



Arbeiter auf dem Schiffsfriedhof im indischen Alang

JASON EDWARDS

SCHIFFFAHRT

## Gefragter Schrott

Das Geschäft der Abwrackwerften in Südasien boomt. Der Schutz der Umwelt und das Leben der Werftarbeiter zählen dort wenig.

**W**ie ein Skelett liegt die einstige „Exxon Valdez“ am Strand der indischen Küstenstadt Alang. Von der schwarz-roten Stahlwand stehen nur noch wenige Meter, der Bug ist schon fort. Mit Schneidbrennern rücken die Werftarbeiter dem 34 000 Tonnen schweren Stahlkoloss zu Leibe, wie Ameisen, die sich über ein totes Tier hermachen.

Noch rund zwei Wochen, dann wird nichts mehr übrig sein von dem einstigen Schreckenstanker, der 1989 die größte Ölkatastrophe der USA verursachte. Über 41 Millionen Liter Öl flossen damals in den Prince William Sound vor Alaska. Die „Exxon Valdez“ wurde nach dem Unglück zum Erzfrachter umgebaut und zuletzt in „Oriental N“ umgetauft. Die indische Ab-

wrackfirma Priya Blue kaufte den Frachter im vergangenen Frühjahr für 16 Millionen Dollar – um ihn zu verschrotten.

Am 2. August wurde das Schiff bei Hochwasser auf den Strand von Alang gesetzt. Dort, auf dem größten Schiffsfriedhof der Welt, zerlegen es jetzt über 300 Werftarbeiter, für ein paar Rupien am Tag.

Als bekannt wurde, dass das Skandal-schiff seine letzte Ruhe in Alang finden soll, war der Aufschrei groß. Zwar enthält es nicht mehr Giftstoffe als andere Schiffe, doch Umweltschützer nutzten die Prominenz des früheren Tankers, um vor dem Obersten Gerichtshof gegen seine Einfuhr zu klagen – ohne Erfolg.

Der Prozess hat noch einmal die katastrophalen Zustände in vielen Billiglohn-

werften Südasiens ans Licht gebracht, in denen die alten Schiffe abgewrackt und ausgeweidet werden. Erst im Oktober starben sechs Arbeiter bei einem Feuer in Alang, als sie den Öltanker „Union Brave“ am Strand auseinandernahmen. Einer von ihnen hatte mit dem heißen Schneidbrenner eine Leitung getroffen, in der noch Öl stand.

In Pakistan kamen 2011 mehr als 20 Werftarbeiter ums Leben, über 150 wurden verletzt. Und allein im indischen Alang sind seit 2001 173 Arbeiter auf den über 170 Werften gestorben, erschlagen von herunterfallenden Stahlteilen oder verbrannt bei Explosionen. Zum Teil kraxeln die Arbeiter barfuß über die Schiffe. Giftiger Müll wird oft am Strand verbrannt.

Das Geschäft der „Eisenfresser“, wie die Abwracker genannt werden, boomt, nicht nur in Indien. Die globale Schifffahrtskrise zwingt die Reeder, ihre Flotte auszudünnen, ältere Schiffe sind nicht mehr rentabel. 2012 wurden weltweit mehr als tausend Schiffe verschrottet, so viele wie nie zuvor. Allein in Indien landeten 527, gefolgt von Bangladesch, Pakistan und China. Die teuren Stahlriesen werden inzwischen zum Teil schon nach 15 Jahren aus dem Verkehr gezogen.

Auch Europas Reeder verklappen ihre Schrottschiffe bevorzugt in Südasiens, wo Umwelt- und Arbeitsschutz wenig gelten, der Stahl dafür umso mehr. Rund 400 Dollar pro Tonne Schiff zahlen die Abwracker, der hochwertige Schiffsstahl ist eine begehrte Ressource. Indien deckt bereits neun Prozent seiner Stahlnachfrage aus dem Schiffsrecycling.

Die sechs Kilometer lange Straße zum größten Schiffsfriedhof der Welt gleicht einem riesigen Basar. Töpfe, Betten, Fernseher – alles, was die Mannschaften der abwrackten Schiffe einmal an Bord benutzt haben, wird hier gestapelt und geschichtet.

