

(A6) „Mein Schiff versaut mir die Welt“ – Reedereien von Containerschiffen und Kreuzfahrtschiffen endlich verantwortlich machen!

Antragssteller*in: Kreisverband Bamberg-Stadt

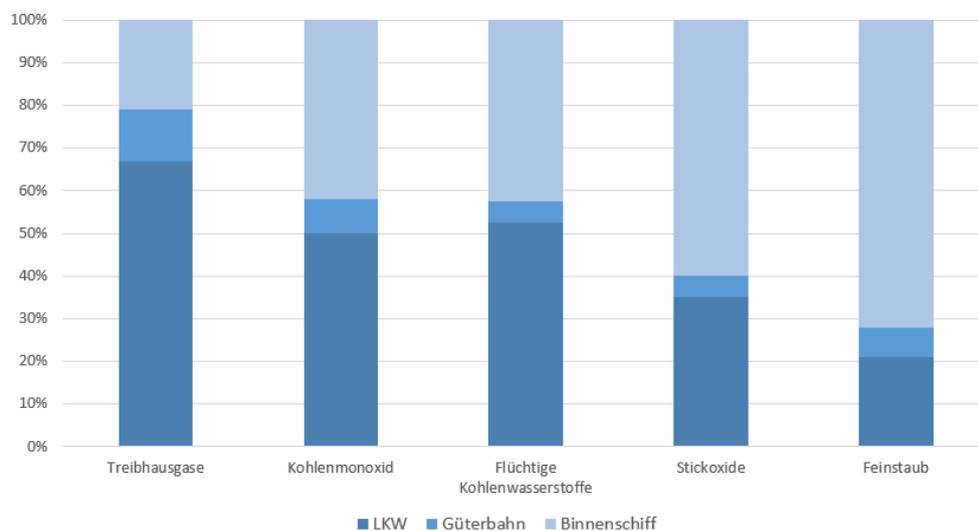
Adressat*innen: Juso Bezirkskonferenz Oberfranken, Juso Landeskonferenz, Juso Bundeskongress, SPD Bezirksparteitag, SPD Landesparteitag, SPD Bundesparteitag, S&D im Europäischen Parlament

Schiffshandel schadet dem Klima

„Handelsschiffe gehören zu den größten Luftumweltschmutzern weltweit“, so bilanziert es die Umweltorganisation Nabu auf ihre Webseite. Dies steht zunächst im klaren Widerspruch den Tonnen CO₂, welche Handelsschiffe im Vergleich zu ihren Transportpendants auf der Straße, den LKW ausstoßen. Während LKW pro Tonne und Kilometer 237,3 Gramm CO₂ ausstoßen, sind es bei Containerschiffen hingegen lediglich 15,1 Gramm CO₂ pro Tonne. Dies klingt zunächst nach einem klaren Vorteil für die Containerschiffe. Der Eindruck trügt jedoch, da bei Containerschiffen weit mehr Faktoren zu berücksichtigen sind als der reine CO₂-Ausstoß. Denn vergleicht man den Anteil von LKW, Güterbahnen und Containerschiffen fällt auf, dass die Schiffe beim Ausstoß von Stickoxid und Feinstaub deutlich schlechtere Bilanzen vorweisen können als etwa der Transport per Schiene oder Straße. Dabei gibt es zwar Unterschiede zwischen den einzelnen Schiffsklassen wie Kühlschiffen, LPG-Tankern oder LNG-Tankern, der Trend ist jedoch eindeutig erkennbar: das Schiff zeigt sich in Sachen Umweltbilanz von seiner schlechtesten Seite. Das liegt vor allem am Kraftstoff selbst: Schweröl weist etwa im Vergleich zum Straßenbenzin oder dem Diesel eine minderwertigere Qualität, sowie einen hohen Schadstoffgehalt aufgrund von Kohlenwasserstoffen und Metallen auf.

