

Giftbeutel versetzten Nordseeküste in Panik

Apron plus - die Spitze des Eisbergs

Unter diesem Thema hatte die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) am 9. Februar 1994 zu einem Kolloquium im Zoologischen Institut der Hamburger Universität eingeladen. Die Veranstaltung war in Zusammenarbeit mit der Forschungstelle für die Seeschifffahrt in Hamburg organisiert worden sie wurde von Prof. Dr. A. Weber, Universität Hamburg, geleitet und von 220 Zuhörern mit Interesse verfolgt.

Den Unfall des Containerfrachters SHERBRO hatten Umweltpolitiker und Medien zum Anlaß einer beispiellosen Verschmutzungskampagne genommen, die sich nur auf diesen einen Stoff bezog, die übrige Gefährdung der Nordsee aber weitgehend unberücksichtigt ließ.

Die Anordnung von unnötigem Atemschutz bei der Bergung der Beutelchen, Betretungsverbote für Strandabschnitte und öffentlich geäußerte Mutmaßungen zu künftigem Baden oder zum Verzehr von Nordseefisch brachten die Nordseeküste in Verruf mit Wirkungen, die sich noch heute am Rückgang von Gästebuchungen und Urlaubsnachfragen zeigen.

Sherbro verlor 88 Container

Apron plus diente der SDN als Synonym für Belastung der Nordsee mit Giften und Nährsalzen und Gefährdung durch den Schiffsverkehr. Apron plus sollte der erlahmenden Diskussion um den Nordseeschutz entgegenwirken. Die Veranstaltung war sehr gut besucht, auch von den Medien.

Dennoch blieb eine überregionale und durchgreifende Wiederbelebung des Themas Nordseeschutz bei den Medien aus. Am 9. Februar war das Medieninteresse bereits erloschen. Es fehlten die spekulativen Aktionen oder Rekordmeldungen über Beutelfunde. In der Nacht vom 8. auf den 9. Dezember 1993 verlor bei Sturm und schwerer See der Containerfrachter SHERBRO am Eingang des Ärmelkanals 88 Container, jeder Container 36m³ groß. Diese Information wurde in Deutschland mehr oder weniger als Randnotiz wahrgenommen; ein Unfall im Ärmelkanal würde die deutsche Küste kaum betreffen.

Giftalarm an der Küste

Wider Erwarten tauchten jedoch bereits am 21. Januar 1994 die ersten Beutel an der schleswig-holsteinischen Küste auf. Nun erst wurde die Information vom Dezember verarbeitet und die Gefahr erkannt. Unter den 88 Containern hatten sich vier mit der Saatbeize Apron plus und ein Container mit dem Pflanzenschutzmittel Ridomil befunden. In jedem Container 7,2 to des Wirkstoffes jeweils in 10g-Beutelchen verpackt. Das Ridomil konnte nahezu vollständig vor Calais geborgen werden. Ein Apron plus-Container wurde unversehrt aus der See gefischt, zwei Apron plus-Container strandeten an der französischen bzw. belgischen Küste, wo der Inhalt fast komplett aufgenommen wurde. Der fünfte Container wurde am 4. Januar in der Straße von Dover gesichtet, konnte aber nicht geborgen werden. Er

bricht in der schweren See auseinander.

720 000 kleine Beutel verteilen sich über die Nordsee und werden mit der natürlichen Verdriftung, verstärkt durch langanhaltende orkanartige Südwestwinde, an die Küsten der Niederlande, Niedersachsens und Schleswig-Holsteins geschwämmt. Ein Zahlenabgleich geborgener Beutel ist schwierig.

100 000 Beutel nicht gefunden

Die offiziellen Verlautbarungen geben unterschiedliche Zahlen an. Nordisch korrekt gibt Schleswig-Holstein seine Zahlen bekannt: zwischen dem 21.1. und 11.2. wurden 14 228 Beutel durch Mitarbeiter der Ämter für Land- und Wasserwirtschaft, der Kurverwaltungen, Gemeinden und örtlichen Ordnungsbehörden geborgen, davon vor der nordfriesischen Küste 8 451. Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums verbleiben ca. 100 000 Beutel auf See. Das ist eine Tonne des Wirkstoffes Apron plus.

