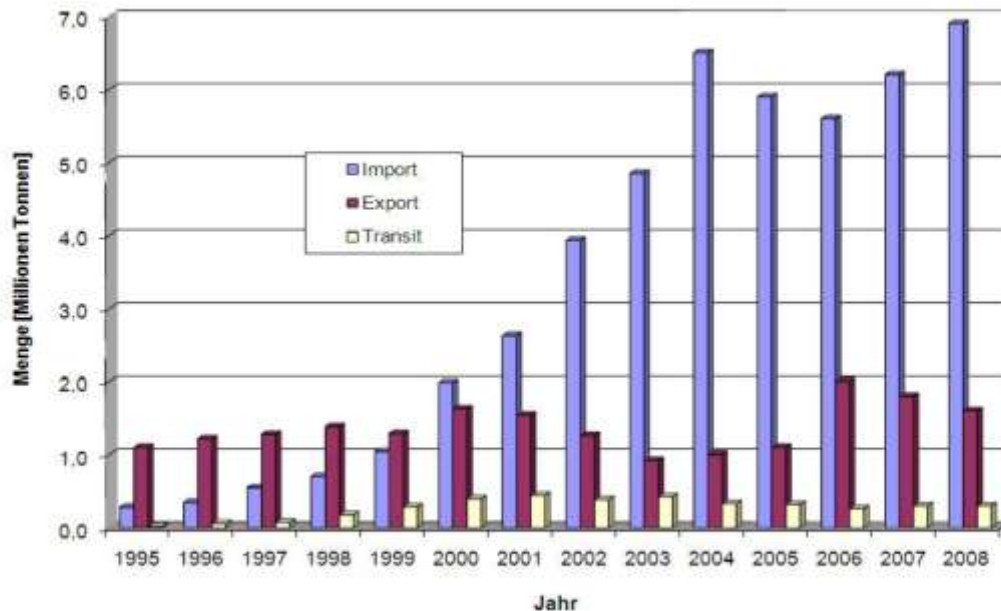


Grenzüberschreitende Abfallverbringung (gesetzlich geregelt)

<http://www.umweltbundesamt.de/abfallwirtschaft/abfallstatistik/index.htm>

Zeitreihe zur grenzüberschreitenden Abfallverbringung ab Inkrafttreten der EG-Abfallverbringungsverordnung



Umweltbundesamt – Amt für Umweltschutz des Bundes

April 2009

Mülltourismus ist die Bezeichnung für den Transport von Müll aus einem Staat in einen anderen. Er kann zur Verwertung oder zur Entsorgung des Mülls geschehen. Mülltourismus ist dann bedenklich, wenn die Entsorgung in Ländern geschieht, die keine ausreichenden Vorkehrungen zum Umweltschutz treffen. Der Mülltourismus widerspricht dem deutschen und europäischen Grundsatz der Entsorgung des entstandenen Mülls nahe am Entstehungsort.

Wenn aus privater ökonomischer Sicht betrieben zur Gewinnmaximierung – dann ist dies krimineller „Mülltourismus“. (Skandale – Mafia Neapel; Gifte in Dritte Welt usw)

Abfallwirtschaft

Grenzüberschreitende Abfallverbringung

Letzte Änderung: 18.10.2007

Rechtsgrundlagen

In Deutschland sowie in allen anderen EU-Staaten wird die grenzüberschreitende Abfallverbringung durch die Verordnung 1013/2006/EG über die Verbringung von Abfällen ([VVA](#)) PDF / 1,56 MB geregelt, die auf dem [Basler Übereinkommen](#) PDF / 166 KB vom 22. März 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung sowie dem [Beschluss C\(2001\)107/Endgültig](#) PDF / 252 KB des OECD-Rates über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von zur Verwertung bestimmten Abfällen aufbaut und diese in unmittelbar geltendes Gemeinschaftsrecht umsetzt.

Je nach vorgesehenem Entsorgungsverfahren, dem Bestimmungsstaat und der Einstufung des Abfalls unterliegt eine grenzüberschreitende Abfallverbringung gemäß VVA entweder [Informationspflichten](#) oder aber dem Verfahren der vorherherigen schriftlichen Notifizierung (Beantragung) und Zustimmung ([Genehmigung](#)). Es gilt die Abfalldefinition der [Abfallrahmenrichtlinie](#) PDF / 392 KB. Die Kommission der EU hat zu Auslegungsfragen betreffend Abfall und Nebenprodukte eine [Mitteilung](#) PDF / 176 KB herausgegeben.

Vereinfachte Darstellung zur Zulässigkeit grenzüberschreitender Abfallverbringungen gemäß VVA

(bezüglich Detailinformationen und Ausnahmeregelungen ist der Text der VVA heranzuziehen, siehe dazu auch einen ausführlicheren [Artikel](#) PDF / 958 KB):

	Zwischen EU-Staaten	Import in die EU	Durchfuhr durch die EU	Export aus der EU
Abfälle zur Beseitigung	Zustimmung erforderlich	Zustimmung erforderlich	Zustimmung erforderlich	Verboten ¹⁾
"Grüne Abfälle" zur Verwertung (Anhänge III, IIIA und IIIB der VVA) die keine gefährlichen Bestandteile enthalten	Informationspflicht ²⁾	Informationspflicht	Informationspflicht	Informationspflicht oder Sonderregelungen ³⁾
Alle anderen Abfälle	Zustimmung erforderlich	Zustimmung erforderlich	Zustimmung erforderlich	Verboten ⁴⁾

¹⁾ Die Ausfuhr nach Norwegen, Island, Liechtenstein und in die Schweiz ist mit Zustimmung erlaubt.

²⁾ Für einige der neu der EU beigetretenen Staaten gelten noch Übergangsregelungen. Die Ausfuhr nach Bulgarien ist bis Ende 2014, nach Lettland bis Ende 2010, nach Polen bis Ende 2012, nach Rumänien bis Ende 2015 und in die Slowakei bis Ende 2011 zustimmungspflichtig.

³⁾ Es bestehen teilweise Einschränkungen durch nationales Recht des jeweiligen Nicht-EU-

Staates, siehe auch [Sonderregelungen für Drittstaaten](#); für Abfälle von Anhang IIIB ist eine Notifizierung erforderlich

⁴⁾ Der Export gefährlicher Abfälle zur Verwertung in Staaten, für die der OECD Beschluss nicht gilt, ist verboten.

Mit dem Abfallverbringungsgesetz ([AbfVerbrG PDF / 98 KB](#)) werden ergänzende Regelungen zur VVA getroffen, z.B. zur [Behördenzuständigkeit PDF / 113 KB](#). Die Gebühren für die Durchfuhr von Abfällen durch das Bundesgebiet wurden mit der [Abfallverbringungsgebührenverordnung PDF / 32 KB](#) festgelegt. Die Gebühren für Ein- und Ausfuhr sind in den entsprechenden Regelungen der Bundesländer festgelegt.

Für mit dem Vollzug der VVA aufkommende Fragen finden regelmäßig auf Einladung der Kommission Treffen aller Anlaufstellen in der EU statt. Als ein Ergebnis dieser Treffen werden u. a. sogenannte [Anlaufstellen-Leitlinien](#) verabschiedet.

Um die illegale Abfallverbringung zu bekämpfen, ist eine enge Zusammenarbeit der zuständigen Abfallbehörden mit anderen Behörden wie dem Zoll oder dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) notwendig.

Anlaufstelle

Antworten auf allgemeine Fragen und rechtliche Auskünfte zur grenzüberschreitenden Abfallverbringung erteilen nach Artikel 54 VVA die nationalen Anlaufstellen. Diese haben weitere Aufgaben wie die jährliche Erstellung der [Statistik](#) über die verbrachten Abfallmengen.

Gemäß AbfVerbrG ist das Umweltbundesamt als Anlaufstelle und zuständige Genehmigungsbehörde für die Abfalldurchfuhr durch Deutschland benannt:

Umweltbundesamt
Anlaufstelle Basler Übereinkommen
Postfach 1406
06844 Dessau-Roßlau
Telefon: 0340/2103-3296
Fax: 0340/2103-3103
[E-Mail](#)

Anlaufstellenleiter:
Dr. Joachim Wuttke
Telefon: +49 (340) 2103-3459
[E-Mail](#)

Anlässlich des 10 jährigen Jubiläums der Anlaufstelle fand ein [Kolloquium](#) statt.

