

# Recycling? Aber sauber!

Berlin will höhere Standards fürs Abwracken von Schiffen in Asien

VON REINHARD ZWEIGLER

**BERLIN.** Weißer Strand, blauer Himmel an südasiatischen Orten wie Alang, Chitagong, Gagnada. Doch mitten in die malerische Umgebung ragen rostige Containerfrachter in den Himmel, die hier von Arbeitern mit bloßen Händen oder primitiven Werkzeugen zerlegt werden. Etwa drei Viertel der Schiffe aus der EU werden auf Schiffsfriedhöfen in Bangladesch, Indien, Pakistan oder China verschrottet, teilweise unter skandalösen Arbeits- und Umweltbedingungen. Gefährliche Chemikalien, Asbest, Dichtungsmittel, Öle werden häufig nicht ordnungsgemäß entsorgt, sondern gelangen ins Meer.

Die Bundesregierung will „noch in dieser Legislaturperiode“, so Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) in einer Antwort auf eine Parlamentarische Anfrage der Grünen, die internationale Konvention für umweltfreundliches Schiffsrecycling sowie die Ver-

besserung der Arbeitsbedingungen auf den Abbruchwerften ratifizieren. Es geht um die sogenannte Hongkong-Konvention, die bereits aus dem Jahre 2009 stammt. Nicht nur die Opposition in Deutschland, auch die Uno, das EU-Parlament sowie Nichtregierungsorganisationen wie die Shipbreaking Platform in Brüssel machen Druck, damit die schlimmen Zustände in zahlreichen Abwrackunternehmen beendet werden. Die schleswig-holsteinische Verkehrspolitiklerin Valerie Wilms sagte: „Für das Abwracken von Schiffen müssen zukünftig deutlich höhere Standards gelten. Es darf nicht sein, dass der Reeder mit dem Verkauf des Schiffes an die Schrottwertf sämtliche Verantwortung abgibt. Die Arbeitsbedingungen auf den südasiatischen Werften sind katastrophal, weltweite Standards notwendig.“ Schiffe unter EU-Flagge dürfen nur nach der

geltenden EU-Verordnung abgewrackt werden. Schiffe gelten demnach als „gefährlicher Abfall“, dessen Export in Nicht-OECD-Länder verboten ist. Doch diese Hürde ist mit einem Umflaggen leicht zu überwinden.

Die Lage der Reeder ist spätestens seit der großen Wirtschaftskrise 2008/09 schwierig. Vor allem viele Containerschiffe, die in Boomzeiten angeschafft wurden, liegen auf Reede. Statt diese Schiffe ungenutzt liegen zu lassen, sei es finanziell oft interessanter, sie verschrotten zu lassen, erklärte Patrizia Heidegger von der Shipbreaking Platform. Weil der Verkauf der Schiffe an Abwrackunternehmen aus der EU heraus verboten ist, würden oft Zwischenhändler eingeschaltet. Südasiatische Abwrackunternehmen zahlten zudem für die Tonne Schiffsstahl oft das Dreifache dessen, was die wenigen europäischen Schiffsverschrotter bieten könnten.