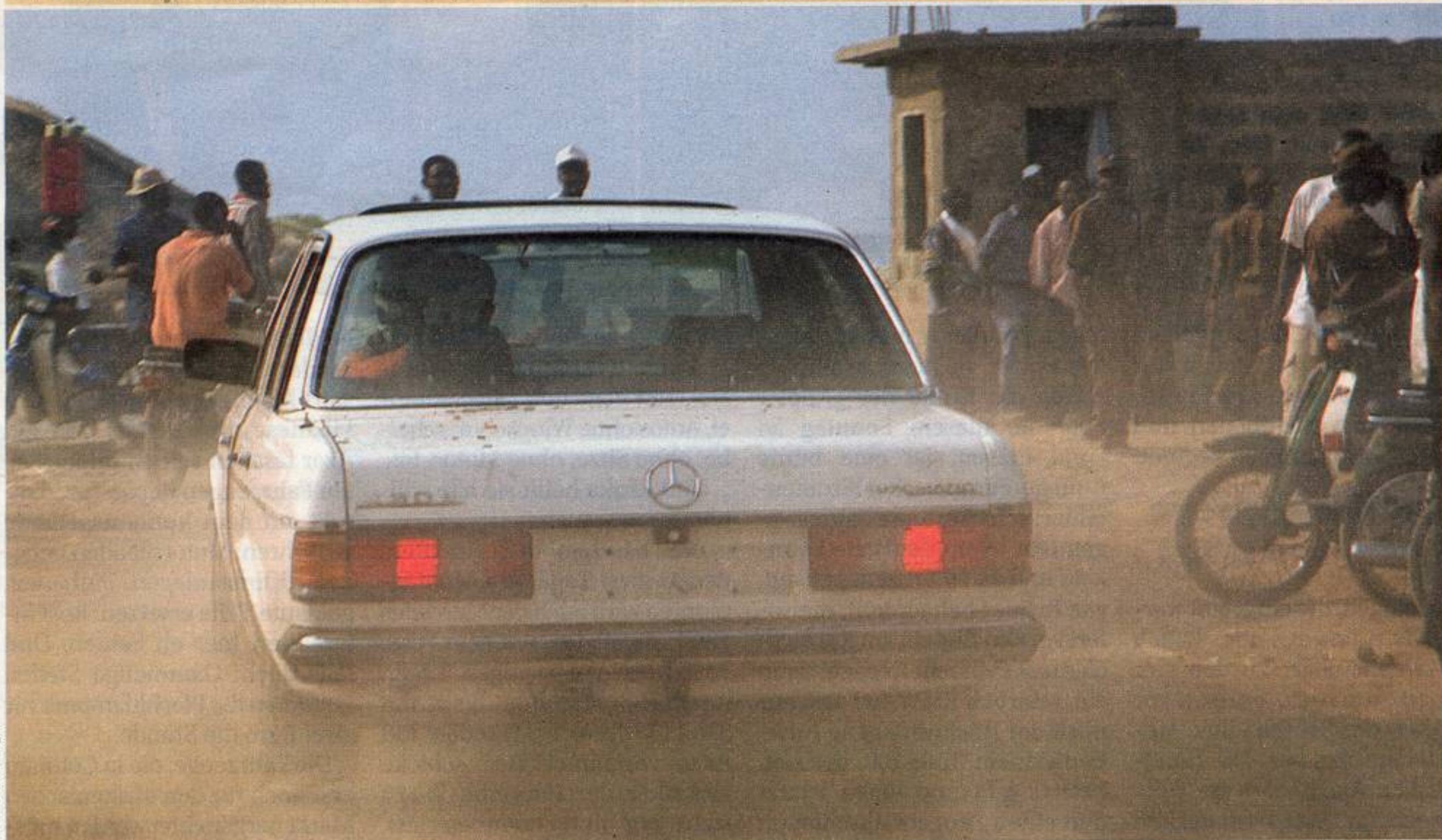
5465 Seemeilen und 44 Breitengrade weiter nördlich sitzt Peter Lass und lächelt bei dem Gedanken, dass sein treuer Mercedes noch viele Jahre vor sich hat. Das zweite Leben in der Dritten Welt. Und eins steht fest: Es wird wesentlich härter. Hauke Schrieber



Alte Bekannte: Auch der Toyota Celica, mit dem Horst Eberhardt jahrelang im Taunus unterwegs war, landet sicher in Cotonou (links). Auf dem Zollparkplatz stehen die beiden Autos, die Eid Azar verschifft, einträchtig nebeneinander (rechts)



Abgemacht: Autohändler Zondo Sibabi zählt 1 062 500 westafrikanische Franc (entspricht 1700 Euro) ab, schraubt den Kühlergrill an und steckt das Typenschild ans Heck, während Verkäufer Yazbek Azar zusieht. Den neuen Fahrzeugbrief besorgt er sich später



Staubige Zukunft: Da müssen auch Klassiker des Automobilbaus durch – Schotter statt Asphalt, Dreck statt ordentlicher Pflege

STICHWORT

„Verhalten ist sittenwidrig“

Heft 49/2002

Die Gemeinden kassieren von Bürgern Stellplatzabblöse. Die haben meist nicht davon. Jetzt wehrte sich ein Münchener, bekam Recht und sein Geld zurück

Nach dem bürgerlichen Gesetzbuch kommt ein Kauf nur zustande, wenn Ware gegen Geld oder eine andere Gegenleistung erworben wird. Dass man aber Geld bezahlt und nichts bekommt, ist sittenwidrig. Warum können sich die Betroffenen nicht auf dieses Grundrecht berufen? Was die Städte sich da erlauben, ist eine Frechheit. Ich würde dagegen bis zum Bundesverfassungsgericht und sogar vor dem EU-Gerichtshof klagen.

Gerhard Waaga, per E-Mail

In Ihrer Darstellung fehlt leider der Hinweis darauf, dass die Städte durch die Baugesetzgebung zur Erhebung der Stellplatzabblöse verpflichtet sind und die Verwendung ebenfalls als Rahmen vorgeschrieben ist. Dazu gehört aber auch, dass der Gesetzgeber den räumlichen Bezug festlegt.

Hans-Jürgen Hennig,
02827 Görlitz

Was dem Staat recht, ist der Stadt billig. Der Staat finanziert zum Beispiel mit den Steuergeldern aus der Mineralölsteuer auch nicht nur sein Straßennetz. Warum sollten sich dann die Kommunen bei der Stellplatzabblöse anders verhalten? Beide ist nicht korrekt. Unkorrektes Verhalten der Bürger und Autofahrer wird allerdings bestraft – vom Staat und von den Kommunen.

Karl Weiß, 28876 Oyten

Ich habe nicht das Gefühl, dass von dem Geld, das Bürger und Einzelhändler zahlen, neue Parkplätze entstehen. Man findet doch sowieso nirgends mehr einen Parkplatz. Und falls doch, muss man teuer bezahlen. Das ist reine Abzockerei.

Anke Weber, per E-Mail