Weitere Informationen

- [Linksammlung](#)

Abfallwirtschaft

Linksammlung

Letzte Änderung: 21.08.2007

Abfallwirtschaft - Allgemeine Infos

- [Europäische Plattform für die Abfallwirtschaft/European Waste Sector Assistant](#)
- [the Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety \(BMU\)](#)
- [the Commission of European Union \(EU\)](#)
- [the implementaion network of EU concerning waste shipments \(IMPEL-TFS\)](#)
- [the Organisation for Economic Cooperation and Development \(OECD\)](#)
- [and the Secretariat of Basel Convention \(SBC\)](#)

Grenzüberschreitende Abfallverbringung

- [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit \(BMU\)](#)
- [Kommission der Europäischen Union \(EU\)](#)
- [Vollzugsnetzwerk der Europäischen Union zur Abfallverbringung \(IMPEL-TFS\)](#)
- [Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Kooperation \(OECD\)](#)
- [Sekretariat des Basler Übereinkommens \(SBC\)](#)

Ressourcenschonungs- aspekte / Ziel 2020

- [Statistisches Bundesamt, Wiesbaden - Umweltstatistische Erhebungen](#)

Rund um das ElektroG

- [ElektroG im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit \(BMU\)](#)
- [ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V.](#)
- [BITKOM – Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V.](#)
- [Deutsche Umwelthilfe](#)
- [Stiftung Elektro-Altgeräte Register](#)
- [Europäische Kommission](#)

Abfallwirtschaft

Abfallstatistik

Letzte Änderung: 27.01.2010

Allgemeine Abfallstatistik

Eine Aktualisierung der Daten durch das Statistische Bundesamt erfolgt ca. 18 Monate nach Ablauf des jeweiligen Jahres.

- [Abfallentsorgung, Fachserie 19, Reihe 1, Statistisches Bundesamt](#)
Auf der Seite des Statistischen Bundesamtes bitte in der linken Spalte unter *Schnellsuche* auswählen: <Fachserien> <19 Umwelt> <Download PDF> <go>

bei der gewünschten Publikation <Details> anklicken
auf der dann erscheinenden Seite die blaue Taste <weiter> anklicken

- [Abfallentsorgung - vorläufiger Ergebnisbericht 2007 PDF / 237 KB](#)
- [Erhebung über Haushaltsabfälle - Ergebnisbericht 2008 PDF / 84 KB](#)
- [Erhebung über Gefährliche Abfälle - Ergebnisbericht 2006 PDF / 144 KB](#)
- [Abfallbilanz 2007 PDF / 55 KB](#)
- [Zeitreihe zur Abfallstatistik 1996 – 2007 PDF / 50 KB](#)
- [Abfallaufkommen und Abfallbeseitigung in Deutschland 1999 bis 2007, Grafiken PDF / 551 KB](#)
- [Aufkommen und Verwertung von Verpackungsabfällen in Deutschland im Jahr 2007](#)

Grenzüberschreitende Abfallverbringung - Basler Übereinkommen

Notifizierungspflichtige Abfälle

- [Entwicklung der Ein- und Ausfuhr gefährlicher Abfälle und anderer genehmigungspflichtiger Abfälle 1995 – 2008 PDF / 206 KB](#)
- [Detaillierte Darstellung nach Jahren](#)
- [Zeitreihe Import nach Staaten PDF / 197 KB](#)
- [Zeitreihe Export nach Staaten PDF / 193 KB](#)
- [Zeitreihe Import nach Bundesländern PDF / 89 KB](#)
- [Zeitreihe Export nach Bundesländern PDF / 90 KB](#)
- [Zeitreihe Import nach Abfallarten PDF / 109 KB](#)
- [Zeitreihe Export nach Abfallarten PDF / 112 KB](#)

Nicht notifizierungspflichtige Abfälle

- [Zeitreihe Export nach Abfallarten PDF / 120 KB](#)
- [Zeitreihe Import nach Abfallarten PDF / 121 KB](#)
- [Zeitreihe Export nach Staaten PDF / 126 KB](#)
- [Zeitreihe Import nach Staaten PDF / 121 KB](#)

Was geschähe ohne amtliche Daten über die Abfallwirtschaft, die Wasserwirtschaft, die Luftverhältnisse, die Umweltschutzinvestitionen und Energiebilanzen?

Ohne detaillierte Daten zur Abfallwirtschaft könnte der *Abfallwirtschaftsplan* Baden-Württemberg (Teilplan Siedlungsabfälle) nicht qualifiziert erstellt werden. Damit könnte auch das Umweltministerium seinen gesetzlichen Verpflichtungen zur Berichterstattung nicht nachkommen. Außerdem wäre der geforderte Nachweis des Verbleibs und einer mittelfristigen Verminderung von Siedlungsabfällen nicht möglich.

Ohne Kenntnisse des Aufkommens und der Herkunft von Abfällen wäre eine vorausschauende und am Bedarf orientierte Kapazitätsplanung nicht möglich (siehe z.B. die Prognose der *Abfallmengen* für die Region Stuttgart, im Auftrag der Region Stuttgart). Mangelhafte *Markttransparenz* kann zu ruinösen Konkurrenzkämpfen oder zu *regionalen Kartellen* führen. *Marktmechanismen* wären gestört bis ausgeschaltet.

Ohne die gleichen Kenntnisse wäre ein *kontrolliertes Entsorgen* kaum möglich. *Mülltourismus* und ungeplantes bis kriminelles Entsorgen wäre letztlich die Folge - einschließlich der Kosten und Aufwendungen für die Verhinderung oder *strafrechtliche Verfolgung* unerlaubten Entsorgens.

Ohne quantitative Kenntnisse über die öffentliche und industrielle *Wasserversorgung* sowie Abwasserbeseitigung wäre eine fundierte Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie zur langfristigen Sicherung einer qualitativ hochwertigen Wasserversorgung und zum Schutz der natürlichen Gewässer nicht möglich. Die damit verbundenen Berichtspflichten könnten nicht erfüllt werden und Strafgebühren zur Folge haben.

Ohne die Ergebnisse der Erhebungen über *Luftverunreinigungen* sowie über die Verwendung ozonschichtschädigender und klimawirksamer Stoffe ließen sich die Reduzierungen bei *Luftschadstoffen* und *Klimagasen* im Rahmen internationaler Vereinbarungen (z.B. *KYOTO-Protokoll*) nicht nachweisen. Es kämen in der Folge beachtliche Säumniskosten auf die Bundesrepublik zu.

Ohne *Energiebilanzen* könnten der *Energiewirtschaft* und den Energiepolitikern die Zusammenhänge zwischen einzelnen *Energiequellen* und *Energielieferanten* nur schwer vermittelt werden. Würde eine Bilanzierung der heimischen Energieproduktion fehlen, könnten die internationalen Berichtsverpflichtungen nicht erfüllt werden.

Ohne die "Erhebung der *Aufwendungen* für den *Umweltschutz* im *Produzierenden Gewerbe*", die "Erhebung der *Waren* und *Dienstleistungen* für den *Umweltschutz* und die *Energiebilanzen*" könnten die ökonomischen Auswirkungen von *Umweltschutzmaßnahmen* auf EU- und anderer internationaler Ebene nicht abgeschätzt und vergleichend festgestellt werden.

<http://www.vgrdl.de/Veroeffentl/GruendeAmtlStatistik.asp>

Mülltourismus



[§ 10 Abs. 3 Satz 1 KrW-/AbfG](#)

[AbfVerbrG](#)



Medienwirksame Bezeichnung für den Missstand des Müllexports (Synonym: internationaler Müllhandel).

Der Mülltourismus wird umweltpolitisch deshalb als Missstand empfunden, da es einem Hauptprinzip des Umweltrechts zuwiderläuft: dem Veursacherprinzip. Als Ausprägung dieses Prinzips findet sich im deutschen Abfallrecht der Grundsatz der Inlandsentsorgung ([§ 10 Abs. 3 Satz 1 KrW-/AbfG](#)): [Abfälle](#) sollen grundsätzlich möglichst am oder nahe beim Entstehungsort entsorgt werden.

Für Mitgliedstaaten der EU ist es seit 1993 weitgehend untersagt, Abfälle in Länder außerhalb der EU zu exportieren (Richtlinie 91/156/EG). Auch innerhalb der EU gilt für die Müllentsorgung das Näheprinzip: Müll soll möglichst nahe am Standort der Entstehung entsorgt werden.

Jedoch ist lediglich der grenzüberschreitende Müllhandel zum Zwecke der Beseitigung untersagt. Soll der [Abfall](#) zum Zwecke der Verwertung exportiert werden, ist dies nach geltendem deutschen und europäischen Recht grundsätzlich erlaubt. Oftmals entscheidet erst eine wertende juristische Auslegung, ob es sich um einen Fall des erlaubten oder des verbotenen Müllexports handelt.

So wurde beispielsweise die Verbrennung von Sonderabfällen aus Deutschland in einem belgischen Zementwerk als erlaubter Müllexport zur Verwertung angesehen, weil die Zementwerke auf den Strom aus der Verbrennung von Müll angewiesen waren, d.h. ohne Müll Primärenergieträger einsetzen müssten, um den Betrieb aufrecht zu erhalten (EuGH 13.02.2003 - C 228-00).

Die Verbringung von Müll in reine ausländische Müllverbrennungsanlagen, die bei Ausbleiben des Mülls nicht verpflichtet sind, weiterhin Strom zu produzieren, also keine Primärenergieträger einsetzen müssten, stellt dagegen eine grundsätzlich verbotene Form des Müllexports zur Beseitigung dar.

