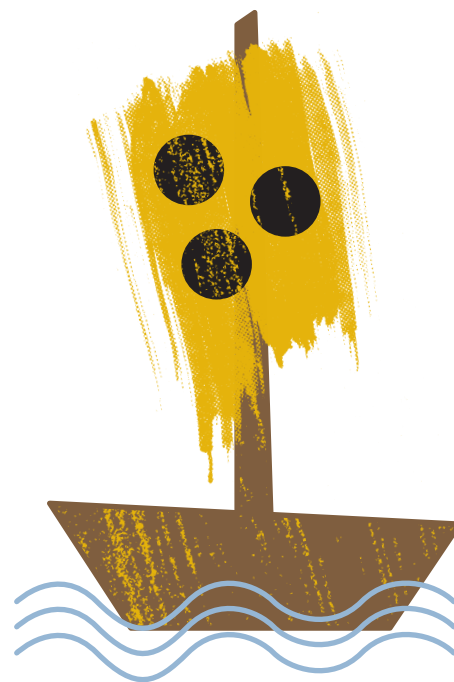


Schweizer Schifffahrtindustrie: der blinde Fleck



Die Schweiz gehört zu den zehn grössten Seefahrtnationen. Für ein Fünftel des Seefrachtvolumens ist der Schweizer Rohstoffhandel verantwortlich, die Transportnachfrage entsteht an Land. Die daraus erwachsende Verantwortung für Klima und Meeresschutz ist jedoch in Politik und Gesellschaft bisher kein Thema.

Zwar stösst der Seetransport pro Tonnenkilometer weniger CO₂ aus als der Land-, geschweige denn als der Luftverkehr. Doch die Schiffe sind schwimmende Sondermüll-Verbrennungsanlagen, denn sie fahren mit Schweröl, also mit dem Abfall, der übrig bleibt, wenn man dem Rohöl die nützlichen Anteile entzogen hat. Der Seetransport ist deshalb um eine Vielfaches dreckiger als andere Transportformen. Das Ausweichen auf Flüssig-Erdgas (LNG) bringt zwar etwas Linderung, doch ist LNG im gesamten Produktions- und Verbrauchsprozess klimaschädlicher.

Auch wenn aktuell die Frachtpreise in der durch Covid ausgelösten Lieferkettenkrise Rekordniveau erreichen, ist durch den Skaleneffekt grosser Frachter der Transport extrem billig. Container-Linienschiffe ermöglichen, die industrielle Fertigung auf geografisch weit entfernte Stationen aufzuteilen – nicht zuletzt, um Armutslöhne auszunutzen. Allein die Lieferkette etwa für die

Wimbledon-Tennisbälle erfordert Transporte, die mehr als den doppelten Erdumfang zurücklegen. So wird vieles transportiert, was im Zielland auch hergestellt werden könnte. Damit ist der Welthandel – zu 90 Prozent auf See – pro Kopf der Weltbevölkerung zwischen 1960 und 2019 auf rund das Achtfache gestiegen. Dabei verbraucht ein grosser Containerfrachter gleich viel Energie wie alle Haushalte der Kantone Glarus und Schaffhausen zusammen.

Ein verkannter Riese

Entgegen ihrem Image als Alpenrepublik spielt die Schweiz auf See eine herausragende Rolle:

Erstens geht ein Fünftel der jährlich rund elf Milliarden Tonnen auf See transportierten Güter auf das Konto der aus der Schweiz heraus operierenden Rohstoffkonzerne. Dies zeigen die vom Bundesrat publizierten Zahlen und wird vom Lobbyverband der Rohstoffhändler*innen und Reeder*innen, Swiss Trading & Shipping Associ-

“ Rund 1000 Schiffe, die unter Billigflaggen für Schweizer Reeder*innen fahren, umfassen 4 % der weltweiten Tonnage. ”

ation, bestätigt. Die Seefahrt verursacht 3 Prozent der globalen CO₂-Emissionen. Schweizer Handelstätigkeit ist somit allein durch den Transport für ein Fünftel, also 0,6 Prozent des Treibhausgases verantwortlich – ein Mehrfaches der 0,1 Prozent, mit denen Klimamassnahmen-Gegner*innen argumentieren.

Zweitens ist die Schweiz Sitz von Reedereien, die mit rund 1000 Schiffen gemäss Bundesrat die neuntgrösste Tonnage der Welt und die viertgrösste Europas managen. Beispiel: US-Reeder*innen managen nur 11 Prozent mehr Tonnage als ihre Schweizer Kolleg*innen. Dabei sind die Tochter-Reedereien der Rohstoffkonzerne noch nicht einmal mitgezählt. Eine herausragende Rolle spielt die in Genf ansässige Mediterranean Shipping Company (MSC). Mit einem Marktanteil von 16,4 Prozent ist sie knapp hinter Maersk (17 %) die zweitgrösste Container-

reederei der Welt, wobei sich die Anzeichen häufen, dass sie dabei ist, zur grössten aufzusteigen. Ein Sechstel der für die Globalisierung unabdingbaren Containertransporte werden somit von einem Schweizer Unternehmen abgewickelt. Gemäss der europäischen NGO Transport & Environment ist MSC der siebtgrösste CO₂-Emitent Europas.

