

### Entsorgung von Schiffsabfällen

# Reicht MARPOL V für die Schiffsabfallentsorgung aus?

*Vor 10 Jahren trat die 5. Anlage des MARPOL-Übereinkommens (MARPOL V) in Kraft. Die bis dahin durchaus übliche Entsorgung von Schiffsmüll in die See unterliegt seitdem weltweit in diesem Anhang ausgesprochenen und für deutsche Verhältnisse mäßigen Restriktionen. Völlig verboten wurde lediglich das Überbordwerfen von Kunststoffabfällen; anderer Abfall darf unter bestimmten Voraussetzungen weiterhin in die See eingeleitet werden, so der offizielle Ausdruck. Seit damals wurden der 5. Anlage zwei weitere Regeln hinzugefügt. Die letzte Änderung wurde mit der Regel 9 vom 1. Juli 1998 rechtswirksam..*

Grundgedanke von MARPOL V ist, daß von Schiffen aus sowenig Müll wie möglich in die Weltmeere gelangt. Stattdessen soll er an Hafenauffanganlagen abgegeben werden!

Gleichzeitig spricht man in den Richtlinien zur Einführung des MARPOL V die dringende Empfehlung aus, Angebote des Recycling zu nutzen, wo immer dieses möglich ist. Im übrigen sollen regionale oder nationale (Abfall-)Regelwerke anstatt der MARPOL-Regularien gelten, wenn diese Strengeres verlangen.

#### So sieht die Praxis aus

Hierzulande zwingt das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz Otto Normalverbraucher, aber auch Handel,

Gewerbe, Handwerk und öffentliche Einrichtungen zum Trennen allerlei verschiedenen Mülls. Da gibt es Recyclinghöfe, die Biotonne, den Altpapier- und Glascontainer, Schadstoffsammlungen, Kisten und Säcke für Schuhe und Kleider sowie den bekannten Gelben Sack. In die graue Restmülltonne gehört nur das hinein, was anderweitig nicht verwertet werden kann.

#### Und in den Häfen Fehlanzeige

Das Angebot ist mager: zwar wird getrennt entsorgt, was in irgendeiner Form das fast anrühige Wort Öl trägt. Schließlich ist dieses Thema nicht erst seit der Strandung der PALLAS vor Amrum in das öffentliche Interesse gerückt. Mittlerweile sind sogar Auffanganlagen für schädliche Ladungsrückstände an unseren Küsten in ausreichender Zahl vorhanden. Auch Sondermüll wird – wo möglich – noch getrennt erfaßt. Eine Vermischung von Sonderabfällen, wie Neonröhren oder halbvolle Farbeimer, mit dem Restmüll bleibt für das Schiff indes meist folgenlos.

Aber findet man in Handelshäfen Papiercontainer oder Möglichkeiten, um Glas und anderen Verpackungsabfall gesetzeskonform zu entsorgen? Sie stellen eher die Ausnahme denn die Regel dar. Nur auf ausdrückliche Anforderung der Schiffsführungen oder Reedereien werden Behältnisse zum Trennen der Abfälle zur Verfügung gestellt. Dabei weiß jede Hausfrau an

Land, daß sich durch die Nutzung der angebotenen Recyclingmöglichkeiten die Haushaltskasse entlasten läßt. (Die Kosten für die Sammlung und Verwertung von Verpackungen wurde bereits beim Kauf des Produktes bezahlt. Eine Entsorgung z.B. des Joghurtbechers in der Restmülltonne anstatt über den Gelben Sack kommt damit einer Doppelbezahlung gleich.)

Von einer konsequenten Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben des EU-Abfallrechts und des Kreislaufwirtschaftsgesetzes auf den Schiffen und in den Häfen würden also nicht nur die Reedereien und Hafenbetreiber profitieren, sondern es blieben auch die in Deutschland so knappen Deponiekapazitäten und Rohstoffressourcen geschont.

Daß dieser Weg gangbar ist, zeigt sich bei den Freizeitskippern: es gibt nur noch wenige Yachthäfen, in denen nicht zumindest ein Minimalangebot an Möglichkeiten der Getrenntsammlung von Abfall vorhanden ist. Es gilt hierbei die Regel: je größer der Hafen, desto umfangreicher die Ausstattung.

#### Kosten der Abfallentsorgung

Die Kosten für die Abfallentsorgung sind in der Regel im Hafengeld enthalten. Sicherlich sind die Verhältnisse aus dem Freizeitbereich nicht ohne weiteres auf kommerzielle Häfen übertragbar. Aber es muß die Frage erlaubt sein, worin sich – bezogen auf die Abfallmengen – die Yacht mit fünf

Seglern, die von Schweden bis Kiel vier Tage auf See war, von dem Kümo mit fünf Besatzungsmitgliedern und der gleichen Reisedauer unterscheidet. Als ein weiteres positives Beispiel seien hier die Ostsee-Anrainerstaaten genannt. Man hat sich in der Helsinki-Konvention darauf geeinigt, in allen Häfen bereits ab 1. Januar 2000 Aufanganlagen für Schiffsabfall bereitzustellen. Auch eine Gebührenerhebung auf der Grundlage des No-Special-Fee-Systems wird angestrebt.

