



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Resolution

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

Nordseeküste, November 2020

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN fordert die Bundesregierung auf, in Abstimmung mit den Niederlanden die internationale Großcontainer-Schifffahrt auf dem VTG Terschelling - German Bight bei Wetterlagen ab Bft 8 und eine Windrichtung zwischen 270 - 90° darauf hinzuweisen, dass eine Nutzung der nördlichen Route VTG German Bight- Western Approach dringend empfohlen wird.

Begründung:

Die an der Deutschen Bucht stark befahrenen Reviere mit mehreren Schifffahrtswegen und Küstenverkehrszonen lauten folgendermaßen:

"German Bight - Western Approach" führt aus Richtung West zu auf das Feuerschiff "German Bight". Befahren wird es von *besonders großen Schiffen, Tankern und Frachtern mit gefährlicher Ladung*. Die Betonung trägt die Bezeichnung "GB" und ist einlaufend in Richtung Feuerschiff ausgelegt.

"Terschelling - German Bight" verläuft aus Richtung West-Südwest kommend entlang der Linie der ostfriesischen Inseln etwas dichter unter Land. Hier herrscht die größte Verkehrsdichte. Die Betonung trägt die Bezeichnung "TG" und ist einlaufend in Richtung Deutscher Bucht ausgelegt.

Entlang der letztgenannten Route können besondere Wind - und Wellenbewegungen und Tideverhältnisse zu beträchtlichen Eintauch- und Rollbewegungen führen, die die Kielfreiheit gefährden. Für Schiffe mit einer Größe vergleichbar mit der der **MSC Zoe**, kann dies zum Risiko mit zu einem Kontakt oder einem Beinahe-Kontakt mit dem Meeresboden führen. Die Untersuchung der Bundesstelle für Seeunfälle zur Havarie der **MSC Zoe** offenbart zusätzlich, dass das Konzept zur Laschung von Containern an Deck auf diesen großen und breiten Schiffen überarbeitet werden muss und internationale technische und betriebliche Standards verbessert oder entwickelt werden müssen, wo es notwendig ist. Bis diese Erkenntnisse vorliegen und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden, soll in Abstimmung mit den Niederlanden die oben angeführten „Präventivmaßnahme“ angeordnet werden.

Hintergrund:

Im Verlauf des späten Abends des 1. Januar und des frühen Morgens des 2. Januar 2019 verlor das Containerschiff MSC ZOE insgesamt 342 Container während der Fahrt im Verkehrstrennungsgebiet Terschelling - German Bight. Zum Zeitpunkt des Unfalls wehte der Wind aus Nordwest mit 8 Bft und die Wellen kamen von Backbord quer ab. Das Schiff rollte ständig. Gegen 1:00 Uhr Ortszeit wurde festgestellt, dass nördlich der niederländischen Wattenmeer-Insel Schiermonnikoog Container verloren gegangen waren. Gegen 1:30 Uhr sind weitere Container über Bord gegangen. Daraufhin drehte das Schiff auf Kurs Nordwest, reduzierte die Geschwindigkeit und fuhr Richtung nördliches Verkehrstrennungsgebiet German Bight - Western Ap-



Resolution

proach. Auf diesem Kurs fuhr das Schiff laut Darstellung im BSU-Bericht quer durch die vorhandenen bzw. geplanten Offshore- Windflächengebiete. Am 3. Januar um 1:00 Uhr nachts erreichte das Schiff den Zielort Bremerhaven.

Die Folgen wurden am 2. Januar sichtbar. Der Sturz aus der Höhe und die Wellen zerstörten die meisten Container und Ladungsrückstände wurden an den niederländischen und deutschen Wattenmeer-Inseln entlang der Küste an Land gespült. Der Verlust von Fracht und dessen Auswirkungen auf die niederländische und deutsche Küste und die Umwelt erregten in der Öffentlichkeit sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland große Besorgnis.

Das VTG Terschelling – German Bight befindet sich in der Nähe des Wattenmeeres, welches als besonders empfindliches Meeresgebiet (PSSA) und UNESCO Weltnaturerbe ausgewiesen ist.

Bisher gibt es keine bestimmten Anforderungen oder Beschränkungen für große Containerschiffe auf den Schifffahrtswegen. Interessierte Küstenstaaten wie die Niederlande und Deutschland haben die Möglichkeit, der IMO zusätzliche inhaltsorientierte proaktive, Maßnahmen für die Schifffahrt zum Schutz des besonders empfindlichen Meeresgebietes vorzuschlagen.

Im Artikel 21 des internationalen Seerechtsübereinkommens SRÜ heißt es:

„Gesetze und sonstige Vorschriften des Küstenstaats über die friedliche Durchfahrt“:

(1) Der Küstenstaat kann in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen und den sonstigen Regeln des Völkerrechts Gesetze und sonstige Vorschriften über die friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer in Bezug auf alle oder einzelne der folgenden Bereiche erlassen:

a) Sicherheit der Schifffahrt und Regelung des Seeverkehrs;

.....

f) Schutz der Umwelt des Küstenstaats und Verhütung, Verringerung und Überwachung ihrer Verschmutzung;

.....

(3) Der Küstenstaat veröffentlicht diese Gesetze und sonstigen Vorschriften ordnungsgemäß.

(4) Fremde Schiffe, die das Recht der friedlichen Durchfahrt durch das Küstenmeer ausüben, müssen diese Gesetze und sonstigen Vorschriften sowie alle allgemein anerkannten internationalen Vorschriften über die Verhütung von Zusammenstößen auf See einhalten

Die SDN vertritt die Auffassung, dass die o.a. Maßnahme aufgrund des bereits bestehenden deutsch-niederländischen „Ems-Dollart-Vertrages“ (1. Juli 2018) - im Bereich der Emsmündung und des dortigen Küstenmeeres - im Einklang mit dem Seerechtsübereinkommen eingeführt werden kann. Damit werden insbesondere die Voraussetzungen für einen wirksameren Umweltschutz und eine Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs geschaffen.

Mit freundlicher Bitte um Beachtung,



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Resolution

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