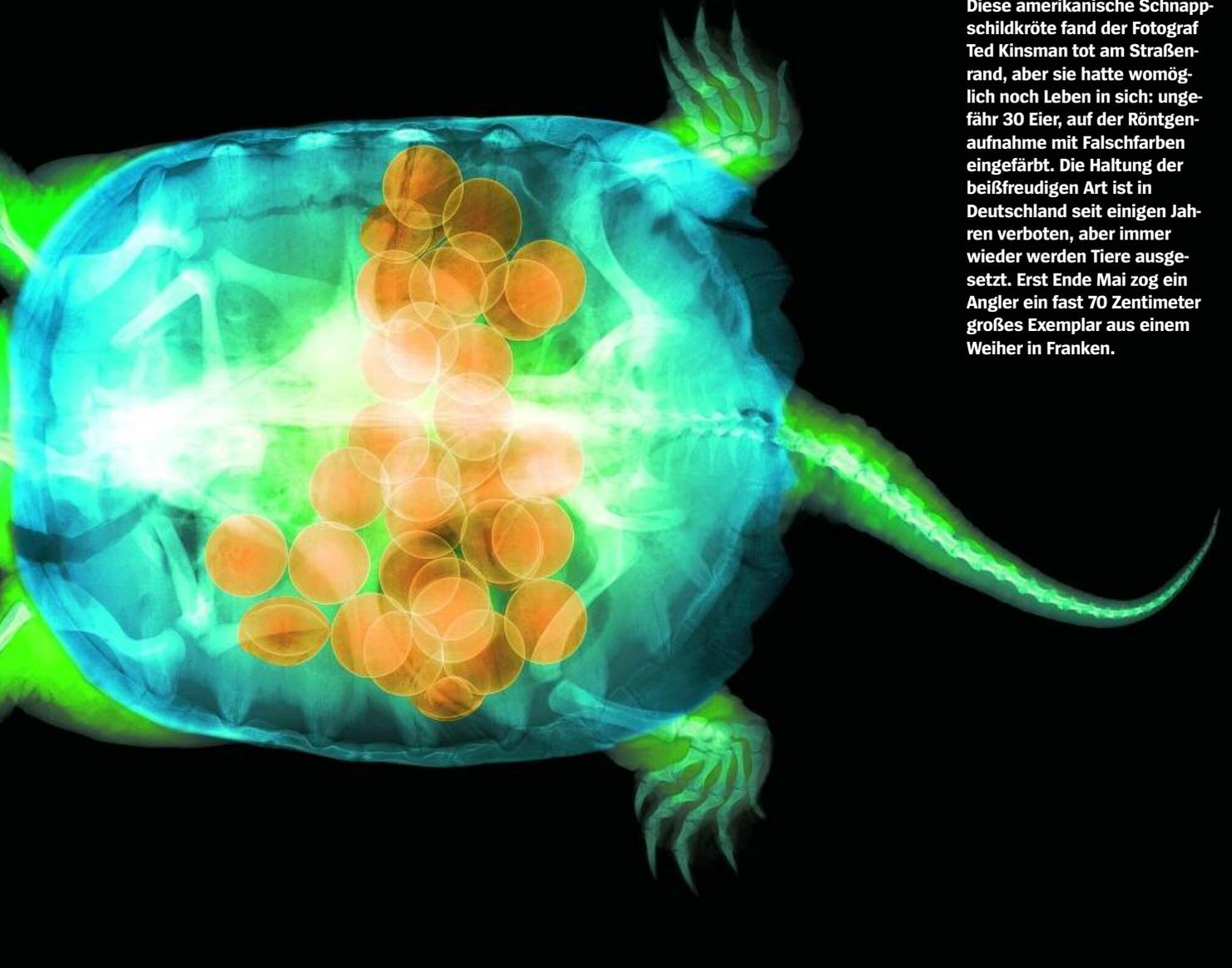


## Beißerbrut

Diese amerikanische Schnappschildkröte fand der Fotograf Ted Kinsman tot am Straßenrand, aber sie hatte womöglich noch Leben in sich: ungefähr 30 Eier, auf der Röntgenaufnahme mit Falschfarben eingefärbt. Die Haltung der beißfreudigen Art ist in Deutschland seit einigen Jahren verboten, aber immer wieder werden Tiere ausgesetzt. Erst Ende Mai zog ein Angler ein fast 70 Zentimeter großes Exemplar aus einem Weiher in Franken.



### Kommentar

## Leise rieselt der Ruß

*Schiffsabgase gefährden die Gesundheit. Warum dürfen sie immer noch die Luft verpesten?*

FOTOS: TED KINSMAN / SCIENCE SOURCE (O. R.); KAREN BLEIER / APF (U. L.)  
Das Wasser glitzert. Die Möwen schreien. Das Dickschiff tutet. Schön ist's am Hafen. Aber dann: Schwarze Wolken puffen in die Luft. Dieselruß rieselt auf die Kais. Und was nach großer, weiter Welt riecht, kann tödlich enden. Eine Studie der Universität Rostock und des Helmholtz-Zentrums München bestätigt jetzt, dass Schiffsabgase Lungenzellen schädigen. Die Weltgesundheitsorganisation stuft Ruß als ebenso krebserregend ein wie Asbest. Trotzdem fährt fast die gesamte Handels-, Fähr- und Kreuzfahrtflotte der Erde immer noch mit dreckigem Schweröl. Effektive Abgasanlagen sind auf Schiffen so rar wie Kapitäninnen. Warum ist das so? Weil Schweröl billig ist. Weil in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation große Flaggenländer wie Liberia oder die Marshallinseln das Sagen haben, denen Umwelt und Gesundheit am Heck vorbeigehen. Weil nur in wenigen Meeresgebieten überhaupt Abgasgrenzwerte gelten, in der Nord- und Ostsee

etwa. Und: weil dort viel zu selten kontrolliert wird. Zwar setzen einzelne Branchen wie zum Beispiel die Kreuzfahrtreederei sogenannte Schwefeloxid-Scrubber und Stickoxidfilter ein. Auch nutzen neuere Traumschiffe in manchen Gewässern inzwischen Schiffsdiesel, der sauberer als Schweröl ist. Doch konsequent wäre es, Schweröl komplett zu verbannen und die Schiffsantriebe ganz auf Diesel oder gleich auf Flüssiggas umzurüsten. Nur wenn der Treibstoff bereits schwefelarm aus der Raffinerie kommt, können die Abgase durch effektive Katalysatoren und Rußpartikelfilter geschickt werden. Bei Lastwagen ist das seit Jahren Standard. Warum nicht auf See? Der Naturschutzbund Deutschland hat am Hafen von Kiel gerade Feinststaubwerte gemessen, die rund 20-fach „über dem ortsüblichen Niveau“ liegen. Auch über Hamburgs edler HafenCity wabert der Ruß aus den Schiffsschloten. Dort hat so mancher Reeder sein Büro. Vielleicht hilft ja: tief durchatmen? Philip Bethge