

# Das Geschäft mit dem Schiffsschrott

Gesetzeslücken und fehlende internationale Regelungen ermöglichen illegale Verschrottungspraktiken

**Effizienzsteigernde Maßnahmen** sollen nicht nur den Geldbeutel der krisengeplagten Reeder schonen, sondern auch die Umwelt. Dass viele grüne Schiffe am Ende ihrer Betriebszeit an den Stränden von Süd-asien enden, ist aber alles andere als nachhaltig. Während es die Gesetzgeber nicht schaffen, internationale Regelungen für die Verschrottung einzuführen, weisen die Reeder jede Verantwortung von sich.

von Lisa Reggentin

Es sind die Schiffsfriedhöfe der Welt - die Strände von Alang, Chitragong und Ganida. Sie haben in den vergangenen Jahren traurige Prominenz erlangt. Denn an den Küsten der südasiatischen Länder zeigt sich ein Bild voller Widersprüche: weiße lange Sandstrände, blauer Himmel und mittendrin ragen rostige Containerfrachter aus dem Boden. Öl und Asbest haben die Strände ringsherum verpestet und bahnen sich ihren Weg ins Meer. Zwischen all dem giftigen Abfall werkeln unzählige Arbeiter - lösen jede Schraube am Schiff, bauen alles ab, was nicht niet- und nagelfest ist. Mit ihren bloßen Händen, ohne Schuhe oder Atemschutz, sortieren sie am Strand den giftigen Stahlschrott. Sie haben kaum andere Optionen, ihre Familien zu ernähren. Nicht so bei den Schiffseignern: Sie haben eine Wahl und entscheiden sich trotzdem dafür, ihre ausrangierten Schiffe in Süd-asien zu verschrotten. Schließlich lässt sich mit dem Schattengeschäft gutes Geld verdienen - vor allem in Zeiten der Krise.

## Das Abwrackgeschäft boomt

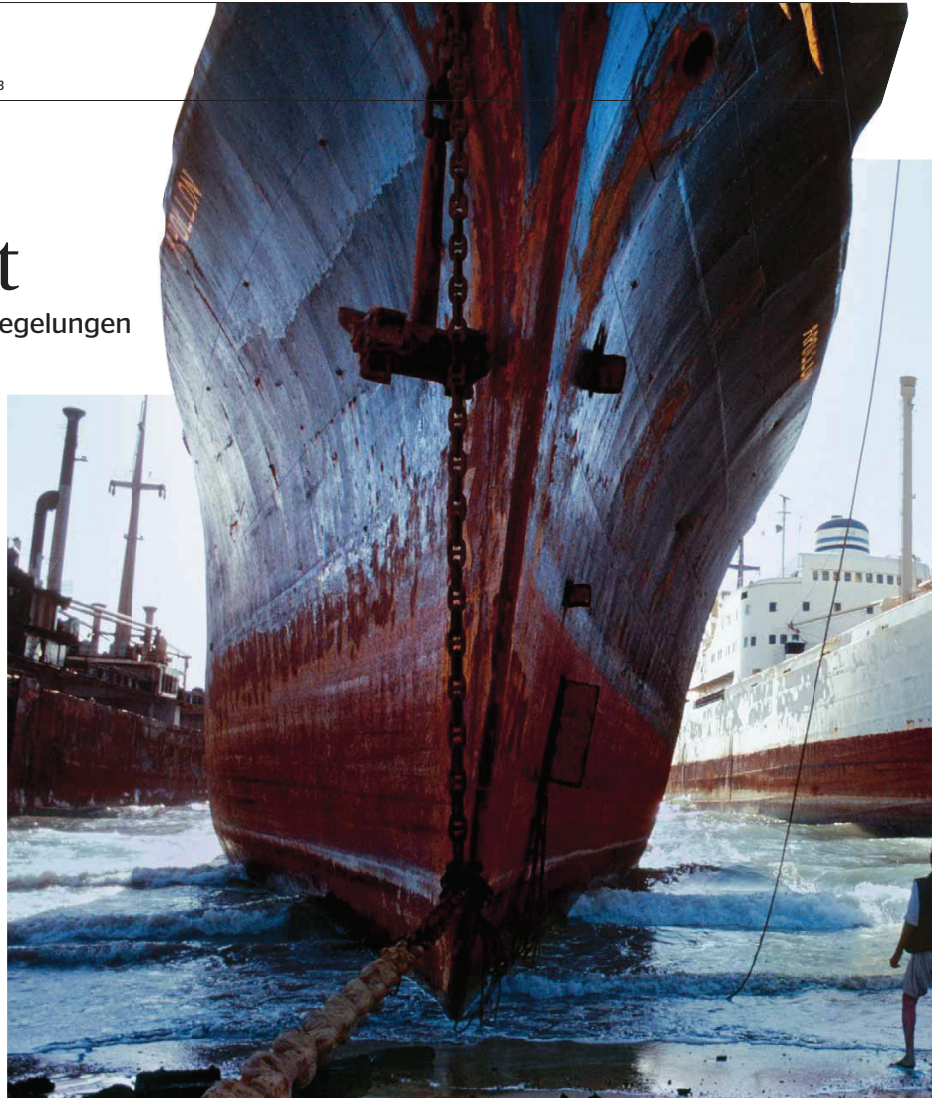
Wenn ein Schiff reif für den Schrott ist, ist es heute oft nicht älter als 25 Jahre. Einige von ihnen werden schon mit einer Betriebszeit von 15 Jahren zum Abwracken geschickt. Während das Alter der abgewrackten Schiffe sinkt, steigt die Zahl der Verschrottungen stetig an, wie aus den Listen der NGO Shipbreaking Platform hervorgeht. Die Organisation setzt sich für ein nachhaltiges Schiffsrecycling ein und dokumentiert alle Schiffverschrottungen in Süd-asien. Allein im vergangenen Jahr wurden nach

