



Plattgedrückt kommen die abgewrackten Autos auf dem Schrottplatz an, bevor sie weiter geschrumpft werden.



Bereit zum Brennen: Ein Arbeiter in seiner Werkstatt, die aus alten Containern zusammengesetzt wurde.



Ein Haufen von vielen. Auf diesem liegen gestanzte Stahlteile, die größtenteils von Automobilzulieferern stammen.



Ralf Laakmann (links) nimmt eine Ladung Kupferkabel entgegen. Er ist der Platzwart für Nichteisenmetalle.



Auf dem Schrottplatz der TSR Recycling in Gröplingen geht es darum, Metallschrott zu sortieren und zu zerkleinern. Hier schneidet ein Arbeiter dicke Stahlschienen mit dem Brenner, an dessen Spitze sich ein Gemisch aus Propangas und Sauerstoff entzündet.



Die Arbeiter haben das Büro nach ihrem Geschmack eingerichtet. Ein Hingucker: die Titanic-Glocke von 1912.



Feierabend beim Kran: Matthias Neubauer (v.l.) und Philip Allerholt beenden ihre Schicht.

Wertvoller Schrott

In Gröplingen findet altes Metall eine neue Bestimmung

VON SHIRIN ABEDI (FOTOS)
UND INA BULLWINKEL (TEXT)

Wie fremde Wesen greifen die Kräne mit ihren Krallen in die Berge aus Metall und hieven den Schrott rüber zur Schredderanlage. Immer wieder lassen die Greifer auf einen Schlag zehn bis 14 Tonnen Schrott fallen. Die Metallteile scheppern und kreischen, kleine Staubwolken aus Sand und Rost steigen auf. Bis auf ein dumpfes Poltern bekommt man damit aus dem Büro von Andreas Kobrow nicht viel mit. Der 34-Jährige, schwarz-weiß gestreiftes T-Shirt und gepflegter Zehntagebart, leitet seit einem Jahr die Niederlassung von TSR Recycling in Gröplingen. Auf seinem Schrottplatz gibt es keinen Müll, zumindest nicht viel davon, sagt er. „Schrott mag nach Müll aussehen, aber dahinter stecken wertvolle Sekundärstoffe.“ Was auf seinem Platz ankommt, lasse sich beinahe zu 100 Prozent recyceln. „Der Schrott ist für uns wie Öl, das raffiniert wird.“ Die Stahlwerke, die seinen Schrott kaufen, gießen ihn schließlich eine neue Form.

Kobrows Arbeiter zerstückeln, was andere Schrottplätze und Firmen anliefern. Und was nicht gebraucht wird, verkauft er weiter. Kobrows Platz ist kein Friedhof für abge-

weise Schrott in das große Maul des Schredders. Genauso wird er in der kommenden Woche das Schiff beladen. „Man muss aufpassen, dass die Krallen nicht anfängt zu pendeln“, sagt er. Sonst haue man überall gegen – theoretisch sogar gegen den Kran. Auf zwei Schienen rollt er zwischen Haufen und Schredder vor und zurück, immer wieder Greifen und Schmelzen. Eine Schicht lang. Dafür ist der Ausblick schön, sagt er. Unten am Boden kommt Thomas Hohlfeld, das Gesicht schwarz vom Staub, mit einer Schubkarre angefahren und sucht Gegenstände aus dem Haufen heraus, die nicht aus Eisen sind. Mit seiner orangen Latzhose sticht er hervor aus dem matten Grau, das den Platz dominiert. Er hat eine verbogene Wäschespinne entdeckt, aus der er nun versucht, das Seil zu ziehen. „Irgendnein alten Schatz findet man hier immer“, sagt Kobrow, als er vor dem etwa 15 Meter hohen Metallberg steht. Für Kobrow und seine Kollegen heißt dieser bloß SV – Schreddervormaterial. Was hier liegt, landet im Schredder und anschließend im Bauch des Schiffs. Wie bei einem Wimmelbild fallen immer neue Gegenstände ins Auge, die aus dem Leben gerissen scheinen: Bratpfannen, ein Tischtennispokal, Kochtöpfe und Fahrräder. Auch ein verbeulter Altkleidercontainer und leere Metallfässer stecken darin. Am Rand liegen Schlüssel und Schrauben im Sand. „Man findet halt alles“, sagt Kobrow. Er selbst habe mal ein Schachfigurenset aus Zinn entdeckt. „Vieles ist eigentlich zu gut, um es wegzuschmeißen.“

