

Heisse Luft und schwarzer Rauch



Public Eye



Inhalt

Die Eroberung des marokkanischen Marktes ▶ S. 5

Drei Tabakriesen auf Schweizer Boden ▶ S. 6

Ergebnisse unserer Analysen ▶ S. 9

Fehlende Kontrollen ▶ S. 11

Regulatorisches Paradies ▶ S. 11

150 Tabakproduzenten in der Schweiz ▶ S. 15

Schizophrene Haltung der Schweiz ▶ S. 17

**Investigation Award:
ein Blick hinter die Kulissen** ▶ S. 18

Das Schweizer Paradies einer tödlichen Branche

«I believe nicotine is not addictive»: Diese wahrheitswidrige Aussage machten die Chefs der weltgrössten Zigarettenhersteller noch 1994 vor dem amerikanischen Kongress. Die so profitable wie tödliche Tabakbranche hintertrieb jahrzehntelang den Kampf gegen das Rauchen, indem sie die Risiken ihrer Produkte verschwieg. Und sie untergräbt bis heute alle Massnahmen zur Bekämpfung der Nikotinsucht und ihrer Schäden. Um ein günstiges Konsumklima für Zigaretten & Co. zu schaffen, schrecken die Unternehmen auch vor juristischen Winkelzügen und aggressivem Lobbying nicht zurück.

Es gibt ein Land, in dem diese umstrittene Industrie auf die Unterstützung der Politik zählen kann, wenn es um die Wahrung ihrer Interessen und die Eroberung neuer Märkte geht: die Schweiz, in der nicht zufällig gleich drei globale Tabakkonzerne beheimatet sind. Unsere Behörden stellen wirtschaftliche Interessen über die öffentliche Gesundheit. Zum Beispiel indem sie sich weigern, neutrale Verpackungen durchzusetzen oder Werbung für Jugendliche zu verbieten. Zudem ermöglicht die Schweizer Gesetzgebung faktisch die Herstellung und Ausfuhr von Zigaretten, die schädlicher sind als die für den Konsum in der Schweiz zugelassenen. In der Europäischen Union sind die entsprechenden Bestimmungen wesentlich strenger.

In ihrer mit aktuellem Datenmaterial untermauerten Recherche belegt Marie Maurisse, dass die politische Schweiz regelrecht süchtig ist nach Doppelstandards, von denen die Tabakkonzerne profitieren. Skrupellos werden die Lungen der Marokkanerinnen und Marokkaner von Zigaretten «Made in Switzerland» geschädigt, die deutlich höhere Nikotin-, Teer- und Kohlenmonoxidwerte aufweisen als auf dem Schweizer Markt oder innerhalb der EU gefunden. Dank ihrer intensiven Lobbyarbeit im Bundeshaus und der schwachen Regulierungen einiger afrikanischer Länder gelingt es Philip Morris International, British American Tobacco und Japan Tobacco International, ihre Massenvernichtungsmittel dort an die (zumeist sehr jungen) Leute zu bringen. Dass solche Praktiken in der Schweiz legal sind, gehört zu den besonders giftigen Aspekten dieses Skandals.

Géraldine Viret, Public Eye



Investigation Award

Wie die Schweiz an giftigen Zigaretten verdient



Thinsoloto

هنا

تبيدي على 1,5

5,50

Winston
KING SIZE CIGARETTES
Fumer tue
FILTIN CIGARETTES

VENTE
AU MAROC

Winston
TOLL-BEER
TOBACCO FLAVOR
AMERICAN BLEND

Für ihre Schokolade ist die Schweiz weltweit berühmt. Weniger bekannt ist, dass die Schweiz mehr Zigaretten exportiert als Schoggitafeln. Und dies mit äusserst dehnbaren Qualitätsstandards: Die in Afrika verkauften Zigaretten sind viel giftiger als die Zigaretten für den europäischen Markt.

MARIE MAURISSE*

Über der alten Medina von Casablanca geht langsam die Sonne auf. In den engen Gassen der marokkanischen Wirtschaftshauptstadt plaudern die Bewohner miteinander, Kinder spielen hinter den filigran geschnitzten Holztüren verstecken. Vor seinem Kleiderladen raucht Marwan eine Zigarette. Es ist nicht die erste und wird auch nicht die letzte dieses langen Tages sein. Sein Geschäft schliesst Marwan erst wieder am Abend. Was raucht er? «Winston», sagt er und zeigt uns die Zigarettenschachtel. Bei genauerem Hinsehen erkennen wir die vertraute Angabe «Made in Switzerland».

Diesen Vermerk werden wir während unseres Aufenthalts in Marokko Mitte Oktober 2018 überall antreffen. In der alten Medina, in den Gymnasien, Cafés und Restaurants der Stadt sehen wir Männer, Frauen und Jugendliche, die Zigaretten aus Schweizer Produktion rauchen. Es sind immer die gleichen Marken: Winston, Camel und Marlboro.

Auf der Terrasse des Café «Le Noble» im Einkaufsviertel Maârif drückt Ibtißam ihren Zigarettenschimmel im Aschenbecher aus, bevor sie zur Arbeit aufbricht. «Ich habe mit zwölf Jahren angefangen und möchte nicht mit dem Rauchen aufhören», erklärt die junge Frau. «Für mich ist es ein Gefühl der Freiheit», fügt sie hinzu. Weiss sie, dass sie Schweizer Zigaretten raucht? «Natürlich. Für mich ist das eine Qualitätsgarantie. Sie sind besser als marokkanische Zigaretten.»

Uhren, Schokolade, Raucherhusten

Die Schweiz rühmt sich, köstliche Schokolade und ausgefeilte Uhrwerke in die ganze Welt zu exportieren. Es gibt allerdings auch ein anderes, sehr erfolgreiches Exportprodukt, über das die Schweiz nicht so gerne spricht: Zigaretten. Im Jahr 2016 wurden in der Schweiz 34,6 Milliarden Zigaretten, also knapp zwei Milliarden Päckli, hergestellt. Etwa 25 Prozent davon waren für den Binnenmarkt bestimmt. Fast 75 Prozent wurden exportiert: genug für den Jahresverbrauch von mehr als vier Millionen Menschen, die täglich eine Schachtel rauchen.

Die Tendenz ist momentan rückläufig, seit 2011 haben sich die Exportzahlen von Zigaretten aus der Schweiz fast halbiert. Gemessen am Wert steht unser Land auch lediglich an 15. Stelle der Zigaretten exportierenden Länder, weit hinter den Vereinigten Arabischen Emiraten, Deutschland und Polen. Dennoch ist dieser Geschäfts-

zweig für die Schweizer Wirtschaft von Bedeutung. Eine Ende 2017 veröffentlichte Studie des Wirtschaftsprüfungunternehmens KPMG hält fest: «Die Exporteinnahmen aus Tabakprodukten im Jahr 2016 (561 Millionen Franken) sind vergleichbar mit den Exporteinnahmen wichtiger Schweizer Exportgüter wie etwa Käse (578 Millionen Franken) oder Schokolade (785 Millionen Franken).»

Die wichtigste Exportdestination für Schweizer Zigaretten ist Japan. Auch die in der Schweiz ansässige Firma Japan Tobacco International (JTI) produziert hierzulande. Ob und wie viele Zigaretten die Firma in das Land der aufgehenden Sonne liefert, ist unbekannt. Das Unternehmen nimmt zu unserer entsprechenden Anfrage nicht detailliert Stellung. Marokko und Südafrika sind nach Japan die zweitwichtigsten Zielländer für den Export von Schweizer Zigaretten.

DIE EROBERUNG DES MAROKKANISCHEN MARKTES

Im Jahr 2017 wurden 2900 Tonnen Schweizer Zigaretten nach Marokko exportiert – das sind rund 3,625 Milliarden Stück. In den Mini-Märkten des Landes kostet eine Packung 33 Dirham (CHF 3.50). Die ärmsten Raucherinnen und Raucher kaufen ihre Zigaretten einzeln, für zwei Dirham das Stück. Die Schachteln sind deklariert: Sie tragen einen Stempel mit Sicherheitsdruckfarben der Schweizer Firma SICPA.

Lange Zeit wurden in Marokko sämtliche Zigaretten im Land selbst hergestellt, insbesondere durch die Société Marocaine des Tabacs. 2003 führte ein neu erlassenes Gesetz über Tabakwaren zu einer Liberalisierung des Sektors. Bald darauf drängten internationale Konzerne auf den Markt. Heute werden 55 Prozent der in Marokko konsumierten Zigaretten importiert. Der grösste Posten kommt aus der Schweiz, der zweitgrösste aus der Türkei.

Die Zigaretten kommen per Schiff am Hafen Tanger-Med, nordöstlich von Tangier, oder direkt in Casablanca an. Unsere Gesprächspartner vor Ort ver-

*Unabhängige Forschungsjournalistin. In Zusammenarbeit mit Théa Ollivier, Journalistin in Casablanca.



Der Hauptsitz von Philip Morris International in Lausanne.

© Mark Henley



Japan Tobacco International (JTI) hat seinen Sitz in Genf, in einem funkelneuen Gebäude.



Die Fabrik von British American Tobacco in Boncourt im Kanton Jura.

Drei Tabakriesen auf Schweizer Boden

Das Unternehmen Philip Morris International (PMI) hat seinen operativen Sitz in Lausanne. Die Firma betreibt zudem in Neuenburg ein Werk, das 2017 über 15 Milliarden Zigaretten und erhitzbare Tabakeinheiten produzierte, das sind 15 Prozent ihrer weltweiten Produktion. Die Produkte werden unter Markennamen wie Iqos Heets, Marlboro, Chesterfield oder L&M verkauft. Der Hauptsitz der Holdinggesellschaft Philip Morris Products AG befindet sich ebenfalls in Neuenburg. Ihr Umsatz betrug im Jahr 2017 29 Milliarden Franken.

Auch British American Tobacco (BAT) unterhält Büros in Lausanne sowie eine Fabrik in Boncourt im Kanton Jura, die der Konzern 1966 der jurassischen

Industriellenfamilie Burrus abkaufte. An diesem Standort produziert der Konzern Zigaretten der Marken Pall Mall, Gladstone, Dunhill, Lucky Strike, Kent, Winfield, Vogue, Players, Parisienne und Alain Delon. Der Umsatz für 2017 belief sich auf 26 Milliarden Franken.

Japan Tobacco International (JTI) hat seinen Sitz in Genf, in einem funkelneuen Gebäude. In der Schweiz verfügt JTI zudem über ein grosses Werk im luzernischen Dagmersellen. Im Jahr 2017 produzierte der japanische Konzern in dieser Fabrik 10,8 Milliarden Zigaretten, die sich auf 16 Marken verteilen. Die bekanntesten unter ihnen sind Winston, Camel und Natural American Spirit. Umsatz 2017: 18 Milliarden Franken.

sichern uns, die Ware werde von Zollbeamten kontrolliert. Die Beamten öffneten die Container, wählten nach dem Zufallsprinzip eine Kiste aus und überprüften dann, ob die Ladung den Deklarationen entspreche.

In unserer Untersuchung stellten wir durchgehend fest, dass nur die Entrichtung von Abgaben kontrolliert wird. Der Zoll ist somit das einzige Kontrollorgan für Tabakwaren. Die Inhaltsstoffe von Zigaretten oder deren Toxizität unterliegen keiner Überwachung.

Weltweit leben 80 Prozent der Raucherinnen und Raucher in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) schätzt ihre Anzahl in Afrika auf 77 Millionen, was 6,5 Prozent der Bevölkerung des Kontinents entspricht. Bis 2025 rechnet die Organisation mit einer Zunahme um fast 40 Prozent gegenüber 2010. Das wäre der stärkste Anstieg an Raucherinnen und Rauchern weltweit. Gemäss WHO wird die «Tabakepidemie» bis 2030 zu einer Verdoppelung der tabakbedingten Todesfälle in Afrika führen.

Marokko scheint für die Zigarettenfirmen ein hervorragendes Tor zum afrikanischen Markt zu sein. Laut einer Studie des marokkanischen Gesundheitsministeriums sind 13 Prozent der Raucherinnen und Raucher unter 15 Jahre alt. Und der Anteil der rauchenden Mädchen gleicht sich zunehmend dem Anteil der Jungen an.

