

Immer weniger Öl im Meer

geschrieben von Admin | 6. Juni 2025

Die Fortschritte der Schifffahrt bei der Vermeidung von Ölverschmutzungen sind eindrucklich. Doch darüber liest man fast nie etwas in den Zeitungen. Journalisten schweigen die guten Nachrichten tot. Denn über fossile Brennstoffe darf nur Negatives berichtet werden.

Von Peter Panther

Im April 2010 explodierte im Golf von Mexiko die Ölplattform Deepwater Horizon. Während 87 Tagen trat darauf unkontrolliert Öl aus dem Bohrloch in den Ozean. Die Medien zeichneten damals ein düsteres Bild der Ölwirtschaft und suggerierten, das Problem mit Verschmutzungen werde immer schlimmer.

Sicher war die Katastrophe der Deepwater Horizon eines der folgenreichsten Ölunfälle der Geschichte, denn es starben nicht nur elf Arbeiter der Betreiberfirma, sondern es gelangten auch 780 Millionen Liter Rohöl ins Meer. Dennoch war schon damals klar, dass die Ölwirtschaft – trotz solcher Rückschläge – auf einem guten Weg war. Denn die Menge an Öl, die wegen Havarien und Unglücken ins Meer gelangt, zeigte seit den 1970er-Jahren eine stark rückläufige Tendenz.

Diese Tendenz hat sich seit 2010 noch verstärkt. Mit einschlägigen Zahlen wartet die Internationale Vereinigung der Tankerbesitzer für Verschmutzungen (ITOPF) auf. Demnach hat die Zahl der Tankerunfälle mit einem Öleintrag von mindestens sieben Tonnen seit den 1970er-Jahren um mehr als 90 Prozent abgenommen. Der Erfolg ist besonders beachtlich, weil sich in dieser Zeitspanne die Menge an Öl, das auf den Meeren transportiert wird, fast verdoppelt hat.

Verheerende Einzelereignisse beeinflussen die Statistik stark

Die folgende Grafik von ITOPF, zu finden im Jahresbericht 2024, veranschaulicht den Erfolg: Die blauen Säulen bilden die Zahl der jährlichen Tankerunfälle mit mehr als sieben Tonnen Öl im Meer ab (rechte Skala). Die violette Linie zeigt die Menge an transportiertem Öl (linke Skala, in Millionen Tonnen).

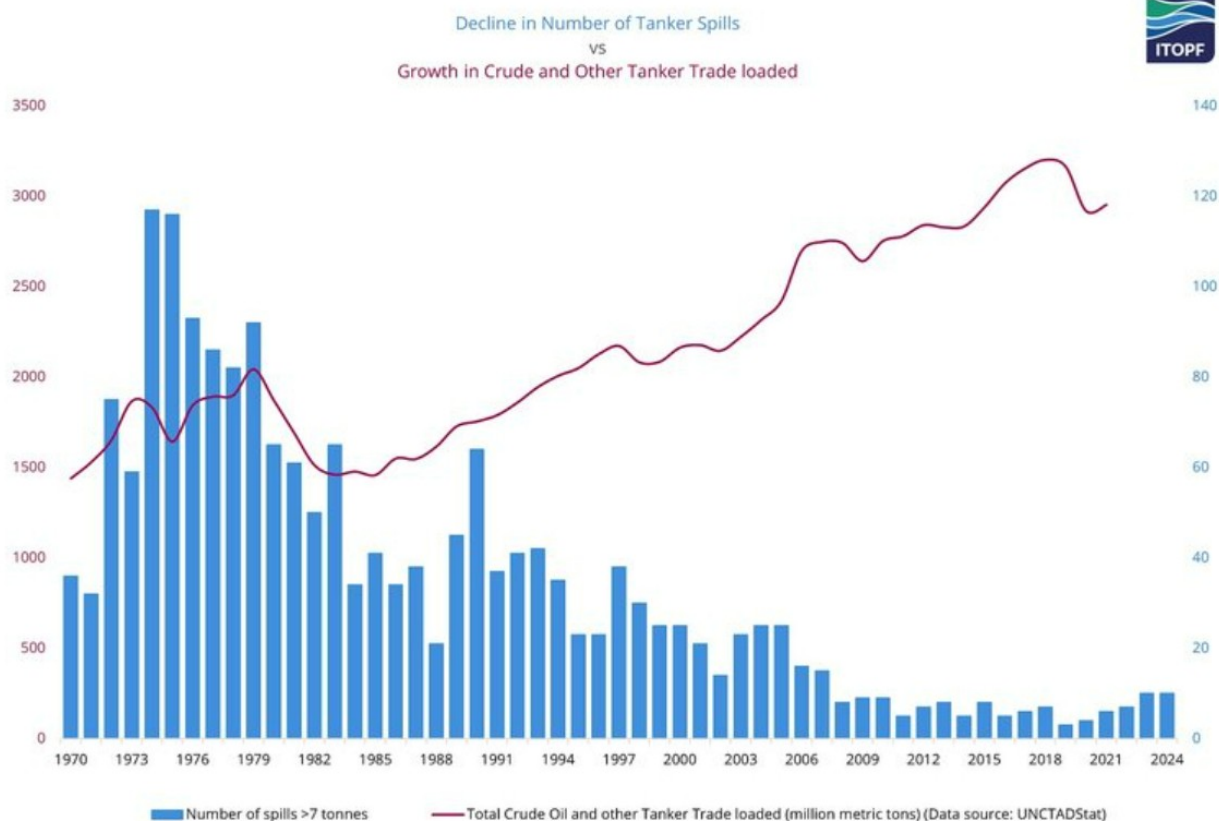


Figure 4: Decline in number of tanker spills vs growth in crude and other tanker trade loaded, 1970-2024

*UNCTADStat information is not available beyond 2021

Summiert man die Tankerunglücke mit einem Öleintrag über sieben Tonnen pro Jahrzehnt auf, ergibt sich folgende Grafik:

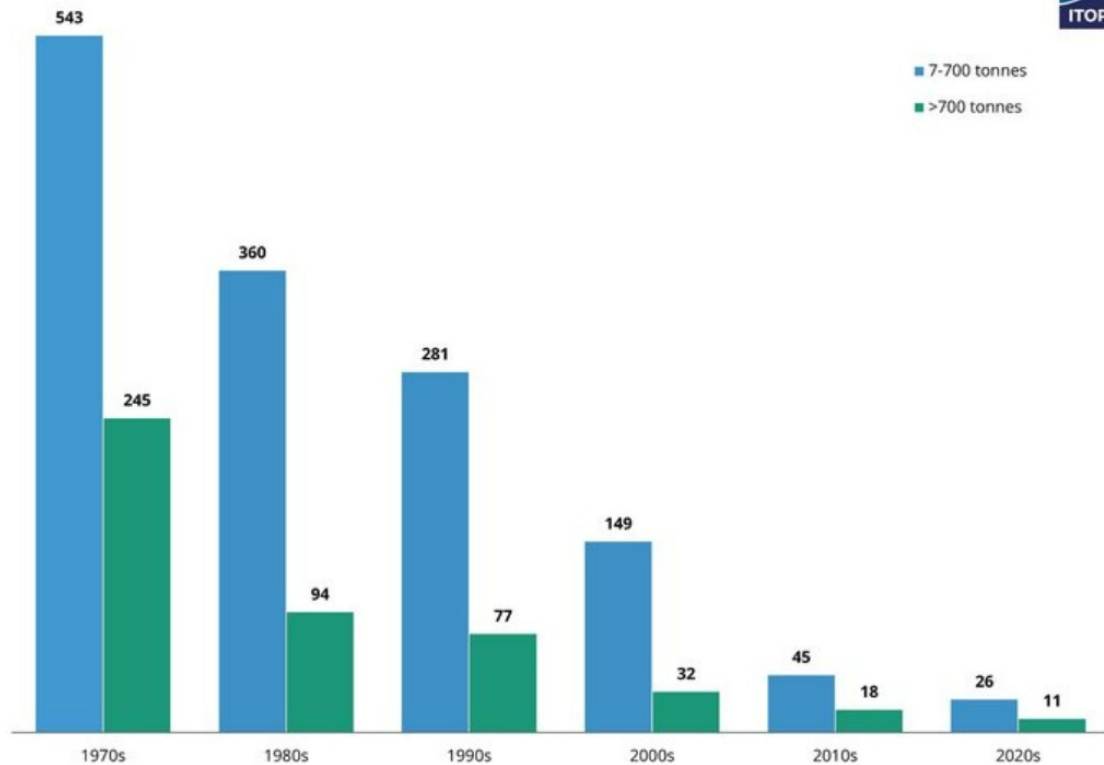


Figure 2: Number of medium (7-700 tonnes) and large (>700 tonnes) tanker spills by decade, 1970 - 2024

*Only 5 years of data available for the 2020s

Dabei zeigen die grünen Balken die Zahl der Tankerunglücke mit mehr als 700 Tonnen Ölverlust, pro Jahrzehnt. Die blauen Balken bilden die Zahl der Unglücke mit sieben bis 700 Tonnen Ölverlust ab.

Ein noch eindrücklicheres Bild ergibt sich, wenn man die Menge an Öl betrachtet, die bei solchen Tankerunglücken ins Meer gelangt. Die entsprechenden Zahlen variieren allerdings von Jahr zu Jahr teilweise stark, weil einzelne, besonders verheerende Tankerunglücke einen grossen Einfluss haben. Das bezüglich Ölverlust schlimmste Tankerunglück war der Untergang der «Atlantic Empress» vor Tobago in der Karibik 1979. In den vergangenen 15 Jahren ereignete sich jedoch nur noch einmal eine Tankerhavarie, bei der eine besonders grosse Menge an Öl ins Meer gelangte: der Untergang des iranischen Öltankers «Sanchi» im Ostchinesischen Meer (113'000 Tonnen Öl).

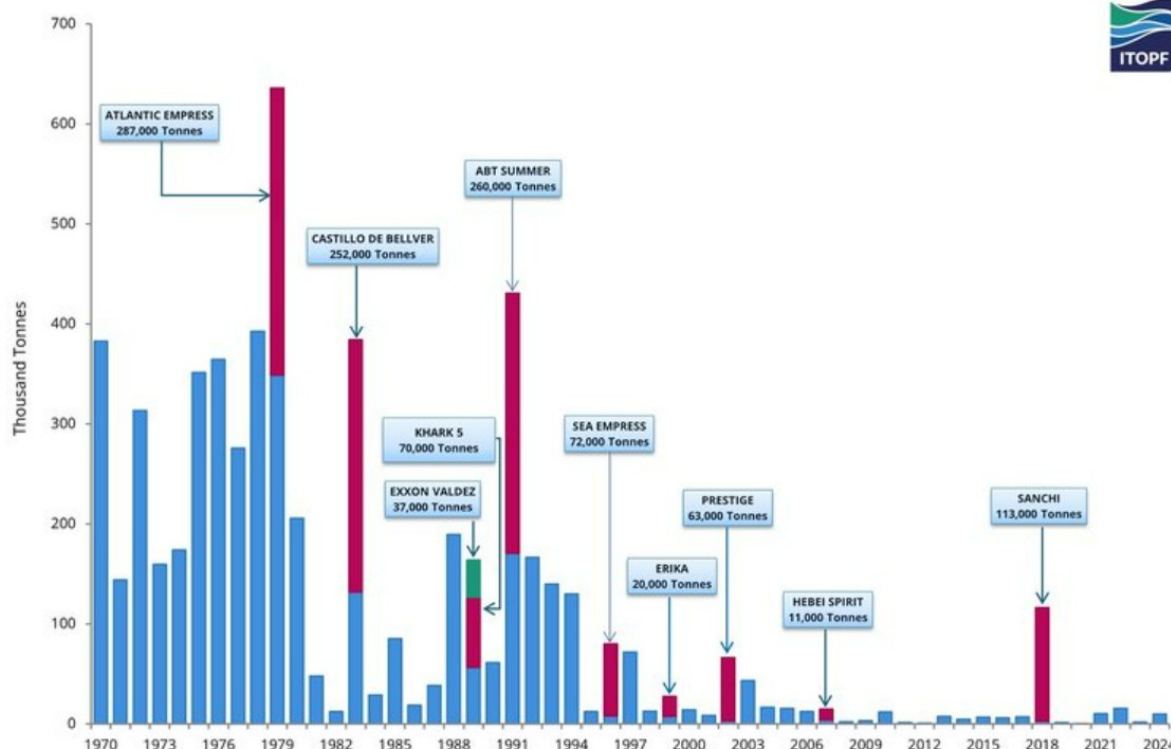


Figure 5: Quantities of oil spilt 7 tonnes and over (rounded to nearest thousand) from tanker incidents, 1970 to 2024

Die Höhe der Balken zeigt jeweils die Menge an Öl, die in einem bestimmten Jahr wegen Tankerunglücken ins Meer gelangte (in Tausenden Tonnen). Die roten und grünen Abschnitte bilden markante Einzelereignisse ab.

Technische Neuerungen machen den Unterschied

Rechnet man Durchschnittswerte aus, so zeigt sich, dass die Menge an Öl, die ins Meer gerät, bereits in den 2010er-Jahren verglichen mit den 1970er-Jahren um 95 Prozent abgenommen hat. In den 2020er-Jahren hat sich diese Menge bisher nochmals etwa halbiert.

Offenbar hat die Ölschifffahrt gelernt, wie sie verheerende Tankerunglücke vermeiden kann. Es sind vor allem technische Neuerungen, welche die entsprechenden Fortschritte ermöglicht haben: Dank moderner Navigationshilfen und Frühwarnsysteme kommt es viel seltener zu Havarien. Weil heute fast alle Tanker eine doppelte Hülle aufweisen, wird auch bei Zusammenstößen oder Explosionen ein Ölaustritt meist verhindert. Und sollte ein solcher doch vorkommen, decken elektronische Detektoren das Leck jeweils schnell auf.

Alle diese Entwicklungen sind eindrucklich und stimmen hoffnungsvoll. Nur ist in den Medien fast nichts darüber zu lesen. Und Umweltorganisationen wecken weiterhin den Eindruck, es werde alles immer noch schlimmer. «Stoppt die tickenden Zeitbomben auf See!», schrieb der WWF 2020, anlässlich einer Tankerhavarie vor Sri Lanka. Und Greenpeace verkündete mit Blick auf Ölverschmutzungen in einem Blog-Beitrag: «Es

ist keine Frage, ob Öl austritt, sondern wann.»

«Ein leiser Triumph der Menschheit»

Richtig erfasst hat die Situation dagegen Axel Bojanowski, Wissenschaftsreporter bei der «Welt». Vor einigen Tagen schrieb er: «Der Kampf gegen Öl-Leckagen von Schiffen ist ein leiser Triumph der Menschheit, der kaum bemerkt wurde, aber enorme Wirkung hatte für den Schutz der Natur.»

Der Grund, warum Bojanowskis Berufskollegen die «Good News» der Ölschifffahrt übergehen, ist offensichtlich: Erdöl ist ein fossiler Brennstoff, und fossile Brennstoffe schädigen angeblich das Klima. Darum darf über Öl nur Schlechtes geschrieben werden. Die Mainstream-Medien richten sich dabei nach einem Grundsatz, den der WWF vor einigen Jahren so formuliert hat: «Ein gänzlicher Ausstieg aus fossilen Energieträgern ist die beste Lösung, um solche Naturkatastrophen [gemeint sind Ölhavarien] zu verhindern.»

Würde man nun über die frappanten Fortschritte bei der Verhinderung solcher Havarien berichten, könnten die Menschen ja noch denken, die Ölwirtschaft habe auch gute Seiten. Das wollen die Journalisten auf jeden Fall verhindern. Darum verschweigen sie ihrem Publikum die entsprechenden Erfolge.