

Her mit dem Schrott

Metallschrott ist ein weltweit gehandelter Rohstoff. Wenn in Dubai ein neues Hotel gebaut wird, kommt das die Badischen Stahlwerke teuer zu stehen. Der Weg eines Heizkörpers zeigt, wie das, was wir wegwerfen, zum Milliardengeschäft wird.

Ein Mitarbeiter der Abteilung Schrott heißt Herr Müll; wer das witzig findet, hat keine Ahnung. Horst Ross, 66, kann lachen wie Jean-Paul Belmondo, doch spricht man ihn auf den Namen seines Kollegen an, verzieht er keine Miene. „Schrott ist kein Abfall“, sagt er dann, „Schrott ist ein Rohstoff.“

Er weiß, wovon er spricht. Fast die Hälfte des weltweit produzierten Stahls besteht aus eingeschmolzenem Schrott. In der Karosserie eines Neuwagens finden sich mit ziemlicher Sicherheit Spuren einer Dose Erbsen, in den Turbinen fabrikneuer Flugzeuge arbeiten womöglich Reste alter Schiffsmotoren. 530 Millionen Tonnen Stahlschrott wurden im Jahr 2008 eingeschmolzen. Lüde man diese Menge auf Lastwagen, reichte die Kolonne, Stoßstange an Stoßstange, bis zum Mond.

Auf den Halden der Badischen Stahlwerke Kehl (BSW) türmt sich der Schrott so hoch wie ein dreistöckiges Haus, davor steht, in orangefarbenem Kittel und mit weißem Helm, Horst Ross. Er ist Berater des Qualitätswesens, das heißt, eigentlich ist er seit vergangenem Jahr in Rente, aber einer wie er, der seit 42 Jahren im Geschäft ist, kann nicht einfach so aufhören. „Der hat Schrott im Blut“, sagt ein Kollege über ihn.

Ross kennt mehr Namen für Schrott als ein Eskimo für Schnee. Auf den Bergen hinter ihm liegen Altschrott und Neuschrott, Abbruch-Schrott und Shredder-Schrott, Späne und Bleche, Sorte 31 und die wertvollen Pakete, die von der Autoindustrie höchstbietend versteigert werden. Auf einem der größten Haufen, dem sogenannten Scherenschrott, liegt, zusammengedrückt wie eine Ziehharmonika, ein weißer Heizkörper. Der hat einen langen Weg hinter sich.

Wenn der alte Badezimmer-Heizkörper, 20 Kilo schwer, den Geist aufgibt, landet er beim Schrottsammler, etwa bei der Rohstoffverwertung Reutlingen, zehn Mitarbeiter, gelegen in einem Gewerbegebiet am Rande der Stadt. Die Abgabe ist gratis.

Wert des Heizkörpers: null Euro.

Erst ab einem Gewicht von 200 Kilo bezahlt die Rohstoffverwertung Reutlingen für den Schrott. Um Geld zu verdienen, müsste man also auch die anderen neun Heizkörper des Hauses auswechseln. Wahrscheinlicher ist, dass der Klempner, der die neue Heizung einbaut, die alte gleich mitnimmt. Er hat schnell zehn Heizkörper beisammen, fährt zum Schrottsammler und kassiert dafür zwanzig Euro.

Wert des Heizkörpers: 2 Euro.

Von der Rohstoffverwertung Reutlingen wird der Heizkörper mit einem Lastwagen zum Schrottgroßhändler Kaatsch in Plochingen gefahren. Ladung: 20 Tonnen, also 1000 Heizkörper. Der Großhändler zahlt dem Schrottsammler 125 Euro pro Tonne.

Wert des Heizkörpers: 2,50 Euro.

Auf dem Hof des Schrottgroßhändlers beginnt das große Geschäft. Wer viel verdienen will, muss viel investieren. Die Kaatsch Kreislaufwirtschaft in Plochingen hat 110 Mitarbeiter – und eine Großschere. Die Maschine, in der der Heizkörper nun liegt, ist so groß wie ein Wohnbungalow. Der Schrott wird gepresst und in Position geschoben, wie eine Guillotine kracht die Schere herunter und schneidet Einheiten, die später in die Öffnungen der Schmelzöfen passen.

Dieser Scherenschrott sollte nun auch frei von allen Hohlkörpern sein. Gerät nämlich ein verschlossener Farbeimer in einen Elektrodenlichtofen wie den der Badischen Stahlwerke, lässt die Explosion den Schrott durch die Decke fliegen; ein Feuerlöscher oder eine leere Gasflasche bedeuten Lebensgefahr für die komplette Belegschaft.

Maschinen zum Sortieren und Aufbereiten sind das eine, was den Großhändler Kaatsch auszeichnet, das andere ist sein Firmensitz: Plochingen am Neckar. Mit Schrott fährt man am besten auf Wasserstraßen; auf der Schiene ist es drei Mal so teuer; der LKW-Transport kostet das Fünf-, Sechs- oder Siebenfache.

Der zusammengepresste Heizkörper schippert nun auf einem Binnenschiff den Neckar hinunter, mit ihm an Bord liegen knapp 2000 Tonnen Schrott, also 100 000 Heizkörper. Das Ziel: der Rheinhafen Kehl. Die Badischen Stahlwerke, über 800 Mitarbeiter, zahlen dem Großhändler Kaatsch 250 Euro pro Tonne.

Wert des Heizkörpers: 5 Euro.

