

Dirty Diesel

Wie Schweizer Firmen Afrika mit giftigem Treibstoff fluten

Public Eye

Dirty Diesel

Schweizer Firmen vertreiben in Afrika Treibstoffe, die hierzulande nie und nimmer verkauft werden dürften. Sie stellen extra für den afrikanischen Markt im grossen Stil dreckigen Diesel und schmutziges Benzin her – und ignorieren dabei die gesundheitlichen Folgen für Afrikanerinnen und Afrikaner. Das muss aufhören.

1. DER SKANDAL

Afrika wird mit Schwefel verpestet

Autos in Afrika verschmutzen die Luft viel stärker als in Europa. Der Hauptgrund: Der Schwefelgehalt afrikanischer Treibstoffe liegt hunderte Male über dem europäischen Grenzwert. Die gesundheitlichen Folgen sind verheerend.

► Was afrikanische Autos tanken – und warum sich das rasch ändern muss. **Seite 4**

2. DIE AKTEURE

Marktführer aus der sauberen Schweiz

Schweizer Rohstoffhandelsfirmen wie Trafigura und Vitol haben massiv ins afrikanische Treibstoffgeschäft investiert und Tanklager und ganze Tankstellennetze aufgekauft.

► Wie Schweizer Firmen Westafrika erobern. **Seite 8**

3. DER TEST

Public Eye an der Zapfsäule

Wie dreckig ist der Treibstoff, den Schweizer Firmen in Afrika verkaufen? Um das herauszufinden, nahmen wir Proben in acht Ländern. Die Erkenntnis: «Schweizer» Treibstoffe weisen einen bis zu 380-mal so hohen Schwefelgehalt auf wie in Europa erlaubt.

► Der Start in Angola – und was folgte. **Seite 10**





4. DER HANDEL

Wer den giftigen Treibstoff liefert

Westafrika exportiert hochwertiges Rohöl – und erhält im Gegenzug dreckigen Treibstoff. Ein Grossteil davon kommt aus den Regionen um Amsterdam und Houston – und Schweizer Firmen spielen beim Handel eine Hauptrolle.

► **Das Fallbeispiel Ghana – und die Dominanz der Schweizer Firmen. Seite 14**

5. DAS GESCHÄFT

Wie «African Quality» entsteht

Benzin und Diesel bestehen aus verschiedenen Mischkomponenten, die fein variiert werden können. Schweizer Rohstoffhändler handeln nicht nur mit schmutzigem Treibstoff, sondern produzieren ihn gleich selbst.

► **Wie dieses illegitime Geschäftsmodell funktioniert. Seite 19**

6. AM TATORT

Bei den Giftmischern in Amsterdam

An den acht Terminals des laut Eigenwerbung «grössten Benzinhafens der Welt» in Amsterdam wird ein Grossteil des giftigen Treibstoffs für Afrika gemischt – Tag für Tag, in grösster Diskretion.

► **Unterwegs mit unserer Rechercheurin im Hafen von Amsterdam. Seite 21**

7. DER HINTERGRUND

Hartnäckige Suche im Dunkeln

Das Treibstoffbusiness ist eine Dunkelkammer. Public Eye musste für diese Recherchen bei Null beginnen. Eine Herausforderung – und eine Chance, Licht auf ein praktisch unbekanntes Geschäftsmodell zu werfen.

► **Interview mit Geschäftsleitungsmitglied Andreas Missbach. Seite 24**

8. AKTIV WERDEN

Was geschehen muss

Die Versorgung Afrikas mit giftigem Treibstoff kann von heute auf morgen beendet werden. Der Schweizer Marktführer Trafigura will ein Vorreiter in Bezug auf soziale Verantwortung sein. Jetzt kann er den Worten Taten folgen lassen – und aus dem Geschäft mit «African Quality» aussteigen.

► **Unterschreiben Sie unsere Petition. Seite 26**



Texte für die Sondernummer

Marc Guéniat und Timo Kollbrunner in Zusammenarbeit mit Andreas Missbach und Gian-Valentino Viredaz.

Die Bilder für diese Ausgaben wurden, wo nicht anders angegeben, im Juni und Juli 2016 vom Magnum-Fotografen Carl De Keyzer in und um Ghanas Hauptstadt Accra, in Amsterdam sowie in Genf aufgenommen.

Der gesamte, 164-seitige Bericht «Dirty Diesel. How Swiss Traders Flood Africa with Toxic Fuels» kann auf www.publiceye.ch/dirtydiesel heruntergeladen oder bestellt werden.

Der Skandal

Wenn der Schwefel leise tötet

Die Luftqualität in Lagos oder Dakar ist schlechter als in Peking. Ein Hauptgrund: Die Autos in afrikanischen Städten fahren mit Treibstoff, der einen enorm hohen Schwefelgehalt hat. Eine Umstellung auf weniger giftigen Treibstoff wäre problemlos möglich. Und würde tausende Menschenleben retten.

Auf den Strassen Accras, der Hauptstadt von Ghana, sind Staus die Regel. Glänzende Offroader, aus Europa importierte Occasionswagen, alte Lastwagen und überfüllte Busse quetschen sich in der drückenden, schwülen Hitze aneinander vorbei. Die allermeisten stossen eine schwarze Abgaswolke aus – neben den Köpfen schweissgebadeter Strassenhändlerinnen und -händler, die zwischen den Fahrzeugen Kleinkram, kalte Getränke oder SIM-Karten feilbieten.

Die Hauptstrassen sind gesäumt von Wohnungen der Mittelklasse und Slumvierteln. Tag und Nacht sind die Menschen, die dort wohnen, den giftigen Abgasen ausgesetzt. Von den nahegelegenen Häfen Tema und Takoradi versorgen tausende Lastwagen nicht nur das Hinterland von Ghana, sondern auch Burkina Faso, Mali oder den Niger mit Gütern. Auch wenn man das Zentrum Accras verlässt, wird die Luft entlang der Hauptverkehrsachsen nicht merklich besser, an denen die Kleinbauern Ananas, Tomaten und Erdnüsse verkaufen, um über die Runden zu kommen.

Weniger Autos, dreckigere Luft

Afrikas Millionenstädte werden täglich grösser. Jede zweite der weltweit am schnellsten wachsenden Städte befindet sich in Afrika südlich der Sahara. Bis 2050 dürfte sich die urbane Bevölkerung des Kontinents gemäss Schätzungen verdreifachen. Mehr Menschen, das heisst auch mehr Autos. Heute ist die Zahl der Autos pro Einwohner in afrikanischen Ländern noch deutlich tiefer als in Europa oder den USA. Doch Afrika holt sehr rasch auf. In Ghana etwa hat sich die Zahl der Autos von 2005 bis 2015 mehr als

verdreifacht. Die wirtschaftliche Entwicklung des Kontinents und der vielerorts schlecht ausgebaute öffentliche Verkehr tragen das ihre dazu bei: Studien gehen davon aus, dass die Anzahl der Autos in Afrika bis 2050 um das vier- bis fünffache steigen wird.

Die Luftverschmutzung in afrikanischen Städten ist schon heute ein gravierendes Gesundheitsproblem. Und ein Grossteil des schädlichen Feinstaubs in der Luft wird durch Fahrzeugabgase verursacht. Nicht umsonst bezeichnet das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) diese als eine der Hauptursachen für die Luftverschmutzung in städtischen Ballungsräumen in Entwicklungsländern. Zwei Beispiele: Die Feinstaubbelastung im ghanaischen Accra

Selbst wenn in ganz Afrika von morgen an nur Neuwagen unterwegs wären, würde sich die Luftqualität in den Städten nicht entscheidend verbessern.

war bei der letzten Messung 2008 fünfmal höher als in London oder Genf (und hat seither noch deutlich zugenommen), der Wert im nigerianischen Lagos lag 2011 gar 13-mal über jenen dieser europäischen Städte.

Wie kommt es, dass in Afrikas Städten zwar weniger Autos unterwegs sind als in europäischen, diese die Luft aber viel stärker verschmutzen? Eine Rolle spielt, dass auf afrikanischen Strassen sehr viele Occasionswagen aus Europa und Asien fahren, die

Eine von tausenden Betroffenen:
Kate Okine, schwangere Asthmapatientin,
in Accra, Ghana. Bild: Fabian Biasio

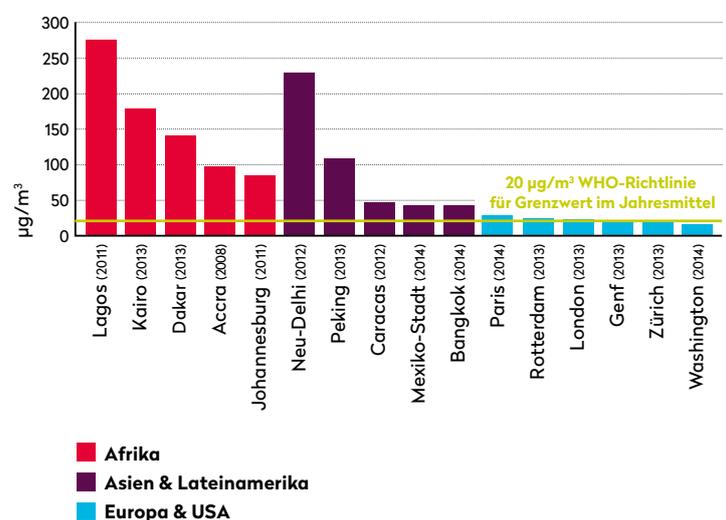


mehr Treibstoff verbrauchen und mehr Schadstoffe ausstossen: 85 Prozent der in westafrikanische Länder importierten Autos sind nicht neu. Das trägt zur Luftverschmutzung bei. Aber der Hauptgrund ist ein anderer: der Treibstoff, mit dem die afrikanischen Fahrzeuge betankt werden, und insbesondere dessen Schwefelgehalt.

Der einzige Weg

Selbst wenn in ganz Afrika von morgen an nur Neuwagen unterwegs wären, würde sich die Luftqualität in den Städten nicht entscheidend verbessern, solange diese weiterhin mit Diesel und Benzin mit derart hohem Schwefelgehalt herumfahren. Denn Schwefel zerstört Katalysatoren und Partikelfilter, die den Schadstoffausstoss moderner Fahrzeuge reduzieren. Ein hoher Schwefelanteil im Treibstoff erhöht damit den Ausstoss von Feinstaub-Partikeln, die sich tief in den Lungen festsetzen und Krebs-

Feinstaubbelastung (in PM10) in ausgewählten Städten



und Herz-Kreislauf-Erkrankungen verursachen. Das weiss man längst. Die USA und Europa haben schon lange reagiert und den Grenzwert für Schwefel drastisch reduziert: auf 10 ppm (parts per million/Millionstel) in Europa und 15 in den USA. Eine Massnahme mit unübersehbarem Erfolg: In der Schweiz hat sich dadurch der verkehrsbedingte Ausstoss von Feinstaub zwischen 1990 und 2010 beinahe halbiert, obwohl die Zahl der Autos im gleichen Zeitraum um ein Drittel anstieg.