### No-Special-Fee

bedeutet, daß ein Schiff stets für die Entsorgung bezahlen muß, einerlei, ob es seinen Müll an Land gibt oder nicht. Die Entsorgungsgebühr ist somit ein Bestandteil der Hafengebühr. Man will

dadurch erreichen, daß die Schiffsleitungen das Angebot der landseitigen Entsorgung in Anspruch nehmen, anstatt die Abfälle auf See über Bord zu werfen.

Angesichts von jährlich DM 300.000, die allein die Insel Borkum für die Reinigung ihrer Strände aufwenden muß, wird deutlich, daß hier ein eindeutiger Handlungsbedarf seitens der Hafent-

betreiber und des Gesetzgebers besteht.

### Schutz der Meeres-Umwelt

Zum Schutz unserer (Meeres-)Umwelt seien deshalb an dieser Stelle die folgenden Forderungen aufgestellt:

- Die Vereinheitlichung der Abfallentsorgung in allen Häfen zumindest der Bundesrepublik – besser noch der EU – auf der Grundlage bereits bestehenden Abfallrechts (selbstverständlich darf das Ziel eines weltweit harmonisierten Systems der Schiffsabfallentsorgung auf einem hohen Niveau dabei nicht aus den Augen verloren werden). Hierfür ist es notwendig, alle betroffenen Parteien an einen Tisch zu holen. Diese müssen bereit sein, über ihren Tellerrand hinauszuschauen. Kompro-

mißbereitschaft ist gefordert! Denn wie ist es dem (fremden) Seemann klarzumachen, daß er im Hafen von Norddeich (Landkreis Aurich) Blechdosen und Joghurtbecher über zwei verschiedene Gelbe Säcke oder Container zu entsorgen hat, während es in Oldenburg hierfür nur eine Variante gibt. Nur schwer einsehbar wird es für ihn auch sein, daß er in Rostock für die Abnahme von einer Tonne Müll satzungsge-

mäß DM 80,55 zu zahlen hat, während die gleiche Leistung in Kappeln an der Schlei (Landkreis Schleswig-Flensburg) DM 680 kostet. Zudem wirkt es auf den Seemann nicht besonders motivierend, daß eventuell an Bord getrennt gesammelte Abfälle in Bremen anschließend in einen Container zusammengekippt werden.

- Die Bereitstellung von (bundesweit bereits existierenden) Möglichkeiten zur recycling-gerechten Abgabe des Schiffs Mülls auch in den Häfen sowie die Schaffung von Anreizsystemen bzw. Verpflichtung zur Nutzung dieser Möglichkeiten.

Es ist an dieser Stelle nicht damit getan, den Schiffen die Möglichkeit lediglich anzubieten, sondern es muß außerdem massive Aufklärungsarbeit sowohl bei den Besatzungen und Reedereien als auch bei den Verant-

wortlichen in den Hafenverwaltungen geleistet werden.

- Die Nutzung des Angebotes der Abfallberatung durch Hafenbetreiber und Reedereien.

- Die Verpflichtung zur Abfallberatung ist in allen städtischen und kommunalen Abfallsatzungen festgeschrieben. Jeder Bürger, ob aus Privathaushalten, Handel, Gewerbe, Handwerk oder öffentlichen Einrich-

tungen, kann von diesem Angebot Gebrauch machen. Für Leistungen, die über das normale Maß hinausgehen, etwa die Erstellung eines betrieblichen Abfallkonzeptes, können privat arbeitende Berater zu Rate gezogen werden. Die in Landbetrieben durchaus übliche Einführung von Abfallmanagementsystemen sollte in wesentlich stärkerem Maße auch von Häfen und Reedereien in Anspruch genommen werden.

- Die Schaffung einheitlicher Gebührenstrukturen auf der Basis des No-Special-Fee-Systems.

Vermeiden, Verringern, Verwerten, ein finanzieller Anreiz geschaffen wird.

- Eine bessere Ausbildung angeheurer Seeleute im Umweltschutz. Erfreulich ist, daß mit der Einführung des STCW-Abkommens (Standards of Training and Education of Watchkeeping Personnel. In dem weltweit gültigen Abkommen sind u.a. die Kriterien festgelegt, nach denen Schiffsoffiziere ausgebildet werden.) seit kurzem erstmals auch das Thema Umweltschutz an den Berufs-, Fach- und Fachhochschulen gelehrt wird. Es sollte nach

### Antwort auf Eingangsfrage

Die Antwort auf die Eingangsfrage muß also lauten: MARPOL V ist ein Schritt in die richtige Richtung. Nachdem die Regeln auf den Schiffen umgesetzt wurden, ist es nun an der Zeit, zusammen mit zusätzlichen Anstrengungen auch in den Häfen die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen.

Thomas Reincke  
Bremen

Kapitän Thomas Reincke, Jahrgang 1956, Seefahrt seit 1972, Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr, Zusatzausbildung im maritimen Umweltschutz und Abfallberatung, heute Projektmanager und Experte der GAUSS-Projektgruppe Maritimes Abfallmanagement.

Hierbei sollte die Einführung der an Land üblichen Grundgebühr – No-Special-Fee – zusammen mit einer zusätzlichen Liter- oder Tonnengebühr in Erwägung gezogen werden, wodurch für ein umweltbewußtes Verhalten nach den gesetzlichen Prämissen:

einer angemessenen Frist jedoch überprüft werden, ob nicht die Lehrgangsinhalte einer Anpassung bedürfen und ihnen eventuell ein größerer Stellenwert zugemessen werden muß.