Angaben der NGO 365 Schiffe aus Europa an südasiatischen Stränden abgewrackt. Der größte Teil davon, 167 Schiffe, kam aus Griechenland, gefolgt von Deutschland, das im vergangenen Jahr 48 Schiffe zum Verschrotten nach Indien und Bangladesch schickte. Eine bittere Bilanz im Vergleich mit den Vorjahreszahlen. Denn 2010 waren es erst 220 Schiffe, die von Europa nach Süd-asien gingen. Im selben Jahr schickte Deutschland 18 Schiffe und Griechenland mit 88 Frachtern fast die Hälfte der heutigen Zahl in die Entwicklungsländer. Ein negativer Trend, besonders deshalb, weil sich die Branche zunehmend als nachhaltig und umweltschonend präsentiert. Sie wirbt mit Frachtern, die jeden Standard an effizienter Technik übertreffen. Ein Widerspruch nur, dass viele der „grünen Schiffe“ am Ende dort landen, wo die Verschrottungspraktiken Menschen und Umwelt gefährden.

## Schiffsschrott als Absicherung

Warum sich die Situation trotzdem weiter verschlechtert und immer mehr Schiffe nach Süd-asien gehen, liegt auf der Hand: Die Wirtschaftskrise macht den Reedern schwer zu schaffen. Sie müssen versuchen, am Markt zu bestehen - da ist kein Platz für Nachhaltigkeit und Klimaschutz. „Viele Reedereien haben während des letzten Wirtschaftsbooms sehr viele Schiffe gekauft und bestellt und haben jetzt große Überkapazitäten. Statt die Schiffe ungenutzt warten zu lassen, ist die Verschrottung finanziell oft interessanter“, erklärt Patrizia Heidegger, Geschäftsführerin der NGO Shipbreaking Platform. Bis zu 420 USD zahlen die südasiatischen Abwrackunternehmen den Schiffseignern für 1 t Stahl. „Würden die Reedereien ihre Schiffe in europäischen Werften ordnungsgemäß verschrotten lassen, würden sie nur etwa 150 USD pro Tonne verdienen“, vergleicht Heidegger.