Im Hafen Kehl wird der Kapitän von einem Mann in orangefarbenem Kittel und weißem Helm begrüßt. Horst Ross steigt an Bord und wirft kritische Blicke in den Laderaum. Er prüft die Reinheit des Schrotts. Es gibt Toleranzgrenzen für Schutt, also Erde und Holz, Glas und Beton, Plastik und Gummi, und die Schrottlieferanten, sagt Ross, gehen oft bis an die Grenze. Ist die Ladung zu verschmutzt, gibt es Abschläge, in Härtefällen schickt er das Schiff zurück. Diesmal ist er zufrieden: „Das ist wunderbarer Schrott.“

Riesige Krallen greifen nach den Schrottmassen im Schiffsrumpf, Späne werden von tonnenschweren Magneten an Land gehievt. Auf einer Fläche von fünf Fußballfeldern wachsen die Schrottberge des Stahlwerks, Lagerkapazität 200 000 Tonnen, also zehn Millionen Heizkörper. Das ist die Menge, die das Werk jeden Monat verbraucht. Jahresumsatz des Unternehmens: Knapp eine Milliarde Euro.

In einem Schrottkorb wird der Heizkörper auf Schienen durch die Werksschleusen gefahren und in einen der beiden Elektrodenlichtöfen gekippt. Tag und Nacht schmelzen sie den Schrott zu einer 1620 Grad heißen

Metalllava, dabei verbrauchen sie so viel Energie wie alle Haushalte der Stadt Stuttgart zusammen. Es blitzt und spuckt und kracht gewaltig, die Arbeiter sehen in ihren Schutzanzügen aus wie Astronauten und können nur hoffen, dass Ross und seinen Leuten keine Farbeimer, Feuerlöscher oder Gasflaschen durchgerutscht sind.

Nach zwanzig Minuten ist der Heizkörper flüssig. Er läuft glühend durch das Werk, wird abgestochen, gegossen, und zugeschnitten, bis er schließlich als Walzdraht erstarrt und vier Stunden nach seiner Ankunft in Kehl als dampfende Rolle Betonstahl auf dem Hof auskühlt. Die Käufer, die ihn später zu Betonstahlmatten verarbeiten, zahlen den Badischen Stahlwerken dafür 500 Euro pro Tonne.

Wert des Heizkörpers, der nun ein Walzdraht ist: 10 Euro.

Soviel zur Theorie. Wenn es wirklich so einfach wäre, wenn die Preise so glatt und vor allem so konstant wären, dann hätte René Bühler ein leichtes Leben. Bühler ist Einkaufsleiter der Badischen Stahlwerke, über 2 Millionen Tonnen Schrott kauft er jedes Jahr, mehr als 1000 Schiffsladungen. Doch diese Schiffe sind nicht immer leicht zu kriegen, und vor allem sind sie in letzter Zeit kaum zu bezahlen.

Bühler, Mitte vierzig, legt eine Grafik mit den Schrottpreisen der vergangenen acht Jahre auf den Tisch: „Früher hatten wir Wellenbewegungen“, sagt er, „heute ist es eine Fieberkurve.“ Im Frühjahr 2008 steigt das Schrottfieber so hoch wie nie zuvor. Überall auf der Welt wird wie verrückt Betonstahl verbaut, der Preis für Stahlschrott explodiert. Innerhalb von drei Monaten, April bis Juni 2008, schießt er von 267 Euro auf 426 Euro.

Kurz darauf der Kollaps. Die Weltwirtschaftskrise bricht auch über dem Schrotthandel herein, innerhalb von vier Monaten stürzt der Kurs auf 218 Euro, im Juni 2009, genau ein Jahr nach dem historischen Hoch, kommt er bei jämmerlichen 157 Euro zum Erliegen.

Billiger Schrott – eigentlich eine gute Nachricht für einen Schrotteinkäufer. Eigentlich. Doch erstens sinkt mit dem Schrottpreis meistens auch der Preis für den Betonstahl, den das Werk verkauft. Und zweitens bedeutet ein Marktpreis von 157 Euro pro Tonne noch lange nicht, dass Bühler sie auch für 157 Euro bekommt.

„Der Markt ist sehr emotional“, sagt er, es werde viel spekuliert: Wenn die Preise sinken, halten die Lieferanten ihre Ware zurück – und warten auf Hilfe aus dem Ausland. Was den Markt nämlich besonders „emotional“ macht, ist die Nachfrage des Welthandels.

Schuld sind diesmal ausnahmsweise nicht die Chinesen. Zwar stellen sie so viel Stahl her wie der Rest der Welt zusammen, dabei fabrizieren sie aber selbst so viel Schrott, dass sie verhältnismäßig wenig importieren müssen. Die größte Rolle spielt ein Land, von dem man es wohl nicht erwartet hätte. Bühler: „Wenn die Türken heute zehntausend Tonnen anfragen, weiß das morgen die ganze Branche.“ Die Türkei produziert hauptsächlich Betonstahl, der Bauboom im Nahen Osten und in Nordafrika heizt die türkischen Werke

an. Und weil im eigenen Land wenig gesammelt wird, importiert die Türkei mehr Schrott als jedes andere Land der Welt: etwa 18 Millionen Tonnen im Jahr 2010, die Hälfte davon aus der EU.

Wenn also in Dubai ein neues Hotel in die Wolken wächst oder im Nordirak zerbombte Städte wieder aufgebaut werden, lässt die Nachfrage nach türkischem Betonstahl den deutschen Schrottmarkt beben.

Doch die einfachste Regel des Marktes gilt auch für René Bühler und die Badischen Stahlwerke: Lieber zu viel Nachfrage als zu wenig. Nach dem schweren Krisenjahr 2009 befindet sich die Schrottbranche wieder im Aufschwung. Im Jahr 2011 werden in den Badischen Stahlwerken wieder mehr als zwei Millionen Tonnen Stahl eingeschmolzen, zwanzig Millionen Tonnen in Deutschland, fünfhundert Millionen Tonnen weltweit.

Das sind 25 Milliarden Badezimmer-Heizkörper.