Ozeanverantwortung Schweiz

Medienmitteilung anlässlich der UN-Ozeankonferenz in Lissabon

Die Schweiz braucht nicht nur eine Schifffahrts-, sondern eine Ozeanstrategie

An der Ozeankonferenz in Lissabon spricht UN-Generalsekretär Antonio Guterres vom »Meeres-Notstand« und fordert weltweite Anstrengungen zur Rettung der Weltmeere. Die Schweiz ist eine der zehn grössten Schifffahrtsnationen. Der Bundesrat lässt eine Schifffahrtsstrategie erarbeiten. Anfang Mai hat er mit der Tonnage-Steuer eine Schifffahrts-Subvention ans Parlament überwiesen. Bezüglich der von der Schifffahrt verursachten Klimaschäden verlässt er sich auf das geplante Emissionshandelssystem der EU.

1.) Schweizer Unternehmen mit fast einem Fünftel Marktanteil (18%) bei den Containerschiffen und über einem Fünftel Anteil an den verschifften Gütern (durch den Transithandel des Rohstoffhandels) ist auf See eine Grossmacht. Die Schweiz braucht angesichts dieses Umfangs ökonomischer Aktivitäten auf den Ozeanen und der Wichtigkeit der Ozeane bezüglich Klimakrise und Artensterben nicht nur eine Schifffahrtsstrategie, sondern eine Ozeanstrategie. Die angedachte Schifffahrtsstrategie ist dann ein Kapitel innerhalb der Ozeanstrategie.

2.) Zur Weiterentwicklung und Überwachung der Ozeanstrategie ist eine Ozean-Abteilung in einem noch zu bestimmenden Departement zu schaffen, welche die Querschnittsaufgabe der Ozean-Erhaltung zwischen den involvierten Departementen und Ämtern (u.a. Transport, Wirtschaft, Umwelt, Seeschifffahrtsamt) vorantreibt und koordiniert.

3.) Das überproportionale Wachstum des Seetransports im Verhältnis zur Weltbevölkerung und des globalen BIP-Wachstums erschwert eine ausschliesslich technische Bewältigung (neue Treibstoffe und Antriebssysteme) der Klimagasemissionen. Die Ozeanstrategie ist auf eine Verringerung des gesamten Transportvolumens und entsprechende Verkürzung der Lieferketten auszurichten.

4.) Der Verringerung der Transportmenge hat Folgen für die Gesamtwirtschaft. Die Ozeanstrategie muss Teil eines gesamtwirtschaftlichen Umbaus in Richtung Planetenverträglichkeit sein. Eckpunkte eines solchen Umbaus hat der Bund durch das Bundesamt für Umwelt BAFU bereits publiziert:
– »Heute liegt der konsumbedingte Rohmaterialbedarf bei 20 Tonnen […] pro Person. Damit ist eine Reduktion […] von 75 Prozent erforderlich.«[1]
– Weiter heisst es da, der jährliche Schweizer CO2-Ausstoss von 14 Tonnen pro Kopf betrage mehr als das 23-Fache jener 0,6 Tonnen, die als planetenverträglich gelten.
– Auch die helvetischen Emissionen von Stickstoff in die Gewässer und in die Luft, die zur Überdüngung unter anderem der Meere führen, sollten mehr als halbiert werden.
– Der Verbrauch von Energie aus nicht erneuerbaren Quellen müsse um 93 Prozent gesenkt werden, um die planetare Belastbarkeitsgrenze zu respektieren. Nimmt man die Energie aus erneuerbaren

[1] R. Frischknecht, C. Nathani, M. Alig, P. Stolz, L. Tschümperlin, P. Hellmüller (2018), *Umwelt-Fussabdrücke der Schweiz. Zeitlicher Verlauf 1996–2015*, Bern: Bundesamt für Umwelt, S. 103.

Quellen – also Wasserkraft, Wind und Sonne – hinzu, so würde dies eine Reduktion um mindestens 75 Prozent erfordern.

5.) Da die von der Schweiz aus gehandelten Rohstoffe mehr als ein Fünftel der weltweiten Seetransporte auslösen, muss der Rohstoffhandel eine wichtige Stellung in der Ozeanstrategie einnehmen. Auch dazu gibt eine vom Bund durch das BAFU publizierte Studie wichtige Anhaltspunkte: Die Studie kam zum Schluss, »dass die gesamten Umweltauswirkungen der gehandelten Güter 19-mal höher sind als diejenigen, die durch den Gesamtkonsum der Schweiz verursacht werden […]. Auch für den Treibhausgas-Fussabdruck sind sie 11-mal höher.«[2] Diese in der Studie genannte Grössenordnung verleiht der Überschlagsrechnung Plausibilität, dass die Treibhausgas-Emissionen durch Schweizer Geschäftstätigkeit auf See die Emissionen im Inland um den Faktor sieben übertreffen.

6.) Will die Schweiz effizient Verantwortung für das Klima und die maritime Mitwelt übernehmen, kollidiert dies mit heutigen Wirtschaftsstrukturen, Konsum- und Kulturformen. Das macht die Aufgabe schwierig und komplex. Doch deswegen diese Sachverhalte auszublenden hiesse, die Probleme in die Zukunft zu verschieben, wo sie sich in zunehmend heftigeren Krisen Bahn brechen werden.

7.) Kurzfristig ist zu diskutieren, eine CO_2-Steuer auf internationale Transporte einzuführen, wie sie teilweise in Reedereikreisen diskutiert wird. Weiter ist eine Art Umweltzoll denkbar, der auf Importgütern, deren Transportkosten heute minimal sind (man spricht von 2 Eurocent pro T-Shirt), die Umwelt- und Klimaschäden distanzabhängig mit einpreist. Das wäre eine LDTA (Lasten- und distanzabhängige Transport-Abgabe).

