

**Rede
der Sprecherin für Ernährung, Landwirtschaft und
Fischereipolitik**

Karin Logemann, MdL

zu TOP Nr. 9

Abschließende Beratung

**Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen
durch nachhaltiges Recycling**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die
Grünen– Drs. 19/3660

während der Plenarsitzung vom 26.03.2025
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete!

30 Grad, die Sonne brennt. Es ist heiß. In der Luft hängt ein schwerer Geruch von Altöl und Rost. Kinder tummeln sich um ein Schiff. Sie spielen aber nicht, sondern sie arbeiten. Sie arbeiten als „Cutter-Helfer“ oder als „Kehrer“, bedeutet, sie helfen den Arbeitern, die mit Gasbrennern Metallstücke aus den Schiffsrümpfen schneiden. Die „Kehrer“ befreien die Schiffsstücke vom Schlamm, nachdem sie über den Strand gezogen wurden. „Sie entfernen auch den Schlamm, der giftig ist und Hautkrankheiten verursacht. Im Gegensatz zu den Helfern der Cutter, denen es in der Regel gelingt, eine Grundausrüstung wie Gummistiefel und Handschuhe zu bekommen, sind die Kinder, die für das ‚Kehren‘ zuständig sind, überhaupt nicht geschützt“, schreibt die NGO *Shipbreaking Platform*.

Wer meint, das ist doch wohl etwas übertrieben, dem sei gesagt: Es hat sich etwas verändert. Die Kinder in den südasiatischen Ländern, in denen die meisten Schiffe verwertet werden, arbeiten nun nämlich vor allem nachts. Warum? Da finden keine Kontrollen statt, berichtet die *Shipbreaking Plattform*, schöne Veränderung.

Eine von der Schweizer NGO *Public Eye* 2019 veröffentlichte Recherche stellt fest, dass das Abwracken von Schiffen in Südasien fast sechsmal so tödlich ist wie die Arbeit in der Branche, die eigentlich als am stärksten unfallgefährdet gilt: dem Bergbau.

Es gibt zwar eine Europäische Schiffsrecycling-Verordnung, die besagt, dass Schiffe unter europäischer Flagge nur in einer von 32 zugelassenen Werften recycelt werden dürfen. Diese Verordnung gilt aber nur für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 500 Gigatonnen. Auch können europäische Reeder die Verordnung umgehen, indem sie die abzuwrackenden Schiffe an Zwischenhändler verkaufen. Diese Praxis ist unhaltbar und muss durchbrochen werden.

Für Deutschland tut sich gerade ein Fenster auf, um einen wirklichen Wandel, sowohl bei uns vor Ort, als auch – hoffentlich – in Südasien anzustoßen.

Wir wollen mehr Rohstoffsicherheit erreichen. Wir wollen mehr Nachhaltigkeit, und wir wollen eine Kreislaufwirtschaft aufbauen.

Ausgediente Schiffe kommen uns doch dabei gerade gelegen. Die Stahlindustrie befindet sich im Wandel, hin zur umweltfreundlichen Produktion von grünem Stahl. Dafür eignet sich Stahlschrott aufgrund seiner hohen Reinheit ganz hervorragend.

Zusätzlich befinden wir uns, wie uns alle Expertinnen und Experten versichern, vor einer Welle an abzuwrackenden Schiffen. Vermutlich werden so viele Schiffe innerhalb einer kurzen Zeit aus dem Verkehr gezogen, dass die vorhandenen weltweiten Recycling-Kapazitäten nicht ausreichen werden.

Viele der in den 2000ern gebauten Schiffe erreichen gerade ihr Lebensende. Das war eine Zeit des Schiffbaubooms und wachsender Handelsflotten. Wenn wir jetzt handeln und unser Know-how richtig einsetzen, können wir von dieser Welle

profitieren und gleichzeitig eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft etablieren, die uns auch ein Stück weit von geopolitischen Lagen unabhängig machen kann.

Auch die EU hat das erkannt und beschäftigt sich intensiv mit der Thematik. Expertinnen und Experten sehen die Kreislaufwirtschaft als Rückgrat für die Rohstoffversorgung und die Wettbewerbsfähigkeit Europas, berichtet Frau Dr. Neumann vom Maritimen Cluster Norddeutschland in ihrer Stellungnahme zu unserem Antrag.

Mit dem Aufbau eines Sekundärmarktes für strategische Rohstoffe fördern wir die Widerstandsfähigkeit und Resilienz der EU und Deutschlands. Wenn wir es geschickt anstellen, kann Schiffsrecycling ein wichtiger Industriezweig werden.

Deutschland und besonders Norddeutschland weiß, wie man Schiffe baut und restauriert. In unserer Anhörung wurde uns geschildert, dass die Restauration eines Schiffes damit anfängt, es zurückzubauen – zum Teil bis zu 80 oder sogar 90 Prozent. Danach wird wieder aufgebaut.

Diese Tätigkeiten werden seit Jahrzehnten in Reparatur- und Umbauwerften durchgeführt. Für nicht mehr benötigte Materialien – den „Müll“ also – haben wir in Deutschland eine hervorragende Infrastruktur, gute Entsorgungssysteme. Das bedeutet, wir haben einen zusätzlichen Standortvorteil im internationalen Vergleich.

Das Wissen und die nachgelagerte Infrastruktur sind also zu einem großen Teil schon vorhanden! Der Gap sind die letzten zehn bis 20 Prozent, die noch in der Rückbaustrategie fehlen, um das gesamte Schiff zu recyceln.

Eine große Unsicherheit sind dabei die Genehmigungsverfahren. Das begründet sich in der Grundaufgabenstellung. Das zu recycelnde Schiff wird anders etikettiert. Es ist dann kein Produkt mehr, sondern fällt unter die Kategorie Abfall. Das wiederum bedeutet, dass die abzuwrackenden Schiffe damit in ein komplett anderes Rechtsfeld fallen.

Da kommen dann die Bundes-Immissionsschutzverordnung und das Kreislaufwirtschaftsgesetz ins Spiel. Die bestehenden administrativen Hürden müssen wir verringern und Regularien anpassen. Darauf zielt der Antrag ab, den wir hier heute verabschieden.

Wir wollen außerdem unternehmensnahe Forschung und Entwicklung von Technologien fördern, die das Recycling von Schiffen effizienter und nachhaltiger machen. Wenn wir es richtig anstellen, können wir Schiffsrecycling in Norddeutschland etablieren. Wir können Wissen halten und fördern und ausbauen und das alles unter sozialen Gesichtspunkten und Arbeitsbedingungen.

Und in Südasien muss es darum gehen, gleiche Bedingungen zu etablieren, die auch in Europa gefordert werden. Solange das Einfallstor bestehen bleibt, ist nicht zu erwarten, dass sich hier etwas ändert.

Ich sage Dank für gute Beratungen im Ausschuss und für eine sehr professionelle und dem Antrag zugewandte Anhörung. Beides führte dazu, dass wir den Antrag nun, inklusive der Hinweise aus der Anhörung, gemeinsam mit der SPD, Bündnis 90/ Die Grünen und der CDU einbringen und verabschieden.

Ein richtungsweisender Schritt, jetzt geht es an die Umsetzung.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.