



Karriere
In Zeiten von Google und „Wer wird Millionär?“ muss Bildung neu definiert werden.
Seite 52



Kunstmarkt
Die Londoner Auktionen beschenken deutschen Künstlern fulminante Preise.
Seite 60

Her mit dem Schrott!

Bauboom in Fernost, Wirtschaftswunder in Deutschland: Metallschrott ist derzeit einer der begehrtesten Rohstoffe, die Preise explodieren. Der Weg eines alten Heizkörpers zeigt, wie sich Schrott zum Milliardengeschäft entwickelt. *Von Julius Schophoff*



Stahlschere der Badischen Stahlwerke: Die Verwertungsindustrie greift nach allem, was sich recyceln lässt.

Foto: Vazauer / zeitungspiegel, Frank May/epa

Horst Ross kennt mehr Begriffe für Schrott als ein Eskimo für Schnee. Der Qualitätsberater der Badischen Stahlwerke läuft mit orangefarbenem Kittel und weißem Helm übers Werksgelände und weist auf die Berge, die hinter ihm in den Himmel wachsen: Altschrott und Neuschrott liege da, erklärt Ross, Abbruch-Schrott und Schredder-Schrott, Späne und Bleche, die Sorte 31 und die begehrten Pakete, die die Autoindustrie höchstbietend versteigert. „Schrott ist kein Abfall“, sagt Ross, „Schrott ist ein Rohstoff.“ Ein Rohstoff, der immer wertvoller wird.

Zahlte man im Juni 2001 für eine Tonne der Referenzsorte „Schwerer Neuschrott“ noch 102,80 Euro, sind es heute, zehn Jahre später, satte 335,90 Euro. Der Grund für die Preisexplosion: Die globale Stahlproduktion wächst unaufhaltsam - und der Anteil von recyceltem Schrott wird größer. In der Karosserie von Neuwagen finden sich Spuren von Erbsendosen, in den Turbinen fabrikneuer Flugzeuge arbeiten Reste alter Schiffsmotoren. Mittlerweile bestehen fast 40 Prozent der weltweit produzierten 1,4 Milliarden Tonnen Stahl aus eingeschmolzenem Schrott. Ein Drittel davon ist Eigenaufkommen der Stahlwerke, zwei Drittel sind freies Handelsgut: 340 Millionen Tonnen im Wert von etwa 100 Milliarden Euro. Lude man diese Menge auf Lastwagen, reichete die Kolonne, Stoßstange an Stoßstange, bis zum Mond.

Zwei Millionen Tonnen davon landen bei den Badischen Stahlwerken (BSW) im Hafen Kehl, ein Zehntel des deutschen Schrottaufkommens. Drei Schiffe legen dort jeden Tag an, eines davon macht gerade am Ufer fest. Horst Ross steigt an Bord und wirft einen kritischen Blick in den Laderaum. Dann nickt er und sagt: „Das ist wunderbarer Schrott.“ Niemand erkennt das so schnell wie er. Eigentlich ist er schon seit zwei Jahren in Rente, aber einer wie Ross, der seit 42 Jahren im Geschäft ist, kann nicht einfach so aufhören. „Der hat Schrott im Blut“, sagt ein Kollege über ihn.

Das Schiff, das er gerade prüft, hat Scherenschrott geladen. Mittendrin liegt, zusammengedrückt wie eine Ziehharmonika, ein weißer Heizkörper - anhand dessen sich die Erfolgsgeschichte des alten Eisens anschaulich erzählen lässt.

Wie der Schrott an Wert gewinnt

Die Reise des ausgedienten Heizkörpers beginnt im Badezimmer eines Wohnhauses in Reutlingen. Auf seinem Weg vom Schrott zu neuem Stahl macht er einige Leute reicher, bevor er als neuer Rohstoff in einem Luxus-Hotel in Dubai oder auf einer Baustelle in Nachbars Garten endet. Der Weg des Wegwerfprodukts zeigt, wie im Laufe einer langen Verwertungskette ein neues Gut daraus wird und ein großes Geschäft.

Zuerst landet der aussortierte Heizkörper, 20 Kilo schwer, auf dem Hof des Schrottsammlers, typischerweise gelegen in einem Gewerbegebiet am Rande der Stadt, etwa bei der Rohstoffverwertung Reutlingen mit ihren zehn Mitarbeitern. Für Privatpersonen ist die Abgabe gratis. Man kann es aber auch andersrum sehen: Sie bekommen nichts für das Metall.

