



Frische Seeluft

In Nord- und Ostsee dürfen Schiffe nur noch schwefelarm fahren – die erwarteten Probleme blieben aus

VON ULF BUSCHMANN

Bremen. Schiffe gelten als Dreckschleudern. Meistens werden sie mit einem Gemisch aus Schweröl und Diesel betrieben, entsprechend hoch sind die Schwefelwerte. Damit ist es seit zwei Jahren in Nord- und Ostsee vorbei. Seit Anfang 2015 dürfen Schiffe dort nur noch mit schwefelarmem Kraftstoff unterwegs sein. Während sich Umweltschützer freuen, waren die Reeder davon gar nicht begeistert. Schwefelarmer Kraftstoff kostet sie nämlich bis zu 50 Prozent mehr als die konventionelle Variante. Inzwischen zeigt sich aber: Die Umstellung hat technisch fast ohne Probleme funktioniert.

Rückblick: Seit vielen Jahren gibt es internationale Bemühungen, den Schadstoffausstoß nicht nur bei Autos, sondern auch bei Schiffen zu reduzieren. Die Umsetzung entsprechender Vereinbarungen obliegt der Internationalen Meeresorganisation (IMO). Vor diesem Hintergrund gibt es auch auf See Gebiete mit verschärften Umweltauflagen – die sogenannten Emission Control Areas (ECA), auch Special Areas oder Sondergebiete genannt. Solch ein ECA sind die Nord- und Ostsee. Dort gelten verschärfte Bestimmungen für Ölverunreinigungen, die Müllentsorgung, die Luftverschmutzung sowie speziell für die Ostsee der Umgang mit Schiffsabwasser.

Seit dem 1. Januar 2015 ist zudem festgelegt: Der Anteil von Schwefel in Schiffskraft-

stoff darf nicht mehr ein, sondern nur noch 0,1 Prozent betragen. Dieser Grenzwert ist durch die IMO im Übereinkommen Marpol sowie durch die EU-Schwefelrichtlinie festgelegt. Darin werden für die Häfen und die See Emissionsgrenzwerte definiert. Und zwar nicht nur für Schwefel. Auch Stickstoffgehalte und Feinstaubbelastungen sind in Marpol genau festgehalten. Deshalb sind Nordsee und Ostsee sogenannte Sulphur Oxide Emission Control Area (SECA).

Was bislang für die hiesigen Meere gilt, soll bis zum Jahr 2020 internationaler Standard werden. Dann nämlich darf der maximale Anteil von Schwefel im Schiffskraftstoff nur noch 0,5 Prozent betragen. Ein Jahr später folgen weitere Verschärfungen für die Nord- und Ostsee. Lutz Köhner, Geschäftsführer der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), nennt diese Perspektive schon jetzt „eine erneute Herausforderung“.

Nicht anders war es den Reedereien vor der Einführung der neuen Regeln für den Schwefelanteil gegangen. Ihre Interessenvertretung, der Verband Deutscher Reeder (VDR), prophezeite angesichts der internationalen Konkurrenzsituation so manches düstere Szenario. Inzwischen ist es aber ruhig geworden. Der VDR hatte „seine Mitglieder frühzeitig über die Abläufe des Umstellungsprozesses von Schweröl auf Marinediesel hingewiesen“, sagt Sprecher Christoph Alexander Schwaner. Kurz nach Einführung 2015 fiel die Bilanz positiv aus. Rund

95 Prozent der Schiffe hatten die Bestimmung umgesetzt.

Schiffe auf Nord- und Ostsee sind nun meist mit Marinediesel (MGO) unterwegs. Die Umstellung war jedoch mit Aufwand verbunden. Darauf weist Robert Völkl, Geschäftsführer des Bremer Rhedervereins (BRV), hin. So hätten die an Bord befindlichen separaten MGO-Tanks vergrößert werden müssen. Auch die Mannschaften müssten geschult werden. Hierzu gehöre unter anderem eine genaue Anweisung darüber, „wie viele Meilen/Stunden vor Eintritt in die SECA die Treibstoffzufuhr auf das MGO umgestellt werden muss, damit Verunreinigungen durch Schweröl vermieden werden.“

Als absehbar war, dass die neuen Regelungen kommen, hatte die Branche auch über Alternativen zum Marinediesel diskutiert. Eine war der Einsatz von Filtern. Doch dieser Ansatz hat sich bislang kaum durchgesetzt. Eine Untersuchung ergab etwa, dass Ende 2015 die Anzahl der Schiffe mit dieser Technik bei rund 300 lag. Dies lag unter anderem daran, dass die Kosten für die Umrüstung zwischen 500 000 und zwei Millionen Euro liegen. Mit Filtern fahren vor allem RoRo-Schiffe, Passagierschiffe, Fähren und Tanker. Containerschiffe sind kaum darunter.

Einen Aufschwung erlebt vor dem Hintergrund der verschärften Grenzwerte für Schwefel Flüssiggas (LNG). Die Kosten für die Umrüstung sind aber immens. Hier will

die Bundesregierung mit einem auf mehrere Jahre ausgelegten Förderprogramm helfen – andere Länder wie Finnland sind da schon weiter. Und, so der VDR, es müsse im gleichen Atemzug das Tankstellennetz ausgebaut werden. Dies gelte für alle Anrainerstaaten der Nord- und Ostsee.

Auch wenn sich der Güterverkehr nicht von der See auf die Straße verlagert hat, sehen Reeder negative Effekte. So habe sich „das Kostenverhältnis des Seeverkehrs im Verhältnis zum Straßengüterverkehr innerhalb des SECA-Gebietes verschlechtert“, erklärt ZDS-Geschäftsführer Köhner. „Bei den Kurzstreckenverkehren in der Ostsee ist eine gewisse Konzentration der Schiffsverkehre auf Hafenstandorte erkennbar, um eine Reduzierung von Fahrten zu erreichen.“ Hinzu komme, dass die Nord- und Ostsee-Anrainer gegenüber den Häfen der Südränge im Nachteil seien. Denn für die Mittelmeerhäfen gelten die scharfen Bestimmungen in Sachen Schwefelanteil noch nicht. Dieser Wettbewerbsnachteil, meint Köhner, führt zu „langfristigen Ladungsverlusten“.

Noch gar nicht abzusehen ist die Entwicklung für MGO. Denn bislang sei der niedrige Rohölpreis den Reedern bei der Umstellung zu Hilfe gekommen, sagt BVR-Geschäftsführer Robert Völkl. Wenn es damit wieder nach oben gehe, bekämen die Unternehmen vor dem Hintergrund der anhaltenden Flaute auf dem Schiffsmarkt richtige Probleme.