Kompensation für sinkende Erträge in Europa

In Europa läuft der Trend in eine andere Richtung. In den letzten 20 Jahren ist der Tabakverkauf in der Schweiz dank Präventionskampagnen und Preiserhöhungen um 38 Prozent gesunken. Deshalb bewerben die Tabakkonzerne in Europa nun neue Geräte, sogenannte «risikoarme Produkte» für den Nikotinkonsum. Angeblich sollen diese ohne die Schadstoffe von Tabak auskommen. Wie die Tageszeitung *Le Temps* kürzlich berichtete, macht das Geschäft mit dem Tabakerhitzer Iqos bei Philip Morris jedoch «trotz der beträchtlichen eingesetzten Mittel erst sechs Prozent des Produktionsvolumens der Gruppe oder zwölf Prozent des Umsatzes aus».

Bis Iqos und andere rauchfreie Rauchergeräte echte Erträge generieren – sollte dies jemals der Fall sein – müssen PMI und ihre Konkurrenz weiterhin Zigaretten verkaufen. Und zwar in grossen Mengen. Schwellenländer sind ein bevorzugtes Ziel. Und dies aus einem einfachen Grund: Sie verfügen nicht über die notwendigen Mittel für eine proaktive Gesundheitspolitik. Die Zigarettenindustrie hat also freie Bahn.

Um junge und neue Kunden zu gewinnen und ihre Zigarettenpackungen zu positionieren, verfolgen die Tabakkonzerne in Afrika eine äusserst aggressive Geschäftspolitik. In Kenia und Uganda versucht der BAT-Konzern, staatliche Massnahmen zur Tabakprävention zu verhindern, wie die Zeitung *The Guardian* im Juli 2017 aufdeckte. Die Kenya Tobacco Control Alliance (KETCA) hat dage-

gen Beschwerde eingereicht. Der Fall liegt derzeit beim Obersten Gerichtshof Kenias. In Togo, Burkina Faso und Äthiopien behauptete derselbe Zigarettenhersteller in offiziellen Briefen, eine neutrale Verpackung ohne Warnhinweise hätte keinen Einfluss auf den Tabakkonsum.

In Industrieländern wie der Schweiz äussern sich die Hersteller ganz anders und thematisieren immer häufiger auch von sich aus die schädlichen Auswirkungen des Rauchens. Um die Menschen von seiner Ehrlichkeit zu überzeugen, hat der PMI-Konzern sogar bei der Gründung der «Stiftung für eine rauchfreie Welt» mitgeholfen und sich verpflichtet, zwölf Jahre lang 80 Millionen Dollar pro Jahr einzuschiessen. Dieser rhetorische Spagat wird von der WHO kritisiert. In einem «Report über die globale Tabakepidemie» schreibt die Organisation 2017: «Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass Massnahmen wie Tabakbesteuerung, bebilderte Warnhinweise, ein vollständiges Verbot von Werbung, Verkaufsförderung und Sponsoring sowie Hilfe bei der Raucherentwöhnung die Nachfrage nach Tabakerzeugnissen verringern.»

Das Forschungsteam kritisiert in dem Bericht, dass PMI umfassendes Lobbying betreibt und langwierige und kostspielige gerichtliche Klagen gegen evidenzbasierte Massnahmen zur Eindämmung des Tabakkonsums einreicht. Die WHO nennt insbesondere das Beispiel eines Schiedsverfahrens zwischen PMI und Uruguay. In diesem Land – mit einer Bevölkerung von weniger als vier Millionen Menschen – gab der Tabakriese 24 Millionen Dollar aus, um Gesundheitswarnungen auf Zigarettenpackungen zu verhindern. Der Konzern verlor den sechsjährigen Rechtsstreit.

In Marokko wurde ein Gesetz verabschiedet, das Rauchen in Bars und Restaurants verbietet. Es wird jedoch nicht durchgesetzt, was uns Fachpersonen bestätigen. Präventionsprogramme in Schulen sind selten und werden von Verbänden durchgeführt, die nur über sehr begrenzte Mittel verfügen. Im Jahr 2012 erliess Marokko ein Gesetz zur Begrenzung des Teer-, Nikotin- und Kohlenmonoxidgehalts in Zigaretten, entsprechend den Regelungen in Europa. Die Vollzugsverordnung dazu wurde aber nie erlassen. Und kein Labor überprüft diese Werte.

Eine neuartige Rauchmaschine

Wir wollten mehr über die Zusammensetzung der in Marokko verkauften Zigaretten aus Schweizer Produktion erfahren. Aus diesem Grund haben wir eine Untersuchung veranlasst, die es unseres Wissens bisher noch nie gegeben hat: Wir verglichen den Teer-, Nikotin- und Kohlenmonoxidgehalt von Zigaretten, die in Europa und in Marokko konsumiert werden. Das ist nicht so einfach, da es keine öffentlichen Daten zu diesem Thema gibt. Zwar sind die Werte teils auf den Zigarettenpackungen vermerkt. Aber werden sie von den Herstellerfirmen auch wirklich eingehalten? Sind die Schweizer Zigaretten, die in Marokko geraucht wer-

den, identisch mit denjenigen, die wir am Kiosk in der Schweiz oder in Frankreich kaufen können? Der einzige Weg, dies herauszufinden, ist die Analyse von Proben.

Doch selbst in der Schweiz gibt es kein Labor mehr, das über die notwendigen Geräte verfügt, um solche Analysen vorzunehmen. Das bestätigte uns Adrien Kay, Mediensprecher des Bundesamts für Gesundheit (BAG). Für die Schweiz – mit ihren internationalen Tabakkonzernen und Zigarettenfabriken – ist dieser Fakt erstaunlich. Wir fanden schliesslich ein Labor, das sich bereit erklärte, die Untersuchung durchzuführen: das Institut für Gesundheit am Arbeitsplatz in Lausanne, das dem Universitätsspital CHUV angegliedert ist. Es ist ein von der WHO anerkanntes Laboratorium.

Um unser Anliegen umzusetzen, musste der Laborchef Gregory Plateel gemeinsam mit dem Forscher Nicolas Concha-Lozano zuerst eine Rauchmaschine bauen: drei Zigarettenhalter, eine Pumpe zum Saugen, ein Glasbehälter, in dem der konzentrierte Rauch eingefangen wird. Nichts wurde dem Zufall überlassen: Ein Computer steuerte die Maschine, die jede Minute für zwei Sekunden einen Zug von 35 Milliliter Volumen nahm. Um sicherzustellen, dass das Gerät richtig eingestellt war, wurde es zunächst mit einer Referenz-Zigarette namens 1R6F getestet. Diese markenfreie Zigarette wird von der Universität von Kentucky zur Verfügung gestellt und ist speziell für Forschungslabors konzipiert.

Nachdem die Maschine die Zigarette fertig «geraucht» hatte, wurden Rauch und Filter analysiert, um die Gesamtpartikelmasse – Teer, Nikotin und Kohlenmonoxid – zu bestimmen. Eine einzige Zigarette ist natürlich nicht repräsentativ. Um gesicherte Daten zu erhalten, wurde aus drei verschiedenen Packungen jeweils eine Zigarette gezogen und dann der Durchschnitt ermittelt. Diese Arbeiten beschäftigten das Forschungsteam über mehrere Wochen.

Gefährlicher Doppelstandard

Gregory Plateel und Nicolas Concha-Lozano untersuchten nicht weniger als 30 Zigarettenpackungen aus Marokko, Frankreich und der Schweiz, die wir im September angeliefert hatten. Die Methodik entspricht den ISO-Normen, die für Forschende bei solchen Tests als Standardreferenzen dienen. In der Schweiz wie auch in Europa gilt die Norm 10-1-10, d.h. 10 mg Teer, 1 mg Nikotin und 10 mg Kohlenmonoxid. Das sind die Maximalwerte dieser Stoffe, die eine auf dem schweizerischen oder europäischen Markt verkaufte Zigarette enthalten darf.

Diese Norm wurde als Referenz für die Analyse unserer Proben verwendet. Die Ergebnisse sind eindeutig: Zigaretten, die auf Schweizer Boden hergestellt, aber in Marokko verkauft werden, sind viel stärker, haben ein wesentlich höheres Suchtpotenzial und sind zudem deutlich giftiger als Zigaretten, die

in der Schweiz oder in Frankreich zu kaufen sind. Die festgestellten Werte zeigen, dass hier mit einem Doppelstandard gearbeitet wird. Die Menschen in Marokko rauchen Zigaretten, die schädlicher sind als die Zigaretten für Europäerinnen und Europäer. Für jeden der drei getesteten Parameter wiesen die in Marokko konsumierten Zigaretten höhere Werte auf als diejenigen in Frankreich. Und das, obwohl die Zigaretten für alle drei Länder in der Schweiz hergestellt wurden. Eine Winston-Probe enthielt beispielsweise über 16 Milligramm Gesamtpartikelmasse pro Zigarette, während in Frankreich verkaufte Marlboro-Rot-Zigaretten weniger als zehn Milligramm aufwiesen.

In einigen Fällen waren die gemessenen Werte höher als die Angaben auf den Zigarettenpackungen. Dies gilt insbesondere für die Nikotinwerte in Zigaretten für den marokkanischen Markt: Winston-Zigaretten enthielten 1,5 Milligramm Nikotin, obwohl die Packung 1 Milligramm angab. Laut dem in Paris und Lausanne tätigen Toxikologen Ivan Berlin verstärkt eine höhere Dosis Nikotin auch das Suchtpotenzial: «Ein stärkeres Suchtpotenzial bedeutet, dass es schwieriger ist, auf das Rauchen zu verzichten, was wiederum eine höhere Toxizität mit sich bringt.»

Jacques Cornuz ist Direktor der medizinischen Universitätspoliklinik Lausanne, Epidemiologe und leitete von 2007 bis 2014 die Eidgenössische Kommission für Tabakprävention. An unseren Resultaten gibt es für ihn nichts zu beschönigen: «Das ist wie der Wechsel von einem 20-Tonnen-LKW auf einen 40-Tonnen-LKW.»

JTI, der Hersteller der Winston- und Camel-Zigaretten, antwortete auf unsere Fragen wie folgt: «Alle Tabakprodukte sind mit Gesundheitsrisiken behaftet.» Im Übrigen könne «keine standardisierte Methode die tatsächlichen Konsumgewohnheiten der Raucher nachahmen.» Daher beurteilt die Firma unsere Ergebnisse als ungenau. Darüber hinaus könne «niemand sagen, eine Zigarette sei weniger giftig als die andere, zum Beispiel anhand des Geschmacks.» Warum aber sind ihre Zigaretten für den marokkanischen Markt stärker als die anderen? Auf diese Frage erhielten wir keine Antwort.

Der Mediendienst von PMI weist darauf hin, dass «Konsumenten auf der ganzen Welt unterschiedliche Präferenzen» hätten. «Aufgrund dieser Präferenzen wird der Tabak nach spezifischen Mischungen und Blattgraden ausgewählt, um Konsistenz und Eigenschaften jeder Marke, wie z.B. Marlboro Rot, zu wahren.»

Warum enthalten die in Marokko verkauften Marlboro-Produkte aber mehr Teer als die in der Schweiz gerauchten? «Wir raten davon ab, sich lediglich auf Teerwerte zu konzentrieren», sagt PMI. Es bestehe ein wissenschaftlicher Konsens darüber, dass Teer kein genauer Indikator für Risiken oder mögliche Gesundheitsschäden sei, und dass die Angabe von Messwerten zu Teer für die Konsumierenden irreführend sei. Zu den Ergebnissen betreffend Nikotin, die höher sind

Ergebnisse unserer Analysen

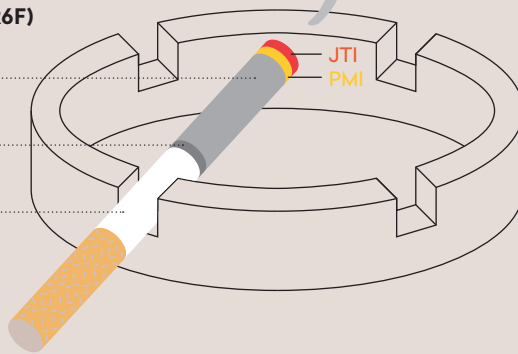
In der Schweiz und in Europa darf eine Zigarette höchstens 10 mg Teer, 1 mg Nikotin und 10 mg Kohlenmonoxid enthalten.