In der Seeschifffahrt wird überwiegend Schweröl, auch bekannt als heavy fuel oil (HFO) als Kraftstoff verwendet. Dabei handelt es sich um zumeist zähflüssige, schadstoffbelastete Reststoffe aus Raffinerungsprozessen, welches erhitzt und von Feststoffen gesäubert werden muss, um für die Schifffahrt nutzbar zu sein. Dies benötigt einerseits viel Energie, andererseits fallen bei der entsprechenden Aufbereitung sogenannte Rückstandsschlämme („Sludges“) an, welche in den jeweiligen Häfen entsorgt werden sollten, aber oftmals illegal in den Weltmeeren entsorgt werden. Dabei gibt es andere Möglichkeiten wie Trockende Scrubbersysteme, welche mithilfe von Kalkgranulat arbeiten, welche keine Reststoffe ins Meer abgeben, sondern in den Häfen vor Ort entsorgt werden können.. Grenzwerte variieren dabei sehr stark. Ab 2020 wird der weltweit gültige Grenzwert von 3,5% auf 0,50% gesenkt. Klingt zunächst wenig und in anderen Gebieten wird der Grenzwert noch niedriger angesetzt: in Emissionssondergebieten (Emission Control Areas – ECAs), zu welchen etwa Nord- und Ostsee gelten, darf die Schwefelmenge einen Anteil von 0,10% nicht überschreiten. Klingt zunächst super, bis man jedoch die Dimensionen vergleicht: allein der Wert von 0,10% ist um das 100-fache höher als der Schwefelwert in Kraftstoffen für den Straßenverkehr, welcher bei 0,001% liegt.

Abbildung 1: FIS: Schadstoff-Emissionen im Jahr 2016 der einzelnen Verkehrsträger



(Quelle: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/334495/>)

Schwefelemissionen haben können zu Lungenkrebs und Herz-Kreislaufkrankungen führen. Hinsichtlich der Umwelteinflüsse versauern diese Böden und Gewässer. Dies hat sowohl Einfluss auf Arten wie Korallen, Schalentiere, Seesterne; Weichtiere (Austern, Muscheln, Flügelschnecken) und deren Larven sowie kalkabhängige Mikroorganismen. Dies wirkt sich bis hin zu potentiellen Auswirkungen auf die Welternährung aus, da eine Destabilisierung der marinen Nahrungskette dramatische Folgen nach sich ziehen könnte. Fast 60 Prozent der derzeit rund 7,6 Milliarden Menschen leben in küstennahen Regionen und benötigen Fische und andere Meerestiere als wichtigen Proteinlieferant für die Ernährung. Die ebenfalls auftretenden

Stickoxid-Emissionen tragen zur schädlichem Pflanzenwachstum etwa von Algen sowie Atemwegs, Herz- und Kreislaufkrankungen bei. Grenzwerte werden dabei auf Basis der Drehzahlen der Schiffsmotoren festgelegt. Auch hier sind spezielle Emissionskontrollgebiete zu finden, allerdings gelten diese nur für Schiffsneubauten sogenannte Tier III. Diese gelten allerdings nur für die nordamerikanischen Küsten, Hawaii sowie die US-amerikanische Karibik. Nord- und Ostsee sind ab 2021 Teil dieses Gebietes.

Für Partikelemissionen bzw. Feinstaub sind keinerlei Grenzwerte vorhanden, sondern finden sich nur indirekt in Grenzwerten zu Schwefelemissionen. Feinstaub gelten als gesundheitsschädlich und krebserregend. Sie können aufgrund ihrer Größe bis hin in Lunge oder Blut gelangen und gefährliche Stoffe wie Schwermetalle, sowie krebserregende polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe sogenannte PAKs an.

Es gibt also überhaupt keine weltweiten Grenzwerte? Nicht ganz, denn seit 2011 existiert das sogenannte Energy Efficiency Design Index (kurz EEDI) welcher sich aus dem CO₂-Emissionen eines Schiffes, dessen Antriebsleistung und dem Kraftstoffverbrauch in Verhältnis zur Transportkapazität. Der EEDI ist der weltweit einzige