Die rund 1000 Schiffe, die unter Billigflaggen für Schweizer Reeder*innen fahren, umfassen 4 Prozent der weltweiten Tonnage. Nimmt man den gleichen Anteil an den weltweiten Treibhausgasen aus Schiffsschornsteinen, kommt man auf 43 Millionen Tonnen CO₂ – fast die dreifachen Emissionen des Schweizer Inlandverkehrs. Der Bundesrat bezeichnet jedoch in seiner «Langfristigen Klimastrategie» die Emissionen der internationalen Schifffahrt als «unbedeutend»: Aufgrund der Klimaabkommen zählen nur die in der Schweiz an grenzübergreifende Schiffe (Rhein, Bodensee und Genfersee) verkauften Treibstoffe. Die Klimakatastrophe schert sich jedoch nicht um Vertragsformalien. Real ist die Verantwortung der Schweiz für das, was auf See geschieht, keineswegs «unbedeutend», denn die Schweizer maritime Geschäftstätigkeit ist in einer relevanten Grössenordnung mit verantwortlich für die Klimaerhitzung – nicht nur wegen der Emissionen der Schiffe, sondern auch weil diese ökologisch, klimatisch und sozial schädliche Wertabschöpfungsketten ermöglichen. Im Gegensatz zur Faktenlage fehlt es aber sowohl in der Politik als auch in der Gesellschaft an Wissen und Bewusstsein bezüglich der Schweizer Rolle auf See.



Das WEF am Ruder

Die Seefahrt ist von den Pariser Klimaverträgen ausgenommen. Ersatzweise hat die UN-Schifffahrtsorganisation IMO das Ziel formuliert, die CO₂-Emissionen bis 2050 zu halbieren. Gemäss Weltklimarat (IPCC) müsste man dann aber auf null sein. Doch selbst dieses ungenügende IMO-Ziel sei nicht erreichbar, sind viele Reeder*innen überzeugt, nicht zuletzt wegen des weiterhin wachsenden Seefrachtvolumens.

Unter massgeblicher Beteiligung des World Economic Forum (WEF) bildeten Unternehmen der erweiterten Schifffahrtsbranche die «Getting to Zero Coalition». Sie verfolgen das Ziel, «kommerziell rentable emissionsfreie Hochseeschiffe mit emissionsfreien Kraftstoffen bis 2030 in Betrieb zu nehmen». Doch ist unklar, ob Wasserstoff, Ammoniak oder Methanol auf der Basis von grünem Wasserstoff sich als fossillfreie Alternative durchsetzen werden. 87 Prozent der Investitionen für die Umstellung werden an Land nötig sein, nur 13 Prozent an Bord. Abgesehen davon, dass sich in dieser Koalition jene versammeln, welche das Problem massgeblich

verursachen – neben Reedereien und Häfen unter anderen Shell, BP, Trafigura oder Cargill – ist absehbar, dass es nicht genug Ökostrom für den Energiehunger der Schifffahrt geben wird. Die Suche nach fossillfreien Treibstoffen ist zwar nicht falsch, kommt jedoch angesichts der gerade auch im neusten IPCC-Bericht betonten Klimadringlichkeit drei Jahrzehnte zu spät: 2050 ist nur noch eine Schiffslebensdauer entfernt. Sollen wir da auf Technologien im (bestenfalls) Prototypstadium vertrauen, die vielleicht in zehn Jahren technisch reif und noch später preislich konkurrenzfähig werden?

Nötiger System-Change

Die logische Lösung wäre, den Umfang des Seetransports, also die Transportnachfrage an Land, auf ein planetenverträgliches Mass zu reduzieren. Der Verzicht darauf, beispielsweise Kraftfutter für Massentierhaltung in Übersee zu holen, oder darauf, europäische Autos nach Fernost und asiatische nach Europa zu transportieren, ist aber mit einer Freihandelsideologie nicht realisierbar. Was würde dies für die Schweizer Volkswirtschaft bedeuten, deren Überseehandel wertmässig 40 Prozent der Importe

und 50 Prozent der Exporte ausmacht? Dabei hängen beim interkontinentalen Handel 94 Prozent des Imports und 92 Prozent des Exports von der Hochseeschifffahrt ab. Ist es angesichts des Klimanotstands richtig, durch Freihandelsabkommen immer entferntere Überseemärkte zu erschliessen? Drängende Fragen, die bis hin zur individuellen Konsum- und Mobilitätskultur reichen.

«In den nächsten zehn Jahren, bis 2030, muss der tiefgreifendste Wandel stattfinden, den die Welt je erlebt hat», betont Klimawissenschaftler Johan Rockström. Diesen System-Change zu gestalten ist eine demokratische Aufgabe, die man nicht Playern wie dem WEF & Co überlassen sollte, die in der Dekarbonisierung vor allem neue Businessmodelle für die alten Konzerne suchen. In Deutschland setzen sich in der Allianz «Fair Oceans» Gewerkschaften, Umwelt- und Entwicklungsorganisationen mit den Meeren und der Schifffahrt auseinander. Ein erster Schritt wäre, auch hier eine Arbeitsgruppe zu bilden, welche die Schweizer Rolle auf See zum politischen Thema macht. ★



Daniel Haller

Autor des Denknetz-Blogs «Segel statt fossil» und des Buchs «Klar zur Wende! Mit Segelfrachtern gegen die Klimakrise» (erscheint im Frühjahr 2022).