Dennoch ist innerhalb der EU gerade diese Praxis sehr verbreitet. Besonders in Deutschland werden großen Mengen von Müll aus anderen EU-Mitgliedstaaten zur Auslastung der zahlreichen, Anfang der neunziger Jahre entstandenen Müllverbrennungsanlagen, importiert. Rechtlich ermöglicht wird diese Praxis durch die europaweit geltende Bestimmung, dass [Abfälle](#) nur auf umweltgerechten Kippen abgelagert werden dürfen. So wird für den Müllexport oftmals das Argument der Nachbarschaftshilfe für Gebiete angeführt, die nicht über die notwendigen Deponien bzw. über den nötigen Platz auf ihren Deponien verfügen.

Diese Aushebelung des Grundsatzes der standortnahen Müllentsorgung ist heftig kritisiert worden, so wird nach Meinung der Kritiker der Grund der Nachbarschaftshilfe in den meisten Fällen lediglich vorgeschoben, vielmehr seien handfeste wirtschaftliche sowie politische Interessen am Müllhandel der Grund für den weithin ausgeübten Mülltourismus. Tatsächlich kollidiert jedoch auch ein höheres Interesse der EU mit dem umweltrechtlichen Grundsatz der Inlandsentsorgung, und zwar das Ziel des Europäischen Wirtschaftsraumes, die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Ländern zu fördern: vor diesem Hintergrund ist es daher nicht nur geduldet, sondern vielmehr gewollt, dass Recycling- oder Abfallverbrennungsanlagen, die in einem anderen Mitgliedstaat gebaut wurden und nicht ausgelastet sind, [Abfälle](#) aus anderen Mitgliedstaaten aufnehmen.

Rechtlich bedenklich ist hierbei jedoch, dass überhaupt Müllverbrennungsanlagen mit Überkapazitäten entstanden sind. So hätte man dem Grundsatz der wirtschaftlichen Zusammenarbeit wie auch dem der Inlandsentsorgung gerecht werden können, indem man deutsche Müllverbrennungsanlagen nicht lediglich in Deutschland, sondern beispielsweise auch in Italien gebaut hätte. Fraglich ist also, ob die politischen Entscheidungen im Planungsstadium für die Dimensionierung der Müllverbrennungsanlagen einer rechtlichen Überprüfung Stand halten: Dies wäre dann der Fall, wenn es sich lediglich um eine fachlich bedingte Fehlplanung handelt. Problematisch wäre es allerdings, wenn tatsächlich die Aussicht auf florierenden Müllhandel mit den Nachbarstaaten Grund für die Überdimensionierung von Müllverbrennungsanlagen war.



[AbfallAbfalltransport](#)

EuGH 13.02.2003 - C 228 00

EuGH 10.05.1995 - C 422/92

Lattmann: Billig, billiger, Mülltourismus: Schmutzige Geschäfte - big business Abfall; Städtetag, 2001, 11

Google Ergebnisse (am 16.03.10) 38.800 für Mülltourismus. (0,25 Sekunden)

Suchergebnisse

1. [Mülltourismus .: Lexikon von Juraforum.de](#)

Der Mülltourismus wird umweltpolitisch deshalb als Missstand empfunden, da es einem Hauptprinzip des Umweltrechts zuwiderläuft: dem Veursacherprinzip. ...

www.juraforum.de/lexikon/Mülltourismus - [Ähnlich](#)

2. [Ist Müll - Tourismus eine Ordnungswidrigkeit ?](#)

2. Aug. 2008 ... Wie kann man man gegen Leute vorgehen, die offensichtlich nicht in ... Wie bereits vorgeschlagen, möglichst viele Fotos machen, darauf achten, ...

www.gutefrage.net/.../ist-muell-tourismus-eine-ordnungswidrigkeit - [Im Cache](#) - [Ähnlich](#)

3. [Umweltlexikon-online.de: Mülltourismus](#)

Mülltourismus. Der A. ist direkte Folge einer ganzen Reihe von Faktoren: Nach wie vor und ersten Ansätzen zum Trotz wird in Deutschland wie auch weltweit ...

www.umweltlexikon-online.de/.../Muelltourismus.php - [Im Cache](#) - [Ähnlich](#)

4. [Definition: Mülltourismus | Wirtschaftslexikon Gabler](#)

Mülltourismus: Abfalltourismus; nicht-wissenschaftlicher Begriff für die Verbringung von Müll bzw. Abfall in andere Staaten. Es wird zwischen Müll zur ...

wirtschaftslexikon.gabler.de/.../muelltourismus.html - [Im Cache](#) - [Ähnlich](#)

5. [Grenzüberschreitender Mülltourismus - Radio Prag](#)

Mülltourismus. Seit Jahren beschwerten sich die Bürgermeister der entlang der Grenze ansässigen Gemeinden darüber, in letzter Zeit konnte man diesbezüglich ...

www.radio.cz/de/artikel/47283 - [Im Cache](#) - [Ähnlich](#)

6. [MÜLLTOURISMUS: Ganz heiß auf die Giftschlacke - Urlaubstipps ...](#)

20. Juni 2008 ... Ein westfälisches Recyclingunternehmen importiert aus Portugal mit Dioxin belastete Schmelzrückstände, obwohl es das Gift nicht entsorgen ...

www.focus.de › ... › [Archiv](#) › [1996](#) › [Nr. 29](#) › [Deutschland](#) - [Ähnlich](#)


7. [Mülltourismus - WESTPOL - WDR Fernsehen](#)

Mülltourismus Vor- und Nachteile der Pläne der Landesregierung Die Abfallentsorger sollen mehr Freiheit bei der Auswahl der Müllverbrennungsanlagen erhalten ...

www.wdr.de › ... › [WESTPOL](#) › [Sendung vom 24. Mai 2009](#) –

Mülltourismus

Vor- und Nachteile der Pläne der Landesregierung

-  Sonntag, 24. Mai 2009, 19.30 - 20.00 Uhr .

Die Abfallentsorger sollen mehr Freiheit bei der Auswahl der Müllverbrennungsanlagen erhalten. Das sehen Pläne der Landesregierung vor. Die Absicht ist, den Wettbewerb zu stärken, weil die Entsorgungsunternehmen künftig den günstigsten Anbieter aussuchen können. Der Nachteil: mehr Mülltourismus. Das befürchten jedenfalls Kritiker.



Mülltransport aus Neapel

Giftmüll aus Australien, Hausmüll aus Neapel: Es fällt mehr als schwer zu verstehen, warum der Dreck anderer Länder ausgerechnet in einer nordrhein-westfälischen Müllverbrennungsanlage beseitigt werden muss. Doch das ist Alltag - längst ist NRW Müllimport-Land: Abfall aus aller Herren Länder wird über die heimischen Autobahnen zu einem der hiesigen Verbrennungsöfen gekarrt. Gut, das zumindest der Großteil des nordrhein-westfälischen Müll, nämlich jährlich über vier Millionen Tonnen Hausmüll, grundsätzlich dort verbrannt wird, wo es auch am sinnvollsten ist In der jeweils nächstgelegenen Müllverbrennungsanlage. Doch mit diesem so selbstverständlich klingenden und seit Jahrzehnten bewährten Prinzip will die Landesregierung in ihrem neuen Abfallwirtschaftsplan nun brechen.

Müll auf der Autobahn - mit dem LKW unterwegs



Müllverbrennungsanlage in Weisweiler (Ausschnitt)

Stauland NRW. Das Land droht am Verkehr zu ersticken. Gerade LKWs verstopfen die Autobahnen. Und dieses Problem könnte sich jetzt weiter verschärfen. Schlimmstenfalls drohen sogar zigtausende von LKW-Transporten über große Entfernungen - quer durch das Land randvoll mit Müll. Beispiel die Müllverbrennungsanlage Weisweiler bei Aachen - eine von 16 Anlagen im Land. Auch der Müll aus dem Kreis Heinsberg wird hierhin gebracht - wie selbstverständlich zu der nächstgelegenen Anlage. Künftig aber soll der Kreis den Müll auch durch das ganze Land fahren dürfen, um ihn dann zum Beispiel in Bielefeld zu verbrennen: Wenn das nur billiger ist. Das ist das Müll-Szenario, wie es der Landesregierung vorschwebt: Um die Abfallberge müsse ein Wettbewerb zwischen den einzelnen Anlagen her.

Das System der Müllverbrennung in NRW



Video zum Beitrag

-  [Mülltourismus](#)
webTV

Damit käme das gesamte System der Müllverbrennung in Nordrhein-Westfalen ins Rutschen, befürchtet dagegen die Opposition im Landtag. Wenn nicht mehr die Nähe, sondern der Preis ausschlaggebend sei, käme das einer Aufforderung zum Mülltourismus quer durchs ganze Land gleich. Den schwarz-gelben Müll-Wettbewerb lehnen Grüne und SPD deshalb entschieden ab. Die Landesregierung setzt einen völlig anderen Schwerpunkt. Die Müllgebühren in Nordrhein-Westfalen seien einfach zu hoch. Tatsächlich sind die Kosten aktuell mit 140 Euro pro Tonne verbranntem Müll um zehn Euro höher im Land als der Bundesdurchschnitt. Überhöhte Preise - weil der Wettbewerb fehlt.