Aus rein wirtschaftlicher Sicht ist das Vorgehen der Reeder verständlich. Sie sehen ihre Schiffe als finanzielle Absicherung und nutzen diesen Joker bei Bedarf. Rechts sind die Verschrottungspraktiken der Schiffseigner trotzdem nicht. Dass immer wieder Frachter in Bangladesch, Indien und Pakistan landen, liegt an



der hochkomplexen Rechtslage, die einige Schlupflöcher bietet. „International gesehen werden die zu verschrottenden Schiffe nur über das Basler Übereinkommen abgedeckt. Es schreibt ein bestimmtes Abfallmanagement vor und soll die grenzüberschreitenden Transporte gefährlicher Abfälle, zu denen auch die Schrottschiffe zählen, kontrollieren“, erklärt Heidegger. Mit Hilfe des Abkommens soll der Transport gefährlicher Stoffe in Entwicklungsländer reduziert und bestenfalls ganz unterbunden werden. Heidegger zufolge ist die Idee hinter dem Basler Übereinkommen gut, nur funktioniere die Umsetzung nicht. „Das Problem ist, dass sich die Schiffe ständig bewegen, auch wenn sie bereits ‚Schrott‘ sind. Deshalb verkaufen die Reeder ihre abzuwrackenden Schiffe nicht dann, wenn sie sich noch in der EU befinden, weil der Ex-

port eines Schiffes zur Verschrottung in Entwicklungsländer rein räumlich gesehen verboten ist“, erklärt sie. Stattdessen warten die Eigner mit dem Verkauf, bis ihre Frachter irgendwo auf den Weltmeeren unterwegs sind, denn dann ist dieser nicht mehr illegal. „Hier handelt es sich um einen rechtlichen Grauraum. Die Reeder umgehen das Verbot ganz bewusst“, ist sich Heidegger sicher.

Ihr zufolge sind zu viele Aspekte bei der Verschrottung nicht geregelt, weshalb auch die Flaggenstaaten nicht zur Verantwortung gezogen werden können. Wird ein Schiff aus der EU nach Süd-asien verkauft, kann der Gesetzgeber also nur einschreiten, wenn sich das Schiff zu diesem Zeitpunkt in der EU befindet. Und das ist laut Heidegger in der Regel nicht der Fall. Zwar debattiert das EU-Parlament gerade über eine neue Verordnung, die

die umstrittene Strandungsmethode, also das Abwracken am Strand, verbietet. Laut Heidegger wird das Gesetz aber keine große Wirkung haben, denn davon seien nur Frachter europäischer Flagge betroffen. „Das sind zum einen verhältnismäßig wenige, und die, die es betrifft, werden dann schleunigst ausflaggen“, erläutert die Geschäftsführerin. Deshalb hätte die Verordnung eher symbolische Wirkung. Neue Hoffnung brachte 2009 die Verabschiedung der Hongkong-Konvention, die neue Regelungen für die Verschrottung von Schiffen bringen sollte, aber bis heute nicht in Kraft ist. Nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) haben bislang nur Frankreich, Italien, die Niederlande, Saint Kitts & Nevis und die Türkei die Hongkong-Konvention unterzeichnet. „Diese tritt aber erst 24 Monate nach dem Tag in Kraft, an





FOTO: PLAINPICTURE

pa bereederte Schiffe durch strengere europäische Sondervorschriften ohne Rücksicht auf internationale Vereinbarungen benachteiligt, wird die europäisch-maritime Wirtschaft geschwächt“, argumentiert Lauer. Dies würde vor allem die deutsche Handelsflotte im internationalen Wettbewerb benachteiligen. „Im Gegensatz zu einem europäischen Sonderweg ist die Hongkong-Konvention ein scharfes Schwert. Die EU ist zu dem Schluss gekommen, dass es international wirkungsvolle Umwelt- und Sicherheitsstandards bei der Verschrottung ermöglicht“, betont Lauer.

### Kurzfristige Lösungen nötig

Doch das wird nicht von heute auf morgen gehen. Auf kurze Sicht können Umweltschützer nur auf das Verantwortungsbewusstsein der Reeder hoffen, die ihre Schiffe aus eigenen Stücken in der EU verschrotten lassen. Das würden sie auch gern, sagen die Reeder selbst. Doch seien in Europa keine ausreichenden Kapazitäten dafür vorhanden.

