

Ombudsstelle SRG.D

Dr. Esther Girsberger, Co-Leitung
Kurt Schöbi, Co-Leitung
c/o SRG Deutschschweiz
Fernsehstrasse 1-4
8052 Zürich

E-Mail: leitung@ombudsstellesrgd.ch

Zürich, 27. Juni 2020

Dossier Nr 6519, «SRF News» vom 28. April 2020, «Dreckige Hochseeschiffahrt»

Sehr geehrter Herr X

Besten Dank für Ihr Schreiben vom 18. Mai 2020, worin Sie den Artikel auf SRF-News «Dreckige Hochseeschiffahrt» der auf einer Sendung von «Echo der Zeit» vom 28. April 2020 beruht, wie folgt beanstanden:

«Ich möchte den Artikel «Statt in die Luft gehen die Schadstoffe jetzt ins Meer» (SRF Webseite, <https://www.srf.ch/news/international/dreckige-hochseeschiffahrt-statt-in-die-luft-gehen-die-schadstoffe-jetzt-ins-meer>) und insbesondere die Kommentare von Autor Fredy Gsteiger in der Kommentarspalte beanstanden. Meiner Meinung nach wird hier mehrfach gegen das Sachgerechtigkeitsgebot verstossen.

Bevor wir Ihre Beanstandung genauer ausführen und behandeln, möchten wir festhalten, dass die Ombudsstelle gemäss Gesetz (RTVG, Art.91) nur Beanstandungen gegen redaktionelle Sendungen und von der Redaktion gestaltete Beiträge im übrigen publizistischen Angebot behandelt. Kommentarspalten sind davon ausgenommen, weshalb wir ausschliesslich den SRF-News-Beitrag in unsere Betrachtung miteinbeziehen.

Ihre Kritik: *«Im Artikel und den Kommentaren des Autors wird die schädliche Wirkung von Scrubbern als erwiesener Fakt verkauft. Das ist jedoch falsch! Was genau die Auswirkungen von Scrubbern auf die Umwelt sind ist unbekannt und umstritten.»* Dazu verweisen Sie auf drei Studien, die Sie miteinander vergleichen.

Und weiter beanstanden Sie: *»Ebenfalls wird die Funktionsweise von Scrubbern falsch vermittelt. Im Artikel steht: «Damit landen die Schadstoffe, die normalerweise durch den Schornstein in die Luft gelangten, jetzt einfach im Meer.» Auch der Titel macht eine ähnliche*

Aussage. Damit wird vermittelt, dass einfach alle Schadstoffe nun im Meer entsorgt werden und das System keinerlei Nutzen für die Umwelt hat. Das ist jedoch falsch! Der wesentliche Schadstoff, SO_x, wird bei diesem Verfahren eliminiert. Was im Wasser landet ist eine andere chemische Verbindung. Dies ist genau die Funktionsweise von Abgasreinigung, aus einer schädlichen Verbindung wird eine unschädliche gemacht. Dem/der Leser/in wird hier jedoch vermittelt, dass man quasi eine Gesetzeslücke nützt, um dieselben Schadstoffe auf anderem Weg zu entsorgen.»

Die Redaktion nimmt zu Ihrer Kritik wie folgt Stellung:

Der Beanstander kritisiert einen Artikel auf SRF News, der auf einem Radiobeitrag in der Sendung «Echo der Zeit» beruht. In dem Beitrag geht es um die neuen Umweltvorgaben für die Hochseeschifffahrt. Der Autor des Beitrags, Fredy Gsteiger, beschäftigt sich bei Radio SRF mit der Uno und ihren Unter- und Sonderorganisationen, zu denen auch die Internationale Schifffahrtsbehörde IMO gehört. Dort, in der IMO, wurden die neuen Vorschriften in einem jahrelangen Prozess erarbeitet und verhandelt. Über deren Inkrafttreten Anfang Jahr haben wir bereits damals berichtet. Den Anstoss, erneut auf die Thematik zu sprechen zu kommen, lieferte uns ein Artikel in der britischen Zeitung «Guardian». Der Artikel wird in dem Beitrag erwähnt:

<https://www.theguardian.com/environment/2020/feb/17/shipping-pollution-regulations-could-harm-food-chain>

Der «Guardian» bekam einen internen Bericht der IMO zu lesen und formuliert in seinem Artikel als zentrale Aussage: "New shipping pollution regulations introduced earlier this year could harm humans by contaminating fish and crustaceans with toxins, according to an internal report compiled by the International Maritime Organization and obtained by the Guardian."

Dieser Artikel war Ausgangspunkt unserer eigenen Berichterstattung. Gleich am Anfang unseres Berichts betonen wir, dass die neuen internationalen Umweltvorschriften einen gewaltigen Fortschritt gegenüber dem früheren Zustand darstellen. Es wird ebenso deutlich, dass die Schifffahrtsbranche die neuen Regularien respektiert und dass das von den Regierungen überprüft wird (Beispiel Singapur). An beidem gab es im Vorfeld erhebliche Zweifel.

Zu diesen neuen IMO-Vorschriften gehört, dass die Schiffsbetreiber die Wahl haben, entweder schadstoffärmeren – jedoch teureren – Treibstoff zu verwenden oder sogenannte Scrubbers einzusetzen, welche den schadstoffreicheren Treibstoff «säubern», damit die Luftreinhaltevorschriften eingehalten werden können. Der IMO-interne Bericht signalisiert nun, dass – soweit vom «Guardian» zitiert – inzwischen Zweifel am Einsatz von Scrubbers bestehen, da bei diesen die Gefahr besteht, dass das Problem nicht nachhaltig gelöst,

sondern zumindest teilweise einfach verlagert wird. Und zwar indem die Luftverschmutzung verringert, jedoch die Wasserverschmutzung erhöht wird.

Zu dieser Problematik liessen wir drei Experten zu Wort kommen: Erstens einen Vertreter der Regulierungsbehörde IMO selber. Zweitens einen Vertreter einer Umweltorganisation. Drittens einen Vertreter der Schifffahrtsbranche. Aus unserer Sicht eine plausible Auswahl, die einen Blick auf ein Thema aus verschiedener Perspektive erlaubt. In allen drei Fällen handelte es sich nicht einfach um Pressesprecher, also Generalisten, sondern um Leute, die für die Thematik in ihrer jeweiligen Institution zuständig sind und Verantwortung tragen.

Dass der Vertreter der Umweltorganisation «International Council for Clean Transport ICCT» eine kritische Haltung gegenüber Scrubbers einnimmt, verwundert nicht. Er tut das, unter anderem gestützt auf eine vom Beanstander erwähnte Studie. Bryan Comer, der befragte Experte erklärt im Gespräch mit uns die Funktionsweise des Scrubbers so: «Rather than emitting the high sulfur out of the exhaust, they simply take the sulfur and other contaminants and discharge them overboard.» Und weiter: «Really, the open-loop scrubber design takes what would have been air pollution and transform it into water pollution.» Und, bezogen auf die Studie seiner eigenen Organisation, hält er fest: «We saw a substantial amount of contaminated scrubber washwater discharged and emitted in places that could harm wildlife.» Das Ausmass der Problematik lässt sich allerdings noch nicht quantifizieren. Zwar wurden Scrubbers auch schon früher eingesetzt. Deren Einsatz häuft sich aber erst seit kurzem ganz erheblich aufgrund der neuen internationalen Vorschriften. Auch eine andere umweltpolitische NGO, «Transport and Environment» in Brüssel, fordert die IMO auf, künftig den Einsatz von Scrubbers zu stoppen. Wir waren auch mit dieser Organisation in Kontakt. Da deren Einschätzung sich praktisch deckt mit jener von ICCT, verzichteten wir jedoch aus Platzgründen und um Repetitionen zu vermeiden darauf, sie ebenfalls im Originalton zu zitieren.

Nun mag es nicht erstaunen, dass sich Umweltorganisationen hier kritisch äussern. Bemerkenswert ist hingegen, dass auch der Vertreter der IMO und vor allem jener der direkt betroffenen Schifffahrtsbranche die Haltung vertreten, über den Einsatz von Scrubbers müsse zumindest noch einmal nachgedacht werden. Der Zuständige bei der IMO, Roel Hoenders, anerkennt das im Gespräch explizit: «This year we did agree at the IMO, that we will further look into possible impacts of the so-called washwater from the scrubbers.» Noch pointierter sagt es der Hapag-Lloyd-Manager Jörg Erdmann. Auch er erklärt die Funktionsweise von Scrubbers gleich wie der NGO-Vertreter Comer: «Das sind Feinstaubteile, das sind Russteile, die normalerweise durch den Schornstein rausbefördert werden und jetzt eben ins Wasser gegeben werden.» Konsequenz: «Es gibt nicht mehr Schadstoffe, aber es gibt eben auch nicht weniger.» Daraus folgt für ihn: «Um komplett schwefelfrei zu fahren, ist der Rohstoff, den wir benutzen, also fossile Brennstoffe, kaum noch geeignet.» Diese Aussage bildet inhaltlich, wenn auch nicht im Wortlaut den bilanzierenden Schlusssatz unseres Beitrags: Ausserdem sagt – diesmal wörtlich zitiert – der Reederei-Vertreter

ebenfalls: «Unserer Einschätzung bei Hapag-Lloyd ist, dass der Scrubber langfristig nicht eine nachhaltige Lösung sein wird.» Tatsache ist auch, wie im Beitrag erwähnt, dass eine ganze Reihe von Regierungen das Ablassen von Scrubber-Wasser in ihren Gewässern verbieten.

https://safety4sea.com/overview-of-scrubber-discharges-bans-in-ports/?_cf_chl_jschl_tk__=c4a11528626c35cc574586c6647780fee58df662-1593341556-0-AYnCp3qHmwVx1kGu58mNoow3TGIBLCDg2WAvBQe67ZfwFp2T64rKZgbTAfwa6jGC1Ls2j4eodDFU9aDacydX9NwMDpM5v7rI9pHHZQye5trpzmVTK65mcFfottE-CiNDNIzwcsv9-E6yDwYmvV5INEVgmJs4RxbFTXzWQzK_GZ99-696Cj9Sx8PgUg08nsnoOKGjwirWyUfgKO39fkYNxs-INzSm_8jbxIA058WmbxtVHwxOAQqhSgxOJ4suyXUcBO1ru7ur3NQMVSIqRo3rHLDEALYHPddf8F1i9HQnv1rdXFICKt65Dr34MchbHbnN9LyJigsV_7q-mEzgM2wXq9M

Die Motive dieser Staaten mögen im Einzelnen unterschiedlich sein, aber aus den Verboten lässt sich zumindest ableiten, dass man die Scrubber-Methode und das Ablassen von Waschwasser ins Meer als problembehaftet einschätzt. Dies machen auch die Aussagen unserer drei zitierten Befragten deutlich. Unser Beitrag und der darauf basierende Online-Artikel macht dem Publikum transparent, auf welchen Quellen die gemachten Aussagen basieren. Zumal diese mehrfach auch im Originalton zitiert werden. Auf eine eigene Einschätzung zur Thematik haben wir in diesem Fall weitgehend verzichtet.

Wir **Ombudsleute** haben den News-Beitrag ebenfalls genau gelesen und uns mit Ihrer Kritik befasst.

Sie schreiben, im Artikel werde die schädliche Wirkung von «Scrubbern» als erwiesener Fakt verkauft. Im Artikel heisst es: «Das Problem bei diesen «Scrubbern»: Sie reinigen zwar stark umweltbelastendes, billiges Schweröl unter Zuhilfenahme riesiger Mengen von Meerwasser. Doch, so Bryan Comer vom Rat für sauberen Verkehr, «das verschmutzte Reinigungswasser wird dann einfach ins Meer abgelassen». Damit landen die Schadstoffe, die normalerweise durch den Schornstein in die Luft gelangten, jetzt einfach im Meer.»

Als «Fakt» wird nicht die schädliche Wirkung, sondern das Problem als solches dargestellt: mit «Scrubbern» findet eine Verlagerung von der Luft- zur Wasserverschmutzung statt; und daran zweifelt niemand. Sie kritisieren, dass nicht explizit gesagt wird, dass mit «Scrubbern» der wesentliche Schadstoff SO_x eliminiert und unschädlich gemacht wird. Auch wenn dies zutrifft, das Scrubber-Abwasser enthält nach wie vor Schadstoffe, was den Schluss zulässt, dass die vermeintliche Lösung mit der Säuberung schwefelhaltigen Treibstoffs das Problem nicht nachhaltig löst.

Die Kritik, dass die Funktionsweise von «Scrubbern» falsch vermittelt werde, können wir teilweise unterstützen, denn der Satz «Damit landen die Schadstoffe, die normalerweise durch den Schornstein in die Luft gelangten, jetzt einfach im Meer» kann so verstanden werden, dass die Schadstoffe 1:1 anstelle in der Luft, jetzt im Meer landen würden. Auch der Titel kann so verstanden werden. Ihrer Schlussfolgerung aber, es werde berichtet, das System (Scrubber) habe keinerlei Nutzen und alle Schadstoffe würden nun einfach im Meer

entsorgt, können wir nicht zustimmen. Im Bericht wird vermerkt, dass die Luftverschmutzung abnimmt, die schärferen Abgasvorschriften eingehalten und die neuen Regeln durchgesetzt werden und dass davon vor allem die Bewohner von Hafenstädten und Küstenregionen profitieren.

Der Bericht bilanziert, dass «Scrubber» und neue Regeln zwar zur Minderung der Luftverschmutzung beitragen, diese das Problem der Verschmutzung durch fossile Treibstoffe aber nicht lösen können. Über die Wirkung verschiedener Massnahmen und die Problematik können sich die Hörerinnen und Hörer eine eigene Meinung bilden.

Aufgrund der oben dargelegten Betrachtung können wir keine Verstösse gegen das Sachgerechtigkeitsgebot gemäss Art.4 des Radio- und Fernsehgesetzes RTVG feststellen und lehnen deshalb Ihre Beanstandung ab.

Sollten Sie in Erwägung ziehen, den rechtlichen Weg zu beschreiten und an die Unabhängige Beschwerdeinstanz für Radio- und Fernsehen (UBI) zu gelangen, lassen wir Ihnen im Anhang die Rechtsbelehrung zukommen.

Mit freundlichen Grüssen

Die Ombudsstelle SRG.D