

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Norbert Hackbusch (DIE LINKE) vom 28.01.14

und Antwort des Senats

Betr.: „Shipbreaking“ – Schiffverschrottungspraxis der Hapag-Lloyd und anderer Hamburger Reedereien

Mehr als 70 Prozent aller alten Schiffe weltweit werden zum Recycling in Südasiens gestrandet und dort unter Bedingungen verschrottet, die in Europa eindeutig unzulässig wären. Während die Schiffe direkt auf dem Strand ohne wasserdichten Untergrund zerlegt werden, gelangen Giftstoffe ungehindert in die Umwelt. Sondermüll aus der Struktur der Schiffe kann nicht sicher entfernt werden. Die nachhaltige Verschmutzung der Küsten und des Meeres ist dabei unvermeidlich. Darüber hinaus müssen sowohl die Arbeits- als auch Sicherheitsbedingungen für die Arbeiter und Arbeiterinnen als katastrophal bezeichnet werden. Unfälle und Todesfälle sind bei der Arbeit auf den unsicheren Schiffswracks und beim permanenten Kontakt mit verschiedenen hochgiftigen Substanzen an der Tagesordnung. Die meisten der Arbeiter verdienen nicht mehr als 2 Euro am Tag, viele werden ausgebeutet und systematisch um ihren Lohn betrogen – nicht zuletzt, weil für sie keine Arbeitsrechte zur Anwendung kommen und ihnen keine unabhängige gewerkschaftliche Vertretung zur Verfügung steht.

Das Thema „Shipbreaking“ und seine Folgen in Südasiens ist Ende der 1990er Jahre erstmals von Greenpeace aufgegriffen worden, die damals einige wenige Unternehmen für ihre Praxis kritisiert haben. Später hat sich aus dieser Kampagne die NGO Shipbreaking Platform entwickelt – ein Zusammenschluss von 20 Umweltschutz- und Menschenrechtsorganisationen aus zehn Ländern, der sich für sicheres und sauberes Schiffrecycling weltweit einsetzt.

Seit über zehn Jahren steht das Thema somit auf der Tagesordnung verschiedener UN-Organisationen inklusive der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO, der Europäischen Union sowie verschiedener Reederverbände.

Gerade erst, am 30. Dezember 2013, ist eine neue EU-Verordnung zum Schiffrecycling in Kraft getreten. (VERORDNUNG (EU) Nummer 1257/2013 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nummer 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG)

Als bedeutendem Schifffahrtsstandort sind in Hamburg diverse Reedereien und Schifffahrtsunternehmen ansässig. Die Freie und Hansestadt Hamburg selbst ist mit derzeit 36,9 Prozent größter Anteilseigner der Container-Reederei Hapag-Lloyd.

Laut den Dokumenten der NGO Shipbreaking Platform, hat das Unternehmen Hapag-Lloyd im Jahr 2012 vier Schiffe und 2013 mindestens sechs Schiffe zum Verschrotten nach Südasiens bringen lassen. Die Reederei gibt an, dass ihnen die neuen Eigentümer der Schiffe vertraglich zugesichert hätten, dass die Schiffe weiter genutzt werden. Tatsächlich aber konnte für einige der Schiffe nachgewiesen werden, dass sie auf direktem Wege zum Verschrotten nach Südasiens gebracht wurden.

Ich frage den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), der Hamburg Port Authority (HPA), von Hapag-Lloyd und der HSH Nordbank wie folgt:

- 1. Wie beurteilt der Senat die Praxis des „Shipbreaking“ und seine Bedeutung für die internationale Seeschifffahrt?*
- 2. Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Praxis des „Shipbreaking“ und seine Folgen in Südasiens?*
- 3. Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Verschrottungspraxis beziehungsweise Recyclingpraxis der in Hamburg ansässigen Reedereien?*
- 4. Hat der Senat Erkenntnisse über in Hamburg ansässige Reedereien, die ihre Schiffe zum Verschrotten beziehungsweise Recyceln nach Asien schicken?*

Wenn ja, welche konkreten Erkenntnisse liegen dem Senat vor?

Wenn nein, warum nicht?