Der Wert des Heizkörpers zu dieser Zeit: null Euro.

Private Haushalte liefern aber nur ein Drittel des Schrotts, die anderen zwei Drittel kommen von Unternehmen wie Maschinenbauern, Abbrissfirmen oder Handwerkern. Ein Klempner, der die alte Heizung beim Einbau der neuen gleich mitnimmt, hat schnell zehn Heizkörper zusammen. So viele braucht er, um aus dem alten Metall bare Münze zu machen: Ab einem Gewicht von 200 Kilo bezahlt die Rohstoffverwertung, 100 Euro pro Tonne, also 20 Euro für zehn Heizkörper.

Wert des Heizkörpers: 2 Euro.

Von der Rohstoffverwertung Reutlingen wird der Heizkörper mit einem Lastwagen zum Schrottgroß-

händler gefahren, etwa zur Firma Kaatsch in Plochingen. Ladung: 20 Tonnen, das entspräche 1000 Heizkörpern. Der Großhändler zahlt dem Schrottsammler 125 Euro pro Tonne.

Wert des einzelnen Heizkörpers: 2,50 Euro.

Auf dem Hof des Schrottgroßhändlers beginnt das große Geschäft. 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. Sie presst den Schrott und schiebt ihn in Position, wie eine Guillotine kracht die Schere herunter und schneidet Einheiten, die später in die Öffnungen der Schmelzöfen passen.

Maschinen zum Sortieren und Aufbereiten sind das eine, das dem Großhändler Kaatsch beim Geldverdienen hilft, das andere ist sein Firmensitz: Plochingen am Neckar. Schrott transportiert man am besten auf Wasserstraßen; auf der Schiene ist es dreimal so teuer; der Lkw-Transport kostet noch mehr.

Der zusammengesetzte Heizkörper schippert nun auf einem Binnenschiff den Neckar hinunter, mit ihm an Bord liegen knapp 2000 Tonnen Schrott, das entspricht 100.000 Heizkörpern. Das Ziel: der Rheinhafen Kehl. Dort übernehmen die Badischen Stahlwerke, sie zahlen dem Großhändler Kaatsch 250 Euro pro Tonne.

Wert des Heizkörpers: 5 Euro.

Im Hafen Kehl wird der Kapitän von einem Mann mit orangefarbenem Kittel und weißem Helm begrüßt. Er prüft die Reinheit des Schrotts. Es gibt Toleranzgrenzen für Schutt, also Erde und Holz, Glas und Beton, Plastik und Gummi. 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.

Riesige Krallen greifen nach den Schrottmassen im Schiffsrumpf, tonnenschwere Magneten hieven Späne an Land. Auf einer Fläche von fünf Fußballfeldern wachsen die Schrottberge des Stahlwerks, Lagerkapazität 200.000 Tonnen, also zehn Millionen Heizkörper, so viel, wie das Werk jeden Monat verbraucht. In der Branche sprechen sie am liebsten über Tonnagen, übers Geld wird traditionell geschwiegen. Der letzte öffentlich gewordene Jahresumsatz der Badischen Stahlwerke mit ihren heute mehr als 800 Mitarbeitern stammt aus dem Jahr 2006: 762 Millionen Euro.

Der Heizkörper wird nun in einem Schrottkorb auf Schienen durch die Werksschleusen gefahren und in einen der beiden Elektrolichtbogenöfen 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.

Nach zwanzig Minuten ist der Heizkörper flüssig. Er durchquert glühend 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.

Wenn die Preise stets konstant wären und sich so schön prognostizieren ließen, dann hätte René Bühler ein leichtes Leben. Bühler ist Einkaufsleiter der Rohstoff-Abteilung der Badischen Stahlwerke, über 1000 Schiffsladungen kauft er im Jahr. Doch diese Schiffe sind nicht immer leicht zu bekommen. Und häufig sind sie kaum zu bezahlen.

Bühler, Mitte vierzig, grau meliertes Haar, offenes Hemd, legt eine Grafik mit den Schrottpreisen der vergangenen 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 den Schrotthandel herein, innerhalb von vier Monaten stürzt der Kurs auf 218 Euro. Im Juni 2009, ein Jahr nach dem historischen Hoch, kommt er bei jämmerlichen 157 Euro zum Erliegen.

SCHROTT UND GELD

Die Branche Die 7000 Unternehmen der deutschen Stahlrecyclingwirtschaft beschäftigen 37.000 Beschäftigte und brachten es im Jahr 2010 auf einen geschätzten Jahresumsatz in Höhe von 18 Milliarden Euro.

