

Urteil mit Folgen

Richter in Bangladesch verfügen Ende einer Ökokatastrophe – von der Arbeitslosigkeit bedrohte Beschäftigte begehren auf

Thomas Berger

Lassen sich mindestens 30000 Arbeitsplätze gegen den Umweltschutz aufwiegen? Vor dieser Entscheidung, so scheint es, steht Bangladesch, denn die Schiffsverschrottung, einer der wichtigen Wirtschaftszweige der Hafenstadt Chittagong, ist von der totalen Schließung bedroht.

Am 17. März erließ eine Kammer des *High Court* ein Urteil, das die Stilllegung sämtlicher Firmen verfügt, die nicht binnen zwei Wochen eine ökologische Unbedenklichkeitsbescheinigung vorweisen können. Was einerseits die Umweltschützer jubeln ließ, weil damit das Ende eines der größten Öko-Skandale des Subkontinents eingeläutet wird, bedroht zugleich die Existenz tausender Familien. So war es nicht verwunderlich, daß fünf Tage nach dem Urteil der Richter etwa 10000 Beschäftigte der Abwrackplätze drei Stunden die Arbeit ruhen ließen und sich zu einer zehn Kilometer langen Menschenkette zusammenfanden. Die Protestaktion zeugt von den drohenden sozio-ökonomischen Folgen der umstrittenen Entscheidung.

Der Küstenstreifen zwischen den Kleinstädten Bhatiara und Sitakunda, eine gute halbe Fahrstunde nördlich von Chittagong, ist seit Jahrzehnten

der zweitgrößte Schiffsfriedhof der Welt. Nur im indischen Alang werden noch mehr ausrangierte Frachter und Luxusliner verschrottet. Es sind acht bis zehn Kilometer Uferzone, die durch unzählige Gifte verseucht sind. Dunkelgrau ist der Schlamm, der zwischen den an ihrem letzten Ankerplatz zum kompletten Auseinanderbau angekommenen Schiffen und dem Strand liegt. An verschiedenen Stellen ist er zu Wegen festgetreten, auf denen die bienenfleißigen Arbeiter die einzelnen Teile an Land bringen, wo sie erst aufgestapelt und danach mittels Lkw abtransportiert werden.

Fremde, erst recht Ausländer mit Kameras, sind höchst ungern gesehene Besucher auf dem gesamten Areal. "Keine Bilder, mein Chef mag das nicht", sagt ein junger Wachmann mit fester Stimme am Eingang zu einem Abwrackplatz in Bhatiara, wo gerade am meisten Betrieb ist. Alle anderen Abschnitte sind durch

einen Gitterzaun gesichert, bei diesem sind extra noch Bastmatten dahinter befestigt, auf daß wirklich kein allzu neugieriger Blick auf das Geschehen falle. "Draußen bleiben", die Botschaft ist eindeutig. Auch zwei Abwrackplätze weiter, wo der Aufseher seine Untergebenen mit einem Blick anweist, das halboffene Gittertor zuzuziehen.

Auf dem Gelände dazwischen herrschen nicht ganz so strenge Sitten. Ein junger Mann führt bereitwillig bis an den Strand, wo zwei Männer und ein Junge gerade Fenster auf einen Laster verladen. Zumindest einige der Beschäftigten in der Branche sind längst nicht volljährig. Doch ob eigentlich zu jung oder schon zu alt, danach wird an dieser Stelle nicht gefragt, wo es genug Nachschub an billigen Arbeitskräften gibt. Das gilt auch, sollte etwa jemand so unvorsichtig sein und sich verletzen. Nicht nur, daß die wenigsten sich medizinische Behandlung leisten können.

Thomas Berger



Schiffsfriedhof in Chittagong.

Es bedeutet zugleich Jobverlust, denn die Firmeninhaber verfahren nach der Devise: *No work, no pay* – also ohne Leistung kein Lohn. Nur etwa 2000 Mitarbeiter sind fest angestellt, der Rest rechtlose Tagelöhner, die jederzeit gefeuert werden können.

Genau 36 Abwrackplätze gibt es, doch da auf etlichen nicht nur eine Firma ihren Sitz hat, sind es insgesamt etwa 70 Unternehmen, die hier das Geschehen bestimmen. Je nach Größe zwischen ein paar Wochen und mehreren Monaten dauert es, bis ein Schiff restlos in seine Einzelteile auseinandergenommen ist. Von 700, die weltweit pro Jahr verschrottet werden, landen etwa 150 in Chittagong, hat die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) seinerzeit in Studie festgestellt. Auch wenn die schon ein paar Jahre alt ist – die Zahlen stimmen im Groben noch immer, denn für mehr würden auch die Kapazitäten nicht ausreichen.

