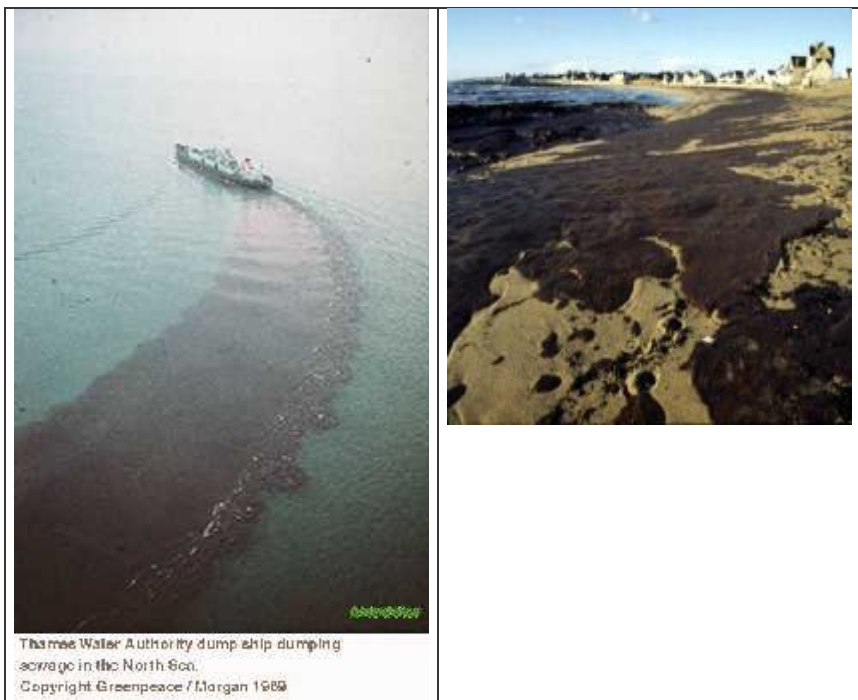


## Ölrückstände von der Schifffahrt

Heute werden die meisten Schiffsdiesel mit „Bunker-C-Öl“ betrieben. Dieses Schweröl bleibt übrig, nachdem in den Ö Raffinerien die wertvollen leichteren Bestandteile Benzin, Petroleum, Dieselkraftstoff und Heizöl abgetrennt wurden. Bei der Verwendung von „Bunker-C-Öl“ für den Schiffsantrieb wird viel Dreck durch den Schornstein gejagt. Böswillig ist die Rede von Seeschiffen als genehmigungsfreie Restölverbrennungsanlagen, die nebenbei eine Schiffsschraube antreiben. Das ist ärgerlich, denn bei allen Kraftwerken an Land und bei den Zentralheizungen der Häuser sind strenge Abgasnormen einzuhalten. Eine Abgasregelung für Schiffe ist jedoch schwierig zu erreichen. Sie müßte weltweit gelten, denn Schiffe aus aller Herren Länder befahren die deutschen Seeschiffahrt-Straßen.



*Abb.: links: treibendes Öl auf der Wasseroberfläche illegal eingeleitet, rechts: Öl am Strand, Bretagne nach Unfall mit „Erika“*

Bevor das „Bunker-C-Öl“ in die Schiffsmotoren eingespritzt wird, muß es im Maschinenraum erwärmt und gereinigt werden. Dabei bleiben schwerflüssiges Restöl und Verunreinigungen zurück und müssen entsorgt werden. Wenn diese Entsorgung ordnungsgemäß in einem Hafen vorgenommen wird, kostet das Geld. Wenn man das Öl bei Nacht und Nebel über Bord gibt, riskiert man eine Strafe, aber nur, wenn man erwischt wird.

Dafür sorgt seit 1986 erfolgreich die Überwachung der Nordsee aus der Luft, an der sich sieben Nordseestaaten beteiligen. 1991 wurden für diese Überwachung 2 600 Flugstunden aufgewendet. Dabei wurden 645 Ölflecken registriert. Die Ölmengen waren bei zwei Flecken größer als 100 Kubikmeter, 99 Flecken wurden auf 1 bis 100 Kubikmeter Öl geschätzt, die übrigen Flecken waren kleiner. 1992 wurden vom Marinefliegerhorst Kiel-Holtenua aus 336 Einsätze geflogen. Die drei deutschen Maschinen waren zusammen 1113 Stunden in der Luft und entdeckten 267 Verschmutzungen, von denen 20 einem Verursacher zugeordnet werden konnten. Das hat abschreckende Wirkung.

Motorenöl tropft in die Schiffsbilge und muß vom Bilgenwasser getrennt werden, bevor dieses über Bord gepumpt wird. Geringe Mengen Schmierfett lecken auch aus der Stopfbuchse heraus, in welcher sich die Schiffswelle dreht. Im weltweit gültigen MARPOL-Übereinkommen, dem „Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe“ und in den Ergänzungen zu diesem Abkommen werden seit 1973 immer strengere Grenzwerte festgelegt für die Mengen Öl, die aus einem fahrenden Schiff austreten dürfen. Wenn man vom Flugzeug aus im Kielwasser eine Ölspur erkennen kann, dann wurde in der Regel der Grenzwert überschritten.

Zahlreiche verölte Seevögel werden jedes Jahr tot an den Stränden gefunden. In den meisten Fällen waren Schmieröl- und Treibölreste am Tod der Vögel schuld.



*Abb.: Überwachungsflugzeug D228, WSV*