

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Olaf in der Beek, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Ökologische Folgen unsachgemäßer Abwrackung von Schiffen in Entwicklungsländern

Weltweit werden jährlich Schätzungen zufolge Hunderte Hochseeschiffe verschrottet. Vor allem in südasiatischen und afrikanischen Staaten werden die sogenannten Abwrackungen unter fragwürdigen ökologischen Gesichtspunkten und prekären Arbeitsbedingungen durchgeführt. Nach Angaben der Nichtregierungsorganisation „Shipbreaking Platform“ sind alleine 6 726 Schiffe seit 2009 im sogenannten Beaching-Verfahren, also durch unmittelbares Auffahren auf den Strand, abgewrackt worden. Mehrere Hunderttausend Arbeiter sorgen dabei dafür, aus den ausgedienten Wracks zu verwertende Rohstoffe zu gewinnen. Derselben Quelle zufolge hatten diese Vorgänge auch rund 400 Todesopfer zur Folge. Nicht selten gelangen dabei zudem schädliche Stoffe in die Umwelt (<https://shipbreakingplatform.org/>).

Der unsachgemäße Umgang mit alten Schiffen stellt vor allem in Entwicklungs- und Schwellenländern eine ernst zu nehmende Umweltgefahr dar. Vor den Küsten vieler Staaten gibt es sogenannte Schiffsfriedhöfe. Dort sind viele nicht mehr zu gebrauchende Schiffe ohne Rücksicht auf etwaige ökologische Auswirkungen versenkt worden und setzen zum Teil gefährliche Stoffe frei. Ein negatives Beispiel ist etwa die Bucht vor der Metropole Lagos in Nigeria. Diese gilt als einer der größten Schiffsfriedhöfe weltweit. Hier liegen mindestens 77 vor sich hin rostende Wracks, die bereits von einheimischen Arbeitern entkernt wurden. Eine Anschlussverwendung bzw. vollständige Entsorgung der Wracks findet nicht statt. Mit dem Umgang der Altlasten sind viele Länder, auch aufgrund hoher Kosten, überfordert, weshalb es durch fortschreitende Korrosion und den teilweisen Austritt gefährlicher Substanzen zu weiteren Umweltschäden kommt (<https://www.welt.de/vermisches/weltgeschehen/article106278192/Die-Stahlgerippe-auf-dem-weltgroessten-Schiffsfriedhof.html>).

Viele der versenkten Schiffe in Entwicklungsländern stammen zudem aus Europa, da hier aus verschiedenen Gründen kaum Abwrackungen durchgeführt werden (<https://www.dvz.de/rubriken/management-recht/nachhaltige-logistik/detail/news/das-geschaeft-mit-dem-schiffsschrott.html>). Dieser Zustand zeigt nach Ansicht der Fragesteller die Mitverantwortung Europas und der Europäischen Union in dieser Angelegenheit. Eine europäische Verordnung über das Recycling von Schiffen (Verordnung Nummer 1257/2013) trat bereits 2013 in Kraft. Diese enthält verschiedene Maßnahmen und Vorschriften zur Einhaltung von Umwelt- und Arbeitsstandards bei der Abwrackung europäischer Schiffe im Ausland (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1257&from=SV>). Im Jahr 2019 wurde Deutschland für die unzureichende Umsetzung der Verordnung in deutsches Recht von der EU-Kommission gerügt (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_19_2772).

Zwar wurden in der Vergangenheit weitere Abkommen geschlossen, die den Umgang mit der Verwertung von Wracks regeln sollen. Dennoch ist die Problematik weiterhin ungeachtet der verheerenden Auswirkungen präsent. Das „Übereinkommen von Hongkong“ wurde 2009 verabschiedet, welches das sichere und umweltgerechte Abwracken von Schiffen vorschreibt. Dies ist aber laut dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgrund einer mangelnden Anzahl beigetretener Staaten immer noch nicht in Kraft getreten. Deutschland hat das Abkommen im Jahr 2019 ratifiziert. Es ist unklar, wann die ausreichende Zahl an unterzeichnenden Staaten und damit die Umsetzung des Abkommens erreicht wird (<https://www.deutsche-flagge.de/de/umweltschutz/wrack/wrack#Konvention>).

Daher fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Umweltgefahren, die mit der unsachgemäßen Entsorgung von Schiffen im Meer, vor allem in Entwicklungsländern, einhergehen?
2. Wie bewertet die Bundesregierung die in Frage 1 festgestellten Umweltgefahren?
3. Welche Gesundheitsgefahren ergeben sich nach Kenntnis der Bundesregierung für Menschen, die in Entwicklungs- und Schwellenländern an der Entkernung alter Wracks mitarbeiten?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die wirtschaftlichen Aspekte der Schiffsabwrackung für die jeweiligen Export- und Importländer?
5. Welche konkreten Maßnahmen und Projekte seitens der Bundesregierung sind seit 2013 zur Unterstützung von Entwicklungsländern beim Umgang mit Schiffswracks durchgeführt worden (bitte nach Maßnahme, Jahr, Land und finanziellem Volumen der Maßnahme aufschlüsseln)?
6. Wie viele Schiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2013 aus Deutschland zum Abwracken in Entwicklungs- und Schwellenländer exportiert worden (bitte nach Anzahl, Jahr und Ländern aufschlüsseln)?
Wenn keine Daten vorhanden sind, warum nicht?
7. Was waren die Gründe, weshalb die Bundesregierung im Jahr 2019 für die unsachgemäße Umsetzung der Verordnung von der EU-Kommission gerügt wurde?
8. Was hat die Bundesregierung bislang getan, um die Einhaltung der europäischen Verordnung Nummer 1257/2013 entsprechend der Rüge der EU-Kommission zu gewährleisten, und welche konkreten Maßnahmen sind hierzu in Zukunft geplant?

9. Welche Behörde überwacht in Deutschland die Einhaltung der nach EU-Verordnung Nummer 1257/2013 festgelegten Standards?
10. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher ergriffen, um die Umsetzung des „Übereinkommens von Hongkong“ zu unterstützen?
11. Hat die Bundesregierung bei weiteren Staaten für den Beitritt zum Abkommen in den vergangenen Jahren geworben?
Wenn ja, bei welchen, und in welchem Umfang?
Wenn nein, warum nicht?
12. Zu welchem Zeitpunkt rechnet die Bundesregierung mit einem Inkrafttreten des „Übereinkommens von Hongkong“?
13. Wie viele nach den Standards des „Übereinkommens von Hongkong“ zertifizierte Abwrackwerften, die alle Umwelt- und Sicherheitsauflagen erfüllen, gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung weltweit (bitte nach Staaten und entsprechenden Abwrackkapazitäten aufschlüsseln)?
14. Welche Möglichkeiten bieten sich in Deutschland und der Europäischen Union zur Abwrackung von Schiffen, um deren Export zu vermeiden (bitte nach Ländern, Abwrackwerften und entsprechenden Abwrackkapazitäten aufschlüsseln)?
15. Gibt es im Bezug zu Frage 14 Pläne der Bundesregierung, Abwrackkapazitäten in Deutschland zu erweitern bzw. neu zu schaffen?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
16. Sind der Bundesregierung in Bezug zu Frage 14 Pläne anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Erweiterung von Abwrackkapazitäten bekannt, und wenn ja, welche (bitte nach Land und entsprechenden zusätzlichen Abwrackkapazitäten aufschlüsseln)?

Berlin, den 8. Dezember 2020

Christian Lindner und Fraktion