Referenz-Zigarette (1R6F)

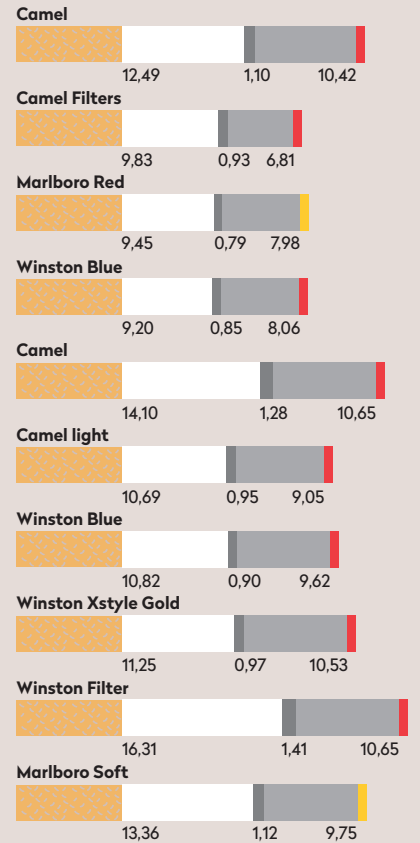
Kohlenmonoxid
10,32 (mg/Zig)

Nikotin
0,84 mg/Zig

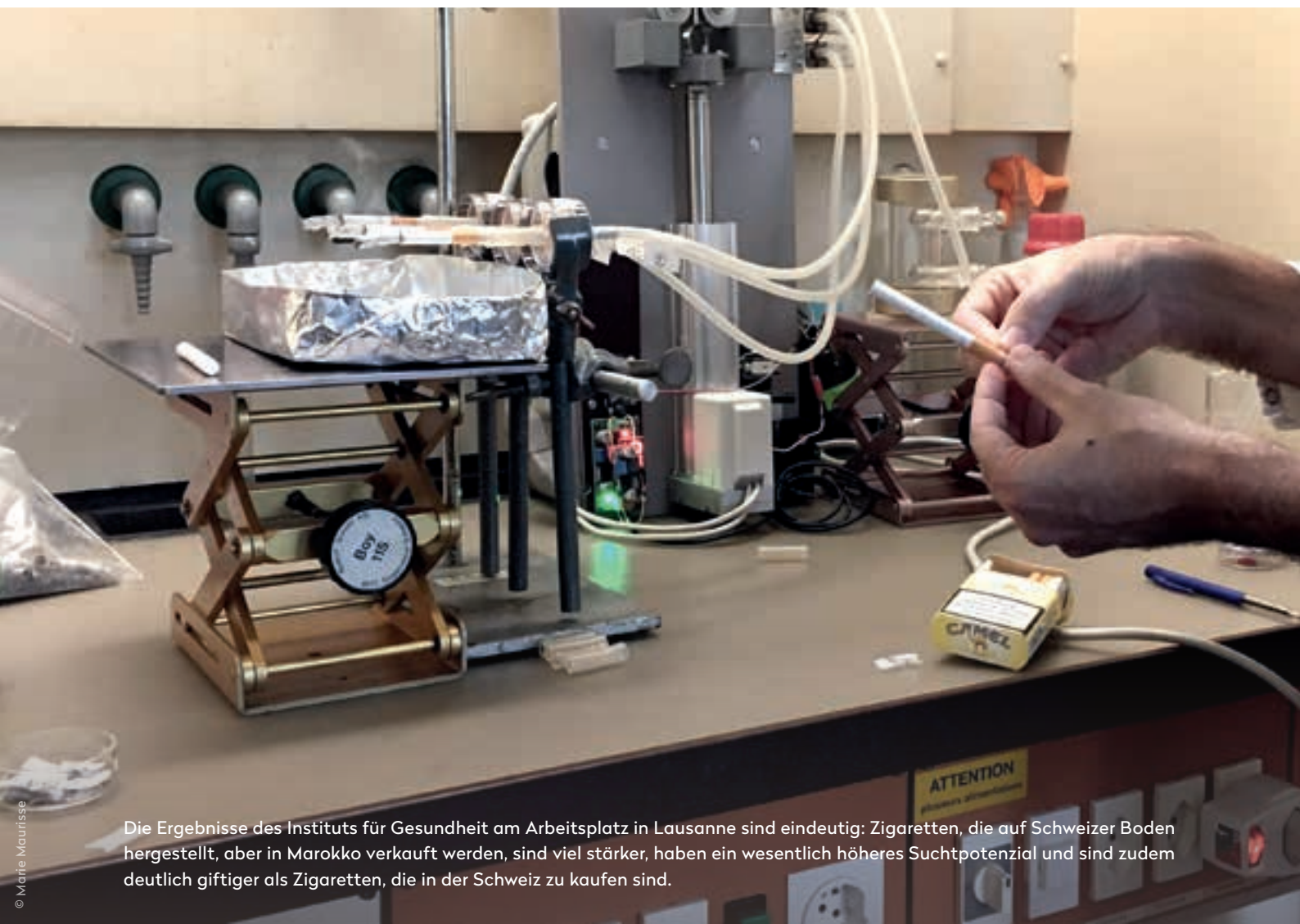
Teer*
9,60 mg/Zig



GVA
Duty
Free



* Anzahl der Teer enthaltenden Partikel



Die Ergebnisse des Instituts für Gesundheit am Arbeitsplatz in Lausanne sind eindeutig: Zigaretten, die auf Schweizer Boden hergestellt, aber in Marokko verkauft werden, sind viel stärker, haben ein wesentlich höheres Suchtpotenzial und sind zudem deutlich giftiger als Zigaretten, die in der Schweiz zu kaufen sind.



als auf der Packung angegeben, hält die Firma fest, dass «die Anforderungen der ISO 8243-Norm erfüllt werden, da sie eine gewisse Abweichung zulässt».

FEHLENDE KONTROLLEN

Ausgehend von Marokko versuchten wir, die Produktionskette der Tabakindustrie zurückzuverfolgen. Wir wollten herausfinden, wie Herstellungsprozesse ablaufen, warum die Tabakkonzerne überhaupt in der Schweiz angesiedelt sind und wie es dazu kommen konnte, dass die Schweiz minderwertige Zigaretten in Schwellen- und Entwicklungsländer liefert.

Wir besuchten die einzige Zigarettenfabrik der Schweiz, deren Geschäftsleitung bereit war, uns zu empfangen: die Koch & Gsell AG in Steinach. Das in einem Industriegebiet am Rande von St. Gallen gelegene Unternehmen wurde 2015 von Roger Koch gegründet, einem 40-jährigen Deutschschweizer, der zuvor ein Übersetzungsbüro besass. Er empfängt uns inmitten von Rauchschwaden.

Grosse Freiheit

Heute produziert er 30 000 Zigarettenpackungen pro Woche. Die meisten seiner Zigaretten werden in der Schweiz konsumiert. Gelegentlich hat Koch Kontakt zu den Behörden: Die Sicherheit der Maschinen und die Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden wird von verschiedenen kantonalen Stellen inspiziert, ebenso die Umweltverträglichkeit seiner Produktion. Auch Zollbehörden sind involviert, die bestätigen, dass die Produkte korrekt deklariert sind und dass alle Abgaben auf den Rappen genau entrichtet wurden.

Wird auch die Zusammensetzung der Zigaretten kontrolliert? «Das war nie der Fall, bis letzten Oktober», sagt Roger Koch. «Die Lebensmittelkontrolle hat einige unserer Proben zur Analyse mitgenommen. Wir haben keine Rückmeldung erhalten, ich schätze, sie haben hauptsächlich den CBD-Gehalt getestet.» Ein Teil der Produktion von Roger Koch beinhaltet dieses Cannabis-Derivat. Im Übrigen schickt er jeden Monat etwa hundert Zigaretten an das deutsche Labor ASL, das den Gehalt von Teer, Nikotin und Kohlenmonoxid nach der von den Bundesbehörden festgelegten Norm 10-1-10 prüft.

Nachlässige Behörden

Die Tabakwarenverordnung schreibt vor, dass die vorher erwähnten Grenzwerte eingehalten werden müssen: «Wer Zigaretten in Verkehr bringt, muss nachweisen können, dass diese die Anforderungen erfüllen.» Für die Einhaltung dieser Bestimmung sind grundsätzlich die Kantone verantwortlich. Analysieren diese jemals die in Umlauf befindlichen Zigaretten? Intervenieren sie bei den

Fabriken, um sicherzustellen, dass die Inhaltsstoffe gesetzlich zugelassen sind, wie es manchmal bei Lebensmitteln vorkommt? «Nach unserem Kenntnisstand werden die Angaben auf den Packungen in der Schweiz nicht überprüft», hält Adrien Kay, Mediensprecher des BAG, dazu fest. Er hatte uns gegenüber ja schon bestätigt, dass es in der Schweiz auch keine entsprechenden Messgeräte gibt.

Was passiert, wenn die Ergebnisse für die Zigaretten von Kochs Marke «Heimat» höher sind als die vorgeschriebenen Werte? Der Laborbericht wird nicht an die Behörden geschickt, sondern an verschiedene Kunden, z.B. an Coop. Es gäbe aber keinerlei Sanktionen. «Es liegt an uns, etwas zu ändern», sagt Roger Koch. Die einzige Möglichkeit bestünde darin, die Tabakmischung ein wenig anzupassen. Es gebe keinen einfachen Weg, um die Werte zu ändern. «Man kann den Tabak zwar mit Wasser waschen, aber dies würde die Qualität beeinträchtigen. Oder die Filter können perforiert werden, sodass zusammen mit dem Rauch mehr Luft aufgenommen wird. Aber das ist Trickserei, so etwas machen wir nicht.»

Seinen Zigaretten dürfte Roger Koch im Prinzip Dutzende von Produkten beimischen, wie die entsprechende Liste auf der Webseite des BAG zeigt. Er tut es aber nicht. Denn er möchte seine Heimat-Zigaretten künftig auch in der EU verkaufen, dort gelte diese Freiheit nicht. Deshalb plant Roger Koch auch den Bau einer Fabrik im grenznahen Deutschland, nur wenige Kilometer von Steinach entfernt.

REGULATORISCHES PARADIES

Der Bund hat grosse Vorbehalte gegenüber einer allfälligen Verschärfung der Tabakregulierung. Die Präsenz von Tabakkonzernen auf Schweizer Boden spielt für die Haltung der Behörden offensichtlich eine Rolle. Ein KPMG-Bericht vom Oktober 2017 schätzt den Beitrag der Tabakindustrie zur Schweizer Wirtschaft insgesamt auf 6,3 Milliarden Franken pro Jahr oder auf knapp ein Prozent des Schweizer Bruttoinlandsprodukts. Der Sektor beschäftigt laut KPMG rund 11 500 Menschen. Hinzu kommen Arbeitsplätze, die mit der Tabakindustrie verbunden sind, zum Beispiel im Tabakanbau. Die anfallenden Steuereinnahmen sind nicht unerheblich. Genaue Zahlen dazu sind nicht zu erfahren. In Neuenburg wird jedoch gemunkelt, dass die von PMI geleisteten Steuern die Hälfte der kantonalen Einnahmen aus Unternehmenssteuern ausmachen.

