



## Keine Aufweichung von internationalen Abkommen

EU muss bei strengeren IMO-Schwefelgrenzwerten im Schiffstreibstoff auf Nord- und Ostsee klar Schiff machen

Die Standards der Internationalen Maritimen Organisation der UNO (IMO) schreiben ab 2020 weltweit einen maximalen Schwefelanteil in Schiffstreibstoff von 0,5 % vor und bereits ab 2015 0,1 % in den Emissionskontrollgebieten (emission control areas - ECAs) der Nord- und Ostsee. Die IMO-Standards sind seit drei Jahren bekannt. Sie wurden von der Europäischen Union (EU) klar und öffentlich befürwortet und von der IMO einstimmig angenommen. Deutschland hat diese Standards bereits in der MARPOL Zuwerdhandlungsverordnung (MARPOL-ZuwV) umgesetzt. Aktuell diskutiert das EU-Parlament den EU-Kommissionsvorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen, die die IMO-Beschlüsse auch auf EU-Ebene umsetzen soll.

Die Abgase von Schiffstreibstoffen mit hohem Schwefelgehalt verursachen ernsthafte Lungen- und Herz-Kreislaufkrankungen, die teilweise tödlich verlaufen. Studien gehen davon aus, dass Schiffsemissionen europaweit für bis zu 50.000 vorzeitige Todesfälle jährlich verantwortlich sind<sup>1</sup>. Die meisten Schiffsemissionen entstehen in unmittelbarer Küstennähe und werden von dort weit ins Landesinnere getragen. Mit dem Vorschlag der Europäischen Union wird der Grenz-

wert für Schwefel in Schiffstreibstoffen deutlich gesenkt und damit ein wichtiger Beitrag für Gesundheits- und Umweltschutz geleistet.

Seit Jahrzehnten profitiert die Schifffahrtsindustrie von schwachen Emissionsregulierungen, die es ihr erlaubt haben, die Luft zu verschmutzen, ohne dafür bezahlen zu müssen. Und nun fordern derzeit einige Industriegruppen aus dem Schifffahrtssektor auch noch eine Aufweichung der international bereits beschlossenen Schwefelgrenzwerte für Schiffstreibstoffe bzw. deren Anwendung. Ein solches Infrage stellen eines international rechtsverbindlichen Abkommens und derartig eigennützig Forderungen von einigen Teilen der maritimen Industrie nach Änderung der verabschiedeten IMO-Entscheidungen sind vollkommen inakzeptabel.

Insbesondere das von der Schifffahrtsindustrie angeführte Argument der so genannten „negativen Konsequenzen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Industrien in den betroffenen EU-Staaten“ ist so nicht haltbar. Die aktuelle Metastudie der *European Maritime Safety Agency* (EMSA) belegt beispielsweise, dass der so genannte Modalbackshift, also die Rückverlagerung von

---

<sup>1</sup> Brandt, J. et al.(2011): Assessment of health-cost externalities of air pollution at the national level using the EVA model system. Centre for Energy, Environment and Health (CEEH) scientific Report Nr. 3. [www.ceeh.dk](http://www.ceeh.dk)

Transporten von See auf Land, nur sehr gering ausfallen wird<sup>2</sup>, auch deshalb, weil beispielsweise neue Lkw ab 2014 ihrerseits verschärfte Abgasstandards einhalten müssen, die zu Teuerungen des Straßentransportes führen werden.

Etliche Schiffsbauer und -eigner haben bereits reagiert und in saubere und effiziente Schiffstechnologien investiert. Ökonomisch ausgedrückt heißt das, dass der Bau, die Nachrüstung und die Optimierung existierender Schiffe nicht nur eine Marktlücke, sondern ein Zukunftsmarkt für den deutschen und europäischen Schiffsbau- und den Zulieferungssektor ist. Die bereits voranschreitenden Schiffsbauer und -eigner würden nun bestraft, wenn es zu einer Rückkehr zu niedrigeren Standards kommen würde.

Das in der Schifffahrt verwendete Schweröl (sog. bunker fuel) ist ein giftiges Abfallprodukt der Raffinerien, das an Land als Sondermüll entsorgt werden müsste. Der Umstieg auf die Verwendung von schwefelarmen Schiffskraftstoffen ist notwendig und längst überfällig. Ihre Nutzung ist ebenso ein wichtiger Anreiz für Treibstoffreduzierungen und zudem eine Voraussetzung für den Einsatz von Abgasnachbehandlungssystemen wie Rußpartikelfiltern und Stickoxidkatalysatoren, die ebenfalls von europäischen Herstellern angeboten werden. Sie stellt daher einen wichtigen Schritt zur Reduzierung der Schiffsemissionen insgesamt dar.

Die positive Entwicklung hin zu saubereren Schiffen muss konsequent unterstützt werden, indem zusätzlich zur Nord- und Ostsee auch die übrigen Seegebiete vor europäischen Küsten (d.h. Mittelmeer, Schwarzes Meer und der Nord-Ost Atlantik) von der IMO als Emissionskontrollgebiete ausgewiesen werden (Schwefel, NO<sub>x</sub> und PM-Emissionen abdeckend). Die gesundheitlichen und ökologischen Vorteile von ECAs in Europa wären beispiellos. Angepasste Emissions- und Treibstoffstandards werden der europäischen Schiffbauindustrie helfen, zu einem Zentrum für saubere Schifffahrt zu werden.

Der NABU fordert daher dringend, dass die EU-Kommission die Direktive im Sinne der IMO-Entscheidungen unterstützt. Die Schwefeldeckelungen für designierte ECAs und der globale Grenzwert von 0.5% in 2020 muss festgesetzt werden. Selbst nach dem Inkrafttreten der globalen Schwefelregelung im Jahr 2020 wird der Schiffstreibstoff immer noch ca. 500mal mehr Schwefel enthalten als im Straßenverkehr in der EU heute erlaubt ist.

Der NABU hat eine Kampagne für eine saubere Kreuzschifffahrt gestartet. Kreuzfahrtschiffe transportieren Menschen, keine Güter, und sind daher zu besonderem Schutz der Passagiere verpflichtet. Sie ankern zudem inmitten von Städten und verpesten dort die Luft. Aus diesem Grund müssen Kreuzfahrtreedere mit gutem Beispiel vorangehen und komplett auf Schweröl verzichten und Abgasnachbehandlungssysteme an Bord ihrer pompösen Ozeanriesen einbauen.

Weitere Infos unter: [www.NABU.de/kreuzfahrtschiffe](http://www.NABU.de/kreuzfahrtschiffe)

### Kontakt

**NABU-Bundesverband**  
**Julia Balz, Referentin Verkehrspolitik**  
**Tel. 030-284984-1625**  
**E-Mail: [Julia.Balz@NABU.de](mailto:Julia.Balz@NABU.de)**

**Impressum:** © 2011, Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.  
Charitéstraße 3, 10117 Berlin, [www.NABU.de](http://www.NABU.de).

Text: J. Balz/D. Oeliger/K. Meyer, Fotos: NABU/K. Karkow, [www.Cruiselawnews.com](http://www.Cruiselawnews.com), 12/2011

---

<sup>2</sup> European Maritime Safety Agency (EMSA) Technical Report 22 (October 2010): "The 0,1% sulphur in fuel requirement as from January 2015 in ECAs – An assessment of available impact studies and alternative means of compliance".