Neben Kobrow schiebt ein Kollege mit der Schaufel seines Radladers den Haufen zusammen. Als Besen dient ein längliches Knäuel aus verbogenen Stahlstäben, die einmal im Beton einer Hauswand stecken. „Wir sind keine Goldschmiede, wir sind die Jungs fürs Grobe“, sagt Kobrow. Er führt vorbei an einem Stapel Dutzender Bleche mit runden Logos darauf – Kronkorken, die ihre Bestimmung verfehlt haben. Ein Stückchen weiter glänzen silberne Testkarossen von Daimler in der Sonne.

Am anderen Ende des Platzes kontrolliert Platzwart Ralf Laakmann gerade eine Ladung Kupferkabel. Der 50-Jährige ist für alles zuständig, was nicht Eisen ist. „Die Leute machen sich nicht viele Gedanken darüber, wo ihre Sachen am Ende landen“, sagt er. Bei ihm sammeln sich etwa Wasserhähne aus Messing, Dosen aus Aluminium oder Regenrinnen aus Zink. Ein Container steht ihm im Weg, Laakmann zückt sein Funkgerät: „Achim, nimmst du mal eben den blauen Container hier weg?“ Sekunden später taucht der Zangenarm eines Krans über seinem Kopf auf, umklammert die Seitenwand und hebt den Container fünf Meter durch die Luft. Es scheppert, Laakmann kneift die Augen zusammen. Seit 13 Jahren arbeitet der gelernte Fleischer für TSR. „Einmal Schrott, immer Schrott“, meint er. Doch auch, wenn die Maschinen viel übernehmen, genauso viel arbeiten er und seine Kollegen mit den Händen. „Entweder man will das wirklich“, sagt er, „oder das Material zwingt einen in die Knie.“

„Der Schrott ist für uns wie Öl, das raffiniert wird.“

Andreas Kobrow, Niederlassungsleiter TSR Recycling

wrackte Autos, auf dem Metallleichen monatlang vor sich hin rosten. Die Arbeiter veredeln den Schrott, in dem sie ihn für die Wiederverwertung zerkleinern und sortieren. Sie sind Teil eines großen Kreislaufs, zu dem private Haushalte genauso zählen wie Industrieunternehmen. Einmal im Monat legt neben dem Gelände an der Weser ein Schiff für den Export an. Ende der Woche ist es wieder so weit, dann beladen Kobrows Männer den Frachter mit Eisenschrott für die Türkei. 25.000 Tonnen kann es fassen, mehr als die Hälfte dessen, was auf dem gesamten Platz gestapelt liegt. Um das Eisen zu sortieren, zu pressen und mit dem Schredder oder dem Brenner in Stücke zu schneiden, arbeiten die „Schrottis“, wie sie in der Branche heißen, drei Schichten, 24 Stunden am Tag, sieben Tage lang. Dabei hilft auch Philip Allerholt. Er steuert den größten Kran auf dem Platz, in fast 40 Meter Höhe sitzt er im Führerhaus. Der 29-Jährige mit langem Kinnbart steuert eine Spinne mit acht Krallen, greift und schmeißt per Joystick tonnen-



Tausende Aluminiumdosen gepresst zu 20-Kilo-Würfeln.



Mit der Spinne schmeißen die Kranfahrer tonnenweise sortierten Schrott in den Schredder.



Ein bisschen Dreck im Gesicht gehört für Thomas Hohlfeld zum Job.