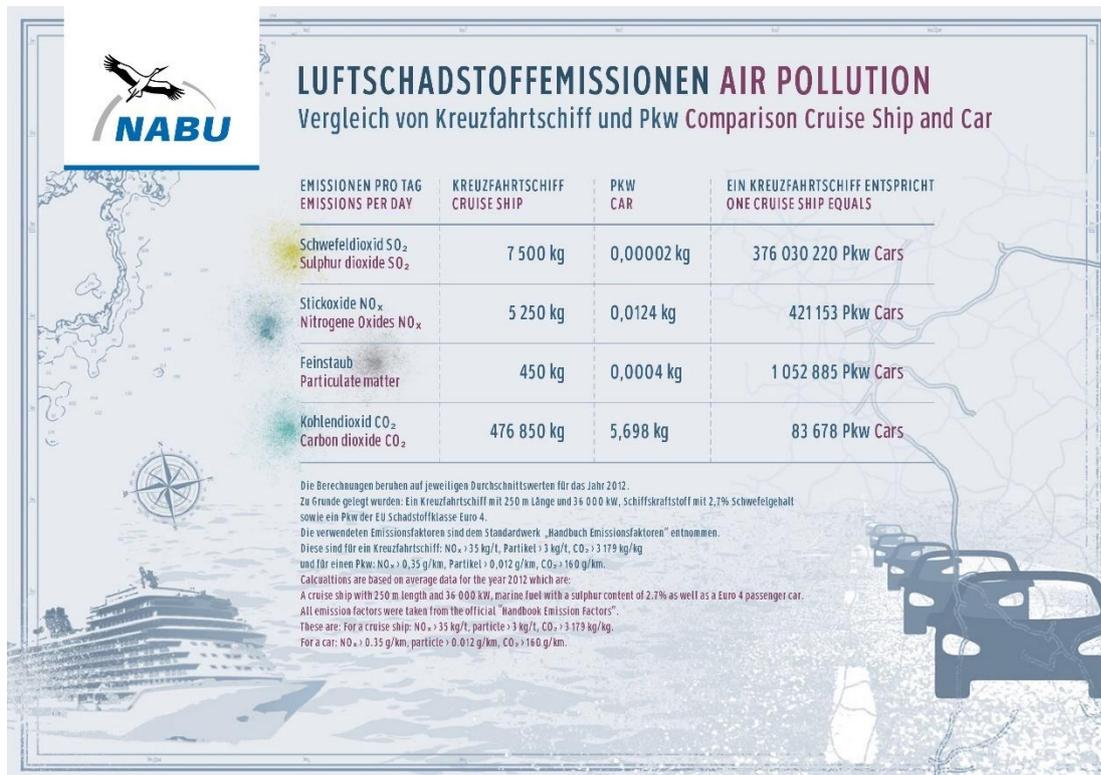
Mechanismus, um den CO₂-Ausstoß der Seeschifffahrt zu senken. Dieser gilt allerdings nur für Schiffsneubauten. Aufgrund der durchschnittlichen Lebensdauer eines Schiffes von 20-30 Jahren ist dieser Effekt bisher jedoch extrem überschaubar bis kaum vorhanden. Bis 2050 sollen Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs um 50% bis 2050 im Vergleich zum Jahr 2008 sinken.

„Keinmal im Leben eine Kreuzfahrt!“

Das Kreuzfahrtschiff ist der Fetisch der zeitgenössischen Vergnügungs- und Reisekonsument*innen“, so titelt es das ARD-Reportagemagazin Panorama. Immer mehr Menschen nutzen das Kreuzfahrtschiff als Reisemöglichkeit. Im Jahre 2017 fuhren knapp zwei Millionen deutsche Staatsbürger*innen mit dem Schiff in den Urlaub, weltweit waren es 22 Millionen Gäste verteilt auf rund 300 Kreuzfahrtschiffe. Dies liegt vor allem an der vorschreitenden Verbilligung dieser Kreuzfahrten, welche diese umweltschädigenden Aktivitäten auch für Menschen mit kleineren Einkommen erschwinglich machen. Insgesamt stiegen die Emissionen in Deutschland von 2017 auf 2018 bei 748.713 Tonnen CO₂. Das entspricht einer Steigerung von ca. 4,57%. Diese Steigerungsraten beim Treibhausgasausstoß müssten auch der Kreuzfahrtbranche zu denken geben

