

„Mehr Umweltschutz mit besserer Technik“

Abwasser aus den Schiffen sind neben Müll und Abgasen die am häufigsten genannten Ursachen für die Umweltverschmutzungen der Meere.

Die IMO (International Maritime Organization) mit Sitz in London, berät und beschließt alle möglichen Resolutionen zum Schutz der Umwelt, allerdings immer nach einem Abstimmungsmodus, der von den Flaggenstaaten und Lobbyisten abhängig ist. Somit können Bestimmungen verhindert oder zumindest verzögert werden.

Sind Resolutionen verabschiedet, sind diese häufig nicht deutlich genug und lassen den Herstellern von Anlagen und Geräten, wie auch den prüfenden Institutionen zu viel Spielraum. Das gilt z.B. für OWS (Öl Wasser Separatoren), wie auch für BWT (Ballast Water Treatment), um nur diese Beispiele zu nennen.

Investitionen in Anlagen für mehr Umweltschutz, die von der IMO vorgeschrieben sind, führen dann bei mancher Werft und auch bei Reedern aus „wirtschaftlichen Gründen“ zur

„billigsten“ Lösung. Das ist bei den bestehenden und nicht klaren Vorschriften der IMO nicht der beste Weg für den Umweltschutz, wie auch für die Sicherheit der Schiffsbesatzungen.

Viele Unternehmen und ihre Ingenieure haben die besten technischen Lösungen zur Hand oder im zumindest im Kopf, scheuen sich aber aus unverständlichen Gründen eines falschen Wettbewerbs, diese auch zu realisieren. Bei identischen Bedingungen wäre auch ein fairer Wettbewerb möglich.

Die etwas höheren Investitionskosten, die von Werften und Reedern den Anbietern guter Technologien vorgehalten werden, nicht in die besten Technologien zu investieren, wird immer mit den zu hohen Betriebskosten in der Schifffahrt (an 1. Stelle die Brennstoffkosten) argumentiert.

Ein Argument, welches durch kosten-deckende Frachtraten (das gilt welt-

weit), nicht mehr angeführt werden könnte, wenn nicht unter den Reedern teilweise ein ruinöser Wettbewerb herrschen würde.

Das soll nicht heißen, dass es keinen Wettbewerb in der Schifffahrt geben soll, aber billig ist nicht gut und „Geiz ist schon gar nicht geil“, nicht für die Reeder und schon gar nicht für den Umweltschutz und die Meere und somit für die Zukunft der Menschheit.

Was würde ein T-Shirt, oder ein TV-Gerät, oder... – oder... schon mehr Kosten, wenn auskömmliche Frachtraten auf die transportierten Produkte umgelegt würden.

Wir Menschen würden damit etwas für die Meere und den Umweltschutz leisten.

Wer hat den Mut diesen einfachen Weg zu beschreiten???

Eberhard Runge
www.erunge-consulting.de

Der Schutz der Meere

Nicht nur die 50.000 seegehenden Schiffe sind die Ursache der Verschmutzung unserer Meere, sondern die Menschheit, die nicht den nötigen Respekt vor der Ressource Wasser hat.

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; von diesen wiederum sind 68,9% Gletscher und ewiger Schnee; 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 soll jetzt nicht weiter betrachtet werden.

Ich kann 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 Russlands.

Die Verantwortung der Schifffahrt

Der maritime Bereich ist ein bedeutender Wirtschaftszweig der europäischen Volkswirtschaften.

Der Seetransport ist der wirtschaftlichste überhaupt, denn ca. 50.000 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 Vize-Exportweltmeister.

Mit über 54 Milliarden Euro Gesamtumsatz hat die deutsche maritime Wirtschaft im Jahr 2013 einen ganz wesentlichen Beitrag zum Titel des Vize-Exportweltmeisters geleistet.

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. Worum geht es im Einzelnen wenn man über dieses Thema spricht? Welche legislativen Initiativen plant Europa? Wo liegen die Probleme?