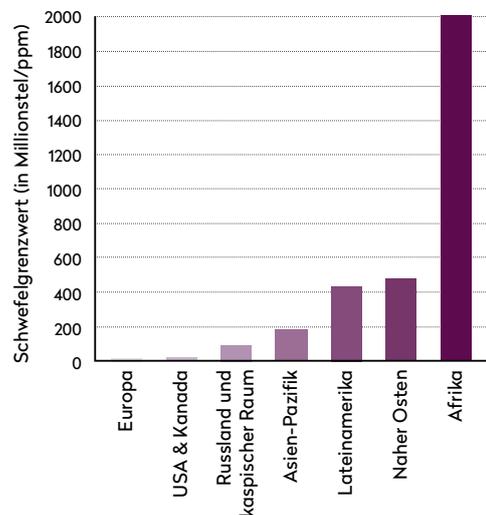
Auch in Afrika haben einige Staaten die Grenzwerte gesenkt, viele erlauben jedoch bis heute Benzin und Diesel mit einem sehr hohen Schwefelgehalt. Im Schnitt liegt der legale Maximalwert in afrikanischen Ländern bei 2000 ppm – also dem 200-fachen des europäischen Grenzwerts. In Mali oder der Republik Kongo sind gar 10 000 ppm erlaubt.

Für das Umweltprogramm der Vereinten Nationen ist klar: Es ist unmöglich, die Luftverschmutzung zu verringern, ohne den Schwefelgehalt im Treibstoff zu senken. Durch eine Senkung des Schwefelgehalts in Diesel von 2000 ppm auf 10 ppm könnte der Feinstaub-Ausstoss schlagartig um 50 Prozent reduziert werden. Würde man zudem die Verkehrsflotte mit neuen Fahrzeugen ersetzen, die moderne Abgastechnologien besitzen, wäre gar eine Senkung um 99 Prozent möglich.

100 000 Leben retten – oder nicht

Kommt es zu keiner raschen und starken Verbesserung der Treibstoffqualität, werden die afrikanischen Spitäler immer mehr Personen wegen Asthma behandeln müssen, wegen chronischer Lungenerkrankungen, Lungenkrebs oder Herz-Kreislaufenerkrankungen.

Durchschnittlicher Schwefelgrenzwert für Diesel 2015



Es ist nicht möglich, den künftigen Schaden giftiger Stoffe in Abgasen exakt zu prognostizieren. Doch gemäss Berechnungen werden im Jahr 2030 in Afrika aufgrund der verkehrsbedingten Luftverschmutzung 31 000 Menschen vorzeitig sterben und unzählige chronisch erkranken. Im Jahr 2050 könnten durch strengere Standards für Benzin und Diesel 100 000 Menschen vor einem frühzeitigen Tod bewahrt werden. Die Produktion und der Verkauf dieser giftigen Treibstoffe können und müssen beendet werden. Und zwar rasch.

Das Problem ist: Die Treibstoff-Industrie ist ganz zufrieden mit der momentanen Situation. Sie möchte gerne weiterhin an afrikanischen Tankstellen ihren schwefelhaltigen Treibstoff absetzen, für den sie einen zynischen Namen gefunden hat: «African Quality»!

Wenig Mehrkosten, grosse Einsparungen

Ostafrikanische Länder weisen den Weg

Fünf osteuropäische Länder (Burundi, Kenia, Ruanda, Tansania und Uganda) haben sich vom UNO-Umweltprogramm überzeugen lassen, dass sie handeln müssen: Sie haben den zugelassenen Grenzwert für Schwefel im letzten Jahr auf 50 ppm gesenkt. Und sie haben gezeigt, dass die Verbesserung der Treibstoffqualität ohne eine Kostenerhöhung am Zapfhahn (oder bei Treibstoffsubventionen) möglich ist. Edward Mwirigi Kinyua von

der kenianischen Energie-Regulierungskommission sagte uns: «Wir konnten die Mehrkosten für den besseren Treibstoff auf die internationalen Rohstoffhandelsfirmen abwälzen.»

1,7 Rappen pro Liter

Diese Mehrkosten sind überschaubar: Die Umstellung auf schwefelarmen Treibstoff ist nicht exorbitant teuer. Den Schwefelgehalt in Diesel von 1000 ppm auf den in

Europa erlaubten Grenzwert von 10 ppm zu senken, kostet 1,7 Rappen pro Liter. Eine 50-Liter-Tankfüllung kommt also gerade mal 84 Rappen teurer zu stehen. Viel höher als die Ausgaben wären die Einsparungen: Die Weltbank hat berechnet, dass nur schon mit einer Reduktion des Schwefelgehalts in Diesel auf 50 ppm in Subsahara-Afrika innert zehn Jahren sieben Milliarden Dollar an Gesundheitskosten eingespart werden könnten.

Auf einer Mission gegen den Schwefel

Einiges ist erreicht, viel bleibt zu tun: Von Nairobi aus reist Jane Akumu unermüdlich durch Afrika, um für strengere Schwefelstandards zu weibeln.

Seit 2002, als in Johannesburg der Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung stattfand, verwendet das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) einen Teil seiner Kräfte darauf, den negativen Einfluss von Treibstoffen auf Gesundheit und Umwelt zu verringern. Zuerst nahm sich die Organisation mit Sitz im kenianischen Nairobi des Bleis an. Zehn Jahre dauerte es, bis sie es geschafft hatte, das gesundheitsschädigende Schwermetall aus dem Benzin zu verbannen und «Bleifrei» zum weltweiten Standard zu

machen. Dann begann die nächste Phase: die Reduzierung des Schwefelgehalts von Treibstoffen. Eine Mission, die 2012 Rückenwind von der WHO erhielt: Die Weltgesundheitsorganisation klassifizierte Diesel-Abgase als eine direkte Ursache von Lungenkrebs und anderen Atemwegserkrankungen.

Während Europa und die USA um die Jahrtausendwende schrittweise – und erfolgreich – Massnahmen zur Begrenzung des Schwefelgehalts in Treibstoffen trafen, mussten die meisten Entwicklungsländer erst noch für die Problematik sensibilisiert werden. In Afrika fiel diese Aufgabe der UNEP-Mitarbeiterin Jane Akumu zu: Unermüdlich bereist sie den Kontinent, um Regierungen davon zu überzeugen, den

Grenzwert für Diesel und Benzin zu senken – mit einigem Erfolg, wie das Beispiel Ostafrikas zeigt (siehe Infobox links unten).

Grosses Sparpotential

Die Implementierung von tiefen Diesel-Standards lohnt sich laut Jane Akumu für die Länder auch finanziell. Kenia beispielsweise, sagt sie, habe die Behandlung von durch Fahrzeugabgase verursachten Krankheiten schätzungsweise eine Milliarde Dollar pro Jahr gekostet. Das Verbot von stark schwefelhaltigen Treibstoffen werde diesen Betrag drastisch senken.

Jane Akumus Mission geht weiter: Nun will sie auch die Staaten West- und Zentralafrikas von einer Senkung der Schwefelgrenzwerte überzeugen.

Mitten im Abgas: Strassenhändlerin und -händler in Accra, Ghana.



Wer verkauft diesen giftigen Treibstoff?

➔ DIE AKTEURE

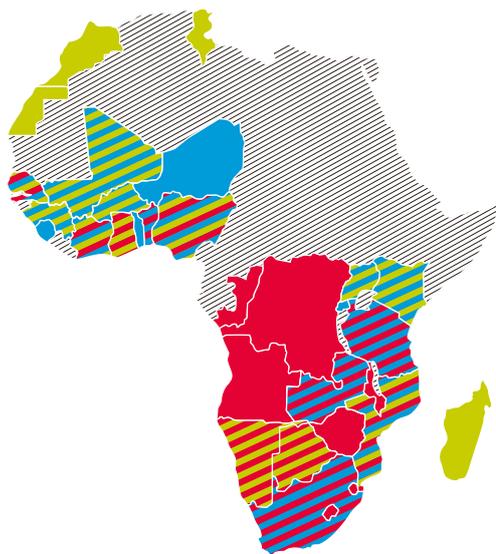


Die Akteure

Eroberung der afrikanischen Tankstellen

Schweizer Rohstoffhandelsfirmen haben massiv in afrikanische Tanklager und Tankstellen investiert – weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit.

«Schweizer» Tankstellen in Afrika



- Addax & Oryx Group/Oryx Energies
- Trafigura/Puma Energy
- Vitol/Vivo Energy

In diesen Ländern sind die Schweizer Firmen oder Unternehmen, an denen diese beteiligt sind, präsent.

Die kleine Schweiz ist mit einem Marktanteil von 25 Prozent der wichtigste Rohstoffhandelsplatz der Welt. Und geht es um Öl und Treibstoffe, ist die Rolle von Schweizer Firmen gar noch bedeutender: Sie sind für 35 Prozent des Handels mit diesen Produkten verantwortlich. Die Schweizer Rohstoffhandelsfirmen sind Giganten im Markt: Vitol beispielsweise hat 2015 einen Umsatz von 168 Milliarden Dollar erwirtschaftet und operiert mit deutlich mehr Öltankern als BP oder Shell. Die Schweizer Unternehmen Vitol, Trafigura, Glencore, Mercuria und Gunvor handeln einen grossen Teil des afrikanischen Erdöls. Doch das ist nur die eine Seite. Die Recherchen von Public Eye bringen nun die andere Seite ans Licht: das Geschäft mit schmutzigem Treibstoff für afrikanische Länder. Der Bericht «Dirty Diesel» zeigt erstmals auf, wie gerade auch Schweizer Rohstoffhandelsfirmen die laschen afrikanischen Standards systematisch ausnutzen, um mit giftigem Treibstoff ihre Margen zu optimieren – auf Kosten der Gesundheit von Afrikanerinnen und Afrikanern.

Unter anderem Namen

In den letzten Jahren haben allen voran die beiden Riesen Vitol und Trafigura, umsatzmässig das zweit- und das viertgrösste Unternehmen der Schweiz, massiv in afrikanischen

Warum Speicherkapazitäten
in Afrika so wichtig sind

Nicht nur Tankstellen, auch Tanklager

Der Erfolg einer Rohstoffhandelsfirma beruht darauf, komplexe Antworten auf simpel scheinende Fragen zu finden: Diese sind zeitlicher (wann soll ich kaufen?), geografischer (wo soll ich kaufen, wo verkaufen?), quantitativer (wie viel?) und qualitativer (welcher Typ?) Natur. Entscheidend bei diesem Geschäft ist es, über genügend Speicherkapazitäten zu verfügen.