Die Müllentsorger sprechen von Unterstellungen. Der höhere Preis sei Folge der hohen Umweltstandards in ihren Verbrennungsöfen. Umgerechnet auf den einzelnen Haushalt mache das nur wenige Euro pro Jahr aus. Trotzdem stehen einzelne Kommunen schon in den Startlöchern. Mag sein, dass die Pläne der Landesregierung die Müllgebühren sinken lassen. Doch die Konsequenz wird sein: Mehr LKW-Verkehr - mehr CO₂-Ausstoß - mehr Stau. Ein hoher Preis für mehr Wettbewerb bei der Müllentsorgung.

Mehr zum Thema

-  [Der Neapel-Müll kommt](#). Grüne und Umweltverbände fordern Offenlegung der Preise (5.08.2008)
-  [Italien-Müll: Hilfe oder gutes Geschäft?](#). Grüne und Umweltverbände fordern Offenlegung der Preise

8. [Mülltourismus – Wikipedia](#)

Mülltourismus ist die Bezeichnung für den Transport von Müll aus einem Staat in einen anderen. Er kann zur Verwertung oder zur Entsorgung des Mülls ...

de.wikipedia.org/wiki/Mülltourismus - [Im Cache](#)

9. [europaticker: Kommunale Entsorger befürchten europaweiten ...](#)

Kommunale Entsorger befürchten europaweiten *Mülltourismus* ... Wird dieses nicht gelebt, sehen wir die Gefahr eines europaweiten *Mülltourismus*, der mit einem ...

www.umweltruf.de/news/111/news3.php3?nummer=5615 - [Im Cache](#)

10. [Mülltourismus: Elektronikschrott belastet die Dritte Welt - Home ...](#)

3. Apr. 2002 ... Auf Müllhalden in der Dritten Welt türmt sich Hightech-Müll aus der Ersten Welt zu meterhohen Bergen und wird dort von billigen ...

www.channelpartner.de/news/214449/ - [Im Cache](#)

Ergebnisse **1 - 10** von ungefähr **650** für **Mülltransporte Skandale Entwicklungsländer**.
(0,24 Sekunden)

Suchergebnisse

1. [PDF]

[Müllexport](#)

Dateiformat: PDF/Adobe Acrobat - [HTML-Version](#)

Die Recherche „*Müllexportskandale*“ kann ebenfalls in Gruppenarbeit stattfinden. Die *Entwicklungsländer* sind gegenüber den gesundheit- ... illegaler *Mülltransporte* mangelhaft ist beziehungsweise gänzlich fehlt. ...

www.bread-for-the-world.org/downloads/jugend.../global-lernen_2006-3.pdf

2. [PDF]

[Müllexport](#)

Dateiformat: PDF/Adobe Acrobat - [HTML-Version](#)

Die Recherche „*Müllexportskandale*“ kann ebenfalls in illegaler *Mülltransporte* mangelhaft ist beziehungsweise gänzlich fehlt. ...

www.friedenspaedagogik.org/content/download/3407/20525/.../gl06_3.pdf

3. [Ökologie](#)

Davon könnten vor allem *Entwicklungsländer* profitieren. ... NRW-Umweltminister Eckhardt Uhlenberg kann die umstrittenen *Mülltransporte* aus Australien noch verhindern ... Bärbel

Höhn informiert offensiv über den *Dioxinskandal*, ein CDUler ...
www.beucker.de/themen/themen06.htm - [Im Cache](#)

4. [mare online - Der Müll, die Moneten und die Mafia](#)

Sie glaubt, den Behörden fehle der Anreiz, illegale *Mülltransporte* herauszufischen. ... "Der Westen will seinen Müll billig in *Entwicklungsländern* entsorgen", ... Bislang sind deutsche Behörden und Ermittler von einem solchen *Skandal* ...
www.mare.de/index.php?article_id=1587 - [Im Cache](#)

5. [greenpeace magazin: Jagd auf die Müllmafia](#)

Und ein beträchtlicher Teil davon landet in *Entwicklungsländern*: Allein im Hafen von Lagos ... nahmen die *Mülltransporte* nach Afrika schon einmal rasant zu. ... wie kürzlich der größte Giftmüll-*Skandal* in der Geschichte Afrikas bewies: ...
www.greenpeace-magazin.de/index.php?id=2575 - [Im Cache](#) - [Ähnlich](#)

6. [PDF]

[Antwort](#)

Dateiformat: PDF/Adobe Acrobat - [Schnellansicht](#)
Gefährliche Müllexporte in *Entwicklungsländer* – Folgen und Lösungsansätze ... Zahl und Umfang der transnationalen *Mülltransporte* schnell an. So ist bei den- *skandal* um die Probo Koala sei lediglich ein Beispiel für eine neue Welle ...
www.kotting-uhl.de/btag/gesetze/061013_muellexporte.pdf

7. [DOC]

[Baseler Abkommen](#)

Dateiformat: Microsoft Word - [HTML-Version](#)
... gefährlichem Müll in *Entwicklungsländer* aufgedeckt – unter anderem in Marokko, Nigeria, ... Nach zahlreichen *Skandalen* bereiteten 1987 die Vereinten Nationen eine ... Die Konvention verlangt, daß vor einem *Mülltransport* stets die ...
www.nachhaltigermittelstand.de/lexikon/Baseler%20Konvention.doc - [Ähnlich](#)

8. [INTERNATIONALER MÜLLHANDEL AUS SICHT DER ÖKONOMISCHEN ANALYSE DES ...](#)

von R Kirstein - [Ähnliche Artikel](#)
hoch industrialisierten Ländern in *Entwicklungsländer* kritisch gesehen. ... Die beiden dramatischsten dieser *Skandale* waren das Auftauchen radio- Soweit *Mülltransporte* in Deutschland erlaubt sind, sollten sie es ...
www.springerlink.com/index/hq7j3n418561jg76.pdf - [Ähnlich](#)

9. [Afrika: Europa´s Müllhalde und korrupte Regierungen \[Archiv ...](#)

47 Einträge - 7 Autoren - Letzter Eintrag: 18. Sept. 2006

März 1989 hat zum Ziel, *Entwicklungsländer* vor Importen von Giftmüll aus Industrienationen zu schützen ... Strenge Regeln für *Mülltransporte* ...

www.politikcity.de/forum/archive/index.php/t-13688.html - [Im Cache](#)

[10. eed | dirsch | Favoriten | Mister Wong](#)

Bonn: Mitsprache für *Entwicklungsländer* bei IWF und Weltbank. Der EED fordert die Macht- und Sitzverteilung in beiden Institutionen zugunsten von ...

www.mister-wong.de/user/dirsch/eed/

Jagd auf die Müllmafia

greenpeace magazin 4.07

Über die Häfen Rotterdam und Hamburg wickeln internationale Schmuggler die billige Müllentsorgung in Asien und Afrika ab. Zoll und Wasserschutzpolizei fahnden nach den Hintermännern des Milliarden geschäfts.

Draußen im Hafen rauscht die Globalisierung: Lastwagen rasen die Straßen entlang, in der Ferne scheppern die Verladekräne. Drinnen, in einer kleinen Lagerhalle des Rotterdamer Zolls, herrscht geradezu gespenstische Stille. Neonlicht erhellt den fensterlosen Raum, es riecht wie in einem vergessenen Werkzeugkasten, nach Ölschmiere und altem Plastik. Vor der Ladeluke parkt ein schäbiger Container, die Türen stehen sperrangelweit offen. Noch ehe Jenny van Houten die Stahlbox betreten hat, kennt sie den Inhalt: „Mhhh – sicher Elektroschrott, das riech ich schon jetzt.“ Die 34-Jährige ist ein bunter Vogel im Hafengrau: jung, groß, aubergine gefärbtes Haar, ein grelles Sommerkleid über der Jeans. Als Abfallspezialistin im niederländischen Umweltministerium hat van Houten schon Hunderte verdächtige Container öffnen lassen.

Ein Zöllner schneidet beherzt einen der Plastiksäcke auf. Verrostete Stromzähler fallen ihm entgegen. Dahinter Stromkabel, wild durcheinandergeworfen. Den Frachtpapieren nach müsste es sich aber um reinen Metallschrott handeln, Kabelreste und Plastikhüllen haben in der Ladung nichts zu suchen. „Das hier ist eindeutig illegaler Müll“, urteilt van Houten. Ein erfolgreicher Tag für die Abfallexpertin: Gleich zwei Elektroschrott-Container, unterwegs von Portugal nach China, hat sie heute in Zusammenarbeit mit dem Zoll entdeckt. Mehr als 300 Container mit illegalen Abfällen waren es vergangenes Jahr in niederländischen Häfen. Und doch muten all diese Erfolge lächerlich an: Schließlich verlassen jährlich mehr als 4,4 Millionen Transportboxen Europas größten Container- und Ölhafen Rotterdam.

Nur ein Teil des Mülls, den die Wohlstandsgesellschaft erzeugt, wird auch in den Industriestaaten entsorgt. Der Rest geht im Container auf Reisen: 8,5 Millionen Tonnen registrierter Abfall vagabundierten allein 2001 um den Globus – aktuellere Daten sind nicht

erhältlich. Über die Mengen, die darüber hinaus illegal über die Weltmeere schippern, lässt sich nur spekulieren. Verschifft wird alles, was Müllhalden und Abfallcontainer hergeben: von FCKW-haltigen Kühlschränken über dreckige Abdeckfolie für Maissilos bis hin zu ölverschmierten Motorblöcken.

Aus vielen Rückständen lässt sich durchaus noch Geld machen. Bei häufig miserablen Arbeitsschutz- und Umweltstandards, oft in Kleinstbetrieben auf Hinterhöfen, verwerten Recyclingstätten in Afrika und Asien die Abfälle der Reichen. Zum größten Müllimporteure der Welt hat sich mittlerweile China entwickelt: Unter anderem führte das Reich der Mitte 2004 zwölf Millionen Tonnen Altpapier und zehn Millionen Tonnen Eisenschrott ein, so eine japanische Studie aus dem Jahr 2005.

Während Altpapier ein begehrter Rohstoff ist und sich gut recyceln lässt, macht die Entsorgung anderer Produkte Schwierigkeiten. Seit in den 90er-Jahren Laptop, DVD-Player und Handy in fast jeden Haushalt einzogen, hat insbesondere das Elektroschrottproblem enorme Ausmaße angenommen: Mindestens 20, wenn nicht sogar 50 Millionen Tonnen Elektroschrott, mit giftigen Schwermetallen wie Blei und Cadmium belastet, fallen jährlich weltweit an, schätzen die Vereinten Nationen. Und ein beträchtlicher Teil davon landet in Entwicklungsländern: Allein im Hafen von Lagos in Nigeria kommen laut UN täglich 100.000 alte Computer an, die im Hinterland billig demontiert und wiederverwertet werden. Was übrig bleibt oder sich von vornherein nicht profitabel recyceln lässt, landet schließlich illegal auf den Deponien der Dritten Welt. Das ist kein neues Phänomen. Als Europa in den 80er-Jahren die Umweltgesetze drastisch verschärfte, nahmen die Mülltransporte nach Afrika schon einmal rasant zu. Berühmtheit erlangte seinerzeit der Giftfrachter „Zanoobia“, der 1988 mit mehr als 2000 Tonnen italienischem Giftmüll an Bord monatelang über den Atlantik irrte.

Ein internationales Abkommen, die Basel-Konvention, verbietet zwar seit 1992 die Beseitigung gefährlicher Abfälle in Entwicklungsländern. Nur funktionsfähige Produkte dürfen dorthin exportiert werden. Doch das Basler Übereinkommen wird regelmäßig gebrochen, wie kürzlich der größte Giftmüll-Skandal in der Geschichte Afrikas bewies: 15 Menschen starben und mehr als 30.000 erkrankten im August 2006, nachdem der internationale Ölkonzern Trafigura mit dem Frachter „Probo Koala“ mehr als 500 Tonnen Giftmüll an die Elfenbeinküste verschifft und gleich auf mehreren Müllkippen rund um die Hafenstadt Abidjan verteilt hatte. Einen Monat lang vergifteten die übel stinkenden Ölrückstände und Reinigungschemikalien Menschen und Umwelt. Noch immer leugnet Trafigura seine Verantwortung, hat aber nach allerlei juristischem Gezänk 152 Millionen Euro Entschädigung an die Elfenbeinküste gezahlt und die Giftschlämme in Frankreich entsorgen lassen.

Eine Geschichte über die Fahnder in Rotterdam, die diesen gefährlichen Abfalltourismus verhindern wollen, ist eine Geschichte über die internationale Müllmafia. Es ist ein Wirtschaftskrimi, der in den Hafenmetropolen dieser Welt spielt, im grauen Rotterdam, im schillernden Hongkong. Er zeigt die Kehrseite der Globalisierung: engagierte Zöllner, die

doch nicht alle Container überprüfen können; gerissene Schmuggler, die jedes Definitions-Schlupfloch nutzen; Bürokraten, die entschlossenes Handeln bremsen.

Jenny van Houten steckt einen der ausrangierten Stromzähler als Beweismaterial ein und kehrt zurück an ihren Schreibtisch im Umweltministerium. Dort wird sie den Rücktransport des Containers nach Portugal organisieren. Die Autofahrt in die Innenstadt dauert fast eine Dreiviertelstunde, das Hafengelände ist beinahe so groß wie Paris. Van Houten fährt Ausfallstraßen entlang, die das Ausmaß von Flugzeuglandebahnen haben. Es ist ein eisig klarer Wintertag, die Luft prickelt in der Nase, der Rauch einer Müllverbrennungsanlage kringelt sich in den Himmel. Allgegenwärtig ist die Ikone des freien Welthandels, der 20-Fuß-Standardcontainer aus Stahl.

Das Terminal „Maasvlakte“ liegt auf einer künstlichen Sandbank: eine unwirkliche Welt, metergenau auf dem Reißbrett geplant. Mit einem wahnsinnigen Tempo überholen riesige Trucks, die Fahrer trommeln mit den Fingern auf das Lenkrad, sobald sie an einer Ampelkreuzung warten müssen. Die Uhren scheinen hier schneller zu laufen. Das kommt der Müllmafia entgegen: Je kürzer ein Containeraufenthalt, desto geringer das Risiko, erwischt zu werden.

Van Houten hält kurz am „Pre-Departure-Stop“. Hier in der großen Wartehalle melden sich die Trucker an und erfahren, wohin sie ihre Fracht auf dem Terminal bringen sollen. Es sind ruppige Jungs in speckigen Pullovers, die ihren Automaten-Kaffee herunterschütten. Neugierig begutachten sie van Houten, die einzige Frau weit und breit.

Die Fahnderin setzt sich auf eine Plastikbank mitten im Trubel. „Unsere Zöllner nehmen bereits hier die ersten Checks der Frachtpapiere vor“, erklärt sie, „verdächtige Container filtern wir gleich heraus.“ Sie nimmt ihr Laptop auf die Knie und zeigt Digitalfotos. „Das hier war einer unser größten Erfolge“, erzählt sie und weist auf Container, gefüllt mit einer matschigen Mixtur aus Joghurtbechern, gammeligem Gemüse und Glas. Im Januar 2005 beschlagnahmte die Umweltbehörde mehr als 60 davon. Deklariert war die Fracht als Altpapier aus Großbritannien, das via Rotterdam nach China verschifft werden sollte. Zufällig öffneten die Zöllner einige Behälter – und stießen nach und nach auf mehr als 1500 Tonnen des unappetitlichen Hausmülls. Ein Teil der Sendung entwischte ihnen jedoch. Er tauchte, verschifft über Hamburg, in Indonesien auf illegalen Deponien wieder auf. Anfang April dieses Jahres verurteilte ein britisches Gericht die verantwortliche Firma „Grosvenor Waste Management“ zu einer Strafe von 80.000 Euro.

Über die Hintermänner solcher Aktionen ist bislang wenig bekannt. Außer, dass ein Großteil der in Rotterdam beschlagnahmten Container aus Deutschland stammt. Dass internationale Netzwerke kleiner Händler existieren. Und dass bestimmte Nationalitäten bestimmte Abfallarten favorisieren: So haben Afrikaner und Araber das Geschäft mit Schrottautos fest in

der Hand. Um Spuren zu vertuschen, gründen die Schmuggler Tochterfirmen in anderen Städten, wechseln blitzschnell die Verladehäfen. „Die Firma, die den Hausmüll aus England schmuggelte, arbeitete eng mit Unternehmen in Holland und Deutschland zusammen. Sie schob den Müll zwischen verschiedenen Häfen in Europa hin und her“, erzählt van Houten. Manchmal sind ganze Familienclans im Müllbusiness tätig.

Die Schieber bewegen sich in einer rechtlichen Grauzone. Wann ein Müllexport illegal ist, lässt sich nicht immer klar beurteilen. Gerade beim Elektroschrott ist die Lage unübersichtlich. Seit März 2006 darf etwa in den Niederlanden ebenso wie in Deutschland kein altes Radio oder Handy mehr in den Hausmüll geworfen werden. Jeder Bürger kann es gratis im Geschäft oder beim Recyclinghof seiner Stadt abgeben. „Eigentlich sollten die Altgeräte dann umweltgerecht von seriösen Firmen recycelt werden“, sagt Kim Schoppink, Abfallexpertin bei Greenpeace Niederlande, „doch der Recyclinghof oder Supermarkt gibt den Abfall an einen Schrotthändler weiter, der einen guten Preis zahlt.“ Das muss noch nicht einmal illegal sein. Aber dann schließt sich eine ganze Kette von Zwischenhändlern an – und irgendwann ist ein „schwarzes Schaf“ dabei, das den Elektroschrott verbotenerweise nach Übersee verschickt. „Dann landet der alte Kühlschrank auf irgendeinem Hinterhof in Afrika – ohne dass man es wollte“, sagt Schoppink.