Die EU-Kommission hat 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 und die Einbeziehung des Schiffsverkehrs in den CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Emissionen werden durch die Schifffahrt verursacht. Gleichzeitig werden aber über 90 Prozent aller weltweit gehandelten Waren mit dem Schiff transportiert. Eine solche Klimabilanz ist mit keinem anderen Transportmittel möglich.

Natürlich darf man sich auf dieser Bilanz 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 Indonesien durch Abholzung von Wäldern zum drittgrößten Treibhausgasverursacher der Welt geworden.

Gelänge es den Waldbestand der Erde zu vergrößern, hätten wir das CO₂-Problem im Griff. Das ist keine Utopie, denn Deutschland macht es mit seinen Wäldern vor, die fünfmal so viel CO₂ binden, wie wir emittieren.

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

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 (International Maritime Organization) mit Hauptsitz in London zuständig, deren Entscheidungsträger aber häufig Lobbyisten sind, die nationale und Verbandsinteressen repräsentieren.

Erwähnt werden sollte, dass die NSMT (DIN Normenstelle für Schiffs- und Meerestechnik e.V.) in Hamburg, einen

Arbeitsausschuss für Meeres-Umweltschutz unterhält, die gerade in den letzten Jahren Erfolge für den Umweltschutz erreicht hat. Diese Erfolge sind dadurch gekennzeichnet, dass die NSMT über die ISO (International Organization for Standardization) und dann bei der IMO (International Maritime Organization) internationale, weltweit gültige Regeln in der Schifffahrt implementiert hat.

Die Resolution MEPC* 107 (49) für OWS (Oil Water Separator) die Bilgewater-Entöler oder die Vorschläge für BWT (Ballast Water Treatment) die Ballastwasser-Aufbereitungssysteme sind auf die Arbeit der Gremien in der NSMT zurück zu führen.

Zum Thema der Ölverschmutzung hat die ISO die NSMT und deren Mitglieder aufgefordert, neuere und bessere Standards zu erarbeiten. 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

Schifffahrt

international greifen. Das gilt auch für die Bestrafung von Umweltsündern.

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

In Deutschland wurden in einem Jahr 221 Ölunfälle auf See festgestellt, davon hat man 131 weiter verfolgt 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 bei Umweltverschmutzungen verraten (Whistleblower), werden sogar

von der USCG (US Coast Guard) mit 200.000 bis 300.000 Dollar belohnt.

In vielen Seegebieten NSA (national special areas), gilt bereits eine Öleinleitbegrenzung <5ppm (parts per million/ca. mg/l), statt der weltweit gültigen Richtlinie von <15ppm. Fakt ist, dass die IMO-Richtlinie nur den Restölgehalt von <15ppm vorgibt. Die OWS-Entöler-Technik für <5ppm, sogar für <=0ppm ist auf dem Markt verfügbar.

Immer häufiger entscheiden sich Reeder bei Neu- wie bei Umbauten freiwillig für die technisch bessere und umweltfreundlichere Lösung (OWS <5ppm) um sich damit auch den immer höheren Strafen zu entziehen.

Da viele Entöler-Hersteller ein Zertifikat nach MEPC* 107 (49) besitzen, diese Entöler nicht 100%ig den Prüfkriterien entsprechen, hatte die IMO auf einer ihrer letzten Sitzungen in London einem Antrag Deutschlands Recht gegeben,

die Prüfungen noch einmal zu überprüfen. Das Resultat, wieder von Lobbyisten beeinflusst war keine klare Lösung sondern ein Kompromiss zum Nachteil besserer Techniken und der Sicherheit an Bord der Schiffe.

Der AK (Arbeitskreis) der ISO (International Organization for Standardization) arbeitet zurzeit an einem neuen Standard zur Prüfung von OWS mit einem Restölgehalt <5ppm, dieser ISO-Standard soll den Prüfern von OWS die fachliche und juristische Sicherheit geben, korrekt geprüft zu haben.

Parallel wird auch im AA (Arbeits-Ausschuss) der NSMT (DIN Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik) und in deren AK dieses Thema mit den beteiligten Fachleuten behandelt.

* = Maritime Environmental Protection Committee

Eberhard Runge
www.erunge-consulting.de