Mit dem Erwerb von Tankstellennetzen sind Vitol und Trafigura auch zu Treibstoff-Depots gekommen, die ihnen auf dem internationalen Markt grosse Vorteile bringen. Sie ermöglichen es ihnen etwa, Treibstoffe zu lagern, bis sich deren Preise erhöhen.

«Nach Hause» liefern

Tanklager in Zielländern können einem – vor allem, wenn sie mit einem Tankstellennetz verbunden sind – manchen Ärger ersparen, wie ein Händler erklärt, der in Westafrika aktiv ist: «Man muss sich nicht mehr darum sorgen, ob es einen freien Platz im Hafen gibt, bis man einen Käufer für sein Produkt gefunden hat, oder in welchem Tanklager man den Treibstoff bis dahin lagern kann. Man liefert einfach «nach Hause».»

Die Addax & Oryx Group hat in Sierra Leone solch ein «Zuhause», also eine sehr dominante Position, errichtet, Trafigura in Angola, um nur die beiden extremsten Beispiele zu benennen. Schliesslich dienen Tanklager auch zum Mischen von Treibstoffen, dem sogenannten Blending verschiedener Komponenten (siehe *Das Geschäft* ab Seite 19). Der Besitz von Treibstoff-Depots in afrikanischen Ländern ist deshalb ein grosser Vorteil bei jenem Geschäft, das im Zentrum unserer Recherche steht: der Herstellung von qualitativ schlechtem Benzin und Diesel für afrikanische Märkte.

Ländern investiert, haben Tanklager und ganze Tankstellennetze akquiriert. Insbesondere in Westafrika haben sie sich in eine dominante Position gebracht – was es ihnen ermöglicht, den ganzen Weg von der Raffinerie bis hin zu den Konsumentinnen und Konsumenten zu kontrollieren. Dass das kaum jemand weiss, liegt daran, dass diese Gesellschaften ihre Tätigkeiten in grösster Diskretion abwickeln und ihren Treibstoff nicht unter ihren eigentlichen Namen vertreiben. Die Tankstellen, die das Vivo-Konsortium betreibt, an dem Vitol eine 40-Prozent-Beteiligung hat, tragen das bekannte Logo von Shell. Trafigura tritt in Afrika als Raubkatze auf: Das Unternehmen hält 48,4 Prozent an Puma Energy. (Da Trafigura-Kadermitglieder zusätzliche Anteile halten, besitzt Trafigura de facto die Mehrheit.) Nur die kleinste der drei Genfer Firmen, die Addax & Oryx Group, ist an den Tankstellen erkennbar: Sie operiert als «Oryx Energies».

Wie giftig ist der Treibstoff, den
die Schweizer Firmen verkaufen?

↳ DER TEST



Trafiguras Raubkatze: Puma-Tankstelle (oben links)
und Puma-Hauptquartier in Accra, Ghana.



Tankstelle in Ghana: Public Eye hat in acht Ländern die Probe aufs Exempel gemacht.

Der Test

Am Zapfhahn in Afrika

Luanda war die erste Station einer Tour, die uns zwischen 2013 und 2015 in acht afrikanische Länder geführt hat. Das Ziel: An Tankstellen Proben zu nehmen, um herauszufinden, wie giftig der Treibstoff ist, den Schweizer Händler verkaufen.

Der europäische Winter ist weit weg, als wir in der Abenddämmerung des 9. Dezembers 2013 zusammen mit einer lokalen Kontaktperson auf der Terrasse eines Restaurants Platz nehmen. Es befindet sich auf der Ilha do Cabo, der Landzunge vor Luanda. Die Sicht ist atemberaubend: auf der einen Seite die Weite des atlantischen Ozeans, auf der anderen das Zentrum der angolischen Hauptstadt. Aussergewöhnlich sind auch die Preise: Ein Gericht in die-

sem durchschnittlichen Restaurant kostet um die 40 US-Dollar, die meisten Angolanerinnen und Angolaner könnten es sich niemals leisten, sich hier zu verköstigen.

Die ehemalige portugiesische Kolonie Angola gehört zu jenen Ländern, in denen der Wohlstand am ungleichmässigsten verteilt ist: Extravaganter Reichtum trifft auf bittere Armut. Oder, besser gesagt, schaut auf diese herunter: Einer der Paläste des

Präsidenten José Eduardo dos Santos thront auf einem Hügel, an dessen Fuss sich ein Slum befindet, weshalb dessen Bewohner sagen, der Staatspräsident verrichte seine Notdurft auf den Köpfen der Armen.

Quasi-Monopol von Trafigura

Doch von der Terrasse aus sehen wir lediglich das Zentrum von Luanda, wo unsere Blicke auf einem topmodernen, glänzenden Gebäude haften bleiben, das mit einem rotschwarzen S auf gelbem Grund versehen ist: Es ist der Hauptsitz von Sonangol, der mächtigen staatlichen Ölfirma. Fast ebenso hell glänzt die moderne Pumangol-Tankstelle gleich neben unserem Restaurant. Auch ein Ort, an den die meisten Angolanerinnen und Angolaner nie hinkommen – weil sie sich kein Auto leisten können.

Wir aber können hin. Und wir gehen hin. Deswegen sind wir da. Wir wollen die Qualität des Treibstoffs testen, den die Genfer Firma Trafigura hier über ihre lokale angolische Marke Pumangol verkauft. Der Rohstoffriese Trafigura hat sich den Löwenanteil des Treibstoffgeschäfts in Angola gesichert. Dank der Zusammenarbeit mit einem engen Berater von Präsident dos Santos, einem General, der «Dino» genannt wird, ist das Unternehmen zu einem Quasi-Monopol bei der Belieferung des Landes mit Diesel und Benzin gekommen. Jährlich dürfte ihm das über drei Milliarden Dollar einbringen, wie wir in einer früheren Recherche aufgezeigt haben.*

In Angola gibt es gerade einmal drei Firmen, die mit Treibstoffen handeln: Sonangol, die staatliche Firma, die auch «das Portemonnaie des Präsidenten» genannt wird und seit Juni von dessen ältester Tochter Isabel dos Santos, der reichsten Frau Afrikas, präsidiert wird. Dann Sonangalp, eine gemeinsame Firma von Sonangol und Galp, einem portugiesischen Unternehmen, an dem die Präsidententochter ebenfalls Anteile hält. Und schliesslich Pumangol, die Firma, an der neben Trafigura und Sonangol auch ebendieser «Dino» beteiligt ist.

Schlagfertiger Fahrer

Unsere Mission ist simpel. Wir haben dafür nur in ein Auto zu sitzen, das von unserem Fahrer Alex gesteuert wird. Er fährt uns zu den Zapfhähnen des Landes, wo wir aussteigen, Benzin oder Diesel in

unsere 2,5 Deziliter fassenden, zuvor nach genauer Anleitung gereinigten Fläschchen abfüllen, die Adresse der besuchten Tankstelle notieren und sie zu Dokumentationszwecken fotografieren. Es ist der einzige Weg, um herauszufinden, wie hoch der Gehalt an Schwefel und anderer giftiger Stoffe im «Schweizer» Treibstoff ist, den Trafigura verkauft.

Wie Pilze schießen die Pumangol-Tankstellen in Angola aus dem Boden. Eine Woche sind wir unterwegs, fahren über Strassen unterschiedlichster Qualität, von der trockenen Hafenstadt Lobito bis nach Soyo ganz im Norden, an der Mündung des mächtigen Kongo-Flusses. Durch das im grünen

Der Tankwart in Soyo findet uns verdächtig und füllt unsere Fläschchen erst, als ihm Alex erklärt, die Proben seien für einen befreundeten Chemielehrer.

Landesinnern versteckte Huambo, von wo aus einst Rebellenführer Jonas Savimbi während des blutigen Bürgerkriegs den Kampf gegen die Regierung dos Santos orchestrierte. Immer noch liegen in der Region um Huambo Antipersonenminen herum, weshalb man sich nicht mehr als zwei Meter von der Strasse entfernen sollte.

Mehrmals sind wir froh um die Schlagfertigkeit unseres Fahrers Alex. Der Tankwart in Soyo findet uns verdächtig, möchte wissen, warum wir uns für «seinen» Diesel interessieren. Er füllt unsere Fläschchen erst auf, als ihm Alex erklärt, die Proben seien für einen befreundeten Chemielehrer. Ebenso routiniert geht er mit den Polizistinnen und Polizisten um, die ihre «Gasosa» verlangen. Das ist ein kohlesäurehaltiges Getränk, in Tat und Wahrheit aber ist es ein Euphemismus für etwas Bargeld – ein Beispiel für die Kleinkorruption, die den Alltag in Angola zum Spiessrutenlauf werden lässt.

Die Bestätigung

Immer wieder ist entlang der Strassen ein Plakat mit dem Konterfei des Präsidenten José Eduardo dos Santos zu sehen: «Obrigado Povo Angolano», sagt dos Santos darauf mit einem freundlichen Lächeln, «Danke», ... dass ihr mir erlaubt, das Land seit 1979 auszunehmen», fügt unser Fahrer Alex bitter hinzu. Ob sich auch der Chef von Trafigura eines Tages von

* Public Eye (damals noch Erklärung von Bern),
«Trafiguras Geschäfte in Angola», Februar 2013

grossformatigen Plakaten bei den Angolanerinnen und Angolanern bedanken wird? Schliesslich sind sie es, die ihm seinen Treibstoff abkaufen.

Kurz vor Weihnachten geht unsere Reise zu Ende. Aber nicht die unserer Proben. Erst vier Monate später werden unsere Benzin- und Dieselmuster das Land verlassen, nachdem die von uns betraute Firma es endlich geschafft hat, von den verschiede-

nen dafür – mehr oder weniger – zuständigen Behörden die Erlaubnis zur Ausfuhr der Fläschchen zu erhalten. Als die Resultate vorliegen, wissen wir, dass wir unsere Recherche weiterführen müssen: Die Treibstoffe, die Trafigura liefert und die Puman-gol in Angola verkauft, sind eindeutig gesundheits-schädigend. Nicht einer der getesteten Kraftstoffe wäre in Europa erlaubt. ■

«Das haben Sie an einer Tankstelle gefunden?»

Vier Firmen, acht Länder, eine Erkenntnis: Die Treibstoffe, die Schweizer Firmen nach Afrika liefern, schaden der Gesundheit.

Nach unserer Reise nach Angola haben wir 2014 und 2015 in sieben weiteren Ländern – Benin, Elfenbeinküste, Ghana, Mali, Republik Kongo, Sambia und Senegal – Proben an Tankstellen genommen. Wir konzentrierten uns dabei auf vier Schweizer Rohstoffhandelsfirmen, die Tankstellen-Netze in Afrika betreiben: Trafigura (über sein Tochterunternehmen Puma Energy), Vitol (über das Vivo-Konsortium), die Addax & Oryx Group (mit seiner Niederlassung Oryx Energies), und schliesslich Lynx Energy, das im Kongo unter dem Namen X-Oil operiert.