Der Anreiz, in das schmutzige Geschäft einzusteigen, ist enorm. Die Müllschieber verdienen Milliarden. Kein Wunder, dass sogar die italienische Mafia mitmischt. Die Umweltschutzorganisation Legambiente aus Rom schätzt, dass die Syndikate 2005 allein mit dem illegalen Export von Gewerbeabfällen einen Gewinn von mehr als 4,2 Milliarden Euro gemacht haben. Der Handel mit Müll, vor allem mit Altmetall, ist heutzutage fast so lukrativ wie Geschäfte mit Waffen und Drogen. „Eine Tonne Kupfer bringt am Weltmarkt bis zu 7000 Euro“, sagt van Houten und zeigt Fotos beschlagnahmter Container, die mit Kabeln, alten Kompressoren und ausrangierten Diskettenlaufwerken gefüllt sind. Bis zu 30 Tonnen Fracht fasst eine einzige der genormten Stahlboxen.

Nicht zuletzt die niedrigen Frachtkosten machen den Handel lohnend: Einen Container von Hamburg nach Schanghai zu verschicken, kostet rund 850 US-Dollar, nur halb soviel wie in Gegenrichtung. Und wer erwischt wird, lässt sich auch durch Geldstrafen kaum von weiteren Schiebereien abschrecken: In Rotterdam verlangt der Zoll durchschnittlich 450 Euro pro Tonne Schmuggelfracht – ein läppischer Betrag im Vergleich zum Gewinn.

Acht Zöllner beschäftigen sich im Hauptzollamt Maasvlakte ausschließlich mit dem Mülltourismus. Trotz des brisanten Jobs verläuft ihr Alltag wenig abenteuerlich: Die Fahnder hocken in einem kleinen Büro im Parterre, starren stundenlang auf flimmernde Computer und klicken sich durch Hunderte von elektronischen Exportdeklarationen am Tag, immer auf der Suche nach Unstimmigkeiten. Mancher Schmuggler verrät sich etwa beim Warenwert: Er darf ihn nicht zu hoch angeben, schließlich will er keinen Zoll zahlen. Fällt die Summe aber zu niedrig aus, ist klar: Die Monitore für 30 Cent das Stück sind wohl eher Müll. Imponierend die Dummdreistigkeit mancher Schieber: „Es gibt Firmen, die in ihren Papieren angeben, dass

sie den Müll im 20. Stock eines Bürogebäudes in Hongkong recyceln wollen“, erzählt van Houten.

Auf einen solchen Verdacht hin blockten die Zöllner auch den Elektroschrott-Container auf dem Weg von Portugal nach Hongkong – worüber jeder Reeder flucht, denn die Zwangspause kostet Zeit und Geld. Eine verdächtige Box wird zunächst per LKW durch eine Scanner-Anlage auf dem Zollhof gefahren. Wie ein umgeknickter Laternenpfahl beugt sich das riesige Gerät über den Lastwagen, in einem kleinen Verschlag flimmert das Röntgenbild über die Monitore. Die Aufnahme erinnert an ein unscharfes Ultraschallfoto, es gehört eine gute Portion Fantasie dazu, einige Sackumrisse zu erkennen. Aber auch das sagt schon viel aus: Hier wurde keine Neuware ordentlich in Kartons verpackt, sondern Müll wild durcheinander hineingestopft.

Nach dem Öffnen des Containers beginnt das große Definieren. „Alles dreht sich immer um die Frage, ob es nicht doch ein funktionierendes Produkt ist“, erklärt van Houten. Jeden Monat werden zum Beispiel rund 11.000 Schrottautos von Hamburg nach Westafrika verschickt, mit platten Reifen, verbogenen Achsen. Fahren die am Ziel ihrer Reise tatsächlich noch herum – oder landen sie im Straßengraben? Absurde Szenen spielen sich in der Lagerhalle ab, wenn Zöllner sich die Köpfe heiß reden, ob die Plastikhülle der Stromzähler nun dafür oder dagegen spricht, dass es sich um Metallschrott handelt. Oder ob die Zähler noch gefährliche PCB-Kondensatoren enthalten, die auf keinen Fall exportiert werden dürfen. Technisches Fachwissen ist gefragt – aber auch eine Portion gesunder Menschenverstand.

Langsam setzt sich bei den Behörden die Erkenntnis durch, dass man ebenso international arbeiten muss wie die Müllschmuggler. Abfallinspektoren aus 13 EU-Staaten gründeten das informelle IMPEL-Netzwerk, eine Art „Müll-Interpol“ in Europa. Es ist ein erster, zaghafter Versuch grenzüberschreitender Kooperation. Gemeinsam führen die Mitglieder Razzien in Europas Seehäfen durch und halten sich gegenseitig auf dem Laufenden, wo gerade verdächtige Container auftauchen.

Doch während Holland das Thema offensiv angeht, sogar die Presse einlädt, gestaltet

sich die Spurensuche in Deutschland schwierig. Kompetenzen sind unklar, Recherchepartner rufen nicht zurück oder nur, um Interviewanfragen abzusagen und an eine andere Stelle zu verweisen. In der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt mag niemand das Thema „illegale Müllexporte“ an die große Glocke hängen; zu groß ist wohl die Angst, am Image der boomenden Elbmetropole mit ihren 150.000 Arbeitsplätzen im Hafen zu kratzen. Nach langem Hin und Her gelingt ein Treffen mit Klaus Willke, einem höflichen Herrn mit sorgfältig gestutztem Schnäuzer, der in einem kleinen Büro in der Umweltbehörde sitzt. Von Hafenflair ist hier weit und breit keine Spur, stattdessen hat Wilke eine unwirtliche Ampelkreuzung vor der Tür. Eine riesige Palme wölbt sich über seinen Schreibtisch. Seit Jahren ist der Mittfünfziger – gemeinsam mit nur einem weiteren Kollegen – für die „internationale Abfallverbringung“ zuständig. Verlässliche Zahlen, wie viel illegalen Müll die

Hamburger beschlagnahmt haben, kann Wilke nicht nennen. Aber er schätzt, dass beispielsweise der Export gebrauchter Monitore zunimmt. „Ob das illegal ist oder nicht, muss man immer im Einzelfall überprüfen.“

Nicht immer funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Zoll, Wasserschutzpolizei und der jeweiligen Landesbehörde in Deutschland so unbürokratisch wie bei den holländischen Nachbarn. Dabei muss es schnell gehen, wenn ein verdächtiger Container auf der Durchreise auffällt. Doch in Deutschland genehmigen ungefähr 30 verschiedene Behörden Abfalltransporte, und obendrein hat jedes Bundesland seinen eigenen Umgang mit Müllexporten. Gerade wurden im Hafen zwei Container mit alten Kühlschränken gestoppt, der eine aus Berlin, der andere aus Hessen. Die Berliner forderten den Container umgehend zurück, weil sie befürchteten, die Kühlschränke könnten billig in Afrika entsorgt werden. „Die Hessen hingegen“, erzählt Wilke, „bitten die Wasserschutzpolizei, zuerst einmal die Funktionalität zu prüfen, bevor sie einem möglichen Rücktransport zustimmen.“ Wenn es um den Kampf gegen internationale Kriminalität geht, kann der deutsche Föderalismus ganz schön blockieren.

In Rotterdam kreuzen Hans Tuinder und Jan Hugo van't Verlaat von der Wasserschutzpolizei durch den Hafen. Das Duo ist auf Patrouille, gleitet vorbei an Container-riesen so lang wie drei Fußballfelder. Die Niederländer nehmen den Müllschmuggel so ernst, dass sie sich sogar eine Art Sondereinsatztruppe „Umweltkriminalität“ mit 13 Mitarbeitern gönnen, deren Schwerpunkt die Abfallschiebereien sind. Team-Chef Tuinder und sein Kollege van't Verlaat erinnern ein wenig an Sonny Crockett und Rico Tubbs, die beiden Undercover-Agenten aus der TV-Serie „Miami Vice“: Beide sind groß gewachsen und so durchtrainiert, dass niemand sie auf Ende 40 schätzen würde. Tuinder trägt einen langen schwarzen Mantel und Pferdeschwanz, Verlaat Glatze. Jeder einschlägig interessierte Fachbesucher bekommt erst einmal einen Action-Werbefilm über die Arbeit der „Number One Seaport Police“ zu sehen.