Die Freie und Hansestadt Hamburg war im Rahmen des Bundesratsverfahrens mit der EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen befasst und hat gemeinsam mit den Ländern Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen einen Antrag in den Verkehrsausschuss des Bundesrates eingebracht (Drs. 155/12). Hierin sprechen sich die Antragsteller dafür aus, die Zielsetzung zu unterstützen, das sichere und umweltgerechte Abwracken von Schiffen weltweit sicherzustellen. Eine weltweit wirksame Lösung der Probleme umwelt- und gesundheitsgefährdender Abwrackpraktiken ist vor allem durch international verbindliche Regelungen zu erreichen. Im Mai 2009 wurde von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), der 170 Mitgliedstaaten angehören, das sogenannte Hongkong-Übereinkommen für das sichere und umweltfreundliche Abwracken von Schiffen (Hongkong-Übereinkommen) verabschiedet. Das Abkommen ist noch nicht in Kraft getreten, der Verband Deutscher Reeder hat jedoch über seinen internationalen Dachverband International Chamber of Shipping (ICS) zusammen mit den anderen internationalen Schifffahrtsverbänden im Oktober 2009 Leitlinien für ein umweltfreundliches Recycling von Schiffen entworfen (Selling Ships for Recycling: Guidelines on Transitional Measures for Shipowners – siehe www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/environmental-protection/guidelines-on-traditional-measures-for-shipowners-selling-ships-for-recycling.pdf).

Mit einem Durchschnittsalter von acht Jahren gehört Deutschlands Handelsflotte zu den jüngsten und modernsten der Welt. Da Schiffe auf eine Betriebsdauer von über 20 Jahren ausgelegt sind, verkaufen deutsche und auch Hamburger Eigner ihre Schiffe überwiegend nicht zum direkten Abwracken an eine Werft, sondern zur Weiternutzung. Die Frage des sicheren und umweltgerechten Abwrackens stellt sich darum für viele deutsche Reeder in der Regel nicht. Es liegt in der Hand des neuen Eigentümers, wie lange er das Schiff weiterfahren lässt, an wen er es weiterverkauft und wo es eines Tages verschrottet wird.

- 5. Die HSH Nordbank besitzt als großer Schiffsfinanzierer entscheidenden Einfluss. Was unternehmen die HSH und ihr Anteilseigner die Freie und Hansestadt Hamburg, um Reedereien zu einer umweltgerechten Verschrottung ihrer Schiffe anzuhalten?*

Welche Vertragskonditionen auf welcher Rechtsgrundlage kann sich der Senat vorstellen, damit die Landesbank Einfluss darauf nehmen kann, dass Schiffsrecycling nur noch in umweltgerechten Anlagen geschieht?

Nach Mitteilung der HSH Nordbank hat eine Bank üblicherweise keinen Einfluss auf die Verschrottung eines Schiffes, da dies eine unternehmerische Entscheidung des jeweiligen Eigentümers ist. Im Übrigen führt der Vorstand der HSH Nordbank das operative Geschäft der Bank in eigener Verantwortung. Der Senat sieht in ständiger Praxis davon ab, dies zu kommentieren.

6. *Hat der Senat Erkenntnisse über Hapag-Lloyd-Schiffe, die zur Verschrottung an südasiatische Strände gebracht wurden?*

Wenn nein, warum nicht?

7. *Ist dem Senat bekannt, dass in den Jahren 2012 und 2013 Schiffe der Reederei Hapag-Lloyd zum Verschrotten nach Südasien gelangt sind?*

Wenn ja,

- a) *welche Erkenntnisse liegen dem Senat über diese konkreten Vorgänge vor?*
b) *welche Erkenntnisse liegen dem Senat über mögliche Vertragsbrüche der Zwischenhändler von Hapag-Lloyd vor und welche Maßnahmen gedenkt die Stadt im Falle von Vertragsbrüchen zu ergreifen?*

Wenn nein, warum nicht?

8. *Welche Handhabe sieht der Senat, dass die Stadt Hamburg als Mehrheitsanteilseignerin bei Hapag-Lloyd für eine umweltgerechte und unter hohen Arbeitsschutzstandards ablaufende Verschrottung der Schiffe sorgen könnte?*

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist nicht mehrheitlicher Anteilseigner von Hapag-Lloyd. Zur Kontrolle ist der Aufsichtsrat des Unternehmens berufen. Im Übrigen liegen dem Senat keine Informationen über Vertragsbrüche oder darüber vor, dass Schiffe der Hapag-Lloyd AG nicht umweltgerecht oder unter zweifelhaften Arbeitsschutzstandards verschrottet würden. Hapag-Lloyd hat hierzu keine Auskünfte erteilt.

