

Dieser Film zeigt den großen, unbekanntesten Klimasünder.



Ende Januar hatte *„Seabind“* von Bernice Notenboom Premiere auf dem Filmfestival in Rotterdam. Es ist ein enthüllender Film, der hoffentlich öffentliche Entrüstung über das Problem Ruß weckt.

„Ich selbst habe nie realisiert, dass Ruß ein so großes Problem ist. Das hat mir in diesem Film wirklich die Augen geöffnet“, sagte Direktor Tjerk Wagenaar von „Natuur en Milieu“ in Holland nach dem Ende des Filmes *Seabind* von Bernice Notenboom.

Ruß, auch schwarzer Kohlestaub genannt, wird in großen Mengen dadurch ausgestoßen, dass große Schiffe schweres Bunkeröl verbrennen. Dieses Öl ist ein Abfallprodukt der Ölindustrie, das billigste und dreckigste Öl, das man kaufen kann.

17 Containerschiffe stoßen in einem Jahr so viel Schwefel aus wie alle Autos auf der Erde. Ein Kreuzfahrtschiff stößt an einem Tag so viel aus wie 1 Million Autos.

Er befindet sich dann zwar nur etwas drei Wochen in der Luft, aber da es unter anderem auf die Gletscher und Schneeflächen am Nord- und Südpol fällt, wird das Sonnenlicht dort nicht mehr reflektiert. Hierdurch wird deren Abschmelzen beschleunigt.

Notenboom, bekannt durch ihre Touren zu Nord- und Südpol und für die Besteigung des Mount Everest (sie war die zweite niederländische Frau, die den Berg bezwang), richtet ihre Pfeile in der enthüllenden und mitreißenden Dokumentation *Seabind* auf die Schifffahrt. Notenboom, die für *Vrij Nederland* von der Klimakonferenz in Paris bloggte, beschrieb Sie die Schifffahrt als „die am wenigsten regulierte, geheimniskrämerischste und dreckigste Industrie der Welt. Aber auch die Industrie, die 90 % (!) aller Güter transportiert auf denen wir sitzen, mit denen wir bauen, die wir essen, anziehen und immer so weiter. Laut Notenboom ist ein großes Problem: die internationale See gehört allen und die Gesetzgebung ist schwammig, da über jede Regel ein Konsens von 170 Staaten erzielt werden muss.

Peinlich ist, dass zwar auf dem Klimagipfel in Paris eine Übereinkunft über die Verlangsamung der Erderwärmung getroffen wurde, die Regulierung der Luft- und Schifffahrt jedoch im letzten Moment zu Fall gebracht wurde. Die Internationale Schifffahrtskammer ließ wissen, dass sie bestens selbst ihrer Verantwortung nachkommen könne. Notenboom war sich dessen nicht so sicher. „Eine Sache ist mir klar geworden: diese Industrien können wir nicht unbeaufsichtigt lassen und darauf hoffen, dass sie das Klimaproblem selbst lösen werden.“

Aber da ist Licht am Ende des Tunnels: der Ausstoß von Ruß (und der von Schwefel, der ebenfalls schlecht für die öffentliche Gesundheit ist) kann ganz einfach eingeschränkt werden: indem Schiffe anstelle von Bunkeröl leichteren Diesel verbrennen oder auf Flüssiggas umgerüstet werden. Problem: es kostet mehr (Diesel) bis viel mehr (Flüssiggas).

Mittlerweile gibt es einige Initiativen, die der Verwendung von Bunkeröl entgegenarbeiten: es wurden Zonen eingerichtet, in denen Schiffe diese Ölsorte nicht mehr verbrennen dürfen, beispielsweise vor der niederländischen Küste. Der Hafen von Rotterdam berechnet Schiffen, die kein Bunkeröl verwenden, eine niedrigere Hafengebühr und die Stiftung Nordsee hat den Clean Shipping Index ins Leben gerufen, um Reedereien zu registrieren, die möglichst nachhaltig arbeiten. Unternehmen wie Friesland Campina, Akzo und DSM haben die BICEPS-Initiative ins Leben gerufen: sie haben vereinbart, ihre Waren nur noch von den nachhaltigen Reedereien transportieren zu lassen. „Wir streben nach einem schnelleren Ausbau der sauberen Schifffahrt“, sagt Walter Vermeer von Friesland Campina.

Da geht noch was. Zurzeit werden nur 10 % der Schiffe, die im Hafen von Rotterdam anlegen, auf den (legalen) Gebrauch von Bunkeröl kontrolliert. Und Kontrolle auf hoher See? Die findet noch gar nicht statt.

Das Ruß-Problem ähnelt ein wenig dem sauren Regen in den 80er Jahren: es ist (verglichen mit dem CO₂-Ausstoß von Autos und Fabriken) ein relativ kleines Problem, wenn Wirtschaft und Regierungen es angehen würden. Wir wären schon ein gutes Stück weiter, wenn die 30 größten Reedereien kein Bunkeröl mehr gebrauchen würden oder wenn die 30 größten Häfen der Welt den Verkauf von Bunkeröl stoppen würden.

Aber damit solche Maßnahmen getroffen werden, muss das Thema zunächst in der politischen Agenda der Niederlande eine wichtigere Rolle spielen, um öffentlich wahrgenommen zu werden. Bernice Notenboom hat mit ihrem Enthüllungsfilm hierzu eine Steilvorlage gegeben. Also lassen wir die öffentliche Debatte entbrennen. Wo bist Du, Greenpeace? Wo bist Du, Natuur en Milieu? Und vor allem: wo ist Ministerin Melanie Schultz van Haegen? Die Schifffahrt ist Teil Ihres Ressorts. Das ist ein Thema, in das Sie sich verbeißen können.



Harm Ede Botje

🐦 @harmbotje

Harm Ede Botje (1965) schreibt seit 1995 für die Zeitung *Vrij Nederland*. Er ist Generalherausgeber mit speziellen Bereichen Asyl, Integration, Klima, Energie, Umwelt und Nachhaltigkeit, und Außenpolitik .