Während sich der Zoll vor allem wegen entgangener Einnahmen für den Abfallschmuggel interessiert, fahndet die Wasserschutzpolizei nach den Straftätern im Hintergrund. In mehr als 20 Fällen laufen zurzeit Ermittlungen, vor allem gegen niederländische Firmen. Tuinder und seine Mannschaft sind auf der Suche nach den „ganz großen Fischen“, an manchen Fällen arbeiten sie mit acht oder zehn Leuten monatelang. Viel mehr ist allerdings nicht aus den beiden herauszulocken, keinesfalls wollen sie Insiderinformationen oder Ermittlungsmethoden verraten.

Ausgesprochen schwierig gestaltet es sich, ertappten Schmugglern eine Straftat nachzuweisen. „Was gerade noch ein illegaler Müllexport war, kann durch eine kleine Umdeklaration der Fracht schon wieder legal sein“, erklärt Tuinder, „das Abfallrecht lässt so viele Schlupflöcher, dass uns die Profis immer wieder entwischen.“ Wie ihre Kollegen vom Zoll quälen sich auch die Polizisten zunächst durch Frachtpapiere und suchen nach Unstimmigkeiten. Doch ihre Ermittlungen sind viel umfassender, sie recherchieren Firmenstrukturen, Schmuggelwege und mögliche Kontakte zu anderen Verdächtigen oder der

Mafia. Und im besten Fall heben sie bei einer Razzia sogar eine Schmugglerzentrale aus. Ein lockeres Netz von Informanten hält sie über Branchenklatsch und aktuelle Entwicklungen auf dem Laufenden.

Der Kapitän des Polizeiboots, ein bulliger, älterer Mann, macht einen Abstecher in ein abgelegenes Hafengebiet. Verlaet steht an Deck, die Hände tief in seine Manteltaschen gegraben. Er nickt zu einigen unauffälligen Lagerhallen hinüber. „Mit denen haben wir regelmäßig zu tun – da fahren wir manchmal einfach vorbei, um uns zu zeigen.“ Ein Plastikhaufen liegt auf dem Hof, ein Mann fuhrwerk an einem Müllcontainer herum. Mehr ist nichts zu sehen. Normaler Geschäftsbetrieb.

Aber was ist hier schon normal. Was wie eine unbedeutende Lagerhalle wirkt, kann ein zentraler Tatort in einem Müllkrimi sein. Was nach Müll aussieht, muss gar keiner sein. Oder genau andersherum. Tuinder lehnt an der Reling, blinzelt in die Sonne. „Ich bin mir sicher, dass wir auch die großen Fische in diesem Business kriegen können“, sagt er. „Natürlich braucht das Zeit, aber am Ende gewinnen wir.“

Von MARLIES UKEN

BASLER KONVENTION

Das internationale Übereinkommen aus dem Jahr 1992 verbietet die Ausfuhr gefährlicher Abfälle aus OECD-Staaten in Entwicklungsländer. Doch es wird regelmäßig gebrochen: 2006 ergab eine Studie in den größten europäischen Seehäfen, dass die Hälfte aller kontrollierten Müllexporte illegal war.

DAS SCHMUTZIGE MILLIARDENGESCHÄFT

Der internationale Müllschmuggel ist lukrativ: Allein in Italien soll die Mafia im Jahr 2005 mindestens 4,2 Milliarden Euro mit dem illegalen Export von Gewerbeabfällen verdient haben. Für die Schieber sind die Risiken überschaubar, die Strafen fallen lächerlich gering aus.

SCHLUPFLÖCHER

Die Müllschmuggler nutzen rechtliche Grauzonen aus: Während die Ausfuhr von „Abfällen zur Beseitigung“ in Entwicklungsländer verboten ist, dürfen „Abfälle zum Recycling“ exportiert werden. Oft reicht eine simple Umdeklaration in den Papieren, um aus einem illegalen Export ein legales Geschäft zu machen.

Der Müll, die Moneten und die Mafia

Text: [Marlies Uken](#)

Der Export von Abfällen der Industrienationen ist zum globalen Milliardengeschäft geworden. Reeder aus aller Welt verschiffen den Müll über die Weltmeere zu fremden Ufern, zumeist in Länder der Dritten Welt. Das findet auch die Mafia interessant.

Nicht nur Elektroschrott, auch Altfahrzeuge treten hier in Hamburg ihre Schiffsreise an. Gerade bei Schrottautos nimmt die Hansestadt einen der Spitzenplätze in Europa ein, rund 11.000 werden monatlich nach Afrika verschifft. Abou Merhi Lines aus Libanon ist eine der wichtigsten Reedereien für solche Autotransporte, sechs riesige Fähren, die mehrere tausend Fahrzeuge fassen, pendeln Monat für Monat zwischen den Kontinenten. Das perfekte Vehikel für Abfälle dagegen ist die "Blackbox" der Globalisierung: der Frachtcontainer. Knapp zehn Millionen davon schlägt der Hamburger Hafen jährlich um, Massen, vor denen selbst der Zoll kapituliert.

Die Hamburger Beamten müssen sich täglich durch Tausende elektronische Warenmeldungen klicken, immer auf der Suche nach Unstimmigkeiten. Sie fahnden nach Waffen und Drogen, illegale Abfälle machen sie nebenbei. 30 Zöllner sind Tag und Nacht im Hafen unterwegs, durchleuchten Container in Röntgenanlagen, lassen sie öffnen. "Illegal exportierte Elektrogeräte finden wir in der Regel per Zufall oder weil uns die Umweltbehörde einen Hinweis gibt", sagt Arne Petrick vom Hamburger Zoll. "Wir suchen die Nadel im Heuhaufen." Er erzählt von dreisten Müllschmugglern, die Computer mit abgeschnittenen Stromkabeln verschiffen - die also eindeutig Müll sind. Im Zielland würde man andere Stecker montieren, weil die deutschen nicht passten, behaupteten die Händler. "Wenn die Argumentation schlüssig ist, müssen wir das so hinnehmen", sagt Petrick. Er klingt frustriert.

Maria Elander von der Deutschen Umwelthilfe sieht das anders. Sie wirft den Behörden vor, den Müllstrom nicht konsequent genug zu unterbinden. Vor einem Jahr hatte die Organisation im Hamburger Hafen alte Computerbildschirme auf dem Weg nach Vietnam und Usbekistan entdeckt und die Behörden aufgefordert, solche Exporte zu stoppen. "Die Kooperationsbereitschaft war nicht sehr groß", erzählt die Abfallexpertin. Sie glaubt, den Behörden fehle der Anreiz, illegale Mülltransporte herauszufischen. "Dann muss die Behörde den Absender ausfindig machen, damit der Müll umweltgerecht entsorgt wird - das ist Aufwand", erklärt Elander. "Findet sie ihn nicht, bleibt sie auf den Kosten der Entsorgung sitzen." Ob Müllschmuggler oder Behörde, in dieser Geschichte hat wohl jeder ein Interesse, dass der Müll irgendwo landet - nur nicht in Deutschland. Denn dann wird's teuer: 100 bis 200 Euro kostet das umweltgerechte Recycling einer Tonne Elektroschrott hierzulande.

Was Afrika unter Recycling versteht, lässt sich in Ghanas Hauptstadt Accra beobachten, auf der Deponie Agbogboshie. Sie ist die Müllkippe des digitalen Zeitalters. Auf einem Quadratkilometer Fläche türmen sich defekte Fernschirme, Laufwerke und DVD-Player übereinander. Eine Landschaft in zertrümmertem Grau. Einige Jungs balancieren Eimer voller Kabelgestrüpp auf ihren Köpfen, unter ihren Füßen knacken zerbrochene Laptops. Über dem Gelände wabert stickiger, beißender Rauch.

Morgens um acht fangen Kinder an, mit bloßen Händen und einem Schraubenzieher die Bildschirme und Laufwerke zu zerschlagen. Über offenem Feuer verbrennen sie die Festplatten und Kabel, um an das kostbare Kupfer zu kommen. Etwa zwei Dollar verdienen sie mit dem Verkauf der täglichen Ausbeute und bezahlen dafür mit ihrer Gesundheit: Über dem Feuer entstehen hochgiftige Dämpfe, viele Kinder leiden an Atemproblemen. Nach dem Verbrennen lassen sie die Kabelreste und Festplatten einfach liegen. Regen schwemmt die Schwermetalle aus, der Giftcocktail verseucht den Boden, die Flüsse, die Fische. Und landet am Ende bei den Menschen auf dem Teller.

Die Umstände dieses globalen Gifttransfers hat Greenpeace dokumentiert. Mehr als 100 Container aus Europa und den USA kommen jeden Monat in Ghana an. Den Inhalt verramschen Händler auf Märkten. Je schneller eine Computergeneration aus der Mode ist, desto schneller wächst der Müllberg. Sogar Laufwerke aus Deutschland hat Greenpeace auf der Agbogbloshie-Deponie entdeckt. "Die Computer kommen als Secondhandware nach Ghana", erklärt Greenpeace-Abfallexpertin Kim Schoppink, "aber wer soll sie nutzen in einem Land, in dem es noch nicht einmal ständig Strom gibt?"

