

Die Verwendung von hochbelastetem Schweröl in der Schifffahrt ist vermeidbar

Anlage zum Anschreiben an die Mitgliedskommunen und Kreise, die Insel- und Halligkonferenz sowie den Nordseebäderverband

Schiffe gehören zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln, weil sie große Warenmengen mit relativ geringem Energieverbrauch kostengünstig transportieren. Trotz der guten Energiebilanz der Schifffahrt im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln hat die SDN schon 1984 erhebliche Umweltprobleme beim Schiffsverkehr erkannt.

Aus Kostengründen werden billige Schweröle im Schiffsbetrieb verwendet, die gleichsam als Abfallsenke der Raffinerien dienen. Die Folgen sind große Emissionen an Schwefel, Stickoxiden und Feinstäuben. Die bei der Aufbereitung des Schweröls an Bord anfallenden Rückstände (Schlamm und veröltes Wasser), etwa 0,5 bis 1% des Schwerölverbrauchs, müssen an Land entsorgt werden. Die Entsorgungskosten und Umstände der Landentsorgung führen leider immer wieder zur illegalen Entsorgung auf See mit den bekannten Folgen für Umwelt und Tourismus. Die positive Umweltbilanz der Schiffstransporte wird durch diese Verwendung von „Abfall der Petrochemie“ deutlich verdorben. Seinerzeit ließen sich weder in der Seeverkehrswirtschaft, in der Mineralölwirtschaft, in den zuständigen Bundes- und Landesverwaltungen oder in der Politik Verbündete für ein Verbot finden.

Mit Recht wird das Thema heute wieder aufgegriffen. Eine Untersuchung der Hamburger Umweltbehörde von 1995 zeigt, dass 80% der Schwefelbelastung und 20% des Feinstaubes aus dem Hamburger Hafen, von Schiffen, stammen. Das Grünbuch über die Zukunft der Europäischen Meerespolitik führt aus: „ der Schifffahrtssektor ist....eine der Hauptquellen der Luftverschmutzung in Europa.... Im Jahr 2000 beliefen sich die CO₂-Emissionen von Schiffen in der EU auf 157 Mio. Tonnen....dürften die NO_x-Emissionen von Schiffen den Prognosen zufolge bis zum Jahr 2020 höher sein als die von allen Quellen an Land zusammengenommen.“ Die Schwefeldioxid-Emissionen der mit Schweröl fahrenden Schiffe liegen weltweit bei 14 Mio. Tonnen/Jahr (Dr. K.-H. Hochhaus in Hansa International Maritime Journal -144 .Jahrgang – 2007- Nr.6). Der Schwefelgehalt des in Nord- und Ostsee verwendeten Schweröle ist über 40 mal höher als der von Diesel und auf den übrigen Meere sogar über 540 Mal höher als im an Land genutzten Dieselkraftstoff. Über Satelliten kann

heute das ganze Ausmaß der Schiffsemissionen nachgewiesen werden. Deutlich zeigt sich dabei die enorme Luftbelastung aus dem Schiffsverkehr, nicht nur in Nord- und Ostsee und andere dicht befahrene Wasserstraßen, sondern auch im Nordatlantik, im Pazifik und anderen Weltmeeren.

Da in den Häfen das Thema Schiffsemissionen besonders akut ist, wird zurzeit eine Landstromversorgung der Schiffe während der Liegezeiten diskutiert. Dies aber ist ein Ansatz, der in den Häfen zwar eine gewisse Hilfe sein kann, der aber nicht geeignet ist, das viel größere und global auftretende Problem der Schiffsemissionen während der Seereise zu lösen. Ebenfalls ist die Diskussion um die Abgaswäsche auf Schiffen völlig kontraproduktiv, da das entstehende Abwasser mit den ausgewaschenen Schadstoffen ungereinigt in der Regel in die Meere eingeleitet wird. Beide Ansätze der Problemlösung sind aber auch deshalb falsch, weil diese Umweltsünde der Schifffahrt vermeidbar ist.

Raffinerien sind seit Jahrzehnten in der Lage, das Rohöl so weit zu raffinieren und zu cracken (zerlegen der langkettigen Kohlenwasserstoffverbindungen), dass kein Schweröl anfällt. Dabei entsteht eine geringe Menge nicht vermeidbarer Sonderabfall, Petrolkoks, der in Sonderabfallverbrennungsanlagen schadlos beseitigt werden kann.

Die Schifffahrt kann künftig auf Schweröl verzichten und stattdessen saubere Destillate verwenden. Es gibt keine technischen Gründe, die dem entgegenstehen. Im Augenblick sind es betriebswirtschaftliche Gründe, die aber den technischen, energetischen und personellen Aufwand zur Aufbereitung des Schweröls nur zum Teil berücksichtigen. Gar nicht gehen die volkswirtschaftlichen Kosten für die Umweltschäden durch die Verwendung von hoch-schwefelhaltigem Schweröl, illegale Entsorgung der Aufbereitungsrückstände und andere Faktoren in die Rechnung ein. Daher sind die Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Handelns berechtigt.

Derzeit wird bei der internationalen Schifffahrtsorganisation IMO diskutiert, künftig auf Schweröl zu verzichten. Uns ist bekannt, dass das deutsche Bundesverkehrsministerium sich für einen „Ausstieg aus dem Schweröl“ einsetzt. Dabei benötigt es Unterstützung der betroffenen Küstenregionen. Denn bei vielen Reedereien, in der Mineralölindustrie und anderen Wirtschaftszweigen findet dieser Vorschlag keine Unterstützung.

Wenn der Druck von der Basis fehlt, wird der internationale Denkprozess bei der IMO Jahrzehnte in Anspruch nehmen, in denen für die Umwelt nichts geschieht. Am Ende wird nach unserer Meinung Schweröl in der Schifffahrt zwar verboten, aber durch politische Winkelzüge immer wieder verzögert werden. Die Leidtragenden sind die Küstenregionen mit dem wirtschaftlich bedeutenden maritimen Tourismus. Die Küstenregionen verdanken ihre Popularität im Tourismus neben der Nähe zum Meer vor allem der Assoziation mit sauberer Luft und intakter Umwelt. Der Öko- und Gesundheitstourismus ist ein zunehmend bedeutender Zweig der Tourismuswirtschaft. Er ist in besonderer Weise auf eine hohe Umweltqualität angewiesen. Seine Klientel ist in Umweltfragen äußerst kritisch. Für die Küstenregionen ist es ein Gebot wirtschaftlicher Vernunft zur Sicherung eines nachhaltigen Tourismus, sich massiv für den schnellen Ausstieg aus dem Betrieb von Schiffsmotoren mit Schweröl einzusetzen.

Daher rufen wir die Küstenregionen auf, das Bundesverkehrsministerium bei der Durchsetzung des „Ausstiegs aus dem Schweröl“ nach Kräften zu unterstützen. Wir bitten daher die Mitglieder der SDN nachdrücklich, sich in ihren Gremien mit dem Thema zu befassen, wirksame Entscheidungen zu treffen und die Länder, die Bundesregierung und die EU aufzufordern, um eine Beschleunigung des „Ausstiegs aus dem Schweröl“ in der Schifffahrt zu erreichen.

Wir planen, noch in 2007 ein Kolloquium zu diesem Thema durchzuführen, das den Küstenregionen als Entscheidungshilfe für ihr Handeln dienen kann.

Gez.

Rudolf-Eugen Kelch

Vorsitzer SDN