Ähnlicher Meinung ist auch Christoph Bruhn, Geschäftsführer bei dem Schiffsmakler Bruhn Shipbrokers. „In der EU gibt es momentan keine Werften, die in der Lage sind, das Aufkommen an Schiffen und die entsprechenden Größen abzufertigen. Erst wenn es ein passendes Angebot in der EU gibt, werden die Reeder einen Anreiz haben, hier abzuwracken“, prognostiziert Bruhn, der seit 25 Jahren auch Abbruchverkäufe vermittelt. Für Heidegger stellt sich die Situation ein wenig anders dar: „Hier haben wir es mit der bekannten Henne-Ei-Problematik zu tun. Die Reeder sagen, sie würden in der EU verschrotten lassen, wenn es die Möglichkeiten gäbe. Solange aber alle Schiffe nach Südasiens gehen, gibt es einfach keinen Anreiz, in neue Abwrackwerften in der EU zu investieren“, argumentiert sie.

Allerdings spielt dabei auch der Kostenfaktor eine große Rolle. „Solange man woanders mehr Geld kriegt, gibt es keine Veranlassung, in der EU abzuwracken“, sagt Bruhn. Das bestätigt auch Lauer: „Die Reserven der Reeder sind häufig aufgebraucht. Oft müssen sie sich die Frage stellen: Was springt bei einem Verkauf heraus und was bei einer Verschrottung?“ Für Henning Gramann, Inhaber der Green Ship Recycling Services in Lüneburg, ist die Situation eindeutig: „Es ist zwar richtig, dass es in Europa keine ausreichenden Abwrackkapazitäten gibt. Aber warum gehen EU-Schiffe dann nicht in die Türkei, wo es zwar weniger Geld für den Stahl gibt, aber alle Schiffsgrößen recycelt werden können?“, stellt er in den Raum.

„Zu behaupten, der Reeder hätte keine andere Wahl, stimmt einfach nicht mehr“, stellt er klar.

### Suche nach den Verantwortlichen

Die Reeder haben aber noch ein anderes Argument, mit dem sie sich aus der Affäre ziehen. „Wir verkaufen unsere Frachter nicht an Abwrackunternehmen, sondern immer an Abnehmer zur Weiternutzung, was wir uns vertraglich zusichern lassen“, erläutert ein Pressesprecher der Hamburger Reederei Hapag Lloyd, von der laut NGO 2012 drei Schiffe im indischen Alang endeten. Nach Angaben der Reederei seien die Listen der NGO allerdings fehlerhaft und die angeblich von Hapag Lloyd in Indien verschroteten Schiffe nicht mit der richtigen Flagge ausgezeichnet.

Dieses Argument lässt Heidegger allerdings nicht gelten. „Die Namen und Flaggen der Frachter sind nicht die wichtigsten Daten. Die Schiffe werden anhand ihrer IMO-Nummer identifiziert, weil diese immer dieselbe bleibt“, erklärt sie. Namen und Flaggen könnten hingegen beliebig geändert werden. Auch die Reederei Leonhardt & Blumberg taucht in den Listen der NGO auf. Auf Anfrage erklärte sie, ihr Schiff ging nicht an eine Werft nach Indien, sondern in den Zweitmarkt nach Singapur. „Seit der Übergabe des Schiffes liegt es nicht mehr in unserer Hand, ob das Schiff gefahren, verkauft oder verschrottet wird“, ergänzt Christian Rychly von Leonhardt & Blumberg. Gramann hingegen argumentiert: „Nur die explizite Nachfrage der Reeder kann eine Veränderung beim Recycling bringen, weil die Cash Buyer, die die Schiffe als Zwischenhändler mit Barzahlung kaufen, sowie die Recycler dann entsprechend auf den ‚grünen Bedarf‘ reagieren müssen“, sagt er.

