



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Pressemeldung

SDN-Pressestelle
pressestelle@sdn-web.de
www.sdn-web.de

Varel/Brunsbüttel/Oldenburg, 01.01.2020

Jahrestag der Nordsee-Verschmutzung

Geborgen wurde der Containerschrott – teilweise mit Ladung – was geschieht mit dem Rest?

(2999 Anschläge Haupttext + 2318 Anschläge Zusatz-Info)

Quelle Fotos: SDN/Andryszak

Varel/Brunsbüttel/Oldenburg. Und wieder einmal ist die deutsche Nordseeküste mit viel Glück – scheinbar – einer Katastrophe entronnen. Die nach der Havarie der MSC Zoe in der Sturmnacht vom 1. auf den 2. Januar 2019 eingeleiteten Bergungsarbeiten seien im deutschen Nordseegebiet erfolgreich abgeschlossen, verkündet die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gegen Ende des Jahres. Gemeint ist damit lediglich die Beseitigung aller „schifffahrtsrelevanten Hindernisse“. „Aber was ist mit dem Rest - der eigentlichen Verschmutzung des Lebensraumes Nordsee durch die Inhalte der 342 überbord gegangenen Container mit einem geschätzten Gesamtgewicht von rund 3.400 Tonnen (davon 2.736 Tonnen Ladung)?“, fragt sich Bürgermeister Gerd-Christian Wagner, Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN). Als kommunaler Umweltverband vertritt die SDN die Interessen von rund 200 Kommunen, Landkreisen, Instituten, Vereinen, Verbänden und Einzelmitgliedern entlang der Nordseeküste.

Menschlicher Technik sei es nicht möglich, alle Einzelteile aus den zerstörten Containern am Meeresgrund oder der Wassersäule zu finden; geschweige denn zu bergen, ist Wagner überzeugt. „So werden die Küstenfischerei und vor allem die Tierwelt noch sehr lange mit diesem zum Teil gesundheits- und lebensbedrohenden Problem zu tun haben.“ Denn es sei absolut nicht sicher, wieviel Gefahrgut wirklich in den Containern verstaut war und nun, neben den Massen von Ladung und Verpackungsmaterial, seine Wirkung auf die Meeresumwelt entfaltet. Belegen doch verschiedene Studien, dass viele Container nicht nur unkorrekt beladen, sondern auch falsch deklariert sind. So habe die Reederei Hapag-Lloyd bei einer Stichprobe im Jahre 2016 auf ihren Schiffen allein 4.231 irreführend deklarierte Ladungseinheiten entdeckt. Oder aktuell ergab eine Untersuchung zu unsachgemäß verstauter oder deklariertes Ladung von 500 Containern durch das National Cargo Bureau (NCB) aus den USA, das mehr als die Hälfte von ihnen als „potentiell gefährlich“ einzustufen seien. „Somit sind Peilsender nur für Gefahrgut-Container nicht die große Lösung zum Schutz vor weiterer Vermüllung der Nordsee durch überbord gegangene Ladung“, so der SDN-Vorsitzende.

„Es ist einfach an der Zeit wirklich umzudenken!“, appelliert Wagner an die politische Vernunft. „Wir müssen sofort damit anfangen und nicht nur immer kurzfristige Wirtschaftsziele



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Pressemeldung

zum alleinigen Maß aller Dinge machen.“ Vielmehr müssten mögliche Auswirkungen auf die Umwelt immer mit bedacht und einbezogen werden. Ebenso wie eine stete Minimierung des Gefährdungspotentials durch den Schiffsverkehr. Allerdings habe sich in gut 30 Jahren SDN-Forderungen nach qualitativen Verbesserungen zur Gefahrenabwehr noch nichts wirklich gebessert. „Für die großen Schiffe gibt es an der deutschen Küste Alternativen, für die Natur nicht“, ist auch Ulrich Birstein überzeugt, Elb-Lotse und BSHL-Präsident sowie erster stellvertretender Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste.

