

☎ 0 48 41 / 22 40 Fax 03 222 469 244

☎ 01 72 411 23 87

e-mail: sdn.husum@t-online.de

PRESSEMITTEILUNG

**Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.**



Husum, den 16.3.2015

Abgasbehandlung von Schiffen weiterhin in der Kritik Lösung in den Raffinerien und nicht an Bord / Abwässer verschlechtern Zustand der Meere

(Husum/Cuxhaven/Varel i.O.) Auch die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN hat sich nun in die Diskussion um den Einsatz von Abgasnachbehandlungsanlagen auf Seeschiffen, sogenannten „Scrubbern“, eingeschaltet. Der kommunale Umweltverband sieht – wie auch der Nabu kürzlich in Hamburg kritisierte – den Einsatz kritisch.

Als Alternative zu schwefelarmen Treibstoffen werden diese Anlagen in Schwefelemissionskontrollgebieten (SECAs) in Nord- und Ostsee auf Schiffen eingesetzt, damit der nur noch zulässige maximale Schwefelgehalt von 0,1 Prozent im Schwerölbetrieb erreicht wird. Damit will man den teureren, aber schadstoffärmeren Einsatz von Marinodiesel oder Gas umgehen.

Bereits 2009 hatte die SDN in einer Veröffentlichung darauf hingewiesen, dass die Einleitung schwefelhaltiger Abwässer, die bei der Reinigung der Abgase im Nassverfahren entstehen, zu einer Versauerung, Erwärmung und Belastung mit persistenten Schadstoffen der oberen Meeresschichten vor allem entlang der stark befahrenen Küsterouten führen wird. Ebenfalls bezweifelte der Verband damals, dass rechtzeitig zum Inkrafttreten im Januar 2015 ausreichend Scrubber zum Einbau zur Verfügung stünden. Auch seien nicht alle Schiffe nachrüstbar.

Die nun als Alternative zugelassenen Scrubber, deren Wirkungsgrad die Emissionen auf das Maß reduziert, als würde das Schiff mit einem Treibstoff mit 0,1 Prozent Schwefelanteilen betrieben, könne man nur bei wenigen Ausnahmen akzeptieren. Denn der Wirkungsgrad der Scrubber sei während der Fahrt kaum kontrollierbar. Je nach Verfahren fallen in großen Mengen flüssige oder trockene Abfälle an. Auch hatte die SDN Zweifel an der dauerhaften Wirksamkeit emissionsmindernder Technologien auf den Schiffen. Zum einen erhöht sich dadurch der Überwachungsaufwand, zum anderen ist der Unterhaltungsaufwand hoch und die Gefahr der Vernachlässigung groß, und letztlich entstehen Reststoffe, die geordnet zu beseitigen sind und deren Beseitigung überwacht werden muss.

Was zuvor in die Luft geblasen wurde, wird jetzt, wenn auch chemisch verändert, direkt ins Meerwasser abgegeben, kritisiert der Verband.

Die SDN hält die Lösung von Problemen an Bord von Schiffen ohnehin für die falsche Strategie. Besser sei es, die Reduzierung von Schadstoffen im Treibstoff in Raffinerien durchzuführen. Dort sei sie einfacher und leichter zu überwachen. Daher hatte der Verband sich in der Vergangenheit gegen emissionsmindernde Technologien auf dem Schiff und für emissionsarme Treibstoffe ausgesprochen. „Was nicht an Bord ist, kann auch nicht kaputt gehen“, so lautete einst der Satz eines bekannten Lübecker Reeders, der auch heute noch seine Gültigkeit hat, unterstreicht die SDN. Zwar begrüßt die SDN die Maßnahme der Schwefelreduzierung im Treibstoff und bezeichnet ihn als „einen großen Reduzierungsschritt“. Wünschenswert wäre allerdings, den Wert wie beim leichten Heizöl oder Dieselöl auf Null zu setzen.

Mittelfristiges Ziel sollte es sein, dass in Europäischen Gewässern als Schiffstreibstoffe nur Marine-Diesel oder Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas – LNG) eingesetzt wird.

Mit der freundlichen Bitte um Veröffentlichung!