Blei, Kadmium, Chrom, Magnesium, Eisen – allein die Konzentrationen an Schwermetallen im Boden, stellte ein Team des Instituts für Meereswissenschaften der Universität Chittagong 2007 fest, erreicht alarmierende Werte. Von einigen speziellen Giften ganz zu schweigen. So steigt bei der Vorort-Erkundung vom Nachbargelände, das besonders abgeschirmt wird, pechschwarzer Rauch einer Brandstätte in den diesigen Nachmittags Himmel. Und während das gleißende Licht der Sonne auf einen riesigen Frachter geradezu fällt, steht selbst auf dem zugänglichen Abwrackplatz eine ganze Palette Fässer, aus denen eine schwarze Flüssigkeit tropft. Ob es sich "nur" um Altöl handelt oder noch gefährlicheren Inhalt, werden nur Experten feststellen können. Von Arbeitsschutz zudem nicht die geringste Spur: Die Männer sind mit bloßen Händen zugange, haben lediglich die üblichen Billigsandalen an den Füßen, während sie durch den verseuchten Schlamm laufen.

Jahrelang hat die soziale und ökologische Katastrophe ihren Lauf ge-



Abwrackarbeiten in Chittagong.

nommen, ohne daß sich außer ein paar Umweltorganisationen eine breitere Öffentlichkeit für die Zustände interessiert hätte. Im September vergangenen Jahres nun reichte BELA, eine Gruppe ökologisch orientierter Anwälte, beim *High Court* Klage ein – und hatte nun Erfolg. Sollte das Urteil Bestand haben, müßten alle Firmen schließen, denn wie die zuständige Umweltbehörde in Zusammenhang mit dem Richterspruch einräumte, hat nicht eine einzige je auch nur einen Antrag auf eine der jetzt geforderten Unbedenklichkeitsbescheinigungen gestellt. Das Urteil war in dieser Weise eine schallende Ohrfeige für alle Beteiligten, auch die staatlichen Stellen, deren Mitarbeiter bisher aus Bequemlichkeit oder sogar gegen ein paar heimlich überreichte Geldscheine nichts unternahmen.

Vor allem die Protestaktion der Beschäftigten hat die Politik nun wachgerüttelt. Gleich mehrere Minister der neuen Regierung sowie der lokale Parlamentsabgeordnete sprachen sich für einen Kompromiß aus, um den Konflikt beizulegen. Um Umweltprüfungen komme man nun nicht mehr herum, doch könne eine Lösung nicht darin bestehen, die ganze Branche einfach stillzulegen. Schließlich würden abseits der unmittelbar betroffenen Firmen auch etliche im nachgeordneten Bereich in Mitleidenschaft gezogen, die beispielsweise von Aufbereitung und Weiterverkauf der ehemaligen Schiffsteile leben. Die komplette wirtschaftliche Infrastruktur

in der Gegend würde zum Erliegen kommen, so die Befürchtung.

Die Firmenchefs sind entschlossen, den Fall vor den *Supreme Court* zu bringen und womöglich durch die obersten Richter des Landes ein anderes, zumindest weniger gravierendes Urteil zu erwirken. Ungeachtet dessen, wie lange der juristische Weg bis zu einer endgültigen Entscheidung sein mag: Das erste mit dem Thema befaßte Richterergremium hat Geschichte geschrieben. Nicht mehr nur *Greenpeace* und ein paar lokale Gruppen legen jetzt den Finger in die Wunde, und die ganze Kette der Beteiligten wird sich unangenehme Fragen gefallen lassen müssen.

Die Lebensdauer eines Schiffes wird normalerweise mit 25 Jahren angegeben, bereits nach 20 ist es formell abgeschrieben. Was weiter aus den schwimmenden Riesen egal wird, ist vielen früheren Betreiber egal – oft zum Schnäppchenpreis ersteigern sich die Verschrottungsfirmen dieses oder jenes Stück, können am Ende meist ein Vielfaches dieser Summe an Profit einstreichen. Während die vormals britischen, deutschen, amerikanischen, russischen oder chinesischen Schiffe aus den Büchern gestrichen werden, finden sie vor Südasiens Küsten ihre letzte Ruhestätte. Selbst dann, wenn auf dem Schiffsfriedhof Chittagong endgültige Totenstille einkehren sollte, würde sich die indische und pakistanische Konkurrenz womöglich noch darüber freuen.