

Blausäure im Brikett

Umweltproblem Trabi: Der unverwüstliche Werkstoff Duroplast kann weder verbrannt noch verschrottet werden.

Auf einem ehemaligen Villengrundstück am Botanischen Garten in Dresden stehen neuerdings funkelnde Westautos zum Verkauf. Oft wird Händler Joachim Looß gefragt: „Gännse fleisch meen oldn Trabi in Zahlung nähm?“ Ernüchternde Antwort: „Kommt ganz darauf an, wieviel Sie uns zahlen wollen.“

Kein neuer Trabi-Witz – eher ein Beleg dafür, daß die ökologische Marktwirtschaft in der DDR Einzug hält. Denn die jeweils 34 Kilogramm sogenannter Duroplaste, ein Textil-Kunststoffgemisch, aus dem die Karosserien des Zweitakters „gebacken“ (Fachjargon) werden, stellen ein ganz neuartiges Umweltproblem dar: Der Kleinwagen läßt sich allenfalls unter Schwierigkeiten verschrotten. Für die Entsorgung der „überdachten Zündkerze“, wie der DDR-Volksmund den Trabi nennt, fordern westdeutsche Autohändler bereits 500 Mark.

Zur „gigantischen Gift-Halde“ (so das Verbrauchermagazin *DM*) werden sich nach und nach die drei Millionen Zweitakt-Trabis türmen, die von der Produktionsaufnahme im Jahre 1957 bis zur Einstellung im letzten Monat in den Verkehr gebracht worden sind. Schon entledigen sich weniger umweltbewußte DDR-Bürger ihres ausgedienten Gefährts, das neun Kilogramm sogenannten Kleber und zehn Kilogramm Hartpappe enthält, auf die krumme Tour.

Im Ost-Berliner Stadtteil Marzahn verstopften komplette Trabi-Karosserien kommunale Sperrmüllcontainer. In einem Waldstück bei Dresden fanden

Volkspolizisten illegal abgelagerte Plastikwracks. Sogar im baden-württembergischen Bad Cannstatt wurde ein himmelblauer Trabant 601 einfach auf dem Gehweg endgeparkt.

Schrotthändler in Ost und West weigern sich, die herrenlose Stücke anzunehmen – Begründung: Sie seien „keine Kunststoffverwerter“. Recyclingfirmen wiederum wissen mit dem textilhaltigen Duroplast kaum etwas anzufangen.

Einfach zerhacken und verbrennen läßt sich das Fahrzeug nicht. In den Schmelzöfen italienischer Stahlwerke, die einen Großteil der westdeutschen Autowracks verarbeiten, richteten Trabis, zu quadratischen Plastik-Blech-Paketen gepreßt, bereits Unheil an. Das Duroplast in Türen, Motorhaube, Dach und Kotflügel, so klagen die Stahlkocher, störe den Schmelzprozeß.

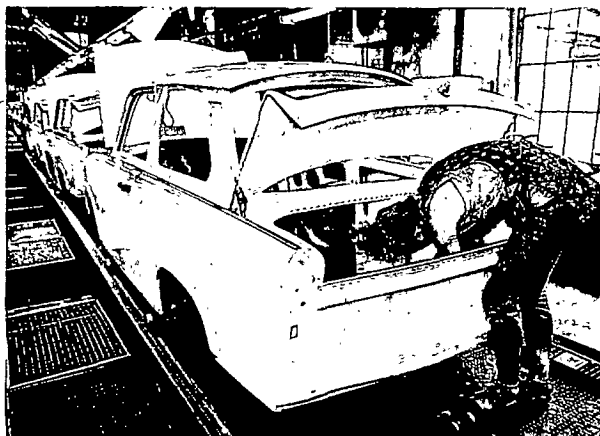
Und auch ein Vorschlag des Ost-Berliner Umweltministeriums, „kleingemahlene Trabis“ als Granulat im gesamtdeutschen Straßenbau einzusetzen, wird von den Herstellern skeptisch beurteilt: Bei höheren Temperaturen würde, so ein Experte, aus den mit Duroplast angereicherten Straßenbelägen „ein unangenehmer Fischgeruch“ aufsteigen.

Während die westdeutsche Kfz-Industrie für ihre eigenen Karossen in aufwendigen Pilotprojekten Techniken zur Rückgewinnung von Kunststoffen entwickeln läßt, ist das DDR-Auto für Recyclingexperten Neuland. „Der Trabi“, sagt Johannes Brandrup, Leiter der Abteilung Kunststoffe und Umwelt beim Chemiekonzern Hoechst, „ist für uns ein unbekanntes Wesen.“

Duroplast, eine Mischung aus sowjetischer Baumwolle (47 Prozent) und ostdeutschen Phenolkunstharzen (53 Prozent), ist auch für die Fachleute von der Frankfurter „Arbeitsgemeinschaft Verstärkte Kunststoffe“ ein exotischer Stoff. „Das ist weltweit eine Rarität“,



DDR-Wagen Trabant am Grenzübergang, mit



Trabant-Produktion in Zwickau (Baumwollmatte für Karosserie, Endmontage, Kotflügel-Lager); Trabant-Entsorgung

bestätigt Duroplast-Experte Ulrich König vom Ludwigshafener Chemiegiganten BASF. Anfang der fünfziger Jahre ließ die Deutsche Bundespost zuletzt aus dem Stoff Zehntausende ihrer gelben Briefkästen fertigen. Nun sucht auch sie nach Entsorgungsmöglichkeiten.