8.) Die Bekämpfung der Klimagasemissionen der Schifffahrt auf das Emissionshandelssystem der EU abzuwälzen ist nicht zielführend: Das System erfasst nur Seetransporte von und nach sowie innerhalb der EU. Schweizer Reeder transportieren Waren aber auch aussereuropäisch und der Schweizer Transithandel mit Rohstoffen veranlasst auch Transporte ausserhalb Europas. Diese werden vom Emissionshandel der EU nicht erfasst.

9.) Die Tonnagesteuer ist der falsche Weg. Unter anderem eine Studie des Internationalen Transportforums der OECD bezeichnet die Tonnagesteuer als Subvention und stellt fest: »In den Wirkungsstudien finden sich kaum Belege für die Wirksamkeit der Subventionen für den Seeverkehr im Hinblick auf das Erreichen ihrer erklärten Ziele. (...) Allerdings könnten die Subventionen für den Seeverkehr die Liquidität der Reedereien erhöht haben, so dass einige von ihnen ihre Flotten erneuern oder erweitern konnten.«[3] Derzeit machen Container-Reedereien Rekordgewinne und der ebenfalls in der Seefahrt tätige Rohstoffhandel profitiert von steigenden Preisen. Anstelle einer neuen Subvention wäre es angebracht, die kriegs- und pandemiebedingten Übergewinne durch eine zusätzliche Steuer abzuschöpfen und die Mittel dem Ozeanschutz zuzuführen.

---

[2] Niels Jungbluth, Christoph Meili (2018), *Pilot-study for the analysis of the environmental impacts of commodities traded in Switzerland*, ESU-services Ltd., Schaffhausen: ESU-services Ltd., S. 29: »… the overall environmental impacts of traded commodities are 19 times higher than the ones caused by total Swiss consumption (...). They are also 11 times higher for the greenhouse gas footprint.«

[3] Olaf Merk, Lucie Kirstein, Vatsalya Sohu (2019): *Maritime Subsidies, Do They Provide Value for Money?*, Paris, International Transport Forum, S. 6: »Impact studies do not find much evidence of the effectiveness of maritime subsidies in achieving their stated aims. (…) However, maritime subsidies might have increased the liquidity of shipping companies, allowing some of them to renew or expand their fleets.«

10.) Mit dem Gegenargument, dass nationale Alleingänge nichts bringen, werden Interessengruppen versuchen, solche Diskussionsansätze im Keim zu ersticken. Aktuell haben wir jedoch zwei Gegensätze: Der Weltklimarat stellt fest, dass es darum geht, sofort zu handeln. Und Uwe Lauber, CEO des Schiffsmotorenbauers MAN Energy Solutions stellt fest: »Klimaschutz in der Schifffahrt: Jeder wartet auf den anderen!«[4] Solange niemand vorangeht, passiert nichts oder viel zu wenig – ausgerechnet dort, wo sofort etwas passieren muss.

11.) Diese Komplexität und die klimapolitische Dringlichkeit erfordern eine grosse gesellschaftliche Akzeptanz und Unterstützung. Entsprechend hebt eine von MAN in Auftrag gegebene Studie des Fraunhofer Instituts[5] die Rolle der Zivilgesellschaft hervor. Deshalb ist es erforderlich, dass eine Ozeanstrategie – und die Schifffahrtsstrategie als Teil derselben – sowie die sich aus der Klimakrise ergebenden, damit zusammenhängenden Sachzwänge breit in der Öffentlichkeit im Zusammenhang diskutiert werden. Eine Diskussion allein in Branchenkreisen ist kontraproduktiv.

Somit hat die Schweiz – Land ohne Küste aber mit erheblichem wirtschaftlichen Gewicht in der Schifffahrtsbranche und relativ hohen Umweltstandards im Inland – die Möglichkeit bei diesen Themen eine führende Gamechanging-Rolle zu übernehmen. Als alpine Nation fangen die grossen Flüsse, die im Ozean ihre Ziele finden, bei uns als kleine und saubere Quellen an. Also haben wir gute Gründe, mit der Verantwortung für unsere Ozeanen voranzugehen.

Ozeanverantwortung Schweiz ist ein entstehendes Netz besorgter AutorInnen und Fachpersonen:

– em. Prof. Mark Pieth und Dr. Kathrin Betz (»Seefahrtnation Schweiz. Vom Flaggenzwerg zum Reedereiriesen«)
– Daniel Haller (»Klar zur Wende! Mit Segelfrachtern gegen die Klimakrise«)
– Kapitän Stefan Sip (»Die schöne Habo«)
– Holger Schatz, Sekretär der Schifffahrtsgewerkschaft Nautilus International
– Andrew Simons, Umweltwissenschaftler, Bootsbauer und Gründer von SailLink Ltd

Ziel von **Ozeanverantwortung Schweiz** ist eine breite zivilgesellschaftliche Allianz, die sich dafür einsetzt, dass die Schweiz ihre dem Umfang der maritimen Geschäftstätigkeit entsprechende Verantwortung für die Ozeane wahrnimmt.

Für Rückfragen:
Daniel Haller, Journalist BR, Vogesenstrasse 109, 4056 Basel
dhpress@hispeed.ch, +41 61 322 27 83, +41 77 495 19 55

---

4 https://www.linkedin.com/pulse/climate-protection-shipping-everyone-waits-each-other-uwe-lauber: »Climate protection in shipping: Everyone waits for each other!«

5 Ewa Dönitz, Jonathan Köhler (2020), AHOY2050. *Exploring Szenarios for the maritime industry's pathway to a greener future*, Augsburg: MAN Energy Solutions, Karlsruhe: Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI