

Giftmüll auf rätselhafter Reise

Umweltskandal beim Blausee Aus dem alten Lötschbergtunnel werden 4100 Tonnen hochgiftige Holzschwellen ausgebaut – und an eine zweifelhafte Firma in Belgien verhöckert. So wird mit dem Export sogar noch Geld gespart.

Marius Aschwanden,
Catherine Boss
und Julian Witschl

Die Sattelschlepper haben ausländische Nummernschilder, und auf ihren grünen Abdeckblachen steht in grossen Buchstaben: «Dimetra-Holland». Wiederholt führen solche Laster in diesem Sommer das Kandertal hinauf. Beim Steinbruch Mitholz bogen sie ab und luden dort, nur 1,5 Kilometer oberhalb des Naturparks Blausee, tonnenweise alte, hochgiftige Eisenbahnschwellen auf. Die Laster sind auf einem Video zu sehen, das dieser Zeitung vorliegt.

Die Holzschwellen stammen aus dem Lötschberg-Scheiteltunnel, der momentan von der Firma Marti im Auftrag der BLS saniert wird. Nun gibt es Fragezeichen, ob beim Abtransport der Bahnschwellen alles mit rechten Dingen zugeht.

Es sind nicht die ersten Probleme in der Kiesgrube Mitholz. Diese Woche wurde bekannt, dass im Naturpark Blausee in den letzten zwei Jahren Zehntausende Forellen verendet sind. Sie zeigten Vergiftungserscheinungen. Gleichzeitig wurde öffentlich, dass im nahegelegenen Steinbruch teils giftiger Gleisaushub aus dem Lötschberg illegal deponiert worden war. Die Berner Staatsanwaltschaft untersucht derzeit, ob es zwischen dem Fischsterben und dem deponierten Material einen Zusammenhang gibt.

Gewisse Substanzen sind krebserregend

Für das 105-Millionen-Franken-Projekt der BLS muss die Baufirma Marti insgesamt 4200 Tonnen Bahnschwellen aus dem Tunnel holen. Einen Teil hat sie bereits in den Steinbruch Mitholz gebracht. Hochgiftig sind die Schwellen, weil sie zum Schutz vor Verrottung und Schädlingsbefall mit Teerölen imprägniert wurden. Solche Öle bestehen grösstenteils aus gefährlichen Kohlenwasserstoffen, sogenannten PAKs, die schwer abbaubar sind und sich in Lebewesen anreichern. Einzelne dieser Verbindungen wirken krebserregend.

Arbeiter im Steinbruch haben die Schwellen teils zersägt, damit sie in die ausländischen Lastwagen passen. Giftige Holzspäne gelangten so in die Umwelt. Das kantonale Amt für Wasser und Abfall (AWA) hat im Juni interveniert. Es hat nicht nur die illegale Deponie für den belasteten Gleisaushub in der Grube verboten, sondern auch das Zersägen der Schwellen.

Die offene Frage: Wohin fahren die Lastwagen der holländischen Firma mit der giftigen Ware eigentlich? Offenbar ein heisses Eisen, wie Insider sagen. Weder die Firma Marti noch die Bundesbehörden geben Auskunft darüber.

Eine Spur gibt es allerdings – und die zeigt, wie man als Baufirma mit giftigen Schwellen doch noch Geld machen kann, statt sie teuer zu entsorgen. Das Gesetz ist eigentlich klar. Giftige Bahnschwellen gehören als Sondermüll in eine Verbrennungsanlage. Ein aufwendiger Prozess – je nach Recyclingunternehmen



Die Kiesgrube Mitholz, 1,5 Kilometer oberhalb des Naturparks Blausee: Hier lagern alte, hochgiftige Eisenbahnschwellen. Foto: PD



Blausee: Die Staatsanwaltschaft untersucht den Zusammenhang von Fischsterben und deponiertem Material. Foto: Susanna Keller

kostet das zwischen 200 und 300 Franken pro Tonne. Im Fall der Lötschberg-Sanierung beliefen sich die Kosten somit auf rund eine Million Franken.

Früher hat man die Schwellen im Gartenbau und bei Spielplätzen wiederverwendet – oder bei der Herstellung von Holzböden. Doch das ist in der Schweiz und in der EU längst verboten. Es gibt für die Wiederverwendung aber eine Ausnahme: wenn ein anderes Bahnunternehmen sie übernimmt und wieder in ein Gleisbett einbaut. In der Schweiz oder im Ausland.

Behörde bewilligte den Export

Es existiert eine E-Mail vom 18. Dezember 2018. Verschlüsselt hatte sie ein Projektgenieur der Marti AG an einen Sektionschef beim Bundesamt für Umwelt (Bafu). Der Marti-Mitarbeiter informiert darin, dass man die Bahnschwellen als ganze Gleisabschnitte, sogenannte Gleisjoche, nach Belgien verkaufen

wolle, konkret zu einer «Baustelle Mevogra». «Die Gleisjoche würden eins zu eins in Belgien wieder eingebaut und weiter genutzt werden», schreibt der Mann von Marti.

Der Sektionschef beim Bund gibt umgehend Antwort: Es gebe im Gesetz kein Verbot für einen solchen Export, schreibt er.