Insgesamt haben wir 25 Diesel- und 22 Benzinproben analysiert. Die Zahl der Proben ist zu gering, um allgemeingültige Schlussfolgerungen ableiten zu können, aber die Resultate zeigen

zumindest einen Teil einer Realität auf, die bislang kaum bekannt war. Unsere Ergebnisse werden zudem von statistischen Daten gestützt, wie etwa den Angaben zum Schwefelgehalt der Exporte aus Belgien und Holland, zwei der wichtigsten Länder für Treibstoff-Lieferungen nach Westafrika.

«Ah, aus Afrika ... »

Wir haben unseren Fokus auf jene Stoffe in Benzin und Diesel gelegt, die am gefährlichsten sind für die Gesundheit: Schwefel, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Benzol (im Benzin) oder gewisse Metalle wie Mangan (ebenfalls im Benzin). Der Verantwortliche des international renommierten Labors, bei dem wir den Treibstoff testen liessen, wusste nichts über unser Vorhaben und die Herkunft des Diesels und Benzins. Die Proben, die wir genommen hatten – vor allem jene aus Ghana und dem Benin – liessen ihn staunen. «So was habe ich noch nie gesehen. Das ist ziemlich extrem. Das haben

Sie an einer Tankstelle gefunden? Darf ich fragen, woher diese Proben stammen? Ah, aus Afrika ... »

Der Schwefelgehalt von zwei Dritteln unserer Proben lag über 1500 ppm (parts per milli-

Die Treibstoffe, welche die Schweizer Firmen Tag für Tag nach Afrika liefern – und die in der Industrie zynisch als «African Quality» bezeichnet werden – sind in keinsten Weise hochklassig. Sie sind giftig.

on/Millionstel) – sie waren also mehr als 150-mal so schwefelhaltig wie in Europa erlaubt. «Diese Resultate sind spektakulär. Solch hohe Schwefelwerte haben wir seit den alten Tagen nie mehr gesehen», meinte der Analyst des Labors, gleichermassen perplex wie begeistert. Die Proben aus mehreren Ländern – insbesondere jene aus dem Benin, aus der Elfenbeinküste und aus Ghana – zeigen, dass der Schwefelgehalt

der dort verkauften Treibstoffe sehr nahe am legalen Grenzwert liegt; ein deutliches Zeichen dafür, dass der Schwefelgehalt im Diesel und Benzin genau auf das erlaubte Mass abgestimmt wird.

Weitere Giftstoffe

Neben Schwefel fanden wir auch andere gesundheitsschädigende Stoffe in besorgniserregend hoher Dosierung: Fast drei Viertel der von uns analysierten Benzinproben enthielten einen Benzolgehalt von über einem Prozent des Volumens – dem Wert, der in der Europäischen Union nicht überschritten werden darf. Im Benzin haben wir auch MMT gefunden, ein Ersatzstoff für Blei auf Basis

des Metalls Mangan. Manganhaltiger Staub schädigt das zentrale Nervensystem. Alle vier Proben, die wir darauf testeten, enthielten MMT.

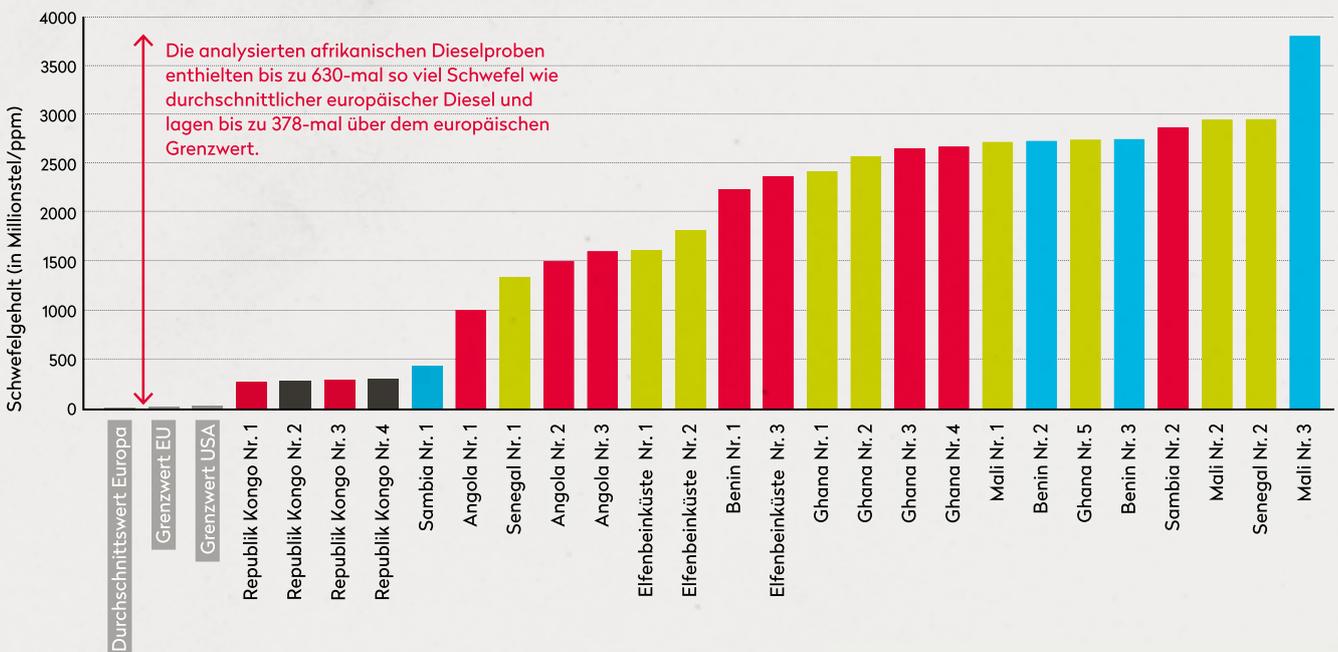
«Exzellente Qualität»? Tja ...

Glaubt man den Verlautbarungen der Unternehmen, sind ihre Produkte formidabel. Wie sagte im Mai Jean Claude Gandur, der Chef von Oryx, bei einem Besuch in Mali, wo er 16 neue Tankstellen einweihete: Der Ausbau des Retail-Netzwerks in Mali erlaube es seinem Unternehmen, das Land mit «Treibstoffen von exzellenter Qualität» zu versorgen. Tatsächlich? Die allerdreckigste der 47 Proben, die wir genommen ha-

ben, war eine Dieselprobe. Aus Mali. Von Oryx. Sie hatte einen Schwefelgehalt von 3780 ppm – 378-mal so viel, wie in Malta, wo Herr Gandur offiziell lebt, oder in Genf, wo seine Firmen ihren Sitz haben, erlaubt ist.

Auch Puma Energy oder Vivo Energy preisen ihre Produkte für Afrika mit salbungsvollen Worten an, bewerben deren hohe Qualität und tiefe Kosten. Doch unsere Proben zeigen es in aller Klarheit: Die Treibstoffe, welche die Schweizer Firmen Tag für Tag nach Afrika liefern – und die in der Industrie zynisch als «African Quality» bezeichnet werden – sind in keinsten Weise hochklassig. Sie sind giftig. ■

Schwefelgehalt in Dieselproben nach Land und Firma



- Addax & Oryx Group/Oryx Energies
- Lynx Energy/X-Oil
- Trafigura/Puma Energy
- Vitol/Vivo Energy

Wie kommt dieser Treibstoff nach Westafrika?

Der Handel

Schweizer Firmen über- schwemmen Ghana mit giftigem Treibstoff



Schweizer Firmen spielen bei der Belieferung Ghanas mit dreckigem Benzin und Diesel eine Hauptrolle, wie detaillierte Dokumente belegen. Die dafür gecharterten Schiffe kommen vor allem aus Europa, wo der Treibstoff, den sie liefern, niemals verkauft werden dürfte.

Lastwagen, die ghanaische Tankstellen mit Treibstoff beliefern.

«Keine Nation wurde jemals durch den Handel ruiniert», schrieb Benjamin Franklin im 18. Jahrhundert. Das globale Treibstoffgeschäft konnte er damals noch nicht antizipieren. Würde er heute nach Ghana schauen, wo der Transport und die Lagerung von importiertem Diesel und Benzin 10 Prozent des BIP ausmachen, müsste er seine Meinung revidieren. Trotz reicher Erdölvorkommen gibt das Land Millionen von Dollar für den Import von Treibstoffen aus, die es benötigt, um Personen und Güter von A nach B zu bringen. Oder auch, um Stromgeneratoren zu betreiben, wenn die chronisch unzuverlässige staatliche Elektrizitätsversorgung mal wieder ausfällt.

«Dumsor» nennen Ghanaerinnen und Ghanaer ihre Stromversorgung, was so viel bedeutet wie «On-Off». Dumsor, so könnte man genauso gut die nationale Raffinerie nennen, die allzu oft nicht läuft und deren Kapazität nicht annähernd ausreicht, die Abhängigkeit des Landes von Treibstoff-Importen entscheidend zu lindern.

Wer liefert? Und woher?

Die Tests der Treibstoffproben, die wir 2015 an ghanaischen Tankstellen in Fläschchen gefüllt hatten, zeigten es eindeutig: Der importierte Treibstoff schadet der Gesundheit der Menschen in Ghana

(siehe *Der Test* ab Seite 10). Doch um das Geschäftsmodell mit diesem giftigen Treibstoff verstehen zu können, reichten die Proben nicht aus. Wir mussten Antworten finden auf zwei entscheidende Fragen: Woher kommen diese Treibstoffe? Und wer liefert sie?

Ghana ist, gemessen an seinen Nachbarn, eigentlich ein relativ transparentes Land. Doch Informationen zum Treibstoffgeschäft zu erhalten, stellte sich als äusserst schwieriges Unterfangen heraus. Ministerien und halbstaatliche Organisationen schoben sich gegenseitig den Ball zu, schickten uns von der einen Ecke Accras in die andere. Die Antworten, die wir auf unsere Fragen erhielten, liessen uns oft ratlos zurück. Ein Funktionär der NPA, der Regulierungsbehörde des Treibstoffsektors, sagte uns etwa: «Die Informationen, nach denen Sie suchen, sind nicht geheim, aber auch nicht öffentlich.» Alles klar.

Schöne Namen, dreckige Ladung

Schliesslich, fast am Ende unseres Besuchs in Ghana, kamen wir doch noch zu höchst wertvollen Infor-

Manche der Tanker tragen schöne Frauennamen, Mariella Bottiglieri etwa oder Miss Maria Rosaria. Ihre Ladung ist deutlich weniger attraktiv.

