

Frederic Spohr Alang

Die Georgia stirbt einen langsamen Tod. Der 20 000 Tonnen schwere Koloss kreuzte einst über die Weltmeere, jetzt liegt der Frachter wie ein gestrandeter Wal am Ufer von Alang. Funken sprühen aus seinem Rumpf, mit Schneidbrennern wird sein Bauch von innen aufgeschlitzt. Direkt daneben rücken die Arbeiter der Wyoming auf den Leib. Beide gehörten einst dem dänischen Reeder Maersk.

Dass ihre Reise ausgerechnet in Alang im Nordwesten Indiens endet, dem größten Schiffsfriedhof der Welt, ist bemerkenswert. Denn Maersk sieht sich selbst als vorbildlichen SchiffsentSORGER. Und in der ohnehin schmutzigen Abwrack-Branche gilt Alang als Schmuttelkind. In der Küstenstadt werden seit 1983 Schiffe zerlegt. Seither gab es laut dem Tata Institute of Social Science mehr als 470 Todesopfer.

Besuchern bietet Alang einen traurigen Anblick: Aus Dutzenden am Strand liegenden Schiffwracks ist Öl ausgeronnen, das den Sand entlang der Küste schwarz gefärbt hat. In der Ferne versuchen Männer, eine tonnenschwere Kette zu einem Schiff zu schleppen, sie waten barfuß durch den Matsch. Dreht man sich um, blickt man auf Hütten, die aus Schrott und Müll zusammengezimmert wurden. Es ist das Zuhause von Tausenden Arbeitern.

Maersk sagt, man sei angetreten, das zu ändern - zumindest ein bisschen. Mit einer Handvoll Werften wollen die Dänen kooperieren und die Umwelt- und Arbeitsstandards erhöhen. Das wird nicht gelingen, fürchten NGOs. Geht doch, sagt Annette Stube.

Die Nachhaltigkeitschefin von Maersk steckt in einem Overall, die blonden Locken quellen aus dem Helm hervor. Vieles in Alang wirkt auch auf sie verstörend. „Wie diese Arbeiter die Kette schleppen, das sieht aus wie auf einem Foto von ‚National Geographic‘“, sagt sie. „Aber wir dürfen die Werften in Alang nicht über einen Kamm scheren.“

Schicksalsjahr der Branche

In Alang gibt es insgesamt rund 150 Abwrackwerften - immerhin elf haben sich mittlerweile nach der sogenannten Hongkong-Konvention zertifizieren lassen, die Mindeststandards für die Branche festlegen soll, aber bisher noch nicht in Kraft getreten ist.

Stube spricht nicht nur für Maersk, sondern auch für weitere europäische Reeder. Die Branche ist in einer entscheidenden Phase: In den kommenden Monaten wird die EU-Kommission eine Liste mit erlaubten Abwrackwerften vorlegen - und möglicherweise schaffen es selbst die besten Alang-Werften nicht durch den Auswahlprozess. Die Europäer würden damit eine wichtige Resterampe verlieren. Laut dem indischen Schiffsklassifizierer IRClass wurde in den vergangenen vier Jahren ein Drittel der Schiffe unter europäischer Flagge in Alang verschrottet.

Die Entscheidung der EU kommt zu einer Zeit, in der wegen drastischer Überkapazitäten bald immer mehr Schiffe abgewrackt werden. Der britische Schiffsmakler Braemer ACM geht davon aus, dass dieses Jahr Container-Frachter mit einer Kapazität von rund 550 000 Standardcontainern verschrottet werden - so viel wie nie zuvor. Gleichzeitig erhalten die Schiffsbesitzer wegen des niedrigen Stahlpreises für ihre alten Schiffe immer weniger Geld.

Der Druck zu sparen wächst. Westliche Schiffsbesitzer haben daher großes Interesse, auch schmutzige Abwrackhäfen anzuern zu dürfen. Dank geringerer Umweltstandards und Löhne zahlen beispielsweise Werften in Bangla-



J. Boethling/visualindia.de

SchiffsentSORGUNG

Schöner abwracken

Vor einer wichtigen EU-Entscheidung wollen Reeder das Image des berüchtigten Abwrackhafens Alang verbessern - so könnten sie Millionen sparen. Doch der Vorstoß erntet Kritik.



desch um bis zu zwei Millionen Euro höhere Preise für ein Schrott-Schiff als jene in der Türkei. Alang liege preislich dazwischen, sagt Stube. Allein Maersk rechnet durch die Nutzung von Alang in den kommenden Jahren mit Einsparungen in der Höhe von 150 Millionen Dollar.

Auch Hapag Lloyd schließt eine Rückkehr an Alangs Strände nicht mehr aus, teilte die deutsche Reederei dem Handelsblatt mit. Dabei war sie erst vor zwei Jahren von Alang abgerückt - und wurde dafür von Umweltorganisationen gefeiert. Nun hoffen die Hamburger darauf, dass die EU das Verschrotten in Nordindien erlaubt und Hapag Lloyd sich so viel Geld erspart.

Eine der vier Werften, die auf die EU-Liste kommen wollen, ist die Shree-Ram-Werft auf Grundstück 78. Dort werden derzeit die beiden Maersk-Schiffe zerlegt. Chetan Patel ist der Chef der Werft. Er ist ein Unternehmer alten Schlages, seine Zähne sind vom Kauen der Betelnuss rot gefärbt. Wenn er Mitarbeitern einen Auftrag erteilt, reagieren diese so unterwürfig, dass sie beinahe salutieren. Seit Mitte der 80er Jahre ist

der Sohn von Diamantenhändlern im Abwrackbusiness aktiv. Jetzt will er in seinen Werften die Standards erhöhen, um mehr Geld von Reedern verlangen zu können.

