

Herbert Nix

Schiffsemissionen – permanent übersehen

Stationäre Emissionsquellen unterliegen in den meisten Ländern strikter staatlicher Regulierung. Die Emissionsreduzierung des Autoverkehrs ist kontinuierlich verschärft worden. Der Flugverkehr soll zumindest mit Emissionszertifikaten belegt werden, die zur Schadstoffreduzierung führen können. Was aber ist mit dem Schiffsverkehr? Warum ist die Meinung zu hören, bei den Schiffen auf See und auf Flüssen handle es sich um nichts anderes als um „Sondermüllverbrennungsanlagen“? Eines ist klar: Die Öffentlichkeit weiß wenig über die ökologischen Probleme, die mit der Schifffahrt verbunden sind. Das muss sich ändern.

In der Luft und an Land werden Motoren zumeist mit hochwertigen Destillaten betrieben. Die Pkw und Lkw erhielten über die Jahre unter dem Etikett Umweltschutz saubereren und bleifreien Treibstoff, mussten mit Katalysatoren (Benziner) oder mit Rußfiltern (Diesel) nach bzw. ausgerüstet werden. Die weltweit (2011) 38 900 Handelsschiffe (über 1000 BRZ) und 520 Kreuzfahrtschiffe dagegen benutzen als Treibstoff das, was nach dem Destillieren in der Raffinerie als Abfall übrig bleibt. Früher nannte man es Bunkeröl, dann Rückstandsöl. Diese Namen deuteten schon wenig Gutes an. Jetzt aber heißt es „Schweröl“. Das klingt harmloser, hat an den wesentlichen Bestandteilen aber nichts geändert.

Seeschiffe sind also schwimmende Kraftwerke ohne Abgasbehandlung, Filter, technische Ausrüstung oder behördliche Überwachung, wie sie bei vergleichbaren Kraftanlagen an Land gang und gäbe sind. Seit der ersten Ölpreiskrise zu Beginn der 1970er Jahre sind die Mineralölpreise sprunghaft angestiegen. Das führte dazu, dass die Ingenieure auch die großen, langsam laufenden Dieselmotoren schwerölfähig machten (Brenk 2004), denn (schmutziges) Schweröl war und ist deutlich preiswerter als (relativ sauberer) Diesel. Fortan verwendeten Handelsschiffe fast ausschließlich diesen Treibstoff. Schweröl als Überbleibsel der Destillationskette in den Raffinerien müsste eigentlich als Sonderabfall bezeichnet und entsorgt werden (Waterkant 1996, 1, S. 29 ff.). In den Schwerölen ist nämlich nicht nur erheblich Schwefel angereichert, sondern auch Schwermetalle, Aschen und andere Verunreinigungen. Die heute üblichen Schweröle sind so minderwertig, dass sie an Bord der Schiffe durch so genannte Separatoren (Zentrifugen) aufbereitet werden müssen, bevor sie überhaupt