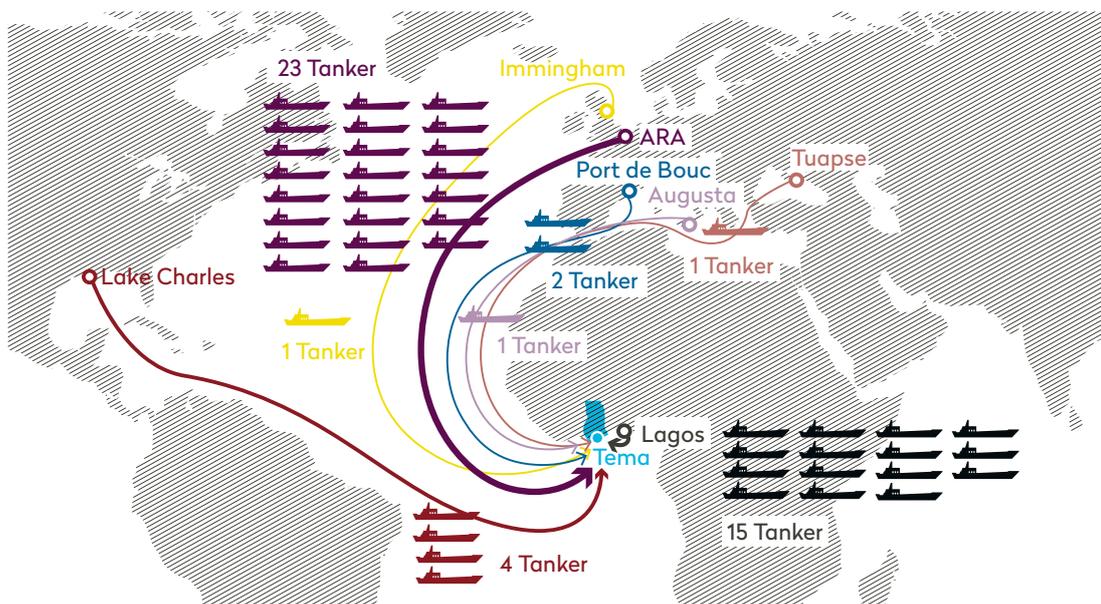
mationen – durch eine Quelle, die hier anonym bleiben muss, damit sie ihre Arbeit behalten kann. Zwei A4-Seiten kriegten wir von ihr: Verwaltungs-Papiere, auf denen die Diesellieferungen aus den Jahren 2013 und 2014 vermerkt sind. Die Lieferungen wurden getestet, als sie das Land erreichten. Vermerkt sind der Schwefelwert jeder Ladung und der Name des Tankers.

Manche der meistens unter der Flagge von Liberia, den Marshall-Inseln oder Panama fahrenden Tanker, die den Hafen Tema vor Accra anlaufen, tragen schöne Frauennamen, Mariella Bottiglieri etwa oder Miss Maria Rosaria. Die Ladung gerade dieser beiden Tanker war deutlich weniger attraktiv: Beide lieferten sie Diesel mit einem Schwefelgehalt, der etwa 300-mal über dem in Europa erlaubten Höchstmass lag, wie die Papiere zeigten.

Dominante Schweizer Firmen

Die Namen der Schiffe waren für uns Gold wert. Wir hatten Informationen über den Schwefelgehalt der Exporte aus Belgien und Holland, wo jedes Jahr Millionen von Tonnen Treibstoffe produziert werden, und die Resultate unserer Treibstoffproben von afrikanischen Tankstellen. Und wir hatten Zugang zu Datenbanken, über die sich Schiffsbewegungen verfolgen lassen. Indem wir nun dort die Namen der Schiffe aus den ghanaischen Papieren eingaben,

Herkunft der Dieseltanker für Ghana, 2013 & 2014



Von den 47 Tankern, die wir identifizieren konnten, kamen 23 aus der ARA-Zone. Der Schwefelgehalt des von ihnen transportierten Diesels betrug im Schnitt über 3000 ppm – also über 300-mal das in Europa erlaubte Mass.

Das Africa Centre for Energy Policy

Unsere Partner in Ghana

Wer den Energiesektor in Ghana verstehen will, muss das Africa Centre for Energy Policy (ACEP) besuchen. Diese NGO, die sich unermüdlich dafür einsetzt, dass die Erlöse aus dem Erdölgeschäft den Ghanaerinnen und Ghanaern zugute kommen, hat aufgrund ihrer Expertise grosses Gewicht. Ein Beispiel: Als der Direktor Mohamed Amin Adam Ende 2014 scharf kritisierte, dass die nationale Gesellschaft NGPC der Schweizer Firma Trafigura ohne den Segen des Parlaments ein Darlehen von mehreren hundert Millionen Franken auf künftige Treibstofflieferungen gewähren wollte, machte die NGPC einen Rückzieher. Als wir Amin im Mai 2015 besuchten, nutzte er ein Wort, wenn er von den Interessenskonflikten der Verantwortlichen für Ghanas Energiesektor sprach: «Petro Politics».

Starke Position, grosse Verantwortung

Amins Assistent Benjamin Boakye hat sich auf ein Gebiet spezialisiert: das Geschäft mit Treibstoffen, von denen das Land so stark abhängt – und somit von den Importgesellschaften, die ihre Position zu ihren Gunsten nutzen. Und manchmal ausnutzen. Wenn es Differenzen mit der Regierung gebe, zögerten sie nicht, sich Gehör zu verschaffen, indem sie für einen Treibstoffmangel sorgen und die Autoritäten so unter Druck setzen, sagt Benjamin, mit dem wir für diese Kampagne zusammenarbeiten. Er verlangt, dass die Rohstoffhandelsfirmen ihre Verantwortung wahrnehmen – und damit aufhören, «African Quality» herzustellen und zu liefern: «Sie müssen respektieren, dass afrikanische Leben genauso viel wert sind wie europäische.»

Benjamin Boakye
vor dem Africa Centre
for Energy Policy.



konnten wir all diese Informationen miteinander kombinieren – und Erkenntnisse gewinnen über das fehlende Glied in der Kette: den Handel.

Die Analyse der Tankerrouten zeigte: Über die Hälfte der Diesellieferungen für Ghana kommt aus Europa, zum grössten Teil aus der Region um Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, der sogenannten ARA-Zone. Ghana ist dabei keine Ausnahme: Ganz Westafrika wird mit giftigen Treibstoffen aus Europa eingedeckt (siehe *Ein mieser Deal* ab Seite 17).

Die Schiffsnamen führten uns in manchen Fällen auch zu den Firmen, die den Treibstoff lieferten: Die Mehrheit der Tankschiffe, die wir eindeutig identifizieren konnten, waren von Schweizer Unternehmen gechartert. 2013 und 2014 haben Vitol, Trafigura, Glencore und Litasco (die in Genf ansässige Handelsabteilung des russischen Ölgiganten Lukoil) Tausende Tonnen Diesel mit sehr hohem Schwefelgehalt nach Ghana geliefert: zwischen 1550 und 4270 ppm, also dem bis zu 427-fachen des europäischen Grenzwerts.

«Diese Typen sind brutal»

Dass die Industrie uns von sich aus wertvolle Informationen liefert, ist äusserst selten. Senyo K. Hosi, der Chef des Ghanaischen Verbands der Treibstoff-Importeure, machte eine Ausnahme von dieser Regel: Freimütig bestätigte er uns erstens, dass der Diesel für Ghana fast ausschliesslich aus der ARA-Region komme, und zweitens, dass die Schweizer Firmen Vitol, Trafigura und Glencore die Hauptakteure in diesem Geschäft seien. Trafigura, sagte Hosi, sei dabei das einzige Unternehmen, das auf der gesamten Lieferkette präsent sei: von der Anlieferung über die Logistik und den Import bis zum Vertrieb. Diese privilegierte Position gibt Hosi zu denken. «Trafigura... diese Typen sind brutal», sagte er, zum Schluss des Interviews. Inwiefern? «Tja, Sie wissen ja, was sie in Angola tun, oder?». In Angola hat Trafigura keine Konkurrenten mehr (siehe *Der Test* ab Seite 10). ■

Ein mieser Deal: Reines Öl gegen schmutziges Benzin

Ghana ist keine Ausnahme: Viele westafrikanische Länder werden trotz grosser Ölvorkommen mit giftigem Diesel und Benzin überschwemmt. Ein Grossteil der Tanker für Westafrika ist von Schweizer Firmen gechartert.

Afrika, vor allem Westafrika, fördert viel Rohöl. Und zwar zu guten Teilen qualitativ vorzügliches. Nur: Der allergrösste Anteil davon wird exportiert. Nigeria etwa, der grösste Rohölproduzent des Kontinents, hat im Jahr 2014 gerade mal drei Prozent seiner Fördermenge raffiniert, der Rest wurde verkauft. Europa alleine erhielt

über 45 Prozent der nigerianischen Exporte. Die afrikanischen Länder würden mehr als genug Rohöl fördern, um den eigenen

Die meisten westafrikanischen Raffinerien laufen weit unter ihrer Kapazität, wenn sie nicht gerade defekt sind.

Bedarf damit decken zu können. Das Problem sind die mangelnden Möglichkeiten der Raffinerien. Die meisten der elf westafrikanischen Raffinerien sind überholt und laufen weit unter ihrer Kapazität, wenn sie denn nicht gerade defekt oder aus anderen Gründen stillgelegt sind – etwa, weil die Importeure davon profitieren. Mit Ausnahme jener der Elfenbein-

küste und des Senegals sind die Raffinerien in keinem westafrikanischen Land in der Lage, den inländischen Bedarf bereitzustellen.

Schon heute importiert Afrika – trotz seines Rohölreichtums – beinahe 50 Prozent seines Treibstoffs. Und der Treibstoffbedarf des Kontinents wird sich Schätzungen zufolge bis 2020 gegenüber dem Jahr 2000 verdoppelt haben. Wird nicht massiv in die Raffinerien investiert – worauf kaum etwas hindeutet – wird Afrika bald schon über die Hälfte des Treibstoffs importieren.

Aus Benelux und den USA

Was das Ganze richtig bitter macht: Importiert wird «African Quality». In genau jenen Ländern, in denen vom besten, schwefelärmsten Rohöl gefördert wird, fahren die



Wächter vor Pipelines in der Nähe der ghanaischen Hafenstadt Tema.

Autos mit dem dreckigsten Benzin und Diesel. Es sind vor allem zwei Regionen, die Westafrika mit Treibstoff versorgen: einerseits die sogenannte ARA-Zone um die Häfen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, andererseits die Küstenregion am Golf von Mexiko um die Stadt Houston.