Die Schweiz bietet Zigarettenherstellern viele Vorteile. Ihr wichtigster Trumpf ist wohl das besonders flexible regulatorische Umfeld. Die Zigaretten und deren Zusammensetzung werden in der Tabakverordnung geregelt. Erlaubte Inhaltsstoffe sind alle für Lebensmittel zugelassenen Aromen, Zucker, Honig, Gewürze und



fast sämtliche synthetischen Süßungsmittel. Zigaretten können eine ganze Reihe von Feuchthaltemitteln, Bleichmitteln für die Asche, Verbrennungsbeschleunigern, Konservierungsstoffen sowie von Klebe- und Bindemitteln enthalten. «Solche Inhaltsstoffe sind grundsätzlich nicht dafür gedacht, verbrannt und dann inhaliert zu werden», sagt Pascal Diethelm, Präsident des Anti-Tabak-Vereins OxyRomandie. Bei der Verbrennung entstünden oft giftige oder gar krebserregende Stoffe.

Die Verordnung formuliert ausserdem keinerlei Anforderungen im Bereich Gesundheitsschutz für die Konsumierenden, sondern hält lediglich fest: «Beizufügen sind die toxikologischen Angaben der verwendeten Stoffe in verbrannter und unverbrannter Form, soweit sie der meldepflichtigen Person bekannt sind.» Pascal Diethelm versteht die Verordnung so, dass die meldepflichtige Person einfach behaupten kann, die toxikologischen Angaben nicht zu kennen, um die Produktionsgenehmigung zu erhalten.

Im Vergleich dazu sind die europäischen Vorschriften viel strenger. Als vorrangiges Ziel legt die Richtlinie 2014/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rats vom 3. April 2014 den Schutz der Gesundheit und der Konsumentinnen und Konsumenten fest. Artikel 7 Absatz 6 listet die verbotenen Zusatzstoffe konkret auf. Dabei handelt es sich um Vitamine, Koffein oder Taurin, alle Farbstoffe sowie Zusatzstoffe, welche die Aufnahme von Nikotin fördern.

Artikel 7 Absatz 1 verbietet den Vertrieb von Tabakerzeugnissen mit charakteristischen Aromen. Menthol-Zigaretten dürfen ab Mai 2020 in den EU-Ländern nicht mehr hergestellt werden. Dies stellt ein Problem für Marken dar, die mit diesem Produkt Konsumentinnen und Konsumenten anlocken, die eher

zum Rauchen verführt werden, wenn Zigaretten nach Kaugummi oder Halsbonbons schmecken.

Zeder und Zitronengras

Wohl in Vorwegnahme dieser Massnahme produziert PMI nun einen Teil seiner Menthol-Zigaretten in der Schweiz. Diese Zigaretten werden unter anderem von jungen Marokkanerinnen und Marokkanern in Casablanca und Rabat geraucht. PMI listet die bei der Zigarettenproduktion verwendeten Inhaltsstoffe nach Verbrauchsland auf. Einmal angenommen, dass diese Liste korrekt ist – was nicht nachprüfbar ist – fällt auf, dass Zigaretten aus Schweizer Produktion unterschiedliche Inhaltsstoffe aufweisen, je nachdem, ob sie für den Schweizer oder für den französischen Markt bestimmt sind.

Auf der Liste für den Schweizer Markt von 2016 führt PMI nicht weniger als 167 Zusatzstoffe auf. Einige wecken eher positive Assoziationen, wie z.B. Zedern- oder Zitronengrasöl. Andere klingen weniger ansprechend, wie z.B. Glycerin. Auf der Liste für den französischen Markt, die 2015 aktualisiert wurde, gibt es nur 123 Zusatzstoffe.

In der Schweiz ist die Kontrolle der Inhaltsstoffe von Zigaretten kein Thema. Wir fragten Emmanuelle Cognard, die zweite Stellvertreterin des Genfer Kantonschemikers. «In den drei Jahre, seit ich hier arbeite, hatte ich keine Kenntnis von irgendwelchen Kontrollen im Bereich Zigaretten», sagt die Spezialistin. «Wir sind bereits gut ausgelastet mit den Lebensmittelkontrollen. Die Leute, die Zigaretten kaufen, wissen ja, dass Rauchen gefährlich ist.»

Dieses Argument wird oft vorgebracht. Da Zigaretten bekanntlich giftig sind, sei es sinnlos, die Kontrollen zu verstärken. Eine fragwürdige Argumentation, wie wir finden. Auch Diesel ist zum Beispiel ein umweltschädlicher Rohstoff. Dennoch gibt es Normen, die den Schwefel-



© Louis Witter

gehalt begrenzen, und deren Einhaltung sehr wichtig ist. Genauso müssten Zigarettenhersteller die Gesetze zum Schutz der Konsumentinnen und Konsumenten einhalten.

Exporte werden nicht kontrolliert

Die Schweiz kontrolliert also die von ihrer Bevölkerung gerauchten Zigaretten nicht, und genauso wenig interessiert sie sich für exportierte Zigaretten aus Schweizer Produktion, wie die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) bestätigt. In diesem Fall gelten nämlich nicht die Schweizer Normen, sondern die Vorgaben des Ziellandes.

In der Europäischen Union wäre eine solche Differenzierung nicht möglich, denn dort schreibt die Richtlinie 2001/37/EG auch für exportierte Zigaretten Höchstwerte für den Teer-, Nikotin- und Kohlenmonoxidgehalt vor. Die Schweiz hat hier also einen Vorteil: Sie ist das einzige Land auf dem europäischen Kontinent, das giftigere Zigaretten produziert, als sie für die eigene Bevölkerung erlaubt. Der Bund fördert somit Doppelstandards. Er profitiert von dieser Ungleichbehandlung und nimmt dabei in Kauf, dass sich Probleme der öffentlichen Gesundheit in den Importländern verschlimmern.

Auf Anfrage erklärt das Bundesamt für Gesundheit, dass die fehlende Exportkontrolle Ausdruck des «Willens des Parlaments» sei. Im Jahr 2012 forderte eine Motion des Neuenburger Freisinnigen Laurent Favre, der unterdessen Regierungsrat des Kantons geworden ist, dass der «Export von in der Schweiz hergestellten Zigaretten in Nicht-EU-Mitgliedstaaten ohne Einschränkungen weiterhin» ermöglicht werden müsse. Die Motion wurde angenommen.

Wie wir in Casablanca feststellen konnten, kontrolliert Marokko die Inhaltsstoffe der aus der Schweiz importierten Zigaretten der Marken Winston und Camel nicht. Die Zollbehörden stellen lediglich sicher, dass die

geschuldeten Abgaben ordnungsgemäss bezahlt wurden. Marokko ist kein Einzelfall: Nur wenige Länder verfügen über ein Labor, das importierte Zigaretten systematisch untersucht. Laut WHO ist Burkina Faso das einzige Land in Afrika, das eine solche Überprüfung vornimmt.

Selbst wenn es Kontrollen gibt, werden die Testverfahren teils ausgetrickst. In Frankreich hat das nationale Anti-Tabak-Komitee kürzlich Beschwerde gegen Zigarettenfirmen eingereicht. Der Vorwurf lautet, dass Filter mit mikroskopischen Löchern eingesetzt werden, welche die Testresultate verfälschen. Dabei saugt die Maschine mehr Luft und folglich kleinere Mengen an Schadstoffen ein, als dies der Fall ist, wenn jemand beim Ziehen an der Zigarette den Filter gleichzeitig mit den Fingern zusammendrückt. Das ist der Trick, den der Fabrikant der Heimat-Zigaretten, Roger Koch, uns gegenüber erwähnt hatte. Dieses Vorgehen erinnert an den Abgas-Skandal bei Volkswagen, der mittlerweile zu ersten Prozessen in Deutschland geführt hat. Volkswagen hatte zur Umgehung von Abgastests einen Abschaltmechanismus in der Motorsteuerung eingerichtet.

Starke Lobby im Schweizer Parlament

Die Zigarettenkonzerne arbeiten intensiv daran, die Bereitschaft von Regierungen zum Erlass von Regulierungen im Bereich Tabak zu untergraben. Auch in der Schweiz laufen entsprechende Bemühungen. In unserem kleinen Land gibt es enge Verbindungen zwischen Unternehmen und Politikerinnen und Politikern. Ein aktueller Dokumentarfilm der Westschweizer Sendung Temps Présent zeigt, wie der Verband «Allianz der Wirtschaft für eine massvolle Präventionspolitik» (AWMP) gegen strengere Tabakregulierungen kämpft. Dem Verband gehören derzeit zwölf Mitglieder des



Bureau TABAC

انوي - باين - ونا - اتصالات - ميد قيسل - جاند





© Mark Henley

Fabrice Bersier, Landwirt in Vesin, in der Region Broye, und Präsident des Verbands der Tabakproduzenten SwissTabac.

150 Tabakproduzenten in der Schweiz

Um eine liberale Präventionspolitik und die Präsenz von Zigarettenunternehmen auf Schweizer Boden zu rechtfertigen, verweisen Parlamentarierinnen und Parlamentarier oft auf die Tradition des Tabakanbaus seit Anfang des 18. Jahrhunderts in der Schweiz. Inwieweit ist dieser Gründungsmythos noch relevant? Während des Zweiten Weltkriegs wurden Zigaretten für Soldaten an die Front geliefert, die Nachfrage nach Tabak war entsprechend hoch. Damals produzierten in der Schweiz 6000 Tabakanbauer auf 1500 Hektaren. Heute pflanzen noch 150 Bauernbetriebe auf knapp 420 Hektaren Tabak an. Wir besuchen Fabrice Bersier, Landwirt in Vesin, in der Region Broye, und Präsident des Verbands der Tabakproduzenten SwissTabac.

Bersier übernahm den Familienbetrieb im Jahr 1998. Zum Hof gehören 100 Hektar Land, davon wird auf sieben Hektaren Tabak angebaut. Während unseres Besuchs im September wird gerade geerntet. Danach werden die Tabakblätter getrocknet und verballt. Um den Absatz der Ware, die er von Ende August bis Februar liefert, braucht sich Bersier keine Sorgen zu machen. Die in der Schweizer Einkaufsgenossenschaft für Inlandtabak (SOTA) zusammengeschlossenen Zigarettenfirmen sind verpflichtet, ihm den Tabak abzunehmen.

Dann schickt er seine Ballen an Fermenta, ein in Payerne ansässiges Familienunternehmen, das die Blätter schneidet und sortiert, den Preis einschätzt und die Ware nach Rotterdam schickt, wo die Tabakunternehmen ihre Vorräte lagern. Von dort aus werden die Schweizer Zigarettenfabriken beliefert. «Schweizer Tabak wird als Fülltabak verwendet», erklärt Fabrice

Bersier. «Deshalb muss er so neutral wie möglich schmecken.» Steckt in Schweizer Zigaretten überhaupt Schweizer Tabak? «Schweizer Tabak macht vier Prozent des Gesamtbedarfs der hiesigen Branche aus», antwortet der Landwirt, der selber Nichtraucher ist. «In den Rotterdamer Lagerhallen wird Schweizer Tabak mit anderen Tabaksorten vermischt. Wenn Schweizer Zigaretten einheimischen Tabak enthalten, ist es sicherlich nur wenig.» Dies gilt auch für Schweizer Zigaretten, die für den marokkanischen Markt produziert werden. Das Schweizerische an diesen Zigaretten ist also nicht der Tabak, sondern der Herstellungsprozess.

Dass die Schweizer Gesetzgebung die Herstellung von stärkeren Zigaretten für den Export erlaubt, stellt für Fabrice Bersier kein ethisches Problem dar. «Damit wurden unsere Arbeitsplätze gerettet», meint er. «Wenn man die Schweizer Tabakproduktion abschafft, wird das keine Auswirkungen auf das Rauchen haben. Nur werde ich dann nicht mehr als Landwirt arbeiten können.»

Wenn die Zigarettenfabriken Tabak bei Fabrice Bersier einkaufen, zahlen sie nur ein Drittel des Kilopreises. Die restlichen zwei Drittel werden durch eine Abgabe finanziert, die im Preis der Zigarettenpackung inbegriffen ist. Deshalb ist Schweizer Tabak trotz hoher Produktionskosten für Philip Morris oder BAT wettbewerbsfähig. Der Fonds, der aus diesen Abgaben finanziert wird, unterstützt nicht nur die Schweizer Bauernbetriebe. Die Gelder fließen auch in die Anti-Tabak-Programme zahlreicher öffentlicher Institutionen und Verbände und finanzieren zudem sechs Prozent der AHV-Ausgaben.



