

# ZDS

ZENTRALVERBAND DER  
DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E.V.

ZDS  
Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg  
Tel.-Nr.: 040.366203  
Fax-Nr.: 040.366377  
Email: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)



Verband Deutscher Reeder e.V.  
Esplanade 6  
20354 Hamburg  
Tel.-Nr.: 040.35097-0  
Fax-Nr.: 040.35097-211  
Email: [vdr@reederverband.de](mailto:vdr@reederverband.de)  
Internet: [www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

27. August 2010

## **Positionspapier zu dem HELCOM-Antrag zur Ausweisung der Ostsee als Abwassersondergebiet**

## 1. Einleitung

Seit der Verabschiedung des Aktionsplans für die Ostsee durch die „Helsinki-Kommission“ (HELCOM) verfolgen die Ostseeanrainerstaaten das Ziel, ein Kontrollgebiet unter Annex IV des internationalen MARPOL-Übereinkommens in der Ostsee einzurichten, um das Ablassen von unbehandeltem Abwasser durch Passagierschiffe zu verbieten. Hierdurch soll der zunehmenden Eutrophierung der Ostsee durch Nährstoffeinträge (Stickstoff und Phosphor) begegnet werden.

## 2. Anteil der Seeschifffahrt am Nährstoffeintrag in der Ostsee

Deutschland verantwortet im Rahmen der Nährstoffeinträge in der Ostsee einen Anteil von 3% der Gesamtstickstoffeinträge und 2% der Phosphateinträge. Werden die atmosphärischen Einträge hinzugerechnet, kann von einem ungefähren Anteil Deutschlands an anthropogenen Einträgen von Nährstoffen in Höhe von 8% ausgegangen werden. Wird zwischen atmosphärischen Stickstoffeinträgen und wasserbasierten Einleitungen der Nährstoffe unterschieden, zeigt sich, dass atmosphärische Stickstoffemissionen zu 95% aus der Landwirtschaft stammen und auf Ammoniakemissionen zurückgehen, die in Tierställen sowie bei der Lagerung und Ausbringung von Gülle entstehen. Etwa 1,8% entfallen auf die Industrie, weitere 1,4% auf den Gesamtverkehr. Ein weiterer Anteil der gesamten deutschen Stickstoffemissionen entfällt auf oxidierten Stickstoff (NOx). Davon stammen ungefähr die Hälfte aus Emissionen aller Verkehrsträger, rund ein Viertel aus der Energiewirtschaft und 10% von Haushalten und Kleinverbrauchern. Kleinere Anteile entfallen auf Industrie, Landwirtschaft und Verarbeitendes Gewerbe. Bei den wasserbasierten deutschen Einträgen in der Ostsee handelt es sich hauptsächlich um Einleitungen aus der Landwirtschaft mit etwa 80% der Stickstoff- und 63% der Phosphoreinleitungen.

Der Anteil der Passagierschifffahrt am wasserbasierten Nährstoffeintrag in der Ostsee liegt hingegen bei unter 0,01% bei Stickstoff- und unter 0,05% bei Phosphateinträgen. Trotz dieser marginalen Rolle, die Schiffsabwässern in der Ostsee im Rahmen der Nährstoffeinträge zukommt, wurden von den HELCOM-Mitgliedstaaten beim IMO-Umweltausschuss MEPC inzwischen Anträge zur Ausweisung der Ostsee als Abwassersondergebiet zur Einführung strenger Grenzwerte für die Einleitung von Abwässern aus Passagierschiffen eingereicht.

## 3. Anträge der HELCOM-Vertragsstaaten in der IMO

Die Anträge sehen erstmalig die Einführung eines generellen Einleitungsverbot von Abwässern aus Passagierschiffen in der Ostsee vor. Weist ein Schiff das Vorhandensein einer den neuen strengen Grenzwerten entsprechenden Schiffskläranlage nach, können die Abwässer eingeleitet werden. Die dabei einzuhaltenden Grenzwerte sind allerdings wesentlich strenger als solche für

landseitige Abwasseraufbereitungsanlagen. Bordseitige Anlagen, die technisch in der Lage sind, die neuen Grenzwerte zu erreichen, sind auf den internationalen Märkten derzeit nicht verfügbar. Für Passagierschiffsneubauten sollen die strengen Vorgaben bereits ab dem 1. Januar 2013 gelten. Für existierende Passagierschiffe ist vorgesehen, die Neuregelungen nach dem 1. Januar 2018 in Kraft treten zu lassen.

