

Ozeanpolitik erfordert Suffizienz an Land

Wegen der Suche nach der billigsten Energie, den billigsten Rohstoffen, der billigsten Arbeit, den billigsten Futtermitteln liegen Produktions- und Konsumorte immer weiter auseinander. Lange Lieferketten steigern die Abhängigkeit vom Schiffstransport, Reeder machen Übergewinne. Doch das eigentliche Problem lässt sich nur per system change lösen.

Werden die Patient:innen der Hirsländen-Kliniken bald per Schiffshorn geweckt? Das würde daran erinnern, dass die grösste Container-Linie der Welt, die Mediterranean Shipping Company (MSC), in die Hirsländen-Mutterfirma investiert. Die Genfer Reederei eröffnet zudem eine eigene Fluglinie. Auch die nächstgrössten Container-Reeder, Maersk und CMA CGA, steigen in die Luftfahrt ein.

Reeder:innen schwimmen im Geld. Das Vermögen der MSC-Eigentümerfamilie Aponte stieg durch die Pandemie von 2019 bis 2022 um 60 Prozent auf 16,8 Milliarden US-Dollar. Lockdown und Quarantäne brachten den Container-Takt durcheinander. Lag die Fahrplanteure der Schiffe 2018 bei über 80 Prozent, so kam Anfang 2022 noch ein Drittel der Schiffe pünktlich an. Globale Lieferketten reissen. Vom Velomech bis zum Autobauer suchen alle dringend nach Transporten für Bau- und Ersatzteile, die Schifffahrtsindustrie macht Beute: US-Präsident Joe Biden kritisiert

den Anstieg der Frachtpreise um »bis zu 1000 Prozent« als »unverschämte«.

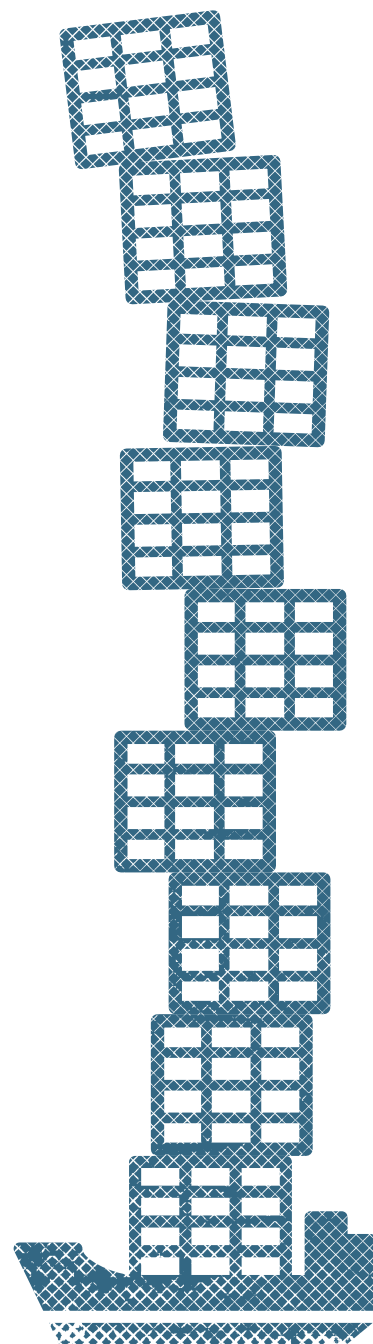
Ausgeblendete Suffizienz

In der Schweiz hat der Bundesrat im Februar eine »Maritime Strategie« in Auftrag gegeben. Sie soll gemäss Medienmitteilung »Völkerrecht, Wirtschaft, Umwelt und Soziales, die Wissenschaft sowie die Schweizer Flagge« berücksichtigen. Im Mai überwies er dann aber die Vorlage zur Tonnagesteuer ans Parlament. Die Gewerkschaft Nautilus International stellt fest, damit untergrabe er »jegliche Bemühungen um eine ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltige Hochseeschifffahrt«. In der Tat stellt sich die Frage, ob ein Gewerbe, das vor lauter Geldschwemme nach Anlagen in anderen Branchen sucht, Steuer geschenke braucht.