Ständerats und 40 des Nationalrats an, also ein Viertel aller Parlamentarierinnen und Parlamentarier.

Etliche von ihnen scheuen sich nicht, den Standpunkt der Tabakunternehmen einzunehmen. Einige sind allgemein dafür bekannt, z.B. Gregor Rutz, SVP-Nationalrat und Präsident der Vereinigung des schweizerischen Tabakwarenhandels. Andere haben nur indirekte Verbindungen zum Sektor, wehren sich aber gegen eine Stärkung der Präventionspolitik in diesem Bereich, wie Hans-Ulrich Bigler, Präsident des Schweizerischen Gewerbeverbands. Ehemalige Parlamentsmitglieder nehmen Jobangebote der Zigarettenkonzerne an, wie z.B. Sylvie Perrinjaquet aus Neuenburg, die sich auf ihrer Website rühmt, Beraterin bei PMI zu sein, und ein Badge mit Zutrittsrecht zum Parlament besitzt.

Im Kanton Neuenburg befinden sich der Hauptsitz und die Fabrik von PMI. Wir erinnern uns: Dessen heutiger Regierungsratspräsident Laurent Favre hatte 2012, noch als Mitglied des Schweizer Parlaments in Bern, gegen die Übernahme der 10-1-10-Grenzwerte der Europäischen Union durch die Schweiz geworben. Heute lehnt er unsere Interviewanfrage unter dem Vorwand ab, es handle sich um ein «altes Mandat».

Schizophrene Haltung der Schweiz

Im vergangenen Oktober fand die «Achte Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des WHO-Rahmenabkommens zur Eindämmung des Tabakkonsums» statt. Dieses Treffen, das als COP8 bekannt ist, hatte zum Ziel, die Kontrolle und Rückverfolgbarkeit in der Tabakindustrie zu stärken und auch die Werbung für Tabakprodukte zu verbieten. Die Schweizer Delegation zeigte sich vor Ort kleinlaut: Bern hat das Abkommen nicht ratifiziert und ist zu keinerlei Kompromissen bereit. Doch die WHO-Zahlen sind erdrückend: Tabak tötet jeden zweiten Raucher, jede zweite Raucherin. Jedes Jahr sterben sieben Millionen Menschen an den Folgen des Tabakkonsums.

Es liegt am Parlament, dies zu ändern. Die Parlamentsmitglieder beraten derzeit über das neue Tabakproduktegesetz, das die Zigarettenwerbung einschränken soll. Gemäss unseren Informationen könnte jedoch das Gegenteil eintreten. Neutrale Verpackungen sind anscheinend kein Thema mehr, und auch auf die Einschränkung der Werbung soll verzichtet werden.

Die Parlamentarierinnen und Parlamentarier müssen diesen Entwurf versenken: Es darf nicht so weitergehen, dass die Schweiz 1,7 Milliarden Franken pro Jahr für die Behandlung von Tabakkrankheiten ausgibt und gleichzeitig diesem tödlichen Industriezweig den roten Teppich auslegt. Die gleiche schizophrene Haltung zeigt sich auch darin, dass die Schweiz Anti-Tabak-Programme in Tansania finanziert, aber den Konzernen PMI, BAT und JTI ermöglicht, hierzulande hochgiftige Zigaretten für den tansanischen Markt zu produzieren. ■



Investigation Award: ein Blick hinter die Kulissen

Letztes Jahr feierten wir unser 50-Jahr-Jubiläum: Ein halbes Jahrhundert Geschichte(n), in deren Verlauf die Erklärung von Bern zuletzt zu Public Eye geworden ist. Aus diesem Anlass haben wir zwei externe journalistische Rechercheprojekte zu den Machenschaften von Schweizer Konzernen in Entwicklungs- oder Schwellenländern ermöglicht. Ein Rückblick auf den Prozess eines Preises, der auf grosses Echo gestossen ist und von engagierten Leserinnen und Lesern unterstützt wurde.

GÉRALDINE VIRET



Die Aufdeckung verborgener Fakten kann die Welt verändern: Aus dieser Überzeugung hat sich Public Eye dazu entschlossen, zum 50. Geburtstag einen «Investigation Award» zu schaffen. Dieser Preis für investigativen Journalismus soll die Arbeit von Journalistinnen und Journalisten sowie von NGOs unterstützen, die das Treiben

ckenen, gründlichen und professionellen Journalismus hervorheben, unabhängig davon, ob dieser nun von Reportern klassischer Medien, freien Journalistinnen oder journalistisch arbeitenden NGOs geleistet wird.

Zur Ermittlung unserer Gewinnerprojekte setzten wir eine Jury ein, die aus Mitarbeitenden von Public Eye, vor allem aber aus renommierten Investigativ-Profis bestand, die ungeachtet der aktuellen Medienkrise weiter starke und kluge Recherchen betreiben. Mit dabei waren Anya Schiffrin, Publizistik-Professorin an der New Yorker Columbia University, Will Fitzgibbon, Senior Reporter beim International Consortium of Investigative Journalists (ICIJ) und der Co-Leiter des Recherche-Desks von Tamedia, Oliver Zihlmann, der ebenfalls ICIJ-Mitglied ist. Nach diversen Skype-Calls zwischen Zürich, Lausanne, New York und Niamey im Niger, wo Will sich gerade befand, wurden zwei Rechercheprojekte ausgewählt.

«Sind Zigaretten, die Schweizer Tabakkonzerne in Afrika verkaufen, schädlicher als Zigaretten für den europäischen Markt?» fragte sich Marie Maurisse, freie

pagne. Diese erforderte eine intensive Vorbereitung. Die Gewinnerin und die beiden Gewinner präsentierten ihre Projekte in einem Video, das mit Unterstützung des Filmprofis Emanuel Büchler produziert wurde. Das erste Crowdfunding von Public Eye auf der führenden Plattform «we make it» war ein voller Erfolg: In nur fünf Wochen halfen uns 325 Spenderinnen und Spender, über 30 000 Franken zu sammeln.

Dank dieser grossen Unterstützung konnten die Recherchen von Marie Maurisse, Gie Goris und Nicola Mulinaris realisiert werden. Marie reiste nach Marokko und Gie nach Indien. In der Schweiz stiessen sie trotz mehrmaliger Anfragen auf die übliche Mauer des Schweigens. Oder sie erhielten nichtssagende Stellungnahmen der Firmen, die direkt der Rubrik «Corporate Social Responsibility» ihrer Webseiten entnommen waren.

Die drei Recherchierenden mussten einiges leisten: beispielsweise ein Labor davon überzeugen, eine spezielle Maschine zur Analyse von Zigaretten zu bauen, die aus Casablanca mitgebracht wurden. Oder in hart-

von Schweizer Unternehmen in benachteiligten Ländern und dessen Folgen untersuchen – sei es im Hinblick auf Menschenrechtsverletzungen oder Umweltschäden. Das Projekt nimmt die Gegenwart ins Visier, spiegelt aber auch eine lange Tradition der Organisation wider: Unsere Kampagnen- und Lobbyarbeit stütze sich schon immer auf das oft schwierige Dokumentieren illegitimer oder illegaler Machenschaften, um ein Problembewusstsein zu schaffen und Handlungsbedarf deutlich zu machen.

Gesucht: anwaltschaftlicher Journalismus

Die Ausschreibung im Herbst 2017 war ein grosser Erfolg, der weit über unseren Erwartungen lag. In zwei Monaten erhielten wir 55 Bewerbungen aus 22 Ländern, darunter Sambia, Mexiko, Indien und Belgien. Alle Projekte hatten zum Ziel, verantwortungsloses Konzernhandeln aufzudecken, um Debatten und nötige Veränderungen anzustossen. Solche Recherchen erfordern neben Beharrlichkeit aber auch zeitliche und finanzielle Ressourcen, die viele Journalistinnen und Journalisten nicht mehr haben. Deshalb wollte Public Eye die Bedeutung eines unerschro-

Journalistin und Mitgründerin der Medienagentur Vesper in Lausanne. Sie wollte eine Branche durchleuchten, die seit Jahrzehnten alles unternimmt, um den Kampf gegen das Rauchen zu sabotieren.

In Brüssel planten Gie Goris vom flämischen Magazin MO* und Nicola Mulinaris von der NGO Shipbreaking Platform gemeinsam eine Reportage über die Schiffsabwrackung an den Stränden Indiens, Bangladeschs und Pakistans. Dort verschröten auch diskrete Schweizer Reedereien ihre ausrangierten Frachtschiffe. Die beiden Journalisten wollten vor allem den Opfern dieses «giftigen Kolonialismus» mit seinen erschreckenden sozialen und ökologischen Folgen eine Stimme geben.

Gesucht: grosszügige Spenden

Um die beiden Vorhaben zu finanzieren, baten wir die künftige Leserschaft dieser Geschichten um Unterstützung. Damit setzte Public Eye zum ersten Mal auf Crowdfunding. Die Zeit war knapp. Nach der Dossier-Auswahl durch die Jury hatten wir nur wenige Wochen Zeit bis zum Start unserer Crowdfunding-Kam-

näckiger Kleinarbeit Datenbanken zum Frachtgeschäft durchsuchen, um Schiffe zu verfolgen und zu zählen.

Hinter den Kulissen

Das Crowdfunding führte auch zu wertvollen Begegnungen, insbesondere bei «Open House»-Abenden in unseren Büros in Lausanne und Zürich. Diese Anlässe wurden letzten Herbst für Spenderinnen und Spender organisiert, die einen grösseren Beitrag geleistet hatten. Mitglieder von Public Eye nahmen daran teil, aber auch Menschen, die bis anhin noch nichts von unserer Organisation gewusst hatten. Für unsere Expertinnen und Experten war es die Gelegenheit, mit Enthusiasmus über ihre Arbeit und ihre Erfahrungen zu sprechen. Dadurch erhielten wir wertvolles Feedback zu unseren Kampagnen und Publikationen. Der Austausch wurde beiderseits überaus geschätzt.

Danke!

Nochmals ein grosses Dankeschön an alle, die durch ihre Unterstützung die Durchführung dieses ersten Award-Projekts ermöglicht haben. •

Gie Goris vom flämischen MO* Magazin in Alang (Indien), 2018.



Kommen Sie diesen Montagabend ins Kosmos!

Der Abschlussanlass unseres Jubiläumsjahrs findet **diesen Montag, 21. Januar 2019 um 20 Uhr in der Reihe «Kosmos-politics» des Zürcher Kulturhauses Kosmos** statt. Gie Goris und Marie Maurisse werden mit der Präsentation ihrer Recherche-Resultate den Auftakt liefern für eine Veranstaltung zum Thema «Journaktivismus: An der Schnittstelle von Medien und NGOs». Nach der Eröffnungsrede des renommierten US-Investivjournalisten Mark Lee Hunter diskutiert dieser unter der Leitung von Nicoletta Cimmino (Radio SRF) mit Catherine Boss (Tamedia), Sylke Gruhnwald (Republik), Marie Maurisse (freie Journalistin) und Gie Goris vom Mo* Magazin über die Trends und Tricks beim Grenzgang zwischen Politik und Publizistik.

Marie Maurisse, freie Journalistin aus Lausanne.



Wo Schiffe sich zum Sterben verstecken



Public Eye



Globale Schiffsmüllhalde mit Schweizer Spuren

Vier von fünf ausgemusterten Ozeanriesen werden nicht in fachgerecht ausgerüsteten Docks entsorgt, sondern an flachen Küstenstreifen des indischen Subkontinents auf Grund gefahren und dann von Zehntausenden Tagelöhnern zerlegt. Und zwar in Handarbeit und unter Lebensgefahr, sei es durch fallende Rumpfteile oder asbestverseuchte Innenausstattungen. Fracht- und Containerschiffe sind nämlich schwimmender Sondermüll. So werden einige südasiatische Strände zu Friedhöfen – für jährlich an die tausend solcher «Dampfmaschinen der Globalisierung», aber auch für Männer wie Bhuddabhai.