In Shree Ram habe er 1,5 Millionen Euro investiert, sagt Patel. Wer sich das Gelände anguckt, entdeckt tatsächlich große Unterschiede zu den anderen Werften in Alang. Zumindest an diesem Tag tragen alle Arbeiter Schutzkleidung, die Geräte sind fein säuberlich aufgeräumt. Allerdings ist das offenbar nicht immer so. Ein dänisches Recherche-Kollektiv entdeckte im Sommer 2016 auf dem Gelände Arbeiter ohne Schutzkleidung und Verträge. Über die ganze Werft lagen Metallteile verstreut herum. Maersk teilte daraufhin mit, dass man sich noch mehr anstrengen werde.

Doch letztendlich geht es den Kritikern um ein prinzipielles Problem: Wie alle anderen Werften in Alang wendet die Shree-Ram-Werft die sogenannte Beaching-Methode an. Dabei wird das Schiff zunächst am Strand in mehrere

Indische Hafentarbeiter: Abwracken mit dem Schweißbrenner.

große Blöcke zerteilt. In den USA, China und der EU ist diese Praxis verboten - aus gutem Grund, findet Patrizia Heidegger: „Es ist unmöglich, ein Schiff ohne Risiken für Umwelt und Arbeiter an einem Strand zu zerlegen“, erklärt die Chefin der Shipbreaking Platform, einer Koalition aus mehreren NGOs, die sich gegen das „wilde“ Recycling von Ozeanriesen an Küsten einsetzt.

„Warum sollen wir etwas in Schwellenländern tolerieren, was wir an unseren Stränden nicht wollen?“, fragt Heidegger. Stutzig macht die Aktivistin, dass Reedereien wie Hapag Lloyd sich einst aus Alang verabschiedeten, gerade weil dort die Beaching-Methode angewandt wird. Henning Gramann, Chef des Beratungsunternehmens Green Ship Recycling, hält das für ein zu pauschales Urteil. Technisch sei es möglich, ein Schiff einigermaßen umweltverträglich am Strand zu zerlegen, sofern die richtigen Maßnahmen getroffen werden. „Man kann weder nach Methode noch nach dem Land entscheiden, ob eine Werft gut oder schlecht ist“, sagt Gramann. Sein Unternehmen berät unter anderem Abwrackwerften dabei, internationale Standards zu erfüllen.

Alang bleibt eine Blackbox

Patel, der Chef der Shree-Ram-Werft, ist überzeugt, dass seine Werft den Anforderungen genügt. Er verweist auf die Drainagen, welche sauberes und verschmutztes Wasser zum Schiff und wieder hinwegführen. Er zeigt auf den undurchlässigen Boden vor dem Strand, den er extra noch einmal vergrößert hat. Maersk hat außerdem einen Mitarbeiter vor Ort, der die Zerlegung der Schiffe beaufsichtigen soll.

Doch wie effektiv die Maßnahmen sind, ist kaum zu überprüfen. Maersk versichert, die Auswirkungen in einer Studie zu untersuchen - eine unabhängige Erforschung der Umweltbelastungen will man allerdings nicht zulassen. Überhaupt bleibt Alang eine Blackbox: Nur mit einer Sondergenehmigung der zuständigen Behörden darf man das Küstengelände betreten.

Wie ungern man sich in die Karten schauen lässt, zeigt auch der Chef der Shree-Ram-Werft. „NGOs sind für mich erpresserische Unternehmen“, sagt Patel. Bei dieser Aussage gerät Maersk-Nachhaltigkeitschefin Stube etwas ins

Stocken. „Das habe ich nicht gehört“, sagt sie und lächelt etwas verlegen. Später sagte sie, man habe zwar NGOs eingeladen, diese hätten jedoch kein Visum erhalten. Noch gibt es in Alang grundlegende Probleme. Derzeit existieren nur zwei Kliniken für Zehntausende Arbeiter. Beide sind in einem dürftigen Zustand. Die Waschbecken sind verdreckt, überall schwirren Moskitos herum, und schwerwiegende Verletzungen könne man erst gar nicht behandeln, sagen die Ärzte.

Immerhin: Schwere Unfälle seien seltener geworden, heißt es. Der Grund: Die Arbeiter erhalten mittlerweile ein kurzes Sicherheitstraining. Rane Vidyadhar von Mumbais Hafengewerkschaft sieht in Alang bei ein paar Anlagen große Fortschritte. Es bleibe aber noch viel zu tun.

„Die Krankenhäuser und die Wohnbedingungen müssen dringend verbessert werden. Das gilt für alle Werften“, sagt Vidyadhar. Die dänische Reederei Maersk will trotz der bestehenden Missstände weiter Geschäfte in Alang machen. „Es ändert sich nur etwas, wenn wir unsere Schiffe hierhin verkaufen“, sagt Stube. „Ansonsten sehen die anderen Werften nicht, dass es sich lohnt, in bessere Standards zu investieren.“

Maersk werde Alang selbst dann nutzen, wenn es die Abwrackwerften nicht auf die EU-Liste schaffen. „Wir haben unsere eigenen Standards“, so Stube. „Die halten wir für gut genug.“

„Es ist unmöglich, ein Schiff ohne Risiken für Umwelt und Arbeiter an einem Strand zu zerlegen.“

Patrizia Heidegger
Shipbreaking Platform