Der Marktführer Der größte deutsche Schrotthändler ist die TSR-Gruppe mit 2000 Mitarbeitern in mehr als 100 Niederlassungen und einem Jahresumsatz 2010 von 2,5 Milliarden Euro.

Der Shootingstar Die Aktie der Kölner Interseroh AG, deren Hauptgeschäft das Stahl- und Metallschrottrecycling ist, liegt mit einem Kursanstieg von 458 Prozent seit 2001 auf Platz sieben der besten deutschen Aktien des vergangenen Jahrzehnts. Das Konzernergebnis 2010 (vor Steuern): 45,7 Millionen Euro Gewinn.

WENN DIE PREISE SINKEN, HALTEN DIE LIEFERANTEN IHRE WARE ZURÜCK - UND WARTEN AUF NACHFRAGE AUS DEM AUSLAND.

Wenn die Preise sinken, halten die Lieferanten ihre Ware zurück - und warten auf Nachfrage aus dem Ausland.

DER TÜRKISCHE KAUFRAUSCH TREIBT DIE PREISE

Die größte Rolle spielen dabei ausnahmsweise nicht die Chinesen. Zwar produzieren sie beinahe die Hälfte des weltweit hergestellten Stahls, der Anteil des recycelten Stahls ist mit weniger als 14 Prozent aber relativ niedrig. China konzentriert sich auf Primärrohstoffe, viel Schrott kaufen sie nur, wenn er extrem billig ist, so wie während der Krise 2009, und dann vorrangig aus den näher liegenden USA, dem größten Schrottverkäufer der Welt.

Das Herz des Weltschrotthandels schlägt andersorts - in der Türkei. Sie ist der mit Abstand größte Schrotteinkäufer der Welt. Mit 19 Millionen Tonnen importierten sie 2010 so viel wie die drei folgenden Nationen (Südkorea, China, Indien) zusammen. Über die Hälfte davon stammt aus der EU.

„Die Türkei ist das Export-Ventil Europas“, sagt Ulrich Leuning, Geschäftsführer der Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen (BDSV). Ein Ventil, von dem man nie weiß, wann es sich öffnet: „Sie kommen plötzlich - und sind plötzlich wieder weg“, sagt Leuning. Die Türken kauften sehr unregelmäßig, in großen Mengen und gaben dabei keine langfristigen Zusagen.

„Wenn die Türken heute zehntausend Tonnen anfragen, weiß das morgen die ganze Branche“, sagt Schrotteinkäufer Bühler mit Blick auf die Zickzackkurve auf seinem Schreibtisch.

Der große Stahlschrotthunger der Türken entsteht aus der Kombination von niedrigem eigenen Schrottaufkommen und einem riesigen Recyclinganteil von 87 Prozent. Etwa drei Viertel der türkischen Stahlwerke arbeiten mit Elektrolichtbogenöfen, die ihren Betonstahl komplett aus Schrott produzieren. Im Gegensatz dazu liegt der weltweite Anteil dieser Elektrostaahlproduktion bei weniger als einem Drittel. Den Betonstahl verkaufen die Türken dann vor allem an Länder im Nahen Osten und in Nordafrika. So kommt es zu Erschütterungen am deutschen Schrotthandel, wenn in Dubai ein neuer Wolkenkratzer in den Himmel wächst oder im Nordirak zerbombte Städte wieder aufgebaut werden - mit Betonstahlmatten in den Wänden, die vielleicht einmal Heizkörper in deutschen Einfamilienhäusern waren.

Manchmal kommt der Schrott aber auch als Stahl wieder aus der Türkei zurück nach Deutschland. Weil die Türkei ihren Betonstahl immer häufiger auch in Europa anbietet, entstehen aus Schrott, den türkische Schrottschmelzer den Herren Ross und Bühler vor der Nase weggekauft haben, wieder neue Bauten, Produkte und Industrieanlagen in Deutschland - bis sie alt und wieder zu neuem Schrott werden in den Öfen der Schrottschmelzer. Allein in diesem Jahr werden in den Badischen Stahlwerken wieder über zwei Millionen Tonnen eingeschmolzen. Zwanzig Millionen Tonnen in ganz Deutschland. Fünfhundert Millionen Tonnen weltweit.

Das wären 25 Milliarden Badezimmer-Heizkörper.



Ausrangierte Heizkörper: Wichtige Bestandteile einer neuen Verwertungskette.