Dessen traurige und zugleich exemplarische Geschichte erzählt der belgische Reporter Gie Goris. Bei seinen Nachforschungen im indischen Alang, einem Zentrum des Schiffsrecyclings, traf er auf arrogante Werftinhaber, zornige Gewerkschafter und entrechtete Arbeiter, die unter mittelalterlichen Bedingungen moderne Stahlkolosse abwracken. Die aktuellen Daten und wirtschaftspolitischen Hintergründe zu dieser in Grauzonen operierenden Industrie lieferte ihm Nicola Mulinaris von der NGO Shipbreaking Platform, der ebenfalls in Brüssel domizilierten Co-Preisträgerin unseres ersten «Investigation Award».

Die beiden Rechercheure zeigen auch, dass und wie Schweizer Reedereien von diesem gesetzlich geduldeten Giftmüllexport profitieren. Und welche Widersprüche beim Genfer Branchenprimus MSC zwischen Nachhaltigkeitsanspruch und Geschäftsrealität klaffen. Wie bei manch anderer in diesem Heft publizierten Enthüllung gilt also auch hier: Der eigentliche Skandal ist, dass die in Alang herrschenden Zustände kein Skandal sind. Und daran können wohl nur so bewegende Berichte wie jener von Gie und Nicola etwas ändern.

Oliver Classen, Public Eye

Dank Ihnen!

Die Reportagen und Analysen in unserem Magazin und die Recherchen, auf denen diese beruhen, sind nur dank der Unterstützung unserer Mitglieder möglich.

Sie sind bereits Mitglied? Herzlichen Dank! Und doppelten Dank, falls Sie jemandem eine Mitgliedschaft verschenken.

Sie sind noch nicht Mitglied? Für 75 Franken pro Jahr werden Sie es und erhalten regelmässig unser Magazin. Oder lernen Sie uns erst kennen und bestellen Sie gratis ein Testabonnement.

Wir freuen uns, von Ihnen zu hören – per Antwortkarte oder auf www.publiceye.ch/mitglieder

Public Eye

Investigation Award

Schwimmender Sondermüll und Schweizer Fahnenflucht





Am Abwrack-Strand von Alang.



Wenn Hochseekreuzer ausgedient haben, gelten sie als Giftmüll. Ihre Entsorgung ist aufwendig und teuer, wenn man Menschen und Umwelt schützen will. Mit ein paar Tricks lassen sich Schiffe aber auch an südasiatischen Stränden abwracken, wo sie das Meer verpesten und Werftarbeiter gefährden. Auch Schweizer Firmen sparen so viel Geld.

GIE GORIS*

Die Strasse nach Alang ist gesäumt von Läden und Lagerhäusern, in denen Gegenstände verkauft werden, die einst über die Ozeane segelten. Eichenpulte, künstliche Kristalllüster, Schwimmwesten und Rettungsboote, Seile, elektrische Kabel und Schalter, Ledersessel, Gemälde, riesige Generatoren und Motoren – alles steht hier zum Verkauf. Es ist Schiffsrecycling im wahren Sinne des Wortes, auch wenn all diese Güter in Wirklichkeit nur Zusatzprodukte sind. Der eigentliche Grund, warum riesige Schiffe an der Küste von Alang gestrandet werden, sind ihre metallenen Rümpfe und Innenrahmen. Stahl ist hier die wahre Profitquelle.

Vor ein paar Jahren noch waren Alang und das benachbarte Soshiya vergessene Fischerdörfer an der Nordwestküste Indiens. Heute sind sie berühmt – oder berüchtigt – wegen der zahlreichen Abwrackwerften, die sich kilometerlang über den Strand des Golfs von Khambhat erstrecken, da, wo das Arabische Meer tief in den Bundesstaat Gujarat dringt. Malerische Strände wurden hier zu riesigen Schiffsfriedhöfen.

Nur wenige Tage vor unserer Ankunft in Alang Anfang September 2018 starben zwei Männer bei einem Unfall auf einer Abwrackwerft namens «Honey», die von der auf dieses Geschäft spezialisierten RKB-Gruppe betrieben wird. Bhuddabhai Kudasha aus Alang und Ali Ahmed aus Jharkhand wurden Opfer einer Industrie, deren Arbeiter laut der International Labor Organisation (ILO) «den gefährlichsten Job der Welt» verrichten. Kein Jahr zuvor wurde die gleiche Abwrackwerft von der Schweizer Firma MSC genutzt, um ihr Kreuzfahrtschiff MSC Alice abzuwracken. Doch mehr dazu später.

Journalist und Chefredaktor des MO magazine in Brüssel.



Beim Abwracken der MV Ocean Gala verlor Bhuddabhai am 31. August 2018 sein Leben.

© Amit Dave

Betreten verboten!

Die beeindruckenden Bilder von Ozeanriesen an asiatischen Stränden könnten den Eindruck erwecken, dass die Abwrackwerften leicht zugänglich sind. Doch der Schein trügt. Bei der Ankunft in Alang begrüsst den Besucher zwar ein grosses blaues Banner der «Alang-Sosiya Ship Recycling Yard», aber es ist ein Willkommen, das sich schnell als sehr bedingt erweist. Medienschaffende, Wissenschaftlerinnen und Ausländer dürfen das Werftgelände nur mit einer Genehmigung der Verwaltung in Gandhinagar, der Hauptstadt Gujarats, betreten. Das kann Monate oder länger dauern. Und in den seltenen Fällen, in denen tatsächlich eine Genehmigung erteilt wird, ist sie mit vielen

Zugangsbeschränkungen verbunden. Ohne das grüne Licht aus Gandhinagar wurden wir beim ersten Versuch, Alang zu besuchen, sofort gestoppt. Das «Gujarat Maritime Board» erlaubte uns dann zwar, vom Dach ihres Gebäudes aus die Werft zu betrachten. Doch selbst ein gut getarnter Selfie-Versuch hatte keine Chance: «No pictures, Sir!» Man muss also erfinderisch sein, um entweder den Kontrollpunkt des Gujarat Maritime Board zu umgehen, von einem Werftbesitzer Zugang gewährt zu bekommen oder sich von einer sehr gut vernetzten Kontaktperson einschleusen zu lassen. Wir haben alle drei Optionen getestet, um uns die Abwrackwerften näher anschauen zu können.

Bhuddabhais letzter Tag

Bhuddabhai war 33 Jahre alt. Wie an jedem anderen Arbeitstag stand er auch am 31. August gegen sechs Uhr morgens auf, als die ersten Sonnenstrahlen sein Dorf allmählich weckten. Seine Kinder, ein achtjähriger Sohn und zwei Töchter im Alter von sechs und vier, schliefen noch und seine Frau bereitete bereits das Frühstück vor. Vor sechs Jahren hatte Bhuddabhai es geschafft, einen Arbeitsplatz auf einer Abwrackwerft in Alang zu ergattern, bloss drei Kilometer von seinem Haus entfernt. Er war sich bewusst, wie selten es einem Mitglied der «Koli» gelingt, Arbeit in dieser Branche zu finden. Die Koli, ursprünglich eine niedere Fischerkaste, verdingen sich heute vor allem als saisonale Tagelöhner in der Landwirtschaft. Es war zwar kein besonders gut bezahlter Job, aber er brachte immer noch einen besseren Lebensunterhalt als die Farmarbeit, die sein Vater und sein jüngerer Bruder Rajabhai verrichteten.

Am Morgen des Unfalls war Bhuddabhai damit beschäftigt, in der MV Ocean Gala Toilettenschüsseln abzumontieren. Sein Arbeitgeber würde auch diese später an jene Secondhand-Läden verkaufen, die sich an der Strasse nach Alang befinden. Bhuddabhai half seinem Vater oft bei der Feldarbeit, am Sonntag oder frühmorgens, bevor er mit seiner Honda Hero Splendor pünktlich um 7.30 Uhr losfuhr. Am 31. August nahm Bhuddabhai das letzte Mal die staubige Strasse von seinem Haus zur «Honey Ship Breaking Yard».

Als wir wenige Tage darauf in Alang ankamen und mit seiner Familie sprachen, waren die genauen Umstände des Unfalls immer noch unklar. Scheinbar brach ein Teil des Schiffsrumpfs überraschend ab und Bhuddabhai wurde zusammen mit Ali Ahmed, einem Gasschneider, der im neunten Stock des Schiffs die Stahlhülle durchtrennte, um einen zusätzlichen Ausgang zu schaffen, in die Tiefe gerissen. Keiner von beiden trug Sicherheitsgurten. Das sei auch nicht vorgeschrieben, so der Werftbesitzer. Sie arbeiteten ja im Inneren des Schiffs; nur jene, die es von der Aussenseite zerteilen, sind verpflichtet, Sicherheitsgurte zu tragen.

Eine endlose Problemliste

Um die Zustände in Alang besser zu verstehen, treffen wir Vidyadhar Rane. Der Gewerkschaftssekretär versucht vor Ort die Schiffsabwracker zu organisieren. Schlüsselthemen sind dabei die Sicherheitsprobleme und die medizinische Versorgung, doch auch andere wichtige Arbeitsbedingungen müssen dringend verbessert werden: «Unterkünfte. Toiletten. Betriebskantinen. Korrekt vergütete Überstunden. Bezahlte Urlaubstage. Kranken- und Unfallversicherung für alle. Ausreichende Krankenhauskapazität.» Letztere kann bei Katastrophen über Leben und Tod entscheiden. Nach seinem Unfall wurde Bhuddabhai ins nächstgelegene öffentliche

Krankenhaus nach Bhavnagar gebracht, eine mehr als 50 Kilometer von Alang entfernte Provinzstadt. Diese Fahrt über eine schmale zweispurige Strasse voller Schlaglöcher, umherwandernder Kühe und gefährlichen Verkehrs dauert mehr als eine Stunde. Es gibt dort zwar eine kleine Klinik mit zehn Betten des Indischen Roten Kreuzes sowie das über 20 Betten verfügende Alang-Krankenhaus, aber keine dieser Einrichtungen verfügt über eine adäquate Ausrüstung zur Behandlung schwerer Verletzungen. Wenn man bedenkt, dass die 15 000 bis 30 000 Arbeiter auf ungefähr 160 Abwrackwerften unter gefährlichsten Umständen riesige Schiffe zerlegen, ist die vorhandene medizinische Versorgung, gelinde gesagt, mangelhaft. Mangels offizieller Zahlen beruhen diese Schätzungen auf den stark schwankenden Angaben von Werftbetreibern, Gewerkschaftern und Behörden. Die Zahlen werden zudem durch Schwarzarbeit verfälscht, die in dieser Industrie gängig ist.

Schwarzarbeit statt Tarifverhandlungen

«Es gibt keine Gewerkschaften in Alang», erklärt uns Nikhil Gupta, Mitinhaber von Rudra Green Ship Recycling, einer der «besseren» Abwrackwerften. «Genau deshalb ist das Wirtschaftsklima in Gujarat auch so toll: Wir brauchen keine Gewerkschaften, weil hier sowieso alle am gleichen Strang ziehen.» Gupta macht diese überraschende (und völlig unzutreffende) Aussage am Ende eines Gesprächs, während dem er versuchte, uns die wirtschaftlichen Gesetze von Angebot und Nachfrage zu erklären, welche die byzantinische Welt der globalisierten Schifffahrt und die Entsorgung der Ozeanriesen bestimmen. Oder wie Industriekapitäne wie er es lieber nennen: «das Schiffsrecycling». Obwohl die anderen Werftbesitzer, die wir interviewen, sich nicht so abschätzig äussern, pflegt kein einziger von ihnen auch nur den Anschein einer formalen Beziehung mit etwas, das einer Gewerkschaft ähnelt. Sie führen auch keinerlei Tarifverhandlungen, weder im Unternehmen noch – Gott bewahre – auf Branchenebene. «Wenn es Probleme gibt, sprechen wir direkt mit den Arbeitern. Das geht viel schneller», meint Nitin Kanakiya, Sekretär der «Ship Recycling Industry Association» (SRIA) und Eigentümer der Triveni Abwrackwerft in Alang.

