

## **Der Schutz der Meeresumwelt**

Meine Begrüßung im **November 2008**, die heute aktueller ist als 2008, denn sehr viel ist nicht geschehen!

E. Runge  
Rede Runge 241108

### **"Maritimer Umweltschutz"**

**Vortrag von**

**Herr Eberhard Runge,**

**Umweltausschussvorsitzender,**

**Veranstaltung zu Umweltschutzaspekten der  
europäischen Meerespolitik**

**Elbe-Zimmer**

**am 24. November 2008 um 19:00 Uhr**

**- Begrüßung -**

#### **Wichtige Personen:**

Paul Nemitz, EU-Kommission,  
Generaldirektion Fischerei und  
maritime Angelegenheiten

Im Anschluss: Diskussionsrunde



Herzlich willkommen zu unserer heutigen Veranstaltung.

**Wasser** wird zur größten Herausforderung dieses Jahrhunderts:

- Bei der Versorgung der Weltbevölkerung mit Trinkwasser
- Bei der Lösung der weltweiten Abwasserprobleme
- Speziell bei der Lösung der Abwasserfragen in der Schifffahrt

Rund 70 Prozent der Erdoberfläche sind mit Wasser bedeckt; aber 97,5% davon ist Salzwasser und nur 2,5% Süßwasser; wovon wieder 68,9% Gletscher und ewiger Schnee sind; 30,8% ist Grundwasser und 0,3% sind Seenspeicher.

Derzeit haben 1,2 Milliarden Menschen keine sichere Wasserversorgung und im Jahr 2023 könnten 2,3 Milliarden Menschen keinen Zugang zu trinkbarem Wasser haben. Das Szenario der Sterberaten für Mensch und Tier möchte ich daher aus der heutigen Thematik herausnehmen.

Ich könnte Ihnen allerdings den Roman, „Der Schwarm“ von Frank Schätzing sehr empfehlen, der zwar etwas futuristisch, aber sehr gut recherchiert ist.

**Saubere und gesunde Meere sind die Quelle für Ernährung, Beschäftigung und Wohlstand der Menschen.**

Gleichzeitig sind die Meere auch ein wichtiger Lebensraum für Pflanzen und Tiere und ein ganz bestimmendes Element für das Klima der Welt.

### **Wasser ist Leben.**

Bei einem Blick auf die Karte Deutschlands wird einem deutlich, dass unsere Grenzen zu zwei Dritteln aus Küsten bestehen.

Die Hoheitsgewässer aller EU-Mitgliedstaaten sind sogar umfangreicher als unser kontinentales Hoheitsgebiet.

Die Europäische Union ist damit im Grunde eine Halbinsel mit tausenden (70.000) Kilometern Küste, übrigens länger als die Küsten der Vereinigten Staaten oder die von Russland.

Der maritime Bereich ist ein bedeutender Wirtschaftszweig der europäischen Volkswirtschaften.

Der Seetransport ist der wirtschaftlichste überhaupt, denn ca.48.000 Schiffe transportieren rund 90% aller Wirtschaftsgüter und für Deutschland gilt, dass fast 100% des Außenhandels über die Häfen und den Seeweg transportiert wird und für den Binnenmarkt sind es rund 50%.

Deutschland lebt von seinem erfolgreichen Außenhandel – weltweit sind wir gar noch Exportweltmeister.

Mit über 54 Milliarden Euro Gesamtumsatz hat die deutsche maritime Wirtschaft im Jahr 2007 einen ganz wesentlichen Beitrag zu diesem Titel des Exportweltmeisters geleistet. Und Hamburg hat mit seinem Hafen maßgeblich zu diesem Ergebnis beigetragen.

Europa und Deutschland im Besonderen sind daher auf eine nachhaltige Meerespolitik angewiesen.

Dies haben auch die EU-Entscheidungsträger in Brüssel erkannt und haben sich daher des Themas Meer in den vergangenen Jahren immer stärker angenommen.

Vielfältige Regelungen sind in diesem Segment bereits getroffen worden.

Das Thema Umweltschutz ist dabei immer stärker in den Fokus der europäischen Meerespolitik gerückt.

Die Umweltschutzaspekte der europäischen Meerespolitik war daher Anlass für diese Veranstaltung, zu dem Interessierte (über 100 Teilnehmer), vom Info-Point Europa In die Handelskammer Hamburg eingeladen sind.

Für die Podiumsdiskussion war es uns gelungen, Herrn Paul Nemitz von der Generaldirektion für maritime Angelegenheiten und Fischerei der EU-Kommission für die Veranstaltung zu gewinnen.