Doch nach Nachforschungen dieser Zeitung in Belgien ist zu bezweifeln, ob es überhaupt eine Baustelle Mevogra gibt, auf der Bahnschwellen eingebaut werden, wie Marti gegenüber dem Bafu behauptet. Allerdings gibt es einen Vertrag zwischen Marti und einem holländischen Transportunternehmen, der dieser Zeitung vorliegt. Darin wird ein Kaufpreis für die Gleisjoche vereinbart (im Vertrag abgedeckt) und festgehalten, sie würden «in Belgien zum Eisenbahnbau wiederverwendet». Vereinbart wird der Kauf von 2335 solcher Gleisstücke, die je 12 Meter lang sind. Angehängt an den Vertrag ist ein Dokument mit dem Briefkopf

einer belgischen Firma – mit Namen Mevogra. Darin wird auf Englisch bestätigt, dass alle Gleisjoche «from the Lötschberg-tunnel, Switzerland» für den Gleisbau benutzt würden.

Doch bei Infrabel, der belgischen Betreiberin der Bahninfrastruktur, weiss man davon nichts. «Wir haben keine Spur gefunden von einer Baustelle, die mit Mevogra zu tun haben könnte», sagt Frédéric Sacré von Infrabel. Man kaufe von einer Firma Mevogra auch keine Bahnschwellen in Belgien, höchstens ganz selten Eisen von alten Gleisen. Generell würde Infrabel Gleisjoche weder importieren noch exportieren, so Sacré.

Es ist zu vermuten, dass Infrabel davon wusste, wenn in Belgien Schwellen für eine Bahnstrecke von über 28 Kilometer Länge irgendwo eingebaut würden. So lang sind nämlich die Gleisjoche aus dem Lötschberg-tunnel.

Firma in Belgien produziert Eichenböden

Bei der Firma Mevogra nimmt nur ein unfreundlicher Herr den Anruf entgegen. Er sagt weder seinen Namen, noch will er irgendeine Frage zu Holzschwellen beantworten. Auch auf E-Mails reagiert er nicht.

Die Firma hat eigentlich nichts mit Bahnanlagen und Baustellen zu tun. So viel wird auf der Internetseite klar. Mevogra hat sich zwar auf den Einkauf und die Verwertung von altem Holz spezialisiert. Auf ihrer Website heisst es aber, Mevogra sei ein Hersteller von hochwertigen Eichen-Verbundböden. «Was gibt es Schöneres als die Wärme und den spezifischen Charakter eines Echtholzbodens?», steht

da. Und weiter: Von den eingekauften Bahnschwellen bleibe in Belgien nur «ein kleiner Teil» auf dem lokalen Markt. «Die meisten sind für den Export bestimmt.» Wohin die Ware geht, wird nicht angegeben. Und der Mevogra-Mann sagt dazu auch kein Wort.

Es gibt somit ein grosses Fragezeichen, ob die giftigen Schwellen aus dem Lötschberg tatsächlich direkt für den Bau einer Bahnanlage wiederverwendet wurden, wie das Schweizer Recht dies zwingend vorschreibt. In Bern interessiert sich niemand für den Verbleib der giftigen Holzschwellen und auch nicht dafür, ob der Export legal war. Die BLS erklärt, sie habe Marti damit beauftragt, die Holzschwellen gesetzeskonform zu entsorgen. Die Baufirma habe

Krimi im Kandertal

Im Kandertal im Berner Oberland spielt sich derzeit ein Umweltkrimi ab, den diese Zeitung am Mittwoch publik gemacht hat. Mittendrin: die drei prominenten Besitzer des Naturparks Blausee, Ex-Nationalbankpräsident Philipp Hildebrand, Globetrotter-CEO André Lüthi und Swiss-Economic-Forum-Gründer Stefan Linder. Sie haben den Verdacht, dass giftige Stoffe aus einer benachbarten Kiesgrube Zehntausende ihrer Bio-Forellen getötet haben. Labortests bei den Fischen zeigten hohe Konzentrationen von krebserregenden Stoffen und Schwermetallen. Dasselbe Resultat lieferte auch eine Probe des Grundwassers der Zucht – und später des Sickerwassers in der Kiesgrube. Die beteiligten Bauunternehmen bestreiten die Vorwürfe. (red)

Belege vorgelegt, dass sie die Gleisjoche für die Wiederverwendung im Bahnbau in Belgien exportiere, sagt BLS-Sprecherin Helene Soltermann. Die Rede ist hier wohl vom Vertrag, den diese Zeitung kennt. Wo genau die Gleisabschnitte wieder eingebaut wurden, wisse die BLS allerdings nicht und kontrolliere das auch nicht, sagt die Sprecherin.

Für das Bundesamt für Verkehr sind es die belgischen Behörden, die kontrollieren müssten. Und das Bundesamt für Umwelt, das Marti für den Export grünes Licht gegeben hat, gibt generell keine Auskunft über einzelne Exportgesuche, wie es heisst.

Baufirma hat für giftige Schwellen Geld erhalten

Entsorgungsspezialist Marcos Buser erstaunt das Rätsel um die giftigen Holzschwellen keineswegs. «Die Behörden geben sich seit Jahren mit Bestätigungen aus den Zielländern der Ware zufrieden, dass alles mit rechten Dingen zu und her geht. Überprüft wird das aber nie», kritisiert er. Buser beobachtet zudem eine neue Entwicklung: «Um Exportgesuche für Abfälle zu umgehen, werden diese vermehrt unter dem Deckmantel der «Wiederverwertung» ins Ausland gebracht.» In Europa sei so ein extrem intransparenter Industriezweig entstanden – der vorliegende Fall sei ein Musterbeispiel dafür.

Jedenfalls scheint die Ausfuhr der giftigen Bahnschwellen ein gutes Geschäft für Marti zu sein. Statt rund eine Million Franken für die sachgerechte Entsorgung in der Schweiz zu bezahlen, macht sie mit dem Export des Giftmülls aus dem Lötschberg noch Geld.