Afrika bekommt das Gift

Gemäss UNO-Handelsstatistiken stammten 2014 ungefähr 50 Prozent der Treibstoffe für Westafrika aus der ARA-Region. Acht westafrikanische Küstenländer bezogen gar mindestens 80 Prozent

Je giftiger die Ladung, desto grösser die Wahrscheinlichkeit, dass das Schiff Kurs auf Afrika nimmt.

ihres importierten Treibstoffs aus dieser Region. Belgische und holländische Statistiken, die Dieselexporte gemäss ihres Schwefelgehalts kategorisieren, zeigen:

Während der meiste in europäische und amerikanische Länder gelieferte Diesel einen Schwefelgehalt von unter 10 ppm aufwies, entsprachen 2014 gerade einmal 4 Prozent des Diesels, der aus der ARA-Region nach Afrika verschifft wurde, dem europäischen Standard. 80 Prozent hatten dagegen einen Schwefelgehalt von über 1000 ppm (siehe Grafik unten). Das heisst: Bei vier von fünf Ladungen war der Schwefelgehalt mindestens hundert Mal so hoch wie in Europa erlaubt. Je giftiger die Ladung, desto grösser die Wahrscheinlichkeit, dass das Schiff Kurs auf Afrika nimmt.

Schweizer Schwergewichte

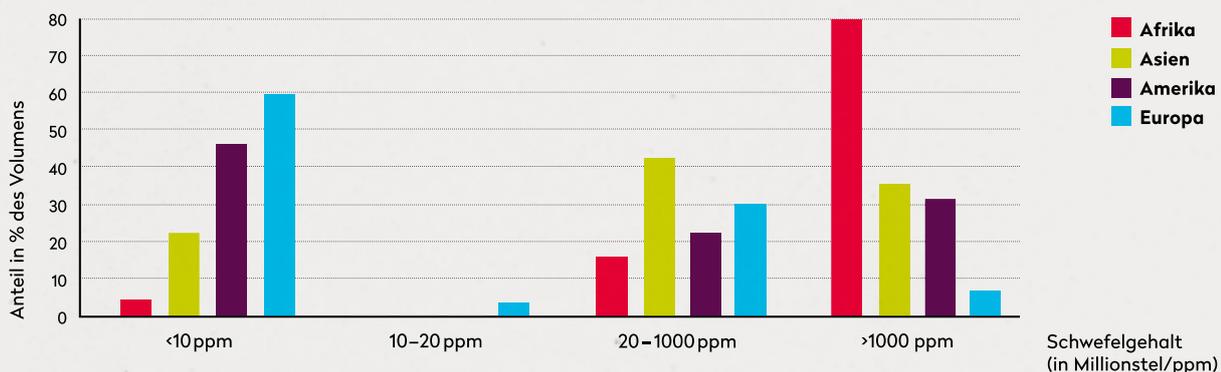
Natürlich wollten wir nun wissen: Wer liefert diesen Treibstoff? Und welche Rolle spielen Schweizer Firmen? Der einzige Weg, mehr zu erfahren, war die Analyse von «shipping intelligence databases», Datenbanken, die eigentlich der Industrie dazu dienen, stets zu wissen, wo welches Schiff mit welcher Ladung unterwegs ist oder war. Diese Datenbanken

sind limitiert: so können etwa nur gecharterte Schiffe erkannt werden, nicht aber solche, die sich fix im Besitz einer Firma befinden. Nichtsdestotrotz wirft unsere Analyse ein Licht auf eine Industrie, von der man bisher kaum etwas wusste. Und in diesem Licht zeigt sich ein klares Bild, was die Beteiligung der Schweizer Akteure angeht: Zwischen 2012 und 2015 charterten Schweizer Firmen (oder ihre Subunternehmen) etwa 40 Prozent der Tanker, von denen wir klar bestimmen konnten, dass sie die US-Golfregion in Richtung Westafrika verliessen. Noch grösser war ihr Anteil an den Lieferungen aus der ARA-Zone: Über die Hälfte der Tanker, die von 2012 bis 2015 von dort her Westafrika ansteuerten, waren von Schweizer Unternehmen gechartert. Im Jahr 2014 waren sie für 61 Prozent der Lieferungen verantwortlich, die wir eindeutig identifizieren konnten. Die Schweizer Unternehmen mischen im Geschäft mit African Quality ganz vorne mit. ■

Doch apropos mischen:
Wie entsteht
diese «African Quality»?

↳ DAS GESCHÄFT

Diesel-Exporte aus der ARA-Region nach Destination und Schwefelgehalt (2014)



Das Geschäft Mischen für den Profit: die Blending-Industrie

Die Rezepte für die giftigen Treibstoffe kommen aus Büros in Europa: Hauptsitz von Vitol in Genf.

Rohstoffhandelsunternehmen, gerade auch jene aus der Schweiz, transportieren und verkaufen nicht nur schmutzigen Treibstoff, sondern stellen ihn selbst her: an Land und auf hoher See.

Benzin und Diesel fliessen nicht als fertige Produkte aus den Anlagen der Raffinerien, sondern bestehen aus verschiedenen Mischkomponenten, Blendstocks genannt, die miteinander gemischt (englisch: «to blend») werden. Benzin ist immer ein Mischprodukt, meist besteht es aus sechs bis zehn Blendstocks. Diesel dagegen müsste eigentlich nicht gemischt werden. Doch da es nicht genug direkt verfügbaren Diesel gibt, wird auch dieser meist aus mehreren Komponenten hergestellt, normalerweise aus vier bis sechs. Und Blending ist nicht nur eine technische Notwendigkeit. Es ist auch ein lukratives Geschäft.

Die Spinne im Netz

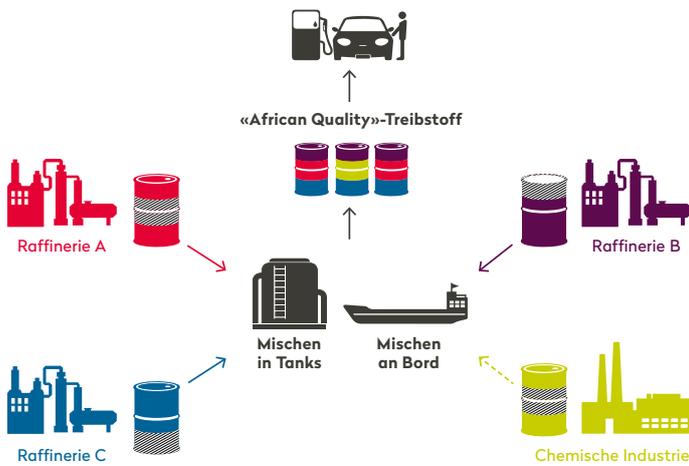
Für Benzin existieren derzeit auf dem Markt schätzungsweise um die 400 verschiedene Blendstocks, für Diesel sind es etwa ein Zehntel davon, also um die 40. Für die Rohstoffhandelsfirmen eröffnen sich

dadurch mannigfaltige Möglichkeiten. Sie können ihren Treibstoff fein variieren – je nachdem, für welchen Markt sie produzieren. Blending «on-spec» ist der Begriff dafür, Mischen gemäss einer bestimmten Spezifikation. Man kann sich das so vorstellen: Die Trader von Trafigura, Vitol oder Glencore sitzen in Genf oder London an ihren Schreibtischen, vor mehreren Bildschirmen. Die Trader seien «die Spinne im Netz», erklärte uns ein Experte. Sie müssten über ein riesiges Netzwerk verfügen, um stets zu wissen, bei welcher Raffinerie es was zu holen gibt, wo welcher Blendstock auf dem Markt ist, welcher Tanker sich wo befindet. «Je besser du darin bist, einen bestimmten Blendstock zum richtigen Zeitpunkt an den richtigen Ort zu bringen, desto mehr verdienst du», sagt unsere Rechercheurin Marietta Harjono (siehe *Am Tatort* ab Seite 21) «Wer weltweit an strategischen Orten genug Speicherkapazitäten hat, gut genug vernetzt ist, um an die richtigen Blendstocks zu kommen, und sich auskennt mit den länderspezifischen Grenzwerten, der macht Geld.»

Kochen für einfache Gäste

Man kann Blending mit Kochen vergleichen. Der Koch (im Treibstoffgeschäft sind es praktisch ausschliesslich Männer) schaut sich um, welche Zutaten

Das Mischen («Blending») von «African Quality»-Treibstoffen



An Land, im Hafen, auf offenem Meer

Wo gemischt wird

Die sicherste Möglichkeit ist es, die Komponenten in einem Tanklager an Land zu mischen: Verschiedene Komponenten aus verschiedenen Tanks werden in einer bestimmten Reihenfolge und Menge in einem «Blending-Tank» miteinander vermengt. Dabei muss allerdings das Terminal für das Bereitstellen und Betreiben der Blending-Infrastruktur – eines riesengrossen Mixers, wenn man so will – bezahlt werden. Günstiger ist das «Onboard-Blending»: Schiffe werden in einer bestimmten Reihenfolge mit verschiedenen Blendstocks beladen, so dass sich diese an Bord vermischen.

Gar keine Terminal-Pumpen sind vonnöten beim «ship-to-ship transfer», wobei die Tanks von Schiffen direkt miteinander verbunden werden. In der Regel werden die beiden Schiffe dafür in einem Hafen aneinander festgemacht. Noch günstiger, aber auch gefährlicher, ist das «Offshore ship-to-ship»: Ein Transfer zwischen zwei Schiffen auf offenem Meer. Weil das Risiko für Unfälle und das Auslaufen von Treibstoff dabei am höchsten ist, ist «Offshore ship-to-ship» vielerorts nicht erlaubt. Unsere Recherche zeigt, dass bei Treibstoff für den westafrikanischen Markt insbesondere das Meer vor Lomé, der togolesischen Hauptstadt, ein beliebter Ort für solche Offshore-Transfers ist.

zugegen sind, und stellt das Menu zusammen. Kocht er für jemanden, der keine grossen Ansprüche hat, benutzt er vielleicht nicht die besten, gesündesten Zutaten. Die Regierungen vieler afrikanischer Länder haben sehr tiefe Ansprüche: Sie erlauben Diesel mit einem Schwefelgehalt, der mehrere hundert Mal über dem in Europa erlaubten liegt. Und entsprechend wird für sie «gekocht»: in «African Quality». Treibstoffen für afrikanische Länder werden qualitativ minderwertige, giftige Blendstocks beigemischt – unter Umständen auch Rückstände aus der Chemieindustrie oder andere Abfälle.

Von Amsterdam nach Afrika

Die ARA-Region um Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen spielt eine Hauptrolle bei der Produktion von «African Quality». Die grossen Rohstoffhandelsfirmen haben etwa um das Jahr 2000 begonnen, sich in dieser Region anzusiedeln. Die Schweizer Unternehmen waren besonders aktiv: Sie haben massiv in der ARA-Region investiert, haben Tanklager und Raffinerien erworben. Die Standortvorteile der Region sind eine hochpotente Blending-Infrastruktur, zehn Raffinerien in relativer Nähe und eine ideale geografische Lage: gut erreichbar für Blendstock-Lieferungen von wichtigen Märkten wie Grossbritannien, Russland oder den baltischen Ländern, und nicht all zu weit entfernt von Westafrika.

