



Schwerölverbot in der Arktis

Umweltkatastrophen verhindern - giftiges Schweröl verbieten

Die Ausdehnung des Arktiseises geht kontinuierlich zurück. Was für die meisten Menschen ein deutliches Anzeichen des globalen Klimawandel ist, ruft in Teilen der Schifffahrt Goldgräberstimmung hervor. Die Nordwest- und Nordostpassage sind immer öfter eisfrei, werden damit schiffbar und als Abkürzung der Reiseroute wirtschaftlich interessant. Entsprechend nimmt die Zahl der Schiffe, die in den sensiblen Gewässern der Arktis unterwegs sind, bereits seit Jahren zu. Schätzungen für die US-Amerikanische Arktis erwarten gar eine Verfünffachung bis 2025. Das Problem dieser Entwicklung liegt verborgen unter Deck: Ein Großteil der Schiffe fährt mit hochgiftigem Schweröl als Treibstoff oder führt es in großen Mengen mit sich. Damit wird das einzigartige Ökosystem der Arktis nicht nur durch die klimaerwärmenden Treibhausgase bedroht, sondern auch durch mögliche Havarien, Leckagen und direkte Rußemissionen der Dieselmotoren. Der NABU setzt sich deshalb innerhalb der Clean Arctic Alliance für ein sofortiges Schwerölverbot in der Arktis ein.

Was ist der Hintergrund der Kampagne?

Schweröl eine Gefahr für die marine Umwelt in der Arktis

Schweröl ist ein hoch toxischer, Reststoff der Kraftstoffproduktion, der in kalten Gegenden wie der Arktis nur sehr langsam abgebaut wird. Im Falle einer Ölkatastrophe machen die fehlende Infrastruktur, extreme Wetterbedingungen und nautische Gefahren eine wirksame Bekämpfung fast unmöglich. Wenn Schweröl in eisbedeckten Gewässern austritt, kann es dazu führen, dass Öl ins Eis eingeschlossen wird und es so noch sehr lange im Wasser verbleibt und über weite Strecken transportiert und seine toxische Wirkung entfalten kann. Neben den schweren direkten Schäden einer Schwerölkatastrophe für das Ökosystem zeigen Studien, dass die Langzeiteffekte einer arktischen Ölpest und stetiger Leckagen für mehrere Dekaden zu spüren sein und das Wachstum und die Reproduktion von etlichen Arten negativ beeinflussen würden.



Kontakt

NABU Bundesverband

Daniel Rieger
Referent Verkehrspolitik
Tel. +49 (0)30-284984-1927
Daniel.Rieger@NABU.de

Sönke Diesener
Referent Verkehrspolitik
Tel. +49 (0)30-284984-1630
Soenke.Diesener@NABU.de

Beate Klünder
Referentin Verkehrspolitik
Tel. +49 (0)30-284984-1615
Beate.Kluender@NABU.de

Schädliche Emissionen haben negativen Einfluss auf das globale Klima

Die Nutzung von Schweröl als Treibstoff produziert signifikant höhere Emissionen von Luftschadstoffen wie Schwefeloxide, Stickoxide, Feinstaub und Ruß, als jeder andere Schiffstreibstoff. Speziell Ruß gilt als kritisch, insbesondere in der Arktis, durch seinen Beitrag zur Klimaerwärmung. Die dunklen Rußpartikel erwärmen die Atmosphäre und das Eis schneller indem sie Sonnenstrahlen absorbieren und die Reflektionsfähigkeit der Schnee- und Eisflächen verringern.

Eine Gefahr für die menschliche Gesundheit

Emissionen aus der Schifffahrt stellen ein großes Risiko für die menschliche Gesundheit dar. Speziell Schadstoffe wie Feinstaub, Ruß, Schwefel- und Stickoxide werden mit einem erhöhten Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Krebs und Demenz in Verbindung gebracht. Weltweit führt dies jährlich zu mehreren zehntausenden vorzeitigen Todesfällen durch Schiffsabgase.

Schweröl gefährdet die Existenzgrundlage von arktischen Bevölkerungsgruppen

Viele indigene Gruppen in den arktischen Gebieten sind abhängig von Meeresressourcen als Nahrungsgrundlage. Sie nutzen sie außerdem zur Herstellung von Kleidung und Ausrüstung, als Materialien für Handwerksarbeiten und zur Fischerei-, Jagd- und Tourismusaktivitäten. Eine Ölpest in der Arktis würde verheerende Auswirkungen auf diese Bevölkerungsgruppen haben, da diese Ressourcen ihre Nahrungs-, Wirtschafts- und kulturelle Grundlage sind.

Steigendes Risiko mit wachsendem Schiffsverkehr

Studien gehen davon aus, dass der Schiffsverkehr in der Arktis von 2012 bis 2050 um mehr als 50 Prozent zunehmen wird. Während die Schifffahrt derzeit für fünf Prozent der Rußemissionen in der Arktis verantwortlich ist, gehen die Prognosen bis 2030 von einer Verdoppelung und bis 2050 von einer Vervierfachung der Emissionen aus. Zeitgleich steigt das Risiko einer Ölkatastrophe, weil immer mehr Schiffe den Weg durch die Arktis für Handels- oder Tourismuszwecke nutzen.