Im amerikanischen Minneapolis untersucht der Soziologieprofessor David Pellow seit Jahren Müllskandale. Ihn interessiert vor allem der Aspekt der sozialen Gerechtigkeit. "Der Westen will seinen Müll billig in Entwicklungsländern entsorgen", sagt Pellow, "und einige dieser Länder machen mit, weil sie sich um jeden Preis entwickeln und Gewinne machen wollen." Zwar gibt es die Basler Konvention, die weltweit den Export von Giftmüll verbietet. Drei Staaten haben das internationale Übereinkommen aber nicht unterzeichnet: Afghanistan, Haiti und der größte Elektroschrottproduzent der Welt, die USA. "Amerika macht es sich sehr einfach", sagt Pellow.

Afrikas Schrotthändler werden von den rasant steigenden Preisen für Kupfer gelockt - paradox, denn der Kontinent verfügt über die weltgrößten Kupferminen. Die Preise sind zwar zuletzt gesunken, doch der Rohstoff ist nach wie vor begehrt. Eine Tonne brachte im März auf dem Weltmarkt rund 3400 Dollar ein. Und die Frachtkosten sind lächerlich niedrig.

Es ist ein lukratives Geschäft mit Schmutz und Gift, das mittlerweile selbst die italienische Mafia für sich entdeckt hat. Sie verdiene jährlich rund 4,4 Milliarden Euro mit der illegalen Entsorgung von Gewerbemüll, sagt Antonio Pergolizi von der italienischen Umweltorganisation Legambiente in Rom. Mafiafirmen würden die Entsorgung billiger als andere Abfallfirmen anbieten und Beamte schmieren, um an die benötigten Genehmigungen zu kommen. Der Müll lande dann im billigsten Loch. In den vergangenen 15 Jahren habe die Mafia Abfälle in mehr als einem Dutzend Staaten illegal entsorgt, etwa in China, Äthiopien und Syrien, sagt Pergolizi.

Ihr das nachzuweisen sei extrem schwer. Korruption und enge Verflechtungen mit der Politik verwischten sämtliche Spuren. Ein mühseliger Kampf. "Es ist kaum möglich, diese Netzwerke zu zerschlagen." Auch in Deutschland ist man auf der Suche nach den Hintermännern. Doch wer im Müll wühlt, wird nicht immer fündig. "Manchmal existiert nur eine Briefkastenfirma, die den Elektroschrott exportiert", sagt Elander von der Umwelthilfe. Auch Behördenexperte Drücker kann nur vermuten, wer die Müllschieber sind. Er glaubt nicht an organisierte Kriminalität. "Das sind kleine Unternehmen, die sehr flexibel reagieren", meint er.

Für ihn sind sie eine Plage: Hat man einen Exporteur endlich im Griff, springen an anderer Stelle drei neue ein. Allein an der Billstraße verdienen wohl mehr als 20 Firmen ihr Geld mit

dem Elektrogerätehandel. Sogar das Umweltbundesamt, die oberste Umweltbehörde Deutschlands, hat kaum Einblicke in die Szene. Sie kennt zwar Einzelfälle, aber ein schlüssiges Gesamtbild fehlt. "Uns sind die Strukturen völlig unklar", räumt Abfallspezialist Joachim Wuttke ein. Stimmt es etwa, dass Schrotthändler regelmäßig Sperrmüllsammelungen abgrasen? Oder machen diese Händler nur einen kleinen Teil aus? Sind vielleicht sogar kommunale Wertstoffhöfe beteiligt? Wuttke weiß es nicht. Selbst die zuständigen Umweltminister der Länder zucken ratlos mit den Schultern. In einem unveröffentlichten Papier kommen sie zu dem Schluss, dass die sogenannten Geräteströme bei den Gebrauchthändlern noch vollkommen intransparent seien.

Irgendwo gibt es also eine Lücke im System. Seit 2006 dürfen Computer oder Handys etwa nicht mehr im Hausmüll landen, jeder Bürger kann sie gratis beim Recyclinghof abgeben. Aber was passiert dann mit den Geräten? Offiziell übernehmen Recyclingunternehmen im Auftrag der Hersteller die Entsorgung. Aber einige Kommunen verwerten die Abfälle auch selbst. Schicken gar sie den Elektroschrott nach Afrika? "Wir können nichts ausschließen", sagt Knut Sander vom Forschungsinstitut Ökopol in Hamburg. Seit Herbst vergangenen Jahres untersucht Ökopol im Auftrag des Umweltbundesamts, wo der Elektroschrott bleibt. Doch bis die Ergebnisse der Studie vorliegen, wird es dauern.

Dabei drängt die Zeit. Denn der globale Abfalltransfer hat verheerende Folgen. Das zeigte sich im August 2006, als die "Probo Koala" in einem Hafen der Elfenbeinküste festmachte. Der britische Rohstoffhandelskonzern Trafigura ließ mehrere hundert Fässer mit Giftmüll auf Deponien in der Wirtschaftsmetropole Abidjan verteilen. 15 Menschen starben an den giftigen Gasen, mehr als 100.000 schleppten sich mit Atembeschwerden und Magenproblemen in Krankenhäuser.

Glaubt man den Ausführungen der Rechtsanwaltskanzlei Leigh Day & Co aus London, hatte sich schon lange zuvor Haarsträubendes an Bord abgespielt: Die "Probo Koala" irrte bereits seit Wochen über die Weltmeere, um die hochgiftigen Abfälle aus der Ölveredelung loszuwerden. In Tunesien war Trafigura bereits gescheitert, auch in Amsterdam verweigerten die Behörden die Entladung. Daraufhin heuerte Trafigura einen afrikanischen Müllhändler an, und die "Probo Koala" nahm Kurs auf Abidjan. Salomon Ugborugbo, Chef der Müllentsorgungsfirma, ließ die Abfälle von der "Probo Koala" schaffen und unter freiem Himmel verteilen - mit tödlichen Folgen.

Seit mehr als einem Jahr arbeitet Martyn Day in London an dem Fall. Der 51-Jährige, nach Einschätzung der "Times" einer der 100 wichtigsten Anwälte Großbritanniens, vertritt 22.000 Opfer des Müllskandals. Von Oktober an wird er vor dem High Court in London versuchen, mehrere tausend Pfund je Opfer als Entschädigung einzuklagen. Es ist die größte Schmerzensgeldklage in der Geschichte Großbritanniens. "Der 'Probo Koala'-Fall ist ein Skandal von gigantischem Ausmaß", sagt Day. "Seit zwei Jahren versucht Trafigura, die Öffentlichkeit hinters Licht zu führen. Dabei gibt es einen Berg an Beweisen, dass das Unternehmen vollkommen unverantwortlich mit den Abfällen umgegangen ist."

Einfach wird der Fall dennoch nicht, denn Days Gegner ist mächtig. Trafigura ist der drittgrößte Ölhändler weltweit. Jahresumsatz 2007: 51 Milliarden US-Dollar. Ein undurchsichtiges Netz zahlreicher Tochterfirmen macht es schwierig, die Verantwortlichen ausfindig zu machen. Im Februar 2007 zahlte das Unternehmen nach eigenen Angaben bereits mehr als 165 Millionen Dollar an die ivoirische Regierung. Ein Schuldeingeständnis sei dies aber auf keinen Fall, betonte das Unternehmen. Eine auf Krisen-PR spezialisierte Agentur betreut inzwischen Presseanfragen. "Trafigura hat sich an alle internationalen und lokalen

Gesetze gehalten", lässt der Konzern erklären, "Trafigura ist weder verantwortlich für den Vorfall, noch hat das Unternehmen ihn verursacht."

Bislang sind deutsche Behörden und Ermittler von einem solchen Skandal verschont geblieben. Aber die "Probo Koala" und die Recherchen der Deutschen Umwelthilfe im Hamburger Hafen haben sie sensibilisiert. Drückers Abteilung hat immerhin zwei neue Mitarbeiter bekommen, jetzt bekämpfen sie zu viert illegale Abfallexporte. Auch auf europäischer Ebene kooperieren die Umweltbehörden verstärkt, wollen gemeinsam Razzien durchführen. Sogar eine erste, zaghafte internationale Kooperation gibt es: Vor Kurzem tagten Behördenvertreter aus den USA, Afrika, China und Europa bei Interpol in Lyon, um die Kontrolle der Abfälle in den Seehäfen besser zu koordinieren.

In der Billstraße geht derweil das Tagesgeschäft weiter. In der Einfahrt des schäbigen Import-Export-Ladens parkt ein weißer Kombi ohne Nummernschilder. Ein Mann wühlt auf dem Beifahrersitz in Taschen herum, eine Frau schiebt einen Computer auf die Rückbank. Der nächste Transport wird bereits gepackt. Und das alles ganz legal.