Recycling vor Ort fördern

Die Vorteile einer gelingenden Kreislaufwirtschaft werden in Deutschlands maritimer Branche zunehmend deutlicher. Denn zum Beispiel in der Stahlindustrie können durch das Recycling von Schiffen wertvolle Rohstoffe gebunden und wiederverwertet werden.

MCN/Wolfgang Heumer

Tanja Föhr fasste die Vortragsinhalte und Diskussionen mittels Graphic Recording zusammen.

In dem Symposium „Umweltgerechtes Schiffsrecycling in Deutschland – Was braucht es für einen erfolgreichen Markthochlauf?“, das Anfang November in Bremen stattfand, thematisierte das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) in Kooperation mit dem Kompetenzzentrum GreenShipping Niedersachsen, dem Deutschen Nautischen Verein und dem Nautischen Verein zu Bremen die Chancen und Herausforderungen bei der Wiederverwertung alter Schiffskomponenten. Chancen sieht das MCN viele und beruft sich dabei unter anderem auf eine Analyse des Leibniz-Zentrum für marine Tropenforschung (ZMT) in Bremen, laut dem zufolge ab 2033 jährlich weltweit mehr als 20 Millionen Tonnen Stahlschrott aus dem Abbruch von Fracht- und Passagierschiffen auf den Markt kommen. Zugleich wächst der Bedarf der Stahlindustrie an dem Recycling-Material.

„Deutschland könnte auf dem Markt eine führende Rolle übernehmen“, betonte der Wissenschaftliche ZMT-Geschäftsführer Raimund Bleischwitz auf dem Symposium, denn allein das von AcelorMittal betriebene Stahlwerk Bremen werde im Zuge der Umstellung auf klimaschonende Produktionsverfahren bis zu 1,75 Millionen Tonnen Schrott pro Jahr als Rohstoff benötigen. Herausforderungen sahen die rund 90 Teilnehmer der Veranstaltung in den regulatorischen und ökonomischen Rahmenbedingungen, die den schnellen Ausbau dieses Marktsegments voraussetzen.

Auf der Veranstaltung wurde zum einen die Kritik deutlich, dass es in den Industrieländern Europas, wo die Schiffe gebaut werden und viele Eigner ihren Sitz haben, trotzdem so gut wie keine Abwrack-Kapazitäten gebe. Nähert sich der Lebenszyklus eines Schiffes seinem Ende, findet der Abwrackprozess oftmals im außereuropäischen Ausland statt. Gerade in der Seeschifffahrt stehen Länder wie Bangladesch, Indien oder Pakistan in der Kritik, denn die Abwrackmethode des dort angewendeten „Beaching“ geht oftmals mit katastrophalen Folgen für die Arbeiter und Umwelt einher. „Bislang hat das niemand hier auf der Agenda, obwohl umweltgerechtes Schiffsrecycling ein wichtiges Thema ist, für das es am maritimen Standort Deutschland großes Know-how gibt“, merkte Henning Gramann, zertifizierter Gutachter und spezialisiert auf den Bereich Schiffsrecycling, kritisch auf dem Symposium an. Auch der Hamburger Anwalt und Schiffsrechtsexperte Clemens Hillmer zeigte sich bedenklich. Zwar trete mit der Hongkong-Convention 2025 eine erste internationale Vereinbarung über Mindestanforderungen an das sogenannte Shipwrecking in Kraft, trotzdem stelle dieser Schritt lediglich eine völkerrechtliche Regelung dar, die keinerlei Konsequenzen bei Verstößen nach sich ziehe.

Unzufrieden sei man auch mit der 2013 verabschiedeten EU-Schiffsrecycling-Verordnung, der zufolge unter der Flagge von EU-Ländern fahrende Schiffe nur in EU-zertifizierten Betrieben abgewrackt werden dürfen. Das MCN hob in diesem Kontext hervor, dass von den derzeit 48 aufgelisteten Unternehmen in Europa nur die wenigsten gelegentlich aktiv seien. Damit gehe einher, dass die Schiffe kurz vor dem Abwracken häufig noch umgeflaggt werden, sodass sie nicht unter die EU-Regel fallen. Das liege unter anderem auch an den finanziellen Vorteilen, so Gramann, denn während Reeder in Südostasien 450 bis 500 Dollar pro Tonne Schiffsgewicht erhalten, liegt der Betrag in Europa bei nur 100 bis 150 Dollar.

Trendwende in Aussicht

Eine aktuelle Trendwende sei unter anderem in der Potenzialanalyse „Schiffsrecycling in Bremen“ erkennbar, laut der ab 2033 etwa fünf Prozent des weltweiten Schrottbedarfes aus dem Schiffsrecycling kommen sollen. Mit seiner vorhandenen Schiffbau-Expertise biete das Land Bremen hervorragende Voraussetzungen, an diesen Entwicklungen teilzuhaben.

Da das Stahlwerk Bremen seine mit Koks befeuerten Hochöfen unter anderem durch Elektroschmelzöfen ersetzen möchte, stellt der recycelte Schrott einen wichtigen Rohstoff dar. Jürgen Fries, der die Strategie-Entwicklung für das Stahlwerk verantwortet, hob auf dem Symposium hervor, ArcelorMittal habe bereits die Weichen in diese Richtung gestellt: In den kommenden Jahren soll sich der Schrottanteil von derzeit 800.000 Tonnen auf 1,8 Millionen Tonnen steigern. Fries ver-

MCN/Wolfgang Heumer

Benedetta Mantoan von der NGO Shipbreaking Plattform hielt einen Vortrag zum Thema: „Boosting Ship Recycling Capacity in Germany“.

MCN/Wolfgang Heumer

Raimund Bleischwitz vom Leibnitz-Zentrum für Marine Tropenforschung stellte die Potenzialstudie „Schiffsrecycling in Bremen“ mit konkreten Handlungsempfehlungen vor.

deutlichte allerdings auch: „Stahlschrott muss für unsere Produkte zum Beispiel für die Automobilindustrie eine hohe Qualität haben.“ Die Voraussetzungen dafür müssen bereits beim Abwracken geschaffen werden, indem das gewonnene Material möglichst sortenrein aufbereitet werde. Auch viele Nichteisenmetalle und andere seltene Materialien seien gefragt.

Das Start-up „Leviathan“, Gewinner des Nachhaltigkeitspreises MCN Cup 2021, stellt unter diesem Aspekt eine interessante Unternehmensinitiative dar. Sobald alle Genehmigungen vorliegen plant das Start-up am Standort Stralsund Schiffe von bis zu 140 m Länge zu recyceln. Bevor jedoch aus dieser Initiative eine Branche werden kann, müssen allgemeine Grundsatzfragen und mehrere Themen erarbeitet werden, darunter zum Beispiel: Ist Schiffsrecycling vergleichbar mit Schiffbau (nur in umgekehrter Reihenfolge) und kann es in bestehenden Betrieben vorgenommen werden? Oder ist es eine Form der Abfallbeseitigung? Je nach Einordnung gestalten sich Genehmigungsverfahren, Standortvoraussetzungen und Betriebsauflagen. „Es liegen noch viele Aufgaben und offene Fragen vor uns“, fasste Andreas Born, Leiter der MCN-Geschäftsstelle Bremen, auf der Veranstaltung zusammen. „Viele Stakeholder haben aber ihr Interesse bekundet, an Demoprojekten mitzuwirken, die das Potenzial des Schiffsrecyclings und der maritimen Kreislaufwirtschaft insgesamt adressieren. Wir als MCN werden die Akteure im Nachgang zu konkreten Projektinitiativen zusammenbringen.“ **saku**

Anzeige