

Kanaldurchstich an der Nehrung des Frischen Haffs
Sehenden Auges in die Naturvernichtung Seite 9

Traditionsreicher Ostsee-Hafen hegt große Pläne
Die Millionen-Träume von Gdansk Seite 12

UN-Dekade: „The Science We Need For The Ocean We Want“ Seite 20

„Fair übers Meer!“: Respekt auch vor Meeresbewohnern Seite 22

Unsere Themen

Unsere Themen

Elbvertiefung | Container-Oligopole | EU-Verordnung fürs Abwracken | Volksbegehren gegen Fracking

Globale Wertschöpfung braucht nicht nur im Seehandel fairen Transport

Wir würden gerne – aber wir können nicht?

VON NELLY GROTEFENDT*

„Seetransport ist ein blinder Fleck im öffentlichen und politischen Interesse, insbesondere was die Problematik rund um Umweltschutz und menschenwürdige Arbeitsbedingungen betrifft.“

– So steht es im Aufruf zu einer Veranstaltung der Kampagne „Fair übers Meer!“, die am 24.

September in Berlin stattgefunden hat, als dieses Heft bereits in Druck war. Aus diesem aktuellen Anlass dokumentiert WATERKANT

daher hier das Einführungsreferat (1).

„Wir leben in einer durch und durch globalisierten Welt. Die Güter, die uns umgeben, die wir tragen, die wir täglich konsumieren, haben eine weite Reise hinter sich gebracht. Teils sind sie mehrmals um die Erde gereist, bevor wir sie in den Händen halten. In unserer Kleidung ist vermerkt, dass sie aus Vietnam oder China kommt. Unser Essen im Supermarkt sagt uns, dass die Avocados aus Peru und die Äpfel aus Südafrika stammen. Doch wie sie hierher gekommen sind, bleibt oftmals unbeachtet. Na, klar: mit dem Schiff oder in seltenen Fällen mit dem Flieger. Das ist kein Geheimnis. Doch warum sollten wir uns weiter dazu Gedanken machen?“

Zu den Problemen des Seetransports hat sich die Kampagne „Fair übers Meer“ gegründet, die die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft auffordert, den Handel über die See endlich fair zu gestalten. Doch wo liegen da die Probleme?

Tanker, Containerschiffe, Massengutfrachter – ihr Anblick ist uns vertraut und doch schenken die meisten Menschen ihnen wenig Beachtung. Dabei sind sie das wichtigste Transportmittel unserer Zeit – Tendenz: steigend. Denn seit dem Ende der 1960er Jahre hat sich das Seefracht-aufkommen verfünffacht. Etwa 90 Prozent des Welthandels erfolgen derzeit auf dem Seeweg. Das sind beeindruckende Zahlen. Und die Europäische Union (EU) befindet sich im Zentrum des globalen Güterhandels, denn gut ein Drittel der Schiffe haben EU-Häfen entweder als Ziel- oder als Abfahrtsort.

Laut Zahlen der United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) wurden im Jahr 2000 rund 30.800 Milliarden Tonnenmeilen (Transport einer Tonne über eine Seemeile) zurückgelegt, 2017 waren es schon 56.300 Milliarden. Das entspricht einem Anstieg von gut 82 Prozent innerhalb von knapp zwei Jahrzehnten.

Das liegt nicht nur daran, dass es immer mehr Schiffe gibt, sondern auch am enormen Ausbau ihrer Kapazitäten. Transportierten Containerschiffe in den 1990ern noch gut 5000 Container, können manche von ihnen heute 20.000 und mehr transportieren (2). Heute sind mehr als 50.000 Handelsschiffe unterwegs und es arbeiten mehr als eine Million Seeleute aus verschiedensten Ländern darauf. Das ist ein Trend, sprich: Das Wachstum ist ungebrochen, es werden immer mehr.

Warum ist das ein Problem? Hierzu fasst die Kampagne „Fair übers Meer“ vier Hauptbereiche der Seetransport-Problematik zusammen und verbindet sie mit entsprechenden

Forderungen: Zu einer transparenten globalen Lieferkette, die durchgängig sowohl den Schutz der Menschenrechte als auch der Umwelt bewahren will, gehört auch der Seetransport. Dafür müssen die Transportwege eines Produkts einschließlich der verwendeten Rohstoffe und Vorprodukte nachvollziehbar veröffentlicht werden. Transparenz stellt hierbei Sicherheit her – nicht nur für die Endverbraucher, sondern auch für die Seeleute und die Meeresumwelt.

Damit Umwelt- und Klimaschutz konsequent durchgeführt werden kann, müssen insbesondere die Emissionen dieser globalen Flotte von gut 50.000 Schiffen reduziert werden. Der Schiffsverkehr ist schon heute für mehr als zwei Prozent der klimaschädlichen globalen CO₂-Emissionen verantwortlich. Laut Aussage des Umweltbundesamts belief sich dieser Schifffahrtsanteil im Jahre 2012 auf etwa 940 Millionen Tonnen. Das sind mehr als die gesamten Emissionen Deutschlands im selben Jahr (rund 926 Millionen Tonnen). In den Schätzungen, die das Umweltbundesamt veröffentlichte, wird davon ausgegangen, dass die Emissionen ohne politisches Gegensteuern in 25 Jahren im Vergleich zu 2012 noch um weitere rund 50 Prozent steigen könnten.

Höchste Zeit also, dass Schiffe mit hochwertigen, schwefelarmen Kraftstoffen und umweltfreundlichen Antriebssystemen fahren. Dabei muss auch die Versorgung der Schiffe im Hafen durch Landstrom mit einbezogen werden. Auch Abwässer und Abfälle sind heute noch ein großes Problem. Die Kampagne fordert daher ein weltweites Verbot von Abfall-, Reinigungsmittel- und Ölgemisch-Entsorgung auf See. In allen Häfen der Welt muss ein System zur verpflichtenden Abgabe von Abwässern und Abfällen jeder Art angeboten werden.

Auch der Lebenszyklus eines Schiffes muss mehr Beachtung bekommen: Schiffbau, Betrieb und Recycling müssen ökologisch und sozial nachhaltig geschehen. Schiffseigner sind hierbei rechtlich verbindlich in die Haftung zu nehmen, diesem auch nachzukommen. Immer mehr Welthandel ist eben auch ein Problem. Mehr Waren bedeutet zwangsweise mehr Verkehr oder zumindest noch größere Schiffe, und das hat Konsequenzen, nicht nur für den Seetransport. Durch das Mantra der Globalisierung wird ebenfalls der Konkurrenzkampf befeuert. In einer Welt, in der theoretisch alles überall produziert werden kann, stehen die Produktionsstätten zwangsweise in Konkurrenz zu einander. Denn billiger geht immer in irgendeinem



Teil der Erde, vermeintlich zumindest. Insbesondere, solange der Transport fast nichts kostet, oder auch, weil beispielsweise bestimmte Regulierungen nicht greifen. Und darunter leiden letzten Endes vor allem Seeleute und Umwelt.

Dabei muss vor allem eines der Probleme bei der Wurzel gepackt werden: die Umgehung von Umwelt- und Sozialstandards durch Ausflaggen der Schiffe. Beispielsweise fuhren in 2015 sechs von zehn Schiffen nicht unter der Flagge des Unternehmenslandes, sondern unter fremder Flagge. Die Kampagne „Fair übers Meer“ fordert, dieser Praxis ein Ende zu bereiten, damit die Reedereien nicht länger über das Umflaggen auf so genannte Billigflaggen höhere Sozial- und Umweltstandards vermeiden können. Zudem ist es höchste Zeit, Tarifverträge für alle Seeleute zu ermöglichen und endlich Lohngleichheit für alle Mannschaftsmitglieder herzustellen.

Ein weiterer Punkt in Sachen gerechter Welt-handel ist es, neben den Billigflaggen auch den Konzentrationsprozessen in der Schifffahrt entgegenzuwirken. Anfang 2015 entfielen auf die Unternehmen aus den 20 wichtigsten Seefahrt-nationen 84,3 Prozent des gesamten Seehandels. Die Kampagne „Fair übers Meer“ zeigt auf, dass für einen fairen Welthandel eine gerechtere Verteilung des Ladungsaufkommens zwischen Ursprungs- und Zielland eingeführt werden muss.

Wenn „immer mehr“ nicht unbedingt besser ist für Mensch und Umwelt, dann könnten wir uns schon fragen, ob wirklich alle Produkte, die derzeit um die Welt fahren, weltweit gehandelt werden müssen? Und das auch in Massen? Hierzu regt sich selten eine öffentliche Debatte. Kritische Nachfragen zu den Dimensionen werden oft im Keim erstickt. Forderungen, den Welthandel einzuschränken, beispielsweise durch Auflagen für nachhaltigere Produkte oder um regionale Wertschöpfung zu fördern, begegnen oftmals Kopfschütteln oder treten eine ideologische Debatte um vermeintlichen Protektionismus versus die Errungenschaften der Liberalisierung los. Doch dabei sind regionale und faire Produkte schwer im Trend. Warum wird aber nur so wenig über die gesamte Dimension des Welthandels inklusive des Transports gesprochen?

Ein klassisches, beliebtes Beispiel einer langen Reise ist die Jeanshose. Die Baumwolle könnte beispielsweise aus Kasachstan kommen, gesponnen wird in der Türkei, gefärbt in China, gewebt in Polen, genäht in Bangladesch und veredelt wiederum in China. Bis das Produkt dann endlich bei uns ist und damit noch nicht am Ende seines Zyklus, denn es wird ja anschließend für die Entsorgung

gegebenenfalls auch zurück nach Bangladesch gebracht, hat die Jeans schon mehr Reisekilometer auf der Naht als manch einer hier in einem Jahrzehnt.

Die Absurdität wird besonders deutlich, wenn wir uns anderen Produkten zuwenden, allen voran Agrarprodukten wie Milch oder Fleisch, die teils fleißig um die ganze Welt geschifft werden, obwohl sie sich ökologischer und meist besser für Mensch, Tier und Umwelt vor Ort erzeugen und verbrauchen lassen würden. Es muss wieder mehr darüber diskutiert werden, wie viele regionale Produktion und wie viel internationaler Handel eine sinnvolle Balance ergeben. Und dabei geht es nicht um ein simples Zurück in die Vergangenheit, sondern es müssen neue Konzepte her, damit es gerecht zugeht, zum Nutzen aller und nicht nur einiger Weniger.

Es bedarf für das Thema Seetransport einer breiten Öffentlichkeit. Es muss ein Bewusstsein für die Probleme des Welthandels an Land wie auch auf See geschaffen werden. Doch dann muss letztlich die Politik ran und mit Regulierungen gestalten. Denn nur so lassen sich die in der Wirtschaft so beliebten „gleichen Wettbewerbsbedingungen“ im globalen Maßstab um Kriterien fairer und umweltfreundlicher Maßnahmen verbindlich erweitern.

Der Titel dieses Artikels sollte als Hervorhebung verstanden werden, was im Bereich des Seetransports möglich und nötig ist für mehr Fairness. Einiges wird sicherlich schon getan, aber der Markt für fairen Transport könnte weit aus größer sein, wenn ihm von der Politik mehr Gewicht zugemessen würde.

Faire Handelsbeziehungen, gerechter Welt-handel und Umweltschutz müssen entlang der gesamten Lieferkette gewährleistet werden – und dies schließt auch den Transport ein. Es gibt ein vermehrtes Bewusstsein für fair gehandelte Produkte, bei denen bei der Produktion und dem Verkauf auf faire Arbeitsbedingungen und Umweltstandards Wert gelegt wird. Das sollte beim Transport nicht Halt machen – nicht beim Fair-Trade-Markt und nicht bei Massenprodukten.“ ◀



ANMERKUNGEN:

- * Nelly Grotefendt ist Referentin für Weltwirtschaft und Handelspolitik beim Forum Umwelt und Entwicklung in Berlin; sie hat die Veranstaltung am 24. September 2019 mit diesem Referat eröffnet.
- 1. Informationen zur Veranstaltung – unter anderem ein Infoblatt zum Download – gibt es hier: <https://waterkant.info/?p=6003>; die Details stammen allerdings (s. o.) aus der Zeit vor der Veranstaltung.
- 2. siehe auch Beitrag Seite 17 ff.