Was ist das Ziel der Kampagne?

Schweröl wird derzeit in der Arktis für zwei unterschiedliche Zwecke genutzt. Zum einen wird es als Kraftstoff für Schiffe, die durch arktische Gewässer fahren, verwendet. Zum anderen wird in einigen Siedlungen in arktischen Regionen, Schweröl zur Energiegewinnung genutzt.

Ein schrittweises Verbot der Nutzung und des Transportes von Schweröl als Schiffskraftstoff in arktischen Gewässern ist die effektivste Methode, um die zahlreichen Folgen einer Ölkatastrophe in der Arktis zu verhindern und schädliche Emissionen in der sensiblen Gegend zu vermeiden. Der Wechsel von Schweröl hin zu Marinediesel kann beispielsweise bis zu 30 Prozent weniger Rußemissionen bedeuten. Bei der Verwendung von LNG werden Rußemissionen sogar komplett vermieden.

Einige arktische Siedlungen sind abhängig von Schweröl zur Energiegewinnung. Dies berücksichtigt die Kampagne und adressiert den Transport von Schweröl als Frachtgut

nicht in erster Linie. Trotzdem muss, wenn man die Risiken einer Ölkatastrophe in arktischen Gewässern verringern will, auch der Frachttransport von Schweröl in der Arktis zukünftig verboten werden.

Die International Maritime Organisation (IMO) muss ein schrittweises Verbot von Schweröl in arktischen Gewässern beschließen

Grundsätzlich ist ein generelles Verbot von Schweröl als Kraftstoff in allen Gewässern anzustreben. Solange ein solches Verbot nicht beschlossen ist, muss die IMO als die zuständige internationale Institution dies regeln und zumindest die Nutzung und den Transport von Schweröl als Kraftstoff in arktischen Gewässern bis 2020 schrittweise verbieten.

Seit August 2011 gilt in der Antarktis ein von der IMO beschlossenes komplettes Schwerölverbot. Schiffe dürfen hier Schweröl weder im Tank transportieren noch es als Treibstoff nutzen. Es ist unverständlich, warum diese Regelung nicht auch für die Arktis gelten sollte.

Deutschland beweist als erstes die Machbarkeit

Interessanterweise gehören viele der Schiffe, die bisher in der Arktis verkehren, staatlichen Behörden, sowie öffentlichen Institutionen oder fahren in ihrem Auftrag (z.B. Forschungsschiffe und Eisbrecher). Es ist paradox, dass gerade die Schiffe, die den Klimawandel und seine Folgen in der Arktis untersuchen sollen, mit ihren Emissionen enorm zur Erwärmung in der Arktis beitragen. Das effektivste und zugleich effizienteste Mittel zu deren Vermeidung ist die ausschließliche Verwendung schwefelarmer Kraftstoffe, sowie die Installation umfassender Abgasnachbehandlungssysteme an Bord wie Dieselrußpartikelfilter und SCR-Katalysator. Alternativ könnten Schiffe mit alternativen Treibstoffen oder Antrieben fahren (z.B. LNG, Brennstoffzelle)

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) hat zusammen mit dem Alfred Wegener Institut sein 25 Jahre altes Schiff "Heincke" mit drei neuen MAN Dieselmotoren (jeder 532 kW) samt einem Partikelfilter und einem SCR-Katalysator nachgerüstet. Partikelfilter und Katalysator reduzieren Rußemissionen um 99,9 Prozent, Schwefelemissionen um etwa 90 Prozent und Stickoxide um 70-80 Prozent. Neben der Nachrüstung der "Heincke" hat das Ministerium seine Bereitschaft erklärt, die gleichen Technologien an Bord seines neuen Forschungseisbrechers "Polarstern" einzubauen. Außerdem wird die 2016 vom BMVI in Auftrag gegebene neue „Atair“ 2020 als erstes Behördenschiff mit LNG Antrieb in Dienst gestellt. Mit einem 130 Kubikmeter großen LNG-Tank kann das Schiff zehn Tage allein mit LNG-Antrieb fahren. Für den ebenfalls möglichen Dieselbetrieb wird ausschließlich Marinediesel mit einem Schwefelgehalt unter 0,1 Prozent verwendet. Das BMVI beabsichtigt, die Schiffe in eigener Zuständigkeit nach und nach auf alternative Kraftstoffe wie LNG umzurüsten bzw. bei der Neubeschaffung alternative Antriebe zu bevorzugen. Zeitgleich prüfen auch andere Ministerien die Möglichkeit, ihre Schiffe mit Abgasnachbehandlungssystemen aus- oder nachzurüsten. Darüber hinaus fahren alle deutschen Forschungsschiffe grundsätzlich mit Marinediesel (MDO).