Ein illegitimes Geschäft

Blending an und für sich ist nichts Verwerfliches. Dass Zwischenprodukte zur Treibstoffherstellung gemischt werden, ist üblich und legitim. Illegitim wird das Geschäftsmodell dann, wenn aus günstigen Komponenten Benzin oder Diesel mit hohem Gehalt an Schwefel oder anderen giftigen Substanzen produziert wird, weil dies die schwachen Standards mancher Länder zulassen. Wenn die Händler zu Giftmischern werden und Stoffe, die man nur als Abfall betrachten kann, in Treibstoff für afrikanische Märkte mischen. Wir nennen dieses Geschäftsmodell «blend-dumping». Den Preis bezahlen Millionen von Afrikanerinnen und Afrikanern – mit ihrer Gesundheit. •

Bei den Giftmischern
in Amsterdam

AM TATORT

Am Tatort

Detektivarbeit am Hafen

Tag für Tag werden im Amsterdamer Hafen giftige Treibstoffe hergestellt – doch von wem und für welche Märkte, ist ein gut gehütetes Geheimnis. Unsere Rechercheurin Marietta Harjono hat sich angeschickt, es zu lüften.



Näher kommt man nicht ran ans Terminal «Oiltanking Amsterdam».

Marietta Harjono hat ihr Auto abgestellt, wadet durchs kniehohes Gras. Bienen summen, die Sonne scheint durch feine Wolkenschwaden, es riecht leicht nach Benzin. Sie geht so weit, wie sie kann, hin zum Meer, und versucht, den Namen des Schiffes zu entziffern, das ein paar hundert Meter weiter vorne an einem Steg angetaut ist; im Vopak-Terminal, einem von acht Ölterminals des Amsterdamer Hafens. Azahar heisst der Tanker, im Moment scheint er leer

zu sein, was Marietta Harjono daran sieht, wie hoch er im Wasser liegt. Sie zückt ihr Smartphone, sucht in einer App nach dem Schiff, findet es: 35 648 Tonnen Tragfähigkeit, liest sie. Das könnte eines sein, ein «Blendboat for Africa», wie sie in der Industrie sagen. Ein Schiff also, das mit – meist schmutzigem – Treibstoff für Westafrika beladen wird. Später, zu Hause auf ihrem Hausboot im Norden Amsterdams, wird sie die Software starten, auf der sie die Wege

der Tanker verfolgen kann. Sie wird sehen, dass die Azahar zuletzt in Nigeria war, und sich vornehmen, das Schiff im Auge zu behalten.

Jeder und jede hat das Recht, zu erfahren, was sich in den Tanks befindet. Doch sie ist wohl die einzige, die je davon Gebrauch gemacht hat.

In aller Diskretion

Kurz zuvor, an der Rezeption des Vopak-Terminals: Marietta Harjono bittet den Rezeptionisten, ihr die Liste mit den gefährlichen Stoffen zu zeigen, die in den über 40 Tanks lagern. Gemäss holländischer Gesetzgebung hat jede Bürgerin und jeder Bürger das Recht, zu erfahren, was sich in diesen Tanks befindet. Doch wohl ist sie die einzige Amsterdamerin, die je von diesem Recht Gebrauch gemacht hat. Mittlerweile kennt man sie hier. Nach ein paar Minuten

erscheint der Terminal-Verantwortliche, ein junger Herr in Jeans und Hemd, mit zwei Listen in der Hand. Die eine, die Stoffliste, übergibt er ihr. Kopieren darf sie sie nicht, fein säuberlich überträgt sie die Angaben von Hand in ihr Notizheft, Tank für Tank: «Reformate Arom > 50 %» befindet sich im einen, «Cat Cracked Spirit», «FCC Gasoline» oder «Eurobob < 95 RON» in andern, der Laie versteht nichts, ausser vielleicht bei Tank 0710, der ist «schoongemaakt», also gereinigt und derzeit leer. Der Terminal-Chef schaut ab und an hinüber, wartet, bis sie alles notiert hat. Auf einer zweiten Liste, die er in der Hand hält, sind die ankommenden und ablegenden Tanker vermerkt, wie er sagt. Doch diese zeigt er der Besucherin nicht. Eine kleine Machtdemonstration, so macht es den Anschein.

Ein Terminal sehe sich selbst als Hotel, sagt Marietta Harjono, als wir im Auto dem Hafen entlang fahren. Die Terminals stellen die Infrastruktur für das Blending bereit, doch was die Gäste in ihren Tanks tun, sei ihre Sache. Wie Hotels halten auch Terminals Diskretion hoch: Welche Unternehmen die Tanker gechartert haben, die anlegen, und wel-

Schöne Hülle – doch was ist drin?
Tank am Vopak-Terminal in Amsterdam.



che Stoffe diese hier für welchen Markt mischen lassen, ist vertraulich, ein Geschäftsgeheimnis.

«Alles war vage»

Drei Jahre ist es her, dass die heute 48-jährige Marietta Harjono begonnen hat, für uns zu recherchieren. Sie trat mit viel Vorwissen an: Für ihren früheren Arbeitgeber Greenpeace hatte sie sich erst mit Ship-Breaking beschäftigt, dem «Entsorgen» von ausgedienten Frachtschiffen an den Stränden von Entwicklungsländern, und dann mit dem Fall um den Tanker Probo Koala: das von Trafigura gecharterte Schiff, das vor zehn Jahren vor der Küste Abidjans 500 Tonnen Giftmüll entsorgte – mit schlimmen Folgen: Gemäss der ivorischen Behörden starben 15 Personen, 100 000 suchten medizinische Hilfe auf.

Nun also sollte sie für uns herausfinden, wie das Geschäftsmodell funktioniert, das hinter diesem Skandal steckt: wie und wo Blending geschieht. Sie kündigte bei Greenpeace und machte sich ans Werk: Sie setzte sich an den Computer, recherchierte, las Geschäftsberichte und Studien, doch sie fand nicht viel. «Alles war vage», erinnert sie sich. Bald sei ihr klar geworden, dass sie hinter dem Schreibtisch nicht viel weiter kommen würde.

«Und plötzlich verstehst du»

Also ging sie raus und sprach mit Leuten. Mit vielen Leuten. Vom Hafen. Von der Polizei. Vom Umweltministerium. Vom Zoll. Aus der Industrie. Mit Schiffscrews. Über Freunde kam sie zu Experten, über Experten zu Zahlen. Sie merkte, welche zentrale Rolle der Hafen Amsterdams spielt. Und sie bildete sich weiter, besuchte etwa einen Kurs in Blending. «Man kann nicht zu etwas recherchieren, das man überhaupt nicht versteht», sagt sie. Sie ackerte sich mit der Hilfe von Expertinnen und Experten durch Substanzlisten, fand heraus, dass Statistiken existieren, auf denen der Schwefelgehalt der Holland und Belgien verlassenden Dieselexporte vermerkt ist, verfolgte die Bewegungen von Dutzenden von Schiffen am Computer. Sie fuhr raus in den Hafen, suchte nach den besten



Rechercheurin Marietta Harjono
am Hafen von Amsterdam. Bild: Public Eye

Plätzen, um nahe an die Tanker zu kommen. Bei einigen fand sie heraus, womit sie beladen wurden, von welcher Firma sie gechartert waren und wohin sie ihre Ladung brachten. Es sei ein bisschen, wie ein Puzzle zusammensetzen, sagt sie. «Du suchst nach irgendetwas, verstehst erst nicht recht, suchst weiter, auf verschiedenen Wegen, und plötzlich verstehst du einen Zusammenhang, siehst eine Verbindung, findest Antworten auf eine Frage.» Wenn man merke, wie sich die verschiedenen Informationen langsam zu einem Bild fügten – das sei etwas vom Schönsten an einer investigativen Recherche, sagt sie.

Alltäglich und undurchsichtig

Amsterdam ist der weltweit grösste Hafen für Kakao, der zweitgrösste Europas für Kohle und laut Eigenwerbung der «grösste Benzinhafen der Welt», doch was an den acht Terminals genau geschieht, bleibt meist im Dunkeln. Das Blending-Geschäft sei «genauso alltäglich wie undurchsichtig», sagt Marietta Harjono. Für sie liegt auf der Hand, welche Massnahme zumindest für etwas Transparenz, etwas Kontrolle sorgen würde: «Man müsste die Firmen, die die Terminals benutzen, dazu verpflichten, ihre Blending-Rezepte offenzulegen.»

Wie sind wir auf diese
Geschichte gestossen?

↳ DER HINTERGRUND

Der Hintergrund

«Es taten sich immer wieder neue Welten auf»

Andreas Missbach, Mitglied der Geschäftsleitung von Public Eye, darüber, wie aus einer These eine dreijährige Recherche zu einem bislang kaum bekannten Geschäftsmodell wurde – und was er damit zu bewirken hofft.

Wie kam Public Eye auf das Thema «Dirty Diesel»?

Erste Überlegungen machten wir uns 2011, als wir für unser Rohstoff-Buch ein Kapitel über die Probo Koala schrieben – den von Trafigura gecharterten Tanker, der vor zehn Jahren in Abidjan hunderte Tonnen Giftmüll entsorgen liess. Auch wir fokussierten zuerst auf den Skandal. Doch dann fragten wir uns: Woher stammte dieser Giftmüll? Was machten die auf diesem Tanker?

Und, was machten die dort?

Es war der Abfall aus einem improvisierten Raffinerieprozess zur Herstellung einer Mischkomponente für Treibstoff. Aus den Gerichtsakten wurde klar, dass dieser Treibstoff sehr schwefelhaltig gewesen sein muss. Rasch fanden wir auch heraus, wie schwach die Schwefel-Standards mancher afrikanischer Länder sind. Und gleichzeitig beobachteten wir, dass Schweizer Firmen begannen, recht massiv in afrikanische Tankstellennetze zu investieren. Da fragten wir uns: Warum tun die das? Und warum vor allem in Afrika? Könnte dahinter ein profitables Geschäftsmodell stehen?

Wie habt ihr diese These überprüft?

Als erstes haben wir geschaut, was zu diesem Thema bereits bekannt ist. Und wir merkten: Kaum etwas. Während es Bibliotheken voller Bücher über das Geschäft mit afrikanischem Rohöl gibt, hat sich bisher niemand das Treibstoffgeschäft in Afrika angeschaut.

Wie ist das zu erklären?

Ich vermute, das hat mit unserem Blick auf Afrika zu tun. Der Kontinent wird wohl bis heute in erster Linie als Rohstoffproduzent betrachtet und nicht als Konsummarkt, obwohl sich die afrikanische Wirtschaft rasant entwickelt. Verkehrsbedingte Luftverschmutzung gilt als ein typisches Problem von überentwickelten Gesellschaften. Kaum jemand weiss, dass die Luft in manchen afrikanischen Städten heute schon deutlich verschmutzter ist als in vielen europäischen, amerikanischen oder asiatischen.

Ihr habt also praktisch bei Null begonnen. Womit?