Im November wollen Chemieexperten auf einem internationalen Kongreß in Mainz auch über „Entsorgung und Chancen faserverstärkter Duroplaste“ beraten. Vorerst weiß selbst beim Trabant-Hersteller Sachsenring Automobilbau Zwickau GmbH niemand wohin mit den Alt-Trabis. „Das ist eine ganz neue Problematik für uns“, sagt Sachsenring-Sprecher Gunter Sandmann, 31, „denn

so ein Auto wurde bisher einfach nicht weggeworfen.“

Fürwahr, selbst ein Trabi von 20 Jahren galt in der DDR bislang keineswegs als schrottreifer Oldie. Brach ein Trabi wirklich mal endgültig zusammen oder erlitt einen Totalunfall, diente das Wrack als Ersatzteildepot. Alte Auspuffrohre, Lenkräder oder Kofferraumdeckel galten bis zur Öffnung der Grenze als eine Art Zweitwährung.

Für ein neues Trabi-Modell 603, den ersten europäischen Kompaktwagen, beantragten die Zwickauer Autobauer in Ost-Berlin Anfang der siebziger Jahre modernere Zinkbleche. Doch SED-Wirtschaftslenker und Politbüro-Mitglied Günter Mittag lehnte diese Weiterentwicklung als „volkswirtschaftlich unerwünscht“ ab und ließ die Pläne zur Geheimsache erklären.

Ein schon gebauter Prototyp verschwand in einem Schuppen auf dem Werksgelände. Das DDR-Regime setzte weiterhin auf die billigen Duroplaste, die unter gesundheitsgefährdenden Bedingungen verarbeitet und teilweise in freier Landschaft entsorgt wurden.

Heute beklagt Sachsenring-Sprecher Sandmann, daß mittlerweile „zahlreiche Deponien“ für den Kunststoffmüll aus der Trabi-Fabrik geschlossen worden sind. Das Unternehmen weiß sich zu helfen: In handliche „Kleinbriketts“

zerschnitten, landen Reste aus der Trabi-Produktion schon mal im fabrikeigenen Heizwerk.

Mit einem Heizwert von 5200 Kilokalorien übertrifft Duroplast, wie die Ost-Berliner Zeitschrift *Der deutsche Straßenverkehr* berichtet, zwar „gute Braunkohle“. Doch die Verbrennung der „Außenbeplankung“ (Sandmann) birgt Gefahren.

Bei der Verfeuerung von Duroplast werden gesundheitsgefährdende Stoffe wie Formaldehyd, Ammoniak und Blausäure freigesetzt. Erst bei Temperaturen über 800 Grad, weiß Rudolf Scholze, Duroplast-Spezialist in Zwickau, verbrennt das Material „weitgehend rußfrei und rückstandslos“.

Die wohl eleganteste Entsorgungsmöglichkeit bieten die Absatzmärkte im östlichen Ausland. In Polen, Jugoslawien und Ungarn gelten Trabis, ob gebraucht oder neu, als Verkaufshit. Von Zeitungen in der Mongolei wird der Trabant noch immer als „hervorragendes Automobil“ gelobt.

„Bevor sie eingestampft werden,“ sagt der Berliner Fiat-Vertreter Thorsten Schulz, „findet sich hoffentlich jemand, der die Trabis in die Dritte Welt verdrückt.“

Mittlerweile befaßt sich auch das West-Berliner Umweltbundesamt (UBA) mit den wachsenden Trabi-Halden. „Weitgehend problemlos“, urteilt UBA-Recyclingexperte Dieter Pautz, könnten „die Dinger“ in den Schredder geworfen werden. Weil kleingehäckselltes Duroplast allerdings als Sondermüll eingestuft werden soll, müssen die Rückstände auf teure Spezialdeponien gekippt werden. Ob Schredderfirmen die Duroplastbomber annehmen, ist daher fraglich. Ein süddeutscher Verschrotter hat schon angekündigt, er wolle sich „Trabis nicht unterjubeln lassen“.

Daß sich aus einem alten Trabant durchaus noch etwas Vernünftiges machen läßt, demonstrieren Arbeiter im Zwickauer Automobilwerk: Aus dem robusten Duroplast haben sie für den Eigenbedarf Schuhlöffel gefertigt.



Regenhaube: „Hervorragendes Automobil“



in Ost-Berlin: „Das ist eine neue Problematik für uns, so ein Auto wurde bisher einfach nicht weggeworfen“

