

# Chinas Industrie braucht Schrott

Von Kerstin Kloss

Murat Bayram hält einen Kaffeebecher, gefüllt mit glitzerndem Kupfergranulat, und strahlt. So sehen Goldgräber des 21. Jahrhunderts aus. Denn der Rohstoff wird in großen Mengen für Wachstumsbranchen wie Elektromobilität oder erneuerbare Energien benötigt, ist zudem ein wichtiges Industriemetal für Elektrogeräte. Die weltweit größten Produktionszentren befinden sich in Asien, nach Angaben des Kupferhändlers Südkupfer nimmt China als Kupferkonsument mit einem Anteil von über 48 Prozent des weltweit geförderten Rohstoffs eine Schlüsselrolle ein. Bayram ist Geschäftsführer von European Metal Recycling (EMR) in Hamburg und trägt mit Sekundärrohstoffen aus der Kreislaufwirtschaft weltweit dazu bei, Energie und somit CO<sub>2</sub> zu sparen: „Wir sprechen hier alleine im Stahl- und Metallbereich von jährlich mehr als 600 Millionen Tonnen pro Jahr.“

## Von A wie Aluminium bis Z wie Zink

EMR zählt auf dem britischen Heimatmarkt zu den führenden Recyclingunternehmen und hat in Deutschland über 130 Mitarbeitende an bald drei Standorten in Hamburg und je einem in Duisburg und Magdeburg. Auf dem Schrottplatz und Lager in Hamburg-Billbrook quillt zwischen rostigen ramponierten Containern Kabelsalat, dazwischen passen mobile Bagger, Schredder, eine Presse sowie Lkw, die auf dem Hof in einem fort anliefern und abtransportieren. EMR bereitet in Deutschland Eisen und Stahl sowie nicht eisenhaltige Metalle von A wie Aluminium bis Z wie Zink auf. „Wir recyceln in der Gruppe mit weltweit circa 130 Standorten über 10 Millionen Tonnen Schrott“, sagt Bayram. Das meiste sei Stahl, aber auch „circa 1 Million Tonnen Metalle“ wie Kupfer.

Vor allem in China gibt es laut Bayram einen „enorm hohen Bedarf“ an Recyclingrohstoffen. Kupferwerke wie die Ningbo Jintian Copper (Group) oder Ningbo Shimao Copper kaufen aufbereitete Kupferschrotte von verschiedenen Firmen in Europa und werden innerhalb von vier bis fünf Wochen über die maritime Seidenstraße bis Ningbo oder Shanghai mit Containerschiffen beliefert. Zwischen Hamburg und Ningbo schickt EMR „mehrere Hundert Container“ im Jahr mit Kupfer- und Kupferlegierungsschrotten auf die Reise. Den Warenwert eines 40-Fuß-Containers beziffert Bayram mit „circa einer Viertelmillion Euro“. Die Boxen können alte Kupferrohre, -bleche, -kabelstränge (Millberry) oder gemischte, unlegierte Kupferabfälle (Birch/Cliff) enthalten. Zudem pakettiert EMR Metalle wie Kupfer oder Aluminium zu Blöcken, die aussehen wie überdimensionale Legosteine: „Die können wir mit dem Stapler in einen Seecontainer reinschieben.“

Zum Logistikteam in Hamburg gehören sieben Personen, unter anderem ein Spezialist für Seecontainer, drei Lkw-Disponenten sowie ein Experte für Bulk-Hochsee- und Binnenschiffsverladungen von Stahlschrott von Duisburg nach

## European Metal Recycling betreibt Kreislaufwirtschaft über die maritime Seidenstraße

Rotterdam und weiter nach Fernost. In Hamburg bringen eigene oder Partner-Lkw Container mit Metallschrott bis an die Hafenkante. Das Recyclingunternehmen arbeitet laut Bayram zu zwei Dritteln direkt mit Reedereien und zu einem Drittel mit Speditoren zusammen. „Unsere wichtigsten Exportterminals sind in Rotterdam, Antwerpen und Hamburg“, sagt er.

