

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Olaf in der Beek, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/25495 –**

Ökologische Folgen unsachgemäßer Abwrackung von Schiffen in Entwicklungsländern

Vorbemerkung der Fragesteller

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>).

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?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bedingungen zum Abwracken von Seeschiffen und nachgelagerte Prozesse unterscheiden sich sowohl zwischen den einzelnen Einrichtungen als auch zwischen den Staaten mit hohen Kapazitäten in Abwrackeinrichtungen erheblich.

Das unsachgemäße Abwracken von Seeschiffen stellt eine Gefährdung für die entsprechenden Gewässer dar. Potenzielle Umweltgefahren sind vorrangig der Eintrag von gefährlichen Chemikalien, anderen Gefahrstoffen wie Asbest, TBT-haltigen Außenhautanstrichen oder Schwermetallen oder die Verschmutzung mit ölhaltigen Gemischen. Nach Auffassung der Bundesregierung kann die Umweltgefahr durch ein unsachgemäßes Abwracken von Seeschiffen im Wasser oder in der Gezeitenzone erheblich sein. Mögliche Gefahren für die Arbeitskräfte beim Abwracken von Schiffen sind Arbeitsunfälle, die Gefährdung beim Betreten unzureichend belüfteter oder nicht gasfreier Räume sowie unzureichender Schutz beim Umgang mit Gefahrstoffen.

Zu den wirtschaftlichen Aspekten liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Keine.

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?

Der Export von Schiffen, die nicht unter die Schiffsrecyclingverordnung (EU) 1257/2013 fallen, aus einem Hafen eines Mitgliedsstaats der Europäischen Union zum Abwracken, ist nur unter den Bedingungen der Europäischen Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen (VVA) zulässig. Eine Verbringung von Seeschiffen als Abfälle in Entwicklungs- und Schwellenländer ist entsprechend Artikel 34 dieser Verordnung verboten.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Information über die Benennung der zuständigen Behörden in Deutschland sowie die Mitteilung der nationalen Vorschriften zur Durchsetzung der EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen und der geltenden Sanktionen lagen der Europäischen Kommission zunächst nicht vor. Die Mitteilung gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Schiffsrecyclingverordnung (EU) 1257/2013 wurde der Europäischen Kommission am 5. Juni 2019, die Mitteilung zu Artikel 22 Absatz 1 und 4 der Verordnung am 2. Juli 2019 übermittelt. Das entsprechende Vertragsverletzungsverfahren wurde am 27. November 2019 eingestellt.

Etwaige Änderungen der zuständigen Behörden in den betroffenen Ländern werden der Europäischen Kommission bei Benennung umgehend mitgeteilt.

9. Welche Behörde überwacht in Deutschland die Einhaltung der nach EU-Verordnung Nummer 1257/2013 festgelegten Standards?

Die Einhaltung der Standards für Gefahrstoffkontrolle und Gefahrstoffinventar auf Schiffen mit deutscher Flagge sowie die Einhaltung dieser Anforderungen für Schiffe, welche deutsche Häfen anlaufen, werden durch die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation kontrolliert. Schiffe werden darüber hinaus, unabhängig von ihrer Flagge, in Verdachtsfällen auf Verstöße gegen straf- oder ordnungsrechtliche Vorgaben durch die Wasserschutzpolizeien der Länder kontrolliert.

Zuständige Behörde im Falle von Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

Die Einhaltung der Standards für in Deutschland ansässige Abwrackeinrichtungen für Seeschiffe wird durch die obersten Immissionsschutzbehörden der Länder kontrolliert.

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?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund trägt zum Inkrafttreten mit seinem Beitritt zum Übereinkommen von Hongkong im Juli 2019, das internationale Regelungen zum umweltgerechten und sicheren Abwracken von Seeschiffen für Reedereien, Bauwerften, Hersteller, Zulieferer sowie für die Abwrackwerften enthält, bei. Die Bundesregierung will damit andere Staaten motivieren, dem Übereinkommen ebenfalls beizutreten.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung im Rahmen der Deutsch-Russisch Gemischten Kommission für die Seeschifffahrt im Januar 2019 für das Übereinkommen von Hong Kong geworben.

12. Zu welchem Zeitpunkt rechnet die Bundesregierung mit einem Inkrafttreten des „Übereinkommens von Hongkong“?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Übereinkommen von Hong Kong ist noch nicht in Kraft. Die Europäische Liste der Abwrackeinrichtungen, Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323, zuletzt geändert durch Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1675, führt in ihrem Anhang Teil B diejenigen Abwrackeinrichtungen auf, welche außerhalb der Europäischen Union angesiedelt sind und die Anforderungen der Schiffsrecyclingverordnung (EU) 1257/2013 erfüllen. Die Aufschlüsselung ist dem Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1675 der Kommission vom 11. November 2020 zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/2323 zur Aufstellung der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates im Amtsblatt der Europäischen Union L 378/5 ff. vom 12. November 2020 im Anhang Teil B zu

entnehmen. Im Anhang Teil A sind die in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union ansässigen Abwrackeinrichtungen (mit entsprechenden Kapazitäten) aufgeführt, welche nach den Anforderungen der Verordnung (EU) 1257/2013 zugelassen wurden.

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?

Bereits jetzt können deutsche Schiffbaubetriebe bei entsprechenden Nachweisen eine Zulassung nach der Schiffsrecyclingverordnung (EU) 1257/2013 erhalten und neben dem Schiffsneubau und der Reparatur auch das Abwracken von Seeschiffen anbieten. Entsprechende Abwrackeinrichtungen gibt es derzeit nicht.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 11 bis 13 auf der Bundestagsdrucksache 19/22284 verwiesen.

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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.