Was sich nicht mehr verkaufen lässt, verbrennen die Händler einfach: alte Batterien etwa oder angebrochene Farbtöpfe. Ätzender Rauch wabert über die Straße, hinzu kommen die Abgase der Laster, die hier vorbeidonnern, beladen mit Stahlteilen der zerlegten Schiffe.

Ein Schild am Ende der Straße begrüßt Besucher in der „Schiffs-Recycling-Werft Alang Soshiya“. Für Journalisten endet die Reise an einem von Polizisten bewachten Checkpoint. Seit Reporter in den neunziger Jahren erstmals über Umweltverschmutzung und sklavereiähnliche Arbeitsbedingungen berichteten, bemüht sich die Obrigkeit des Bundesstaats Gujarat, negative Berichte zu unterdrücken. Seit dem jüngsten Unfall auf der „Union Brave“ patrouillieren Streifenwagen zwischen den angrenzenden Baumwollfeldern, damit sich Schaulustige nicht der hohen Mauer nähern, die den Strand abriegelt.

Auch Chetan Patel kann man nicht in seinem Betrieb am Strand besuchen, sondern nur in einem nahen Hotel. Patel ist Chef des Abwrackers Shree Ram, eines der größten Betriebe vor Ort. Er gehört zu jenen reich gewordenen Bossen, die Alang gern vom Schmutz-Image befreien würden und sich um bessere Arbeitsbedingungen bemühen.

Asbest werde bei ihm fachgerecht entsorgt, versichert Patel, Maschinenöl in spezielle Tanks abgelassen und radioaktives Material, etwa aus Rauchmeldern, sicher entfernt. Prüfen lässt sich das indes nicht.

Vor kurzem hätten japanische Investoren den Indern vorgeschlagen, in Alang feste Docks zu bauen, um das umstrittene Zerlegen am Strand zu beenden, sagt er. Doch er und seine Nachbarn haben ihre Parzellen dort nur für ein halbes Jahr vom Staat gemietet. Alle sechs Monate müssen sie ihre Verträge verlängern lassen. „Welcher Unternehmer wäre da bereit, mehrere Millionen Dollar in neue Anlagen zu investieren?“, fragt Patel.

Seine Werft hat einen „grünen Pass“, der die Einhaltung von Iso-Normen bestätigt. Auch andere Betriebe in Alang würden auf umweltverträglichere Methoden umstellen, das Bewusstsein wachse.

Doch einen gültigen internationalen Standard für das Abwrackgewerbe gibt es bis heute nicht.

„Von allen Recyclern in Alang kann wahrscheinlich jeder zweite irgendein Zertifikat vorlegen“, sagt Gerd Leopold. Von seinem Büro in Winsen an der Luhe bei Hamburg aus kauft Leopold für den indischen Schiffsrecycler und -händler Priya Blue Frachter und Tanker auf, auch den Erwerb der früheren „Exxon Valdez“ wickelte er ab. Priya Blue zähle zu den „führenden Green Recyclern“ in Alang, sagt Leopold. Aber Reeder, die an Umweltschutz und Sicherheit ernsthaft interessiert seien, würden ihr Gewissen nicht mit Papier beruhigen, sondern die Werften selbst in Augenschein nehmen oder dafür Experten engagieren.

Den Umweltingenieur Henning Gramann etwa. Er untersucht im Auftrag von Reedern und Werften Schiffe auf Schadstoffe. Vor allem bei skandinavischen Eignern wachse die Bereitschaft, für eine saubere Entsorgung auf Geld zu verzichten, doch für das Gros der Branche gilt das nicht: „Viele Reeder haben finanzielle Sorgen, da steht freiwilliger Umweltschutz nicht ganz oben auf der Liste.“

Dabei ist die gängige Verschrottingspraxis auf dem Papier längst illegal. Weil sich an Bord fast immer Asbest, PCB, Ölreste oder Schwermetalle finden, behandelt die Basler Konvention Schiffe wie jeden Giftmüll: Der Export in Staaten, die nicht der OECD angehören, ist verboten. Reeder, die ihre Dampfer etwa nach Indien zum Zerlegen bringen wollen, müssten die Erlaubnis der Behörden einholen und versichern, dass alle Giftstoffe entfernt worden seien. „Das geht gar nicht, weil ein Schiff ohne Treib- und Schmierstoff nicht mehr fährt“, sagt Gramann.