Mit freundlicher Bitte um Veröffentlichung,

SDN Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

- Pressestelle -

Peter Andryszak

pressestelle@sdn-web.de

0172-4363439

www.sdn-web.de

Zusatz-Information:

Aus Sicht der SDN bietet sich Folgendes zur Minimierung des Gefährdungspotentials durch den Fracht-Schiffsverkehr an (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- Keine Zulassung von **Substandardschiffen** zu deutschen Häfen.
- Das Stauen von Containern und anderen Ladungsteilen ist ausschließlich **qualifizierten Hafentarbeitern** zu überlassen.
- **Containersicherungen** dürfen erst nach dem Festmachen entfernt werden.
- Die **oberen Containerlagen** müssen immer mit automatischen Twistlocks und mit Kreuzverspannungen gesichert werden.
- Container dürfen **an Deck nicht zu hoch gestapelt** werden. Wobei aus SDN-Sicht acht Lagen übereinander aus Winddruck-, Stabilitäts-, Gewichts- und Sicherheitsgründen deutlich zu viel sind.
- Nutzung des **Ladungssicherungshandbuchs** der Versicherungen.
- Sicherstellung einer **korrekten Beladung** der einzelnen Container.
- Stete Qualifizierung **von Stauern, Crew und Inspektoren** zum aktuellen Stand der Technik.
- Einsatz von **Sicherheitscontainern**, die hinsichtlich Stabilität und Ortung eine einfache Bergung ermöglichen und nicht aufgrund großer Fallhöhen zerbersten.
- Zustand von Ladung und Ladungssicherung (Twistlocks) **sensorisch überwachen**.
- Weltweit gezielte und qualifizierte **Ausbildung der Seemannschaft**, insbesondere im Gefahrgutbereich.
- Verringern des **Fahrplandrucks** für die Schiffe und ihre Kapitäne.
- Durch **Routenplanung** Schlechtwettergebiete vermeiden.
- Eine stärkere Einbeziehung der **Umweltausbildung** an den Seefahrtsschulen.
- Verstärkte **Kontrollen** auf den Schiffen durch die entsprechenden Behörden.
- Einführen einer **behördlichen Meldepflicht** für Gefahrguttransporte sowie Einrichten einer **Datenbank** für transportierte Gefahrgüter und **Prüfpflicht** der Staupläne.
- Umwelt- und besatzungsgerechte **Standards** und schärfere **Kontrollen** des Frachtverkehrs.



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Pressemeldung

- Einführen einer kontrollierten **Schiffslenkung** in vielbefahrenen Wasserstraßen.
- Verpflichtende Nutzung geeigneter **Verkehrstrennungsgebiete** mit größerer Wassertiefe für Groß-Schiffe wie die Mega-Containerfrachter.
- Umweltschutzgerechte verbindliche **Regelungen** für die Hauptschiffahrtsrouten entlang des Wattenmeeres.
- Einführen einer **Gefährdunghaftung**.
- Gesetzliche Regelung einer **Bergungspflicht**.
- Reduzieren der Vielfalt gefährlicher Stoffe wie auch eine Umorganisation der Teileproduktion mit dem Ziel einer **weltweiten Transportverringern**.

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. (SDN)

ist ein überregionaler und gemeinnütziger Umweltschutz-Dachverband, der 1973 ins Leben gerufen wurde und sich seitdem sachlich-fachlich und partei-übergreifend für den Schutz der Nordsee als Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum engagiert. Sie dient rund 200 Kommunen, Landkreisen, Naturschutzvereinen, Instituten, Verbänden und Einzelmitgliedern als Sprachrohr. Gemeinsames Ziel: die Eigenarten und Schönheiten der Nordsee, des Wattenmeeres und der angrenzenden Küste vor schädigenden Eingriffen durch den Menschen zu schützen und Probleme des Nordseeschutzes einer Lösung zuzuführen.

Einige Maßnahmen der letzten Jahrzehnte, bei denen die SDN als Lobbyverband die Belange der Küste vertreten hat und die inzwischen als weitgehend abgearbeitet gelten dürften, sind die Dünnsäure-, Abfall-, und Klärschlammverklappung, die Anschaffung moderner Notschlepper, das Notschleppkonzept, Antifouling, Luftüberwachung, Ballastwasser, Tankreinigung, MARPOL I bis IV, u.a.m.

Die SDN ist Mitglied der KIMO International: <http://www.kimointernational.org>