Eine Milliarden-Rupien-Industrie

«Die Gesetze zum Schutz der Arbeitnehmer sind unzureichend und werden nicht durchgesetzt», konstatiert Dr. Sahu Geetanjoy, Forscher am «Tata Institute for Social Studies» in Mumbai und einer der wenigen Akademiker, die sich mit den Arbeitsbedingungen in der Schiffsabwrackindustrie befassen. Das mangelnde Engagement der Behörden bei der Durchsetzung von Arbeits- und Umweltvorschriften erklärt er mit den fi-

nanziellen Eigeninteressen der Regierung. Durch Steuern und die Abgaben für die gepachteten Strände spülen die Werften rund 7 Milliarden Rupien (ca. 87,5 Millionen Franken) pro Jahr in die Staatskasse von Gujarat.

Als wir Bhuddabhais Familie fragten, was sie sich vom Eigentümer der Abwrackwerft erhoffe, kam die Antwort prompt: «Nichts.» Die jahrhundertlang marginalisierten Kolis haben noch nie etwas von den Reichen oder den oberen Kasten erwartet. Bhuddabhais Bruder und Neffe wissen nicht, ob sie überhaupt entschädigt werden und wenn ja, mit welcher Summe. Uns gegenüber versichert Raj Bansal, der «Honey»-Werftbesitzer, dass die Familie rund 6250 Franken erhalten werde, was etwa drei Jahresgehältern auf der Abwrack-

werft entspricht. Eine Rente für die Witwe, so Bansal weiter, komme aber sicher nicht in Frage.

Schiffswracks sind Sondermüll

Bhuddabhais Schicksal ist beispielhaft für die Gefahr, in die sich Zehntausende Männer begeben, wenn sie an den Stränden Südasiens die Riesen der Ozeane zerlegen, um sich und ihre Familien zu ernähren. Gemäss den Daten der belgischen NGO Shipbreaking Platform werden jährlich rund 1000 Schiffe zerlegt. 65 bis 75 Prozent davon landen auf einem der drei Strände in Indien, Pakistan und Bangladesch. Sobald ein Schiff zur Abwrackung bestimmt ist, gilt es nach internationalem Recht als Sondermüll, insbesondere nach dem Basler Übereinkommen



Dharmabhai Kudesha, der Vater von Bhuddabhai, einige Tage nach dem tragischen Unfalltod seines Sohnes auf der MC Ocean Gala (siehe S. 6) im August 2018.

von 1989 über die Kontrolle des grenzüberschreitenden Transports gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung.

Fast sechsmal so tödlich wie Bergbau

Das Abwracken von Schiffen ist zu einem bedeutenden Menschenrechts- und Umweltproblem geworden. «Es gehört zu den gefährlichsten Tätigkeiten der Welt mit inakzeptabel vielen Todesfällen, Verletzungen und arbeitsbedingten Krankheiten», warnte die International Labor Organisation im Jahr 2015. Dr. Geetanjoy vom Tata Institute erklärt, dass es laut Daten der staatlichen Behörde für Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz («Gujarat Industrial Safety and Health Department») zwischen 1983 – dem Beginn der lokalen Abwrackindustrie – und

2013 allein in Alang zu mindestens 470 Zwischenfällen mit Todesfolge kam. «Es gibt kein zentrales und zuverlässiges Unfallregister der Werften», so Geetanjoy. Der Oberste Gerichtshof Indiens verglich die Anzahl tödlicher Unfälle auf den Schiffsfriedhöfen (2 pro 1000 Arbeiter) mit jenen im Bergbau (0,34 pro 1000 Arbeiter), «die eigentlich als am stärksten unfallgefährdete Branche gilt», doch fast sechsmal weniger Unfälle mit Todesfolge verzeichnet.

UNO kritisiert Externalisierung aller Kosten

In einem Report beschrieb der UN-Sonderbericht-erstatte für Giftmüll, Baskut Tuncak, 2009 die Langzeitrisiken der Schiffsabwrackung als Zeitbombe für Mensch und Umwelt: «Auf den Werften sind die

Das Gesetz schwächen und umgehen

In den späten 1980er-Jahren kam es im Zusammenhang mit der Entsorgung gefährlicher Abfälle zu zahlreichen Skandalen. Als Reaktion darauf verabschiedete das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) 1992 die «Basler Konvention zur Kontrolle des grenzüberschreitenden Transports gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung». Dieses Übereinkommen, das durch die europäische Abfallverbringungsverordnung in EU-Recht umgesetzt wurde, regelt den internationalen Handel mit gefährlichen Abfällen. Da ein für den Abbruch ausgesondertes Schiff in der Regel giftige Stoffe enthält und deshalb als gefährlicher Abfall eingestuft wird, ist diese Verordnung auch für die Schiffsabwrackung relevant. Die von 187 Ländern ratifizierte Basler Konvention ist bis heute die einzig gültige internationale Gesetzgebung, die Entwicklungsländer vor dem Deponieren von giftigen Schiffswracks schützen könnte.

Mit der profitableren Abwrackung an südasiatischen Stränden nutzt die Schifffahrtsindustrie die Schlupflöcher im Basler Regime: Da ein Schiff formell erst dann als Abfall betrachtet wird, wenn die Entsorgungsabsicht offensichtlich ist, reicht es, wenn die Reeder diese Absicht vor den Behörden des Ausfuhrstaats verbergen – also vor jenem Staat, von dem aus das Schiff zu seiner letzten Reise in See sticht.

Als die Vertragsstaaten der Basler Konvention begannen, effektivere Methoden zur Regulierung

des Handels mit toxischen Schiffen zu diskutieren (z. B. die Festlegung der Verantwortung der Länder, in denen die Reedereien ihren Sitz haben), beschloss die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) als spezialisierte UNO-Agentur, eine neue rechtsverbindliche Vereinbarung speziell zum Schiffsrecycling auszuarbeiten, deren Grundlage stattdessen die Verantwortung der Flaggenstaaten sein soll. Die daraus resultierende Hongkonger Konvention (HKC) über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen wird wohl erst in vielen Jahren in Kraft treten, da sie bisher nur von sechs Ländern ratifiziert wurde.

Die niedrigen Standards der HKC würden die schmutzigen und gefährlichen Praktiken an südasiatischen Stränden faktisch absegnen, kritisieren der UN-Sonderbericht-erstatte für Giftmüll, die Zivilgesellschaft und die Politik in Europa und Entwicklungsländern. Um die aktuellen Gesetzeslücken wenigstens auf europäischer Ebene zu schließen, wurde kürzlich eine neue Verordnung über das Schiffsrecycling verabschiedet. Ab dem 31. Dezember 2018 dürfen demnach Schiffe unter EU-Flagge nur noch in Werften abgewrackt werden, die in einem speziellen europäischen Register aufgenommen wurden. Die EU-Verordnung setzt auch sonst deutlich strengere Standards als die HKC: Sie verbietet das umstrittene «Beaching» (Abwracken am Strand) und enthält Anforderungen zur fachgerechten Entsorgung toxischer Abfälle sowie zum Schutz der Arbeitsrechte.

Arbeitnehmer oft hochgiftigen Chemikalien wie etwa Asbeststaub und -fasern ausgesetzt, die zwar seit Jahrzehnten verboten, auf Schiffen aber immer noch vorhanden sind. Das gilt auch für Blei, Quecksilber, Arsen oder Cadmium in den Anstrichen, Beschichtungen und elektrischen Geräten. Gearbeitet wird häufig ohne irgendwelche Schutzausrüstung. Regelmässiger Kontakt mit diesen Chemikalien erhöht das Risiko, langsam fortschreitende, aber tödliche Krankheiten zu entwickeln, die sich erst viele Jahre danach zeigen können.» Wie in anderen Problembranchen auch, werden die menschlichen und ökologischen Kosten dieser Praktiken von der Schiffsindustrie vollständig externalisiert. Entsprechend deutlich wird Tuncak bei der Frage der Verantwortung für diese Missstände: «Das ist ein unerhörtes Beispiel für eine Industrie, die die negativen Folgen einfach auf ihre Arbeiter und deren Gemeinschaften in den Entwicklungsländern abwälzt.» Zum Sterben nach Südasiens gebrachte Container- und andere Frachtschiffe werden also zum Symbol der Auswüchse einer rein profitorientierten Globalisierung.

Ökodesaster wegen «Schwerkraftmethode»

Doch zurück nach Alang. Im Juni 2016 veröffentlichte die EU-Generaldirektion für Umwelt einen Überblick mehrerer Untersuchungen, von denen eine deutlich machte, wie stark die Natur um das ehemalige Fischerdorf durch Kupfer, Kobalt, Mangan, Blei, Cadmium, Nickel, Zink und Quecksilber verseucht ist. Die Behörde verweist auch auf eine Studie von 2001, die ergab, dass der Quecksilbergehalt in Alang um 15 500 Prozent höher ist als an einer Kontrollstelle. Bei benzinartigen Kohlenwasserstoffen lagen die Werte sogar 16 973 Prozent höher. Das Forschungsteam fand auch sehr starke bakterielle Belastungen.

Die Wucht der fallenden Stahltonnen in Verbindung mit den extrem heissen Gasflammen führt dazu, dass oft giftige Farbanstriche ins Meer laufen oder in den Boden dringen.

Ein Teil der Verschmutzung steht in direktem Zusammenhang mit dem, was branchenintern «Schwerkraftmethode» genannt wird: Herausgetrennte Stahlteile des zerlegten Schiffsrumpfs krachen ungebremst und unkontrolliert auf den Strand. Die Wucht der fallenden Stahltonnen in Verbindung mit den extrem heissen Gasflammen führen dazu, dass oft giftige Farbanstriche ins Meer laufen oder in den Boden dringen. Da die Schiffe bei Ebbe zerstückelt werden, landen auch all jene Ölrückstände,





Die «Schwerkraft-Methode» wird auch in der pakistanischen Gaddani-Werft angewendet.



Viele Schiffe werden auch in Chittagong, Bangladesch, verschrottet, wo die Arbeits- und Umweltbedingungen noch übler sind als in Alang.

Schwermetalle und andere toxischen Substanzen, die vor der Flut nicht entfernt werden, im Meer und ver-seuchen die gesamte maritime Umwelt.

«Europa ist heuchlerisch»

Viele der Gespräche, die wir mit Werftbesitzern führen, enden im gleichen Kehrreim: «Die Abwrackwerften von Alang sind auf dem besten Weg, grün zu werden, doch den europäischen Firmen fehlt es an ernsthaftem Engagement bei der Umsetzung ihrer eigenen Ansprüche.» Nithin Kanakiya, Eigentümer der Triveni-Werft in Alang und Sekretär des lokalen Verbands der Schiffs-Recycling-Industrie (SRIA), ist noch unmissverständlicher: «Europa verhält sich heuchlerisch. Einerseits verlangen die Firmen in Bezug auf Gehälter, Versicherungen, Sicherheit und Umweltschutz das Unmögliche, doch auf der anderen Seite sind sie nur an Gewinnmaximierung interessiert und spielen dafür kostenmässig eine Werft gegen die andere aus.»

Wir fragten Sharma, den Chef des Leela-Konzerns, ob er die grossen Reedereien um Unterstützung gebeten hat. «Als wir realisierten, dass auch die Branchenleader nur am Profit interessiert sind, wurde es für uns unmöglich, weiter Geschäfte mit ihnen zu machen. Leela will in sozialer und ökologischer Hinsicht besser sein als die Konkurrenz, doch das hat seinen Preis. Deshalb sollten die europäischen Reeder ihren Teil der Verantwortung übernehmen. Und zwar indem sie die notwendigen Investitionen tätigen, niedrigere Ankaufpreise für ihre Schiffe akzeptieren oder längerfristig mit Recycling-Unternehmen zusammenarbeiten. Stattdessen wird die ganze Verantwortung einfach auf uns abgewälzt.»

Wenn Leela als eine der besseren Werften in Alang gilt, sollte man sich freilich daran erinnern, dass und wie Ravindra Chaudari dort am Sonntag, dem 15. April 2018 bei Wartungsarbeiten umgekommen ist: Eine schon halb aus dem Rumpf der Pata Glory herausgeschnittene Stahlplatte löste sich plötzlich und erschlug den Arbeiter. Gemäss der «Times of India» führte der Unfall zu Protesten der Werftarbeiter, bei denen einige Leela-Büros verwüstet wurden.

