



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Pressemeldung

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

Nordseeküste, 29.12.2020

Und noch immer Neujahrsgeschenke in Containerform

Schutzgemeinschaft SDN fordert auch zum 2. Jahrestag der Nordsee-Verschmutzung durch die MSC ZOE, dass alle Großschiffe auf die Tiefwasser-Route gehören

(3391 Anschläge Haupttext + 1107 Anschläge Zusatz-Info + 2317 Anschläge 2. Zusatz-Info)

Varel/Nordecküste. „Die Jahre gehen seit dem riesigen Containerverlust der MSC ZOE ins Land und für unsere Nordseeküste ist auch weiterhin kein höheres Maß an Sicherheit in Sicht“, ärgert sich SDN-Vorsitzender und Bürgermeister Gerd-Christian Wagner. Viele gute Worte seien bisher gefallen, aber konkrete Maßnahmen ließen noch immer, zumindest an der deutschen Küste, auf sich warten, zeigt er sich verärgert. Somit fordert die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. (SDN) die Bundesregierung auf, in Abstimmung mit den Niederlanden, die internationale Großcontainer-Schifffahrt zumindest bei entsprechenden Wetterlagen auf das nördlich gelegene küstenferne Verkehrstrennungsgebiet (VTG) German Bight-Western Approach zu verweisen.

Denn auf der küstennahen Route könnten besondere Wind-, Wellen- und Tideverhältnisse zu beträchtlichen Eintauch- und Rollbewegungen führen, die bei Mega-Schiffen wie der MSC ZOE die Kieflfreiheit gefährden oder sogar zu einem Kontakt mit dem Meeresboden führen. „Es ist höchst wahrscheinlich und eigentlich nur eine Frage der Zeit, bis hier wieder Schiffsladung über Bord geht“, appelliert Wagner an die präventive Vernunft insbesondere der Verantwortlichen in den Küstenländern - und besonders Berlin. Andernorts mangle es schon jetzt nicht an schlechtem Beispiel, wie es die Havarie der ONE APUS im November gezeigt habe. Sie allein habe dabei schon 1900 Container im Pazifik verloren. „Küstenstaaten wie die Niederlande und Deutschland können der IMO Maßnahmen für die Schifffahrt zum Schutz eines besonders empfindlichen Meeresgebietes wie das Wattenmeer vorschlagen.“ Und das fast pünktlich zum zweiten Jahrestag der MSC ZOE-Havarie von niederländischen Fischern wieder Container auf dem Meeresgrund festgestellt wurden und ein Fischer in der Ems Gartenmöbel und mehr Müll aus seinem Netz holen musste, erinnere aufs Neue an diese stetig bestehende Gefahr durch diese Stahlbehälter und besonders auch durch deren Inhalt.

„Es ist einfach an der Zeit wirklich umzudenken!“, mahnt der SDN-Vorsitzende an die politische Vernunft. „Wir müssen sofort damit anfangen und nicht nur immer mehr oder weniger „vernünftige“ Wirtschaftsziele oder vermeindliche „politische Zuständigkeiten“ zum alleinigen Maß aller Handlungen machen.“ Vielmehr müssten mögliche Auswirkungen auf die Umwelt immer mit bedacht und einbezogen werden. Ebenso wie eine stete Minimierung des Gefährdungspotentials durch den Schiffsverkehr.

Somit sieht es die SDN im Sinne „Prävention statt Reaktion“ als zwingend nötig an, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die eine Havarie vermeiden helfen. Wozu sowohl schiffbauliche wie personale als auch verkehrsführende Aspekte gehören. Denn ein havariertes Schiff allein kann schon das Leben an der Nordseeküste zerstören! Und zudem, menschlicher Technik sei es nun einmal nicht möglich, alle durch Menschen verursachte Störungen wieder zu beseitigen, geschweige denn erfolgte Schäden zu beheben, ist Wagner überzeugt. „Bestes Beispiel dafür ist sicherlich auch das Scheitern bei der havariierenden GLORY AMSTERDAM.“ Und so viel Glück wie die deutsche Küste dabei gehabt habe, gebe es mit Sicherheit nicht bei jeder Havarie. „So werden vor allem die Kommunen an der Küste, die Küstenfischerei und die Tierwelt der Nord-



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Pressemeldung

see noch sehr lange mit den teilweise lebensbedrohlichen Folgen der Havarie der MSC ZOE und anderer Containerschiffe zu tun haben.”

Mit freundlicher Bitte um Veröffentlichung,

SDN Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

- Pressestelle -

Peter Andryszak

pressestelle@sdn-web.de

0172-4363439

www.sdn-web.de

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>

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 Sicht der SDN 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.



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Pressemeldung

- Verringern des **Fahrplandrucks** für Schiffe und ihre Kapitäne.
- Durch **Routenplanung** Schlechtwettergebiete vermeiden.
- Eine stärkere Einbeziehung der **Umweltausbildung** an den Seefahrtschulen.
- 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.
- 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 Hauptschifffahrtsrouten 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 Transportverringerung**.