## Halbzeugprodukte aus Asien für Europa

In Vietnam, Thailand und Indonesien gibt es dem Geschäftsführer zufolge viele Abnehmer für Stahl, während Taiwans Folienindustrie auf Kupferlieferungen angewiesen sei. Die Kreislaufwirtschaft (Circular Economy) entlang der maritimen Seidenstraße funktioniert so: EMR liefert Schrott an Schmelzwerke in asiatischen Ländern und kauft dort als sogenanntes „Beistellgeschäft“ Halbzeugprodukte wie Rohre oder Blöcke zurück, um sie mit Gießereien in Europa zu handeln. Alles läuft per Seefracht, Vietnam bedient der Schrottspezialist beispielsweise über die Häfen Haiphong und Ho-Chi-Minh, Taiwan über Kaoshiung.

„Damit der Sekundärrohstoff auch am richtigen Ort eingesetzt werden kann, benötigt die Kreislaufwirtschaft die richtigen logistischen

Lösungen“, unterstreicht Bayram. Die Eiserne Seidenstraße zählt er für Container mit Metallschrott trotz „großer Vorteile in der Schnelligkeit“ nicht dazu. Seine Anfrage bei Speditionen habe vor wenigen Wochen ergeben, dass die Frachtrate auf der Schiene zwischen Duisburg und Shanghai „zurzeit um den Faktor zehn teurer“ ist als per Containerschiff. Das gilt allerdings nur theoretisch, denn „der Frachtführer möchte keinen Kupferschrott mehr mitnehmen“, berichtet Bayram. Gründe seien nicht genannt worden. Nach Auskunft eines Duisport-Sprechers „spielt das Thema Kreislaufwirtschaft über die Eiserne Seidenstraße bislang keine ausgeprägte Rolle“. Bayram, der sich ehrenamtlich im Vorstand des Verbands Deutscher Metallhändler und Recycler engagiert, bedauert das: „Die Eiserne Seidenstraße könnte unserer Industrie enorm helfen, denn die Kupferwerke in China könnten so durch schnellere Durchlaufzeiten die Kapitalbindung von den Recyclingbetrieben erheblich verringern.“

In China öffnet die nationale Importbehörde übrigens jeden Container, um zu prüfen, ob der Metallschrott Qualitätsstandards einhält. „China ist uns einen Schritt voraus, weil es zwar den Import von Abfällen verboten hat, unsere sauberen



**Kreislaufwirtschaft benötigt die richtigen logistischen Lösungen.**

Murat Bayram, EMR-Geschäftsführer in Hamburg

FOTOS: EMR, KLOSS

Recyclingrohstoffe aber erlaubt sind“, sagt Bayram. Die Behörden achteten „penibel“ auf sortierte Waren, und das stelle EMR mit Analysegeräten sowie Probeschmelzungen in Deutschland, Großbritannien und den Niederlanden sicher.

„Ohne Asien hätten wir enorme Probleme, weil es immer wieder zu Stoßzeiten kommt, und die hiesige Industrie nicht genug Recycling-Rohstoffe abnehmen kann“, erklärt er. Im vergangenen Jahr musste EMR über europäische Grenzen hinausschauen, als Industrieunternehmen wegen der Energiekrise ihre Kapazitäten drosselten oder den Betrieb zeitweise einstellten, „weil der Strom für die Aluminiumproduktion teurer war als das Aluminium selbst“. Deshalb sieht er die geplante neue Abfallverbringungsverordnung der EU-Kommission kritisch, die ein Exportverbot für Metallrecyclate in Drittstaaten wie China bedeuten könnte – gerade jetzt, wo das goldene Zeitalter der Kreislaufwirtschaft beginnt. (cs)

Mit Schrott lässt sich Geld verdienen. Murat Bayram beziffert den Warenwert eines 40-Fuß-Containers voll Kupfer- und Kupferlegierungsschrotten mit circa einer Viertelmillion Euro. Im Hamburger Hafen wird Metallschrott für den Export nach Asien verladen. Die EMR-Gruppe recycelt weltweit mehr als 10 Millionen Tonnen Schrott – die gewaltige Menge zahlt sich aus.