9. *Welche Möglichkeiten stehen der Freien und Hansestadt Hamburg zur Verfügung, um für eine sichere und umweltfreundliche Verschrottungspraxis von*

- a) *Schiffen der Hapag Lloyd,*
b) *Schiffen von in Hamburg ansässigen Reedereien zu sorgen? (Bitte jeweils die rechtlichen Grundlagen angeben.)*

Nach Auskunft von Hapag-Lloyd ist das Unternehmen seit Jahren in Verbänden und Arbeitsgruppen aktiv, um das Thema der umwelt- und sozialverträglichen Verschrottung von Schiffen mitzugestalten. Im Übrigen siehe Antworten zu 1. bis 4. und zu 8.

10. *Welche konkreten Auswirkungen hat die bevorstehende Fusion von Hapag-Lloyd mit dem chilenischen Schifffahrtsunternehmen CSAV auf die Recyclingpraxis der Reederei? (Bitte die entsprechende Rechtsgrundlage angeben.)*

Da es bislang keine verbindlichen Regelungen zwischen den Gesellschaften gibt, kann hierzu keine Aussage gemacht werden.

11. *Welche Erkenntnisse hat der Senat über die am 30. Dezember 2013 in Kraft getretene EU-Verordnung zum Schiffrecycling und welche direkten Auswirkungen hat diese Verordnung auf*

- a) *die Hapag-Lloyd?*
b) *in Hamburg ansässige Reedereien?*
c) *die Freie und Hansestadt Hamburg?*

12. Welche Anstrengungen und konkreten Maßnahmen unternimmt die Freie und Hansestadt Hamburg, um die am 30. Dezember 2013 in Kraft getretene EU-Verordnung zum Schiffrecycling umzusetzen, und welche notwendigen Maßnahmen ergeben sich daraus zu welchem Zeitpunkt?

Künftig müssen alte, in der EU zugelassene Schiffe in Recyclinganlagen zerlegt werden, die von der EU genehmigt wurden. Sie müssen speziellen Anforderungen entsprechen, zertifiziert sein und regelmäßig geprüft werden. Schiffe aus EU- und Nicht-EU-Ländern sind insofern betroffen, als dass sie ein Bestandsverzeichnis von gefährlichen Stoffen mitführen müssen, sobald sie einen Hafen der EU anlaufen. Die Verordnung wird frühestens zwei Jahre und spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten auf Schiffe anwendbar, wobei das endgültige Datum davon abhängt, wann das kombinierte jährliche Schiffsrecycling-Höchstvolumen der in der europäischen Liste aufgeführten Abwrackwerften nicht weniger als 2,5 Millionen t Leergewicht (LDT) beträgt. Im Übrigen siehe Antwort zu 1. bis 4.

13. Gibt es in Hamburg Anlagen zur Schiffverschrottung?

Wenn ja, welche? Welche Umweltstandards erfüllen sie? Und wie ist deren Auslastung?

Für die Beantwortung der Frage, welche Hamburger Unternehmen derzeit gegebenenfalls Schiffsabwrackungen vornehmen, welche Umweltstandards sie dabei gegebenenfalls jeweils erfüllen beziehungsweise inwieweit sie ausgelastet sind, wäre die Abfrage aller relevanten Hamburger Unternehmen erforderlich. Eine entsprechende Unternehmensbefragung wäre in der für Schriftliche Kleine Anfragen zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Grundsätzlich ist jede Schiffswerft in der Lage, Schiffe nicht nur zu bauen, sondern diese auch abzubrecchen. Im Folgenden sind beispielhaft einige in Hamburg ansässige Werften und Verwertungsbetriebe aufgeführt:

Werften:

- Blohm + Voss/Steinwerder
- Norderwerft/Steinwerder
- Flint/Steinwerder
- Jöhnk/Harburg
- Staatswerft/Harburg
- Garbers/Billwerder
- Grube/Billwerder Bucht
- Buschmann/Peute
- Buschmann/Reiherstieg
- Sietas-Werft

Verwertungsbetriebe:

- Miersen Abwrackbetrieb und Schrotthandel/Harburg
- Verwerter TSR/Ross