Dabei kranken sie an denselben Problemen wie ihre Pendants aus dem Handel, da sie ebenfalls mit klimaschädigendem Schweröl unterwegs sind. Laut Nabu verbraucht ein Kreuzfahrtschiff pro Tag etwa so viel CO₂ wie knapp 84.000 Autos, Stickoxide wie rund 421.000 Autos und Feinstaub wie 1 Million Autos und Schwefeldioxid wie rund 376 Millionen Autos. Klimafreundliche Alternativen sind dabei kaum vorhanden. Lediglich ein Kreuzfahrtschiff der Welt läuft mit Flüssiggas (LNG), welches als deutlich klimafreundlicher gilt als alle anderen bisherigen Schiffe, obwohl es als fossiler Kraftstoff als alles andere als ideal zu bezeichnen ist. Zudem ist deren Stromverbrauch exorbitant hoch. Während sich die Schiffe in Häfen befinden brauchen sie etwa pro Tag den Energieverbrauch einer Kleinstadt.

Abbildung 2: Kreuzfahrtschiff Umweltverschmutzung



(Quelle: https://www.nabu.de/downloads/TabelleVergleichKreuzfahrtschiff_Pkw.pdf)

Rußpartikelfilter, wie sie im Straßenverkehr vorgeschrieben sind, gibt's bei Kreuzfahrtschiffen ebenfalls nicht. Nebenbei profitiert noch nicht einmal die Bevölkerung vor Ort der Kreuzfahrtziele vom Boom. Den knapp 50% aller touristischen Aktivitäten finden an Bord der Schiffe statt. Der Umsatz verbleibt also bei den großen Reedereien und Reiseveranstaltern, nicht bei den betroffenen Regionen. Zudem zahlen die Konzerne nicht jene Steuern, die sie an den Fiskus überweisen müssten. Mithilfe von „Ausflagung“ in Staaten wie Liberia oder Malta können sich Konzerne an deren Arbeits- und Sicherheitsstandards orientieren, was zu langen Arbeitszeiten sowie niedrigen Löhnen für das Personal führt. Selbst der Mindestkodex, welcher im Jahr 2013 in Kraft trat, erlaubt noch immer Arbeitszeiten von bis zu 14 Stunden pro Tag.

Forderungen:

- Europaweit sämtliche Küsten- und Hafengebiete als SECAs und NECAs auszuweisen.
- Grenzwerte für Emissionen von Black Carbon in sämtlichen Abkommen und Richtlinien der IMO zur Schadstoffminderung im Schiffsverkehr festlegen.
- eine umgehende und umfassende Kontrolle der Feinstaub- und Black Carbon Emissionen der weltweiten Hochseeschifffahrt, welche Waren nach Europa exportieren
- strenge Abgasvorschriften für strenge Abgasvorschriften für SO₂, NO_x, PM und Ruß in allen Küsten- und Hafengebieten der EU

- die Einhaltung der EU-Schwefelgrenzwerte (Direktive 2012/32/EC) strikt zu überwachen und Verstöße hart zu sanktionieren.
- Mitaufnahme des Schiffsverkehrs in die NEC-Richtlinien
- Etablierung einer „EU-Flagge“ für europaweit agierende Schiffe mitsamt entsprechende arbeitsrechtlicher Mindeststandards mitsamt Mindestlöhnen von mindestens 12€/Stunde und bis zu 40 Stunden Arbeitszeit/Woche. Die dabei generierten Steuern sollen in einen gemeinsamen Steuertopf kommen, welcher solidarisch unter allen Mitgliedsstaaten der EU aufgeteilt werden soll.
- Verbot des Eintritts von Handels-/Kreuzfahrtschiffen mit Motorisierung per Schweröl in Deutsche Häfen bis 2025
- Verbot des Eintritts von Handels-/Kreuzfahrtschiffen mit Motorisierung per Schweröl in europäische Häfen bis 2030
- CO2-Bepreisung auf Basis des Antrages „Gute Klima-Gesetz“ von der Juso Landeskonferenz 2019
- Verbot der Einfahrt von Handels- und Kreuzfahrtschiffen auf fossilen Antriebstechnologien bis 2035
- Reduktion der CO2, Stickoxid, Schwefel und Rußpartikelemissionen bis 2050 auf 90% der Emissionszahlen von 2008
- Etablierung eines europaweiten Forschungsprogramms für die Förderung von Schiffsantrieben, welche keine fossilen Brennstoffe als Antrieb verwenden