Alternativ zur Einleitung ist in den HELCOM-Anträgen die Verpflichtung zum Einbau eines Vorratstanks zur Sammlung der Abwässer auf dem Schiff und Abgabe des Abwassers in den mit entsprechend geeigneten Auffangeinrichtungen ausgestatteten Ostseehäfen vorgesehen. Sind solche Auffangeinrichtungen in den Häfen nicht vorhanden, verpflichten sich die Ostseeanrainerstaaten gemäß den bei der IMO eingereichten Anträgen, entsprechende Auffanganlagen zu errichten.

#### **4. Folgenabschätzung der Anträge**

Die Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft bekennt sich zu einem umfassenden Schutz der Ostsee vor Eutrophierung und unterstützt maß- und sinnvolle Regelungen zum Schutz des sensiblen Ökosystems Ostsee. Eine Einleitung ungeklärter nährstoffreicher Abwässer sollte so weit wie möglich vermieden werden.

Gleichzeitig erwarten die deutschen Reederei- und Hafenbetriebe, dass ein Schutz der Ostsee nicht nur nachhaltig ausgestaltet wird, sondern gleichzeitig einen Ausgleich zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen schafft. Dabei ist es erforderlich, dass Regelungen zur Verringerung eines Nährstoffeintrages in der Ostsee nicht nur den geringen Anteil der Passagierschiffahrt an der Eutrophierung in der Ostsee berücksichtigen, sondern gleichzeitig auch den bereits erreichten Stand der Technik zur Abwasserreinigung auf modernen Kreuzfahrtschiffen anerkennen.

Moderne Kreuzfahrtschiffe betreiben bereits heute mit sehr großem finanziellen Investitionsvolumen hochmoderne und effiziente, biologische Kläranlagen für Schiffsabwässer an Bord. Durch die Einführung der neuen Grenzwerte der HELCOM-Anträge könnten diese Anlagen in der Ostsee nicht mehr eingesetzt werden, da sie die vorgesehenen strengen Grenzwerte technisch nicht erreichen. Die Anlagen würden damit für die Verweildauer des Schiffes in der Ostsee ungenutzt bleiben und müssten danach mit großem Aufwand wieder „angefahren“ werden. Die genutzten bordseitigen Abwasseraufbereitungsanlagen entsprechen heute schon den modernsten Anforderungen an eine Klärung von Schiffsabwässern und garantieren den Schiffen sogar die Einhaltung der strengen Grenzwerte, die in den biologisch hochsensiblen Gebieten wie etwa der Seestrecken um Alaska gelten. Um die geplanten Grenzwerte in der Ostsee mit einer solchen bordseitigen Anlage einhalten zu können, müssten diese Anlagen entweder neu eingebaut oder nachgerüstet werden. Dieses verursacht erhebliche Kosten, die für ein Kreuzfahrtschiff mit einer Kapazität von 3.300 Passagieren bis zu 5 Mio. Euro betragen können.

Gleichzeitig ist die in den HELCOM-Anträgen vorgesehene Einführung der strengen Grenzwerte für Schiffsneubauten ab 2013 nicht realisierbar, da bereits die Planungsphase für ein neues Kreuzfahrtschiff mindestens drei Jahre beträgt.

Zudem erscheint es vor dem Hintergrund des marginalen Anteils der Passagierschiffahrt am Nährstoffeintrag in der Ostsee ungerechtfertigt, strengere Anforderungen an die Abwasseraufbereitung an Bord zu stellen, als an vergleichbare landseitige Anlagen in den Ostseeanrainerstaaten. Wird Abwasser in hoher Qualität bereits heute an Bord geklärt, so muss auch in Zukunft eine Einleitung dieser den Grenzwerten landseitiger Kläranlagen entsprechenden Abwässer in der Ostsee möglich sein.