Ein Schweizer Tanker in der Hölle von Chittagong

Viele Schiffe werden auch in Chittagong, Bangladesch, verschrottet, wo die Arbeits- und Umweltbedingungen noch übler sind als in Alang. Mohamed Ali Shahin, der sich für «Young People in Action» (YPSA) intensiv mit diesen Problemen beschäftigt, erzählt uns am Telefon, dass ein Arbeiter am 10. November auf der «SH Enterprise»-Werft beim Abwracken der ukrainischen MV Velda ums Leben kam. Am Tag davor starb ein Arbeiter, als er die indische Peri auf der «Golden Iron Works» zerlegte. Anfang Jahr schon starben zwei Angestellte der «Zuma Enterprise»-Werft: Mohamad Khalil (40) am 31. März





Am Strand von Alang in India.

© Amit Dave

Flaggenwechsel als Geschäftsmodell

Um Gewinne zu optimieren, Verantwortung zu vermeiden und gesetzliche Schlupflöcher zu nutzen, segelt die globalisierte Schifffahrtsindustrie unter sogenannten Billigflaggen oder «flags of convenience» (FoC): Reeder können ihre Schiffe unter der Flagge von Ländern registrieren, die nichts mit ihnen oder ihren Unternehmen zu tun haben. Das FoC-Phänomen hat ein System geschaffen, bei dem Staaten um Schiffe konkurrieren. Viele Länder bieten solch kostengünstige Registrierungen an, mit wenig gesetzlicher Kontrolle und reduzierten Steuersätzen.

Rund 75 Prozent aller Schiffe sind schon während ihres regulären Betriebs unter solchen Billigflaggen registriert. Gegen Ende ihrer Lebensdauer und speziell für die letzte Reise nach Südasien werden noch weit mehr Schiffe aus den Registern verantwortungsvoller Staaten gestrichen.

Die meisten Reeder entscheiden sich für jene «End-of-life»-Billigflaggen, die am wenigsten Kontrolle und dafür am meisten Rabatte für die letzte Fahrt anbieten. Das sind etwa die Register von Tuvalu, den Komoren, Palau oder St. Kitts und Nevis – Flaggen, die seit Langem bekannt sind für ihre mangelhafte Anwendung und Durchsetzung internationaler Rechtsvorschriften.

Für UN-Sonderberichterstatter Tuncak ist diese Fahnenflucht denn auch der eigentliche Grund, warum sich die Abwrackindustrie schwer regulieren und existierende Vorschriften kaum durchsetzen lassen: «Solange es den Reedereien erlaubt ist, frei zu wählen, unter welcher Flagge sie fahren und damit, an welche Regeln sie sich halten wollen, werden sich die grossen und kleinen Akteure weiterhin ihrer Verantwortung entziehen.»

und Shatikul Islam (28) am 24. April. Beide arbeiteten an der MT EKTA, einem Öltanker, der laut Schiffsdatenbanken von der Schweizer Reederei Navimar an die Abwrackwerft verkauft wurde. Betrieben wurde die MT EKTA von Maran Tankers, einer Tochtergesellschaft der griechischen Anangel Shipping Group. Navimar hatte das Schiff im September 2017 gekauft, also nur einen Monat bevor es in Chittagong gestrandet wurde. Was beweist, dass die Schweizer Firma eine bloss (und vermutlich lukrative) Vermittlerfunktion hatte bei diesem Deal, der also eine primär finanzielle Transaktion war.

Zuma Enterprise verfügt über kein Sicherheitsdispositiv, hält sich an keine internationalen Umweltstandards und betreibt keinerlei Abfallmanagement. «Warum schickt ein Schweizer Unternehmen sein Schiff zum Zerlegen und für das Recycling ausgerechnet in eine der schlimmsten Werften von Chittagong?» fragt Ali Shahin. Zuma sei nicht nur gefährlich, sondern auch geizig. «Sie zahlen der Familie eines Arbeiters, der bei einem Betriebsunfall ums Leben kommt, gerademal das gesetzliche Minimum von 100 000 Taka (ca. 1100 Franken). Andere Werften würden einen so tragischen Verlust mit 500 000 Taka kompensieren», so Shahin.

Trauriges Rekordjahr mit 19 Toten

Shahin meint, die Regierung müsse zwar mehr tun, um alles sauberer und sicherer zu machen, aber die Verantwortung liege nicht nur bei Bangladesch: «Europäische Reeder könnten so viel mehr tun, um sichere und saubere Methoden der Schiffsentsorgung zu verlangen und zu unterstützen. Sie sollten europäische Normen durchsetzen und etwa in Abfallsammelstellen investieren. Und natürlich könnten sie schon mal damit beginnen, ihre Schiffe von sämtlichen Giftstoffen zu befreien, bevor sie sie an unsere Strände zum Verschrotten schicken.»

Vorläufige Zahlen für 2018 zeigen, dass letztes Jahr mindestens 19 Arbeiter ihr Leben verloren haben, die höchste Zahl seit 2009.

Wie in Alang, so sind auch in Chittagong viele der Abwracker landesinterne Migranten, die in unhygienischen Unterkünften hausen. Sie schufteten lange Tage und haben in der Regel auch keine Arbeitsverträge. Auch weil die Werften jegliche Gewerkschaftsaktivität im Keim ersticken. Allein im Jahr 2017 wurden dort mindestens 17 Menschen durch Unfälle getötet, weitere 22 erlitten schwere Verletzungen. Vorläufige Zahlen für 2018 zeigen, dass letztes Jahr mindestens 19 Arbeiter ihr Leben verloren haben, die höchste Zahl seit 2009. Die Mehrheit der

Todesfälle wurde durch Brände, Stürze aus grosser Höhe und herabfallende Schiffsteile verursacht.

Schweizer Beitrag zur globalen Müllkippe

Die Schweiz hat zwar keinen Meerzugang, ist aber trotzdem eine bedeutende Schifffahrtsnation und beherbergt eine Reihe von Reedereien. Die zumindest unter Kreuzfahrt-Fans bekannteste ist die Mediterranean Shipping Company. MSC unterhält auch die zweitgrösste Containerflotte der Welt. Von den anderen Schweizer Schiffsgesellschaften, von denen die meisten, wie MSC, am Genfersee residieren, hat man hingegen bislang kaum je gehört. Noch unbekannter ist allerdings die Tatsache, dass auch sie ihre Altschiffe zumeist an den südasiatischen Stränden entsorgen. Nach unserer auf verschiedenen Datenquellen basierenden Schätzung landeten seit 2009 etwa 90 Schweizer Schiffe in den Recycling-Höllen von Bangladesch, Indien und Pakistan. Die Namen der betroffenen Unternehmen sind zwar dokumentiert, bislang aber nur Branchensidern bekannt: Atlanship SA, Doris Maritime Services SA, FleetPro Passenger Ship Management AG, Lumar SA, MSC Mediterranean Shipping Co, Sallaum Group SA, Shipfin SA, Sider Navi SpA, Taunus Shipping SA.

Gemäss der UNO-Konferenz für Handel und Entwicklung (UNCTAD) liegt die Schweiz bei den Schiffseignern weltweit an zwanzigster Stelle. Bei den an südasiatischen Stränden verschrotteten Schiffen rangiert sie laut Angaben der Shipbreaking Platform sogar auf dem 15. Platz. Nach den Informationen der von Brüssel aus operierenden NGO enden fast alle Schweizer Schiffe in Alang, Chittagong & Co. Damit gehört das Alpenland zu den Top Ten der globalen Müllkipper an den Stränden Südasiens.

MSC liess fast alle seine Schiffe «beachen»

Von den 90 Schweizer Schiffen, die in den letzten zehn Jahren an südasiatischen Stränden verschrottet wurden, gehörten sagenhafte 80 dem Branchengiganten MSC. Die Genfer Reederei mit einem Umsatz von 30 Milliarden Franken (2017) ist ein diskretes Familienunternehmen, das von Mitgründer Gianluigi Aponte, einem italienischen Staatsbürger, geleitet wird und keine Zahlen veröffentlichen muss. Im Jahr 2009 erhielt Aponte vom damaligen Premierminister Silvio Berlusconi die Auszeichnung «Neapolitan Excellence of the World» und vier Jahre später von Staatspräsident Giorgio Napolitano den «Cavaliere del Lavoro» (Ritter der Arbeit). Um für diesen Ehrentitel in Betracht zu kommen, müssen die Kandidaten über eine makellose Bilanz an sozialen Leistungen verfügen, alle Steuergesetze beachten und dem Arbeitnehmerschutz besondere Aufmerksamkeit geschenkt haben. Im Oktober 2018 wurde MSC beim «Green Shipping Summit» in Amsterdam zudem als umweltfreundlichste

Reederei des Jahres ausgezeichnet. «MSC wurde für seine Förderung der nachhaltigen Nutzung mariner Ressourcen und Investitionen in grüne Technologien geehrt», schreibt das Unternehmen auf seiner Website.

Eine Reederei, die laut ihrem Chief Sustainability Officer «die nachhaltigste, technologisch fortschrittlichste und kundenorientierteste Reederei der Branche werden will» und ihre ausgemusterten Schiffe zugleich an lebensgefährliche Strände schickt, hat einigen Erklärungsbedarf. Also haben wir MSC zwei Wochen nach ihrer «Greenest Ship Owner»-Ehrung schriftlich gebeten, uns «über die von MSC zum Abwracken verkauften Altschiffe und die internen Kriterien bei der Wahl der Werften» zu informieren. Die Antwort aus Genf war kurz und bündig. «Vielen Dank für Ihr Interesse an der Umweltstrategie von MSC. Wir lehnen es aber ab, an Ihrer Untersuchung teilzunehmen.»

Viele Versprechungen, keine Antwort

Im Nachhaltigkeitsbericht von MSC wird der Schiffsentsorgung nur ein kurzer Absatz gewidmet: «Unsere Recyclingpraxis ist ein wichtiger Schwerpunkt für MSC, da sie eng mit Arbeitsstandards, Umweltschutz und Menschenrechten verbunden ist. [...] Nur Werften, welche die Normen IMO HKC (siehe Box 3), ISO 14001 (Umwelt), ISO 30001 (Recycling-Management) und OSHAS 18001 (Gesundheit und Sicherheit) erfüllen, werden am Ende der Nutzungsdauer eines Schiffs zum Recycling ausgewählt.» Besonders bemerkenswert in diesem Kriterienkatalog ist die ISO-Norm 30001, da ein solcher Standard gar nicht existiert. Vielleicht ist das ja symptomatisch für die ganze Nachhaltigkeit ihrer Verschrottungspraxis.

Wir wollten wissen, ob MSC bestätigen kann, dass ihre in Alang ausgewählten Werften all diese Anforderungen erfüllen. Für ein Unternehmen, das sich seiner sozialen Verantwortung rühmt, war auch diese Rückmeldung enttäuschend. «Wir bestätigen hiermit, dass wir Ihre Anfrage nicht beantworten können.»

Bankrotterklärung der Hongkonger Konvention

Am Strand von Alang treffen – wenn auch zeitversetzt – die Geschäftspraktiken von MSC auf das Schicksal von Bhudabhai. So fing dort schon die MSC Jessica am 4. August 2009 bei ihrer Zerlegung Feuer, was sechs Arbeiter das Leben kostete. Im Jahr 2017, rund elf Monate bevor Bhudabhai gleichenorts starb, wurde dann auf der «Honey»-Werft die MSC Alice verschrottet. Die Zertifizierungen dieses Schiffsentsorgers deuten zwar an, dass dieser Betrieb noch einer der besseren in Alang ist. Der Unfall vom 31. August 2018, bei dem zwei Arbeiter beim Abwracken eines Kreuzfahrtschiffs starben, zeigt jedoch, dass solche privat ausgestellten Zertifikate, die sich an den schwachen Standards der Hongkonger Konvention orientieren, die Arbeiter nicht einmal vor den fatalsten Gefahren dieser Industrie schützen. ■





Am Strand von Alang treffen – wenn auch zeitversetzt – die Geschäftspraktiken von MSC auf das Schicksal von Bhuddabhai.