Die Konvention ist in der Praxis ohnehin untauglich, sie ist schlicht nicht durchsetzbar, wenn die Entscheidung, ein Schiff zu verschrotten, auf See jenseits nationaler Hoheitsgewässer fällt. Die meisten Schiffe treten ihre letzte Reise daher mitten auf dem Ozean an. Abhilfe sollte die „Hong

Kong Convention“ schaffen. Das Abkommen erlaubt den Export, aber nur unter Auflagen: Jedes Schiff muss eine Gefahstoffliste an Bord haben, jede Werft einen Recyclingplan erstellen, um das wahllose Auseinanderreißen der Schrottdampfer zu verhindern. Die Konvention wurde 2009 verabschiedet – und bisher von keinem Land ratifiziert.

Die EU-Kommission hat daher im März 2012 eine eigene, schärfere Verordnung vorgeschlagen, um Reeder und Werften in die Verantwortung zu zwingen. Schiffe unter europäischer Flagge dürften danach nur noch auf Werften entsorgt werden, die es auf eine „grüne Liste“ der EU geschafft haben. Die Schrottwerften müssten befestigte Kais oder Docks vorweisen und Sondermülldeponien. Überwachen sollen das nicht lokale Behörden, sondern internationale Inspektoren im EU-Auftrag.

Nicht nur die Reederlobby protestiert. Auch in den Abwrackländern regt sich Unmut, vor allem in China. Das Land sieht sich als Vorreiter beim „grünen“ Recycling. Wenn erst die Hong Kong Convention in Kraft ist, hofft man hier auf einen Vorsprung vor der Billigkonkurrenz.

Eifrig schaffen die Chinesen, bisher Nummer eins im Schiffbau, nun Abwrackbetriebe. Doch einseitige EU-Vorgaben „werde ich nicht akzeptieren, unser Staat wird sie nicht akzeptieren“, sagt Xie Dehua, Präsident des chinesischen Abwrackverbands. Die EU wolle immerhin ihren Schrott loswerden. Das ist indes nur Teil der Wahrheit. Chinas Abwracker haben viel Geld in neue Anlagen investiert, aber der Stahlpreis im Land sinkt, die Werften müssen um jedes Schiff kämpfen.

Yang Guiwang ist Chef der Tianjin-Tianma-Werft. Der Staatsbetrieb ist vor kurzem umgezogen, direkt ans Gelbe Meer. Mehr Platz, längere Piere, größere Kräne – nach drei Monaten war die Industriebrache in eine fertige Werft verwandelt.

An der Pier liegen vier rostige Ozeanriesen, einer davon, die 1982 in Deutschland gebaute „Direktor“, ist schon weitgehend entkernt. Um den Austritt von Öl zu verhindern, läuft ein schwimmender Plastikring um den Schiffsrumpf. Was von dem Kühlfrachter übrig ist, liegt sortiert auf sechs fußballfeldgroßen Betonquadraten: Stahltrümmer, Motorenteile, Metallreste. Die Arbeiter tragen Helm. Wenn Giftstoffe wie Asbest beseitigt werden, sagt Yang, rückten sie mit Schutzanzügen und Gasmasken an.

Doch Yang hat ein Problem: Gegen Indien mit seinen niedrigeren Löhnen kommt er nicht an. „Ein Freund von mir ist chinesischer Reeder“, sagt er. „Um eines seiner Schiffe habe ich wochenlang verhandelt. Ich bot ihm am Ende 352 Dollar pro Tonne, der Inder bot 357 Dollar. Ich habe den Kürzeren gezogen.“

ISABELL HÜLSEN, WIELAND WAGNER,  
BERNHARD ZAND



**Werftbetreiber Yang**  
Keine Chance gegen Indiens Billiglöhne