Auch ein Zwang zur Sammlung und späteren Abgabe des Abwassers in den Häfen erscheint vor diesem Hintergrund nicht praktikabel. Derzeit verfügen nur wenige Hafenstandorte über entsprechende Infrastrukturen zur Übernahme großer Mengen von Schiffsabwässern. Um die erheblichen Mengen anfallender Schiffsabwässer in den Häfen aufnehmen zu können, wären umfangreiche Auf- und Ausbaumaßnahmen zum Auffangen und zur Zwischenpufferung der Abwässer in den Häfen notwendig. Die Stadtentwässerungen rechnen im Falle der Einführung strengerer Grenzwerte gemäß den HELCOM-Anträgen mit einer Steigerung der Tagesmengen der zu entsorgenden Abwässer durch die Einleitung von Kreuzfahrtschiffen um bis zu 22%. Noch kritischer wird die hydraulische Belastung der Klär- und Pumpwerke durch die zusätzlichen Schiffsabwässer gesehen, die zwischen 40% und 80% steigen könnte. Die Belastungen des öffentlichen Kanalnetzes wären somit erheblich und ohne zusätzliche Ausbauten der Kapazitäten kaum realisierbar.

Aufgrund der bereits heute erreichten hohen Abwasserqualität durch Reinigungsanlagen an Bord moderner Passagierschiffe wird zudem keine wesentliche Verbesserung der Abwasserqualität durch eine nochmalige Filterung und Behandlung in den landseitigen Kläranlagen erwartet. Verglichen mit den erheblichen Investitionskosten in Millionenhöhe, die von den Kommunen und Landesregierungen aufgewendet werden müssten, um entsprechende Hafenauffanganlagen in den Häfen zu errichten und die landseitigen Leitungsnetze an die zukünftigen Abwasserkapazitäten anzupassen, ist der ökologische Nutzen der Investitionen gering.

## 5. Fazit

Die vorgenannten Punkte zeigen, dass eine ökologisch wirksame Reduzierung der Eutrophierung in der Ostsee nur dann erzielt werden kann, wenn die landseitigen Nährstoffeinträge begrenzt werden.

Aus unserer Sicht muss unbedingt vermieden werden, dass es – wie bei der Beschlussfassung über die Reduzierung des Schwefelgrenzwertes auf 0,1 % in

den ECAs ab 2015 – erneut zu einer Entscheidung in der IMO kommt, ohne dass eine vorherige eingehende Folgenabschätzung vorgenommen worden ist.

Eine politische Rechtfertigung für die Einführung strengerer Grenzwerte, die über die bereits vorhandenen technisch auf dem neuesten Stand befindlichen Kläranlagen an Bord von modernen Passagierschiffen hinausgehen, besteht aus Sicht der deutschen Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft nicht.

Der bislang nicht nachgewiesene ökologische Mehrgewinn der Einführung der in den HELCOM-Anträgen vorgegebenen strengen Grenzwerte steht zudem in keinem Verhältnis zu den Investitionen, die Reedereibetriebe, Hafengebiete, Kommunen und Landesregierungen zur Umsetzung der neuen Grenzwerte tätigen müssten. Wir erwarten daher, dass die Bundesregierung gegen die Einführung strengerer Grenzwerte in der IMO ausspricht, solange der ökologische Mehrgewinn nicht nachgewiesen und eine Folgenabschätzung nicht vorgenommen worden ist. Zumindest aber müssten die vorgesehenen Grenzwerte so angepasst werden, dass es weiterhin möglich ist, die modernen und weltweit bisher als für einen guten Umweltschutz ausreichend bewerteten Abwasseraufbereitungsanlagen an Bord von modernen Passagierschiffen auch weiterhin in der Ostsee zu betreiben und entsprechend geklärte Abwässer einleiten zu dürfen.