Um den Verbleib von einer Tonne Apron plus in der Nordsee zu bewerten, bedarf es einiger Angaben über das Mittel: Apron plus 50 DS wurde im Rahmen der Entwicklungshilfe von der Firma Ciba speziell für den kleinbäuerlichen Einsatz in den Tropen entwickelt. Es ist eine Saatbeize gegen Pilz- und Insektenbefall. Der eigentliche Wirkstoff ist das Furathiocarb, das mit 34% die Hauptwirkkomponente stellt. Daneben sind die Wirkstoffe Metalaxyl und Carboxin zu finden. 50% des Mittels

Apron-Plus

besteht aus der Trägersubstanz Talcum und einem roten Farbstoff. Ciba gibt die Letaldosis mit 1g Furathiocarb pro 10 kg Körpergewicht an. Damit ist das Mittel nach der EG-Klassifizierung als sehr giftig und kennzeichnungspflichtig eingestuft. Apron plus ist wasserlöslich, Anreicherungen in der Nahrungskette sind nicht bekannt. Da das Mittel mit einem Reizstoff versehen ist, ist die orale Aufnahme durch Vögel, Seehund und Mensch eher unwahrscheinlich. Nur das Verschlucken ist gefährlich, die Aufnahme über die Haut oder die Atemwege ist vernachlässigbar. Furathiocarb ist ein außerordentlich kurzlebiger Wirkstoff. Seine Halbwertszeit beträgt 10 bis 30 Stunden. Das heißt, nach einem Tag sind noch 50%, nach 2 Tagen noch 25% der ursprünglichen Giftmenge im System.

Gefahr für Nordsee gering

Wie die Bewertung zeigt, können wir beruhigt zur Tagesordnung übergehen, Apron plus hat der Nordsee letztlich nicht geschadet. Allein auf Apron plus bezogen ist diese Bewertung nicht verwunderlich, denn ca 30 000 to Pestizide werden jährlich auf deutschen Äckern und in Gärten eingesetzt, ohne daß die Öffentlichkeit nennenswert daran Anstoß nähme. Dennoch ist Anlaß zur Sorge, da der Unfall der **SHERBRO** symptomatisch für das Gefährdungspotential der Nordsee durch die Schifffahrt ist. Mit Apron plus haben wir Glück im Unglück gehabt. Ob der Öffentlichkeit, den Politikern und verantwortlichen Verwaltungen die Augen durch diesen Unfall geöffnet wurden, um schnell und effizient zu handeln, bleibt noch abzuwarten.

Allein in der Containerschifffahrt werden im Einzugsgebiet der Nordsee jährlich ca. 9,7 Millionen Container unter anderem auch mit gefährlichen Gütern transportiert. Um welche Stoffe

es sich im einzelnen handelt ist nicht belegt. Die Gefahrgutverordnung-See führt 4 000 gefährliche Stoffe auf, für die vorgeschriebene Transportstandards bestehen. Nach vorsichtigen Schätzungen werden pro Jahr ca. 480 000 Container mit gefährlichen Gütern über die Nordsee transportiert, von denen zum Schutz der Seemannschaft etwa 70% als Decksladungen gefahren werden müssen.

Aber Mängel im Seetransport

Durch diese Schiffe, die zum Teil wie Giftbomben die Nordsee befahren, besteht ein enormes Risikopotential für die Nordsee. Noch immer sind Schiffe im Einsatz, die dem heutigen Standard an Sicherheit und Ausbildung der Mannschaft nicht entsprechen. Ein landgestütztes Schiffslenkungs- und Lotsensystem nach dem Vorbild des

vor Auslaufen durch Hafenkaptän oder Wasserschutzpolizei, ob die vorgeschriebenen Stau- und Zugpläne auch eingehalten wurden. Die Staupläne enthalten keine Vorschrift darüber, daß Gefahrgüter, soweit als Decksladungen zu fahren, nicht höher als bis zur 2. Ladung und mittschiffs gefahren werden müssen, wo die Gefährdung durch Wellenschlag am geringsten ist.

Alte Forderungen der SDN

Und letztlich bleibt eine Uraltforderung der SDN: Der Einsatz von Sicherheitscontainern, die hinsichtlich Stabilität und Ortung eine einfache Bergung ermöglichen, nur eine Zukunftsvision ist und sicher auch solange bleiben wird, wie es keine Bergungspflicht gibt.

Mit nur 0,1% der Meeresfläche der



zivilen und militärischen Luftverkehrs existiert nicht einmal in den vielbefahrenen Schiffsrouten der Nordsee mit der Folge eines ganz erheblichen Kollisionsrisikos. Trotz hervorragender Containersicherungssