

Dieser Schrott braucht Rost, kein Öl

Birsfelden. Den Umschlagplatz fürchten Grenzacher wegen Lärm, Staub und Bränden



Abladen. Rund 12000 Tonnen Schrott werden pro Monat in den Birsfelder Hafen geliefert. Fotos Henry Muchenberger

PETER DE MARCHI

Im Birsfelder Hafen wird Schrott umgeschlagen. Die Nachbarn am andern Rheinufer sorgen sich um ihre Sicherheit. Der Schrott aber wird kontrolliert; nur saubere Ware kann im Stahlwerk in Gerlafingen verarbeitet werden. Ein Augenschein.

Leo Sasso verschmäht glänzendes Kupfer, liebt aber rostiges Eisen. Leo Sasso steht auf dem Areal der Ultra-Brag im Birsfelder Hafen und überwacht den Schrott, den französische und deutsche Camionneure Tag für Tag anliefern; Schrott, der im Hafen umgeschlagen wird und per Bahn zu den Hochöfen der Stahlwerke in Gerlafingen kommt. Die Stahlwerke nehmen für die Stahlproduktion nur sauberen Schrott entgegen – je rostiger, desto höher ist der Eisengehalt in den Metallstücken.

28 TONNEN PRO CAMION. Wöchentlich werden mehrere Tausend Tonnen Schrott in den Birsfelder Hafen geliefert, rund 12000 Tonnen im Monat, sagt Martin Ticks, Mitglied der Geschäftsleitung der Ultra-Brag. An diesem Morgen fahren allein in einer Stunde drei Camions auf das Hafensareal, zwei aus Frankreich, einer aus Deutschland – jeder bringt rund 28 Tonnen Schrott nach Birsfelden. Gleich beim Eingang wird die Ladung auf radioaktive Strahlung geprüft. Weiter gehts auf die Waage. Ein Chaos an Metallteilen schepert am Fusse des Schrotthaufens zu Boden. Jetzt beginnt die Arbeit von Leo Sasso. Ein erster Blick auf die leere Ladefläche; sie ist blank. «Wären die Metallteile mit Ölen oder Fetten verdeckt, würde das Spuren auf der Ladefläche hinterlassen», sagt Sasso.

Sasso achtet sehr auf das, was am Fusse des Schrotthaufens abgeladen wird. Das Metall darf nicht zu viel Schutt enthalten und kein Holz. Buntmetalle wie Kupfer müssen raus; Kupfer ist Gift für die Qualität des Stahls. Auch Plastik, Elektromotoren oder Heizkörper werden nicht nach Gerlafingen weitertransportiert. Da liegt aber doch ein Radiator auf dem Haufen. Leo Sasso hebt ihn auf und zeigt auf zwei Löcher. «Wenn zwei Löcher drin sind, besteht keine Gefahr mehr, der Druck ist weg, das Ding kann nicht mehr explodieren, wenn es in Gerlafingen in den Schmelzöfen kommt.»

EINSPRACHEN. Vor über einem Jahr ist bekannt geworden, dass sich eine deutsche Firma mit einem Schrottplatz auf dem Areal der Ultra-Brag einmieten will. Im benachbarten Grenzach regte sich sofort Widerstand, es hagelte Einsprachen. Die deutsche Firma zog sich zurück. Das Verfahren habe den Deutschen zu lange gedauert, und so ein Verfahren koste eben Geld, sagt Martin Ticks. Jetzt schlägt die Ultra-Brag den Schrott allein um für die

Gerlafinger Stahlwerke. Das ist völlig legal; für den blossen Umschlag von Gütern, auch von Schrott, gibt es auf Schweizer Seite kein baurechtliches Verfahren. Kein Verfahren, keine Einsprachemöglichkeiten für die Grenzacher Nachbarn.

Der Widerstand in Deutschland aber ist nach wie vor heftig. Die Grenzacher beklagen sich über Lärm und Staub beim Schrotturnschlag, und sie fürchten um ihre Sicherheit. Die IG Hafentlärm redet von einer massiven Brandgefahr, ausgehend von den angeblich mit Öl, Benzin und Fetten verschmutzten Schrottteilen. Mit Filmen von brennenden Schrottplätzen machen sie auf ihrer Homepage Stimmung gegen die Ultra-Brag am gegenüberliegenden Ufer des Rheins.

ALARM. Das ärgert Rolf Klaus, Sicherheitsinspektor des Kantons Baselland. Auch er zeigt auf die blanke Ladefläche des französischen Camions. «Dieser Schrott ist sauber, da kann nichts brennen.» Dann zeigt er auf das Tankschiff, das wenige Meter rheinaufwärts gelöscht wird. Der Baggerführer am Schrotthaufen sei via Funk mit dem Tankschiff verbunden. Sollte etwas passieren, höre der Baggerführer sofort auf zu arbeiten. Der Kanton habe im Hafen alle Risiken minimiert, und jede neue Anlage werde in das Sicherheitskonzept des Hafens eingebunden, auch der Schrotthaufen der Ultra-Brag.

Während der Camion entladen wird, steht ein Arbeiter der Ultra-Brag mit einem Schlauch daneben. Die Staubwolke ist nicht gross, was in die Luft steigt, wird mit Wasser gebunden. Lange wird der Arbeiter nicht mehr Tag für Tag mit dem Schlauch gegen die Staubwolke spritzen müssen. Eine automatische Sprinkleranlage wird schon bald diese Arbeit übernehmen. «Diverse Offerten liegen auf meinem Schreibtisch», sagt Martin Ticks.

NEUE MESSSTATION. Auch Peter Inäbnit, von der Abteilung Lärmschutz beim Kanton, ist an diesem Morgen auf dem Gelände der Ultra-Brag. Er versichert, dass auf dem Schrottplatz alle Schweizer Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Der Lärm werde heute schon auf deutscher Seite gemessen, bald werde eine zweite Messstation auf dem Dach der benachbarten Firma Rhytank aufgestellt. Wie beim Flughafen sollen die Messresultate aus dem Ultra-Brag-Gelände über die Homepage des Kantons jederzeit abrufbar sein.

Gegen Ende Juli hat der Kanton die Grenzacher Behörden und Vertreter der IG Hafentlärm auf den Schrottplatz eingeladen. Vor Ort sollen sie sich ein Bild machen können von dem Schrott, der nicht brennen kann, von dem Schrott, der dem Stahlwerk lieber ist als das teure Kupfer und der mit viel Rost an Wert gewinnt.



Geleise. Der Schrott kann direkt auf die Bahn geladen werden.



Überwachung. Leo Sasso prüft das Metall auf seine Reinheit.