Weitere Teilnehmer sind die Herren Dr. Hans-Heinrich Nöll, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder sowie

Dr. Manfred Schuldt, Senatsdirektor und Amtsleiter der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die über die Umweltschutzaspekte der europäischen Meerespolitik diskutieren.

Worum geht es im Einzelnen, wenn man über dieses Thema spricht?

Welche legislativen Initiativen plant Europa?

Wo liegen die Probleme?

Die EU-Kommission hat im vergangenen Jahr ein Blaubuch zur Europäischen Meerespolitik vorgelegt und daraus zahlreiche Maßnahmen abgeleitet.

Derzeit wird unter anderem über

- einen Leitfaden für die Anwendung der EU-Umweltgesetzgebung in Häfen
- eine Richtlinie über Meeresverschmutzung durch Schiffe
- Regelungen zu Schiffsemissionen die Einbeziehung des Schiffsverkehrs in den CO<sub>2</sub>-Emissionshandel verhandelt.

Dies macht deutlich, Brüssel ist in diesem Themenfeld sehr aktiv.

Besonders deutlich wird, dass der Schiffsverkehr ein wichtiges Thema in Brüssel ist.

In verschiedenen Dokumenten fordern EU-Kommission und EU-Parlament die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Schifffahrt.

Dabei sollte jedoch nicht vergessen werden, dass die Seeschifffahrt im Verhältnis zu ihrer hohen Transportleistung das klima- und umweltfreundlichste Transportmittel der Welt ist. Nur rund 3 Prozent aller weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen werden durch die Schifffahrt verursacht.

Gleichzeitig werden über 90 Prozent aller weltweit gehandelten Waren mit dem Schiff transportiert.

Eine solche Klimabilanz ist mit keinem anderen Transportmittel möglich.

Aber natürlich darf man sich auf diesen Zahlen nicht ausruhen. Wissen sollte man aber, dass der weltweite Raubbau am Wald mit 13%, über viermal mehr als die Schifffahrt, an den weltweiten Emissionen beteiligt ist. Nach China und den USA ist dadurch Indonesien durch Abholzung von Wäldern zum drittgrößten Treibhausgasverursacher der Welt geworden. Gelingt es den Waldbestand der Erde zu vergrößern, hätten wir das CO<sub>2</sub> – Problem im Griff.

Das ist keine Utopie, denn Deutschland macht es mit seinen Wäldern vor, die fünfmal so viel binden, wie wir emittieren.

Aber neben dem Kohlendioxid spielt auch der Schwefel im Treibstoff eine maßgebliche Rolle, wenn es um den Schutz der Meere geht.

Nach Vorstellung der EU soll der Schwefelanteil im Treibstoff in den kommenden Jahren daher deutlich reduziert werden. Wenn

dies nicht über die IMO geregelt wird, dann will die EU eigene legislative Maßnahmen ergreifen.

Doch das würde nur für Schiffe in europäischen Gewässern gelten.

Viele Unternehmen haben verstanden, dass **Ökonomie und Ökologie** kein Widerspruch sein muss.

Nur wer effizient mit seinen Ressourcen umgeht, wird langfristig auch wirtschaftlichen Erfolg haben.

Wichtig ist jedoch, dass die Wettbewerbschancen auf dem internationalen Markt gerecht bleiben.

Nur wenige Schiffe sind heutzutage allein in europäischen Gewässern unterwegs.

Der Großteil des Schiffsverkehrs ist international.

Die politische Rahmensetzung im globalen Schiffsverkehr ist daher international zu gestalten, um wirkungsvollen maritimen Umweltschutz weltweit zu ermöglichen.

Dafür ist die IMO zuständig.

Hier sollte erwähnt werden, dass die NSMT-Normenstelle für Schiffs- und Meerestechnik (DIN/ISO) in Hamburg, eine Abteilung für Meeres – Umweltschutz unterhält, die gerade in den letzten Jahren ganz hervorragende Erfolge für den Umweltschutz erreicht hat. Diese Erfolge sind dadurch gekennzeichnet, dass die NSMT über die ISO und dann bei der IMO internationale, weltweit gültige Regeln in der Schifffahrt implementiert hat.



Z.B. die MEPC 107 (49) für die Bilgewasser – Entöler, oder die Vorschläge für die Ballastwasser – Aufbereitung, Trennung von Müll auf den Schiffen, Normungsvorschläge für den Offshore – Bereich, usw.

Regelungen, also deutsche oder europäische, die zu regionalen Verzerrungen führen und zu Lasten europäischer und deutscher Marktteilnehmer gehen, dienen weder dem Wirtschaftsstandort Europa noch dem Meeresumweltschutz, wenn sie nicht international greifen.

Es wundert allerdings sehr, dass die notwendigen und berechtigten Umweltstrafen in Deutschland nicht angemessen zur Anwendung kommen und andere europäische Länder hier restriktiver vorgehen.