So berechtigt solche Kritik ist, sie trifft den Kern des Problems nur zum Teil: Die Ozeane haben als Klimapuffer bisher 30 bis 40 Prozent des CO₂ und 93 Prozent der Wärme aufgenommen, die

seit der Industriellen Revolution ausgestossen wurden. Dies verändert die maritime Lebenswelt derart, dass Wissenschaftler:innen ein »stilles Kippen«¹ der Ozeane mit schweren Folgen fürs Klima befürchten und UN-Generalsekretär António Guterres vom »Meeresnotstand« spricht. Zu diesem tragen die CO₂-Emissionen aus internationaler Schweizer Geschäftstätigkeit massiv bei. Diese betragen gemäss verschiedenen Quellen, unter anderem vom Bundesamt für Umwelt (Bafu) publiziert,² ein Vielfaches der offiziellen CO₂-Emissionen. Allein die Schiffsabgase von Schweizer Reedereien und für die Transporte des Schweizer Rohstoffhandels betragen gemäss meiner Überschlagsrechnung rund das Siebenfache der offiziellen Klimabuchhaltung. Die Umweltschäden durch den Transithandel der Rohstoffhändler:innen beziffert eine Bafu-Studie auf das 19-Fache jener, »die durch den Gesamtkonsum der Schweiz verursacht werden«.³

Die Schifffahrtsindustrie sucht neue, auf grünem Wasserstoff

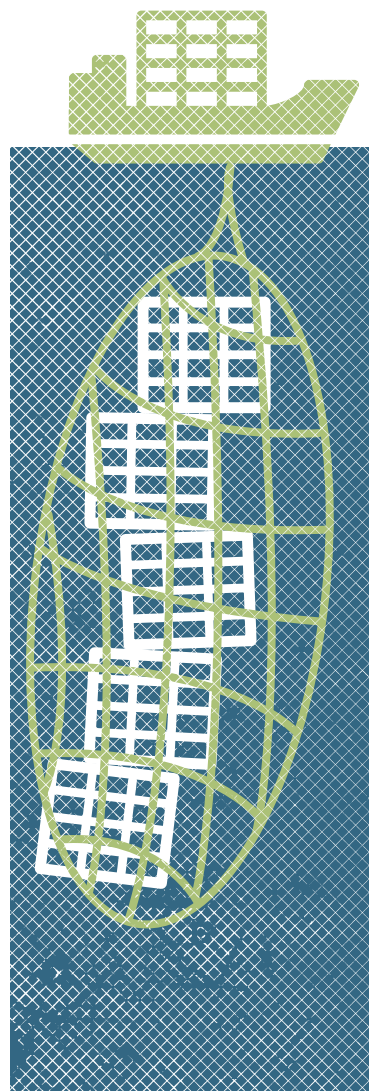


© 2023, alle Rechte vorbehalten. Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt durch die Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesamt für Umwelt, Bern.

1 Heinze, Christoph et al.: The quiet crossing of ocean tipping points, PNAS, 22.2.2021.
 2 Frischknecht, R. et al.: Umwelt-Fussabdrücke der Schweiz. Zeitlicher Verlauf 1996–2015, Bern: Bundesamt für Umwelt 2018.
 3 Jungbluth, Niels/Meili, Christoph: Pilot-study for the analysis of the environmental impacts of commodities traded in Switzerland, Schaffhausen: ESU-Services 2018.