Es war klar, dass wir diese Recherchen nicht allein aus der Schweiz heraus durchführen konnten. Wir mussten dorthin gehen, wo der Treibstoff verkauft wird, Proben nehmen und diese analysieren. Die ersten Proben bestätigten dann unsere Vermutung: Sie hatten tatsächlich einen sehr hohen Wert an Schwefel und anderen gesundheitsschädigenden Stoffen. Doch die Treibstoff-Analyse war nur ein Teil. Wir mussten auch verstehen, wie das Geschäft funktioniert, wie bedeutend die Rolle der Schweizer Firmen ist. Das konnten wir nicht alles mit unseren internen Ressourcen bewältigen, obwohl unsere Mitarbeiter Marc Guéniat und Gian-Valentino Viredaz einen grossen Teil ihrer Zeit und Energie für dieses Projekt einsetzten.

Wo habt ihr euch Unterstützung geholt?

Wir haben mit Marietta Harjono eine Rechercherin mandatiert, die schon viel über die Industrie wusste und auch Kontakte zu Insidern hatte. Sie war so etwas wie die Einfallstüre in diese Welt. Wir haben ein Netzwerk mit afrikanischen Partnern aufgebaut, mit Laboren zusammengearbeitet. Und das ganze Rohstoff-Team von Public Eye war involviert. Es war eine intensive Zeit, die Arbeitsbelastung an der Grenze des Machbaren. Aber es war auch äusserst spannend.

Was waren die überraschendsten Erkenntnisse während der gut dreijährigen Recherche?

Es taten sich immer wieder neue Welten auf. Ich wusste zu Beginn etwa nicht, dass es einen internationalen Handel mit Blendstocks, den Mischkomponenten zur Treibstoffherstellung, gibt. Was mich auch überraschte, ist, wie gross der Anteil der Schweizer Firmen an diesem Handel ist. Und dass sie eben nicht nur handeln. Sie sind mitnichten einfach die «sauberen Händler», die Produkte von A nach B bringen. Sie besitzen Raffinerien, Tanklager und Tankstellen, und sie stellen selbst Treibstoff her.

Trotzdem: Was diese Firmen tun, ist legal. Warum sollten sie also etwas an ihrem Geschäftsmodell ändern?

Weil legal eben noch nicht heisst, dass ein Geschäft auch legitim ist. Einer der zentralsten Punkte der UNO-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte besagt: Unternehmen müssen Menschenrechte respektieren – und zwar auch über die im jeweiligen Land geltenden Bestimmungen hinaus, wenn diese die Bevölkerung nicht ausreichend schützen. Bei den afrikanischen Treibstoff-Standards ist das offensichtlich: Sie stammen zum Teil aus Zeiten, als es dort noch kaum Autos gab. Die von schmutzigen Treibstoffen verursachten Krankheiten wären problemlos vermeidbar. Denn das Alternativprodukt ist ja da. Man muss nichts erfinden. Man muss es nur liefern.

Was erhoffst du dir von der Publikation des «Dirty Diesel»-Berichts?

Ich hoffe, dass wir eine Debatte anstossen, die dazu führt, dass zumindest einige Schweizer Firmen ihre Verantwortung wahrnehmen und aufhören, minderwertigen Treibstoff nach Afrika zu liefern. Zudem müssen die afrikanischen Länder rasch ihre Standards verschärfen. Und die internationale Gemeinschaft sollte einsehen, dass man in afrikanische Raffinerien investieren muss. Das wären Schritte, um dieses klassische koloniale Drama, diese schreiende Ungerechtigkeit zu beenden: Dass jene Länder, die bestes Rohöl fördern, dieses exportieren müssen, weil sie es nicht verarbeiten können, und im Gegenzug dreckigen Treibstoff erhalten. •



Foto: Martin Bichsel

Was geschehen müsste.
Und was Sie tun können.

 **AKTIV WERDEN**

Gesundheit vor Profit – was geschehen muss

Wer was tun müsste, damit das dreckige Geschäft mit «African Quality» aufhört.

Um das illegitime Geschäft mit giftigem Treibstoff für Afrika zu beenden, müssen ...

☞ die **AFRIKANISCHEN REGIERUNGEN** (und jene ausserafrikanischen, die stark schwefelhaltigen Treibstoff zulassen) rasch Schwefel-Höchstwerte für Benzin und Diesel festlegen, wie sie in Europa gelten: 10 ppm. Auch die Grenzwerte für andere giftige Stoffe müssen den in Europa geltenden angeglichen werden.

☞ die **REGIERUNGEN VON LÄNDERN WIE BELGIEN, HOLLAND UND DEN VEREINIGTEN STAATEN**, in denen «African Quality»-Treibstoffe produziert werden, die Ausfuhr aller Treibstoffe, welche die im Exportland geltenden Grenzwerte überschreiten und aller gesundheitsgefährdenden Mischkomponenten verbieten.

☞ **SCHWEIZER ROHSTOFFHANDELSFIRMEN** sofort damit aufhören, die existierenden Doppelstandards auszunutzen, und weltweit nur noch schwefelarmen Treibstoff herstellen und handeln.

☞ und schliesslich sollte **DIE SCHWEIZER REGIERUNG** von den hiesigen Unternehmen verbindliche Due-Diligence-Prüfungen bezüglich Umwelt und Menschenrechte einfordern, welche die ganze Lieferkette abdecken und die Prüfung der Risiken potentiell gefährlicher Stoffe einschliesst.

Eine solche obligatorische Sorgfaltsprüfungspflicht verlangt die Konzernverantwortungsinitiative, die Public Eye im Oktober 2016 zusammen mit 77 weiteren Schweizer Nichtregierungsorganisationen einreicht.

Forderungen unserer Partner



«Komme ich in europäische Städte, merke ich sofort, dass die Luftqualität besser ist als bei uns in Abidjan. Es ist einfach nicht akzeptabel, dass die Händler für Afrika minderwertigen Treibstoff produzieren.»

Michel Yoboue, Groupe de Recherche et de Plaidoyer sur les Industries Extractives, Elfenbeinküste



«Die nigerianische Regierung ist gewillt, das Problem mit schmutzigem Treibstoff anzugehen. Aber die Handelsfirmen aus der Schweiz und von anderswo müssen kooperieren.»

David Ugolor, Africa Network for Environment and Economic Justice, Nigeria



«Schweizer Firmen müssen aufhören, «African Quality» zu liefern. Es ist ethisch und moralisch falsch. Es ist unmenschlich.»

Oumar Samaké, Association Malienne d'éveil au Développement Durable, Mali

Nehmen auch Sie Trafigura in die Pflicht

Afrikanische Lungen sind nicht weniger wert als unsere. Schweizer Firmen müssen das Geschäft mit giftigem Treibstoff für Afrika beenden. Als Zeichen des Protests schicken wir zusammen mit unseren afrikanischen Partnern einen Container mit dreckiger Luft zurück an einen der Verursacher: an Trafigura. Das Unternehmen aus Genf hat sich selbst zum Ziel gesetzt, zum «anerkannten Sektorleader in Bezug auf soziale Verantwortung» zu werden. Wer ein Leader sein will, muss vorangehen. Helfen Sie uns mit Ihrer Unterschrift, Trafigura davon zu überzeugen, die Herstellung und den Verkauf von «African Quality» zu beenden. Es ist Zeit, zu handeln.

 **UNTERSCHREIBEN SIE DIE PETITION**

Kampagne – Return to Sender
 Verfolgen Sie auf publiceye.ch/dirtydiesel die Reise unseres Containers – und unterschreiben Sie unsere Petition online.



Petition

Sehr geehrte Trafigura-Direktoren

Sie haben sich zum Ziel gesetzt, im Bereich sozialer Verantwortung Branchenleader zu werden. Zeigen Sie, dass Sie dieses Vorhaben ernst nehmen, und machen Sie einen ersten konkreten Schritt: Stellen Sie die Produktion (durch Blending) und den Verkauf von stark schwefelhaltigem Diesel und Benzin nach Afrika ein und verkaufen Sie weltweit nur noch Treibstoff in europäischer Qualität.

Sie machen sich momentan die tiefen Treibstoffstandards der jeweiligen afrikanischen Länder zunutze, um Treibstoffe zu verkaufen, die in Europa niemals erlaubt wären. Dieses Handeln mag zwar legal sein, es ist aber illegitim. Denn damit tragen Sie ganz direkt zur Luftver-

schmutzung bei und nehmen bewusst in Kauf, die Gesundheit von Millionen von Afrikanerinnen und Afrikanern zu gefährden. Doch die afrikanische Bevölkerung hat das gleiche Recht auf Gesundheit wie wir.

Ihr Verhalten ist auch deshalb enttäuschend, weil es für Sie einfach wäre, qualitativ hochstehende Treibstoffe herzustellen. Für die schweizerische und europäische Bevölkerung machen Sie dies ja längst – wieso nicht auch für Afrika?

Gegen die schädlichen Folgen des schwefelhaltigen Diesels für Mensch und Umwelt in Afrika können Sie etwas unternehmen. Tragen Sie Ihren Teil zur Lösung bei, sodass das Recht auf Gesundheit aller Menschen gewährt ist!

Petition unterschreiben!



Dirty Diesel

Die Autos in Accra oder Lagos fahren mit Treibstoffen, die einen so hohen Gehalt an Schwefel und anderen giftigen Stoffen aufweisen, dass sie bei uns niemals verkauft werden dürften. Schweizer Rohstoffhandelsfirmen spielen eine Hauptrolle: Sie nutzen die schwachen Standards insbesondere in westafrikanischen Ländern aus, indem sie für diese Märkte dreckigen Diesel und giftiges Benzin produzieren. So maximieren sie ihre Profite – auf Kosten der Gesundheit von Afrikanerinnen und Afrikanern. Dieses illegitime Geschäft muss aufhören. Wir fordern das Schweizer Schwergewicht Trafigura auf, voranzugehen und die Herstellung und den Verkauf von «African Quality»-Treibstoff zu beenden. Bitte unterschreiben Sie unsere Petition!

Engagement



Wo Konzerne lieber im Verborgenen agieren und die Politik dies zulässt, da schaut Public Eye, bis anhin die Erklärung von Bern, ganz genau hin: Mit Recherchen, Lobbyarbeit, Kampagnen und politischen Vorstößen setzen wir uns dafür ein, dass Schweizer Unternehmen und die offizielle Schweiz ihre Verantwortung zur weltweiten Achtung der Menschenrechte wahrnehmen. Wirtschaftlicher Profit darf nicht auf Kosten von Menschen in andern Ländern gehen. Globale Gerechtigkeit beginnt bei uns.

www.publiceye.ch  [@publiceye_ch](https://twitter.com/publiceye_ch)  www.facebook.com/publiceye.ch

Globale
Gerechtigkeit
beginnt bei uns

Public Eye

 Erklärung von Bern