In Deutschland wurden in einem ganzen Jahr 221 Ölunfälle auf See festgestellt, davon hat man 131 weiterverfolgt und 90 Bußgelder verhängt. Insgesamt wurden in einem Jahr Strafen von € 91.615, -- verhängt, also im Durchschnitt € 1.000, --. Im gleichen Jahr hat ein Strafgericht in Brest, bei einer einzigen Meeresverschmutzung durch Öl, eine Strafe von € 500.000, - verhängt.

Die europäische Gesetzgebung lässt sogar Strafen im Einzelfall von € 1,5 Mio. zu.

In den USA sind Strafen bis zu 4 Mio. Dollar gängige Praxis (Mitglieder der Bordbesatzungen die ihre Schiffsführung

verraten, werden sogar von der US Coast Guard, mit 200.000 bis 300.000 Dollar belohnt).

In vielen Seegebieten (national special areas), gilt bereits eine Öleinleitbegrenzung auf <5ppm, statt der weltweit gültigen Richtlinie von <15ppm.

Die Entölungstechnik für einen Restölgehalt von <5ppm, sogar für <0ppm ist auf dem Markt.

Immer häufiger entscheiden sich Reeder bei Neu- wie bei Umbauten für die technische und umweltfreundlichere Lösung um sich damit auch den immer höheren Strafen zu entziehen. Da viele Entöler-Hersteller ein Zertifikat nach MEPC 107 (49) besitzen, diese Entöler aber nicht 100%ig den Prüfkriterien entsprechen, hat die IMO auf ihrer letzten Sitzung in London einem Antrag Deutschlands (NSMT) Recht gegeben, die Zertifikate noch einmal zu überprüfen.

Es wird jedoch leider einen sogenannten Bestandsschutz für eingebaute Systeme geben, aber die Zertifikate laufen dann Ende 2009 aus.

Dann könnte der Umwelt der Meere ein großer Gefallen getan werden.

Herr Manuel Sarrazin, Mitglied des deutschen Bundestages und Landesvorsitzender der Europa Union Hamburg, leitet die anschließende Diskussionsrunde.



v.l.n.r. die Herren Sarrazin, Dr. Schuldt, Nemitz, Dr. Nöll, Runge

**ENDE**

Wer hinterfragt einmal die vielen Ankündigungen und warum werden nicht endlich echte Prioritäten gesetzt?

Heute sind über 50.000 Schiffe auf den Weltmeeren unterwegs und ca. 3 Milliarden Menschen ohne Trinkwasser.

Die Wälder werden weiter abgeholzt um Palmöl-Plantagen zu errichten oder Weiden für Futter zu haben, um die Menschen satt zu bekommen. Wer hinterfragt eigentlich, ob unser Planet Erde, der eigentlich Ozean heißen müsste, für 8 Milliarden Menschen gedacht ist? Vor rund 70 Jahren waren wir noch 4 Milliarden Menschen!

Die internationale Schifffahrt musste auf schwefelarmen Kraftstoff umsteigen, Gaswäscher einsetzen oder auf LNG oder andere alternative Kraftstoffe wie LPG, Methanol, Biokraftstoffe oder sogar Ammoniak umsteigen.

Neue Mischungen von Schiffskraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von 0,50% können einen hohen Anteil an aromatischen Verbindungen enthalten, die einen direkten Einfluss auf die Rußemissionen haben.

Durch die neuen Schiffskraftstoffe wird sich die Welt der Schmierstoffe verändern.

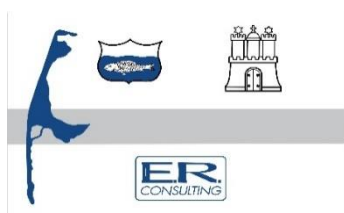
Der Schwefelgehalt im Diesel ist gesenkt und es werden Scrubber eingebaut, die aber auch schon wieder Probleme machen (das Problem Luft haben wir jetzt im Meerwasser).

Neue Brennstoffe, wie auch die Schmierstoffe, führen zu neuen, anderen Problemen für die Umwelt, die erst noch gelöst werden müssen.

Viel zu viele Fragen werden verschwiegen, oder verdrängt, obwohl es häufig die technischen Lösungen gibt, die aber von Lobbyisten und Bürokraten verhindert werden.

Können denn Politiker die Umwelt retten?

Meine klare Meinung: NEIN, die Politik könnte Fachleute (Wissenschaftler und Praktiker) besser unterstützen und damit den Weg für gute Lösungen ebnen; dagegen sind Lobbyisten und Bürokraten die Bremser allen Fortschritts!!!



Kfm.-Ing. Eberhard Runge  
Im Juli 2024