### Schiffsfonds soll Anreize schaffen

Also brauchen die Reeder einen Anreiz, damit sie ihre Frachter in der EU verschrotten lassen. Genau solch ein Anreizsystem wurde kürzlich auch im Europäischen Parlament diskutiert. Dabei geht es um einen Fonds, der Reedern die Erlöse erstatten soll, auf die sie verzichten, wenn sie ihr Schiff an ein zertifiziertes Abwrackunternehmen verkaufen. In diesen Topf sollen die Schiffseigner zuvor allerdings selbst einzahlen. Dafür sollen Schiffe, die häufig in EU-Ports anlegen, künftig eine pauschale Jahresgebühr von etwa 4250 EUR zahlen - ganz unabhängig von ihrer Flagge. Ein weiteres Zahlungsmodell sieht vor, dass Frachter, die selten in der EU halten, für jeden Stopp dort einmalig einen Betrag von 5 Cent pro Bruttoreaumzahl (BRZ) in den Topf einzahlen. Die Reeder sind von die-

ser Idee allerdings wenig begeistert. Und auch die European Sea Ports Organisation (Espo) forderte die Parlamentarier auf, den „unausgegorenen Vorschlag“ zu überdenken. Der Verband rechnet vor, dass der Fonds die Hafengebühren um ein Viertel erhöhen würde, und damit eine Verkehrsverlagerung auf die außereuropäischen Häfen begünstigen könnte. Für die NGO hingegen ist der Fonds momentan der einzige Weg, um schnell für eine Besserung der Lage zu sorgen. Und Bruhn resümiert: „Nur wenn es gelingt, sich langfristig auf eine verbindliche Regelung unter Schifffahrtsnationen, Flaggenstaaten und Abwracknationen zu einigen, wird das Schiffsrecycling unter ökologisch vertretbaren Bedingungen eine Zukunft haben.“

ANZEIGE

Do you need fast, frequent and green transportation?  
Contact us now: Duesseldorf: +49(0) 2116 5044 70  
Hamburg: +49(0)4036 1416 0

**samskip**  
www.samskipmultimodal.com

dem die 15 Staaten, die 40 Prozent der Welttonnage für Handelsschiffe ausmachen, den Vertrag ratifiziert haben“, ergänzt VDR-Pressesprecher Lauer. Und Heidegger ergänzt: „Solange Pakistan, Indien und Bangladesch nicht nachziehen, hat die Konvention keine Wirkung.“ Nach Angaben von Lauer hat der VDR die Entwicklung des Übereinkommens aktiv unterstützt und fordert die zügige Umsetzung durch die internationale Staatengemeinschaft. Doch damit ist das Problem noch nicht gelöst. Ein neues ergebe sich laut Heidegger, weil die Hongkong-Konvention und das Basler Abkommen auf komplett unterschiedlichen Prämissen beruhen. Das Basler Abkommen soll den Verkauf und Export von Schiffen aus der EU in Entwicklungsländer unterbinden. Die Hongkong-Konvention hingegen bezieht sich nicht auf den Handel mit

Giftmüll, sondern soll regeln, welche Bedingungen die Verschrottungsanlagen erfüllen müssen und wie ein Vertrag zwischen Schiffseigner und Abwrackunternehmen aussehen soll, und schreibt das Mitführen einer Auflistung der an Bord befindlichen Gefahrenstoffe vor“, erklärt Heidegger. Sie rechnet damit, dass es noch bis zu zehn Jahre dauern kann, bis die Konvention in Kraft tritt, und selbst dann wird die große Wirkung ausbleiben. Das Basler Abkommen wie auch die Hongkong Konvention zeigen, dass es die EU allein nicht schafft, Rahmenbedingungen einzuführen, die das Verschrotten in Entwicklungsländern unterbinden. Nur internationale Lösungen können langfristig etwas verändern. Derselben Meinung ist auch der VDR: „Regionale Sonderlösungen verkennen die Internationalität der Schifffahrtsmärkte. Werden in Euro-

Ende März hat sich der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments mit großer Mehrheit für den Fonds ausgesprochen. Allerdings hat die Mehrzahl der EU-Parlamentarier Ende April dafür gestimmt, die Schaffung des Fonds auf 2015 zu verschieben, und das, obwohl Parlament wie auch Kommission laut Heidegger in der Vergangenheit immer wieder signalisierten, dass dieser dringend notwendig sei. „Damit hat es das Parlament versäumt, seine eigenen Prinzipien aufrechtzuerhalten“, resümiert Heidegger. Doch selbst wenn der Fonds 2015 geschaffen wird, liegt es auch dann noch immer an dem Reeder, ob er mitmacht oder sich einen Sonderweg sucht.