– und damit Ökostrom – basierenden Treibstoffen. Den Gratis-treibstoff Wind verschmäht sie bis auf marginale Ausnahmen. Da aber auch Landverkehr, Stahl- und Düngerproduktion sowie weitere Branchen nach grünem Wasserstoff rufen, wäre ein um ein Mehrfaches schnellerer Ausbau der Ökostromproduktion nötig. Fossil-Konzerne wie Shell wittern ein Geschäftsfeld, das weiterhin die Macht der Oligopole zementiert. Doch selbst optimistische Prognosen zeigen, dass so der Seetransport bis 2050 nicht klimaneutral wird.⁴

Grund ist die steigende Menge transportierter Güter. Die einzige Lösung ist, diese zu reduzieren, überflüssige Transporte zu vermeiden: aufhören, das Gleiche zu exportieren, das man auch importiert – etwa europäische Autos nach Japan, japanische Autos nach Europa, wofür sich die Schiffe auf dem Meer kreuzen. Verschwendung stoppen. Also kein Holz aus Estland nach China schicken, um dort Migros-Rühr-



stäbchen zu machen. Die Beispiele vermeidbarer Transporte lassen sich beliebig verlängern. System change geht viel tiefer als die Appelle, im individuellen Komfortbereich zu sparen.

Deshalb muss die »Maritime Strategie« Gegenstand der gesellschaftlichen Debatte werden. Es geht nicht an, dass Reederverband und Rohstoffhandel kurzfristig Steuer-senkungen durchdrücken, dann aber die Bevölkerung die langfristigen Folgen für Klima und Biodiversität der Meere tragen muss. Eine wirkliche Ozeanstrategie muss die realen CO₂-Emissionen aus Schweizer Geschäftstätigkeit, den Umfang der maritimen Transporte, die Länge der Lieferketten und die Arbeitsbedingungen nicht zuletzt an Bord der Schweizer Billigflaggenschiffe berücksichtigen. Dies erfordert auch, Klimaschäden durch Freihandelsabkommen zu hinterfragen. Daneben steht ebenfalls das persönliche Verhalten zur Debatte: Wir Konsument:innen sind indirekte Auftraggeber:innen der Seefahrt.

Kurz: Allein mit technischen Retuschen die Verschwendungswirtschaft klima- und planetenverträglich zu machen ist aussichtslos und führt zu weiteren Problemen.⁵ Notwendig ist vielmehr ein Wandel hin zu zu einer Wirtschaft, die sich nach der Decke des sozial und ökologisch Vertretbaren streckt: ohne Rückgriff auf vor Jahrmillionen eingelagerte Energie und ohne Vorgriff auf Ressourcen, die unseren Nachfahren zustehen. Technische Innovation spielt dabei eine unterstützende Rolle. 



Daniel Haller

ist Journalist und Autor von «Klar zur Wende! Mit Segel-frachtern gegen die Klimakrise»; er war Mitglied der Denknetz-Fachgruppe Welthandel und Umwelt.

22 11 2022 08:00 (PUBLISCHUNG) 2022 11 26 11:00 (ANFANG) 2022 11 26 11:00 (ANFANG) 2022 11 26 11:00 (ANFANG) 2022 11 26 11:00 (ANFANG) 2022 11 26 11:00 (ANFANG) 2022 11 26 11:00 (ANFANG)

⁴ IEA: Energy Technology Perspectives 2020, www.iea.org/reports/energy-technology-perspectives-2020, S. 278.

⁵ Siehe den Beitrag von Helen Müri in dieser Ausgabe der Denknetz-Zeitung.

Profitratenentwicklung national und global

Denknetz-Workshop | 26.11.2022 | ab 11 Uhr | Olten

Durchführung: Hans Baumann | Roland Herzog | Hans Schächli

Profitraten synthetisieren die Verwertungsbedingungen des Kapitals und sind damit für die ökonomischen Entwicklungen im Kapitalismus höchst aussagekräftig. Die verschiedenen Ansätze zur Eruiierung einer Profitrate werden vorgestellt und für die Schweiz, aber auch für andere Staaten diskutiert und mit den Ergebnissen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung verknüpft.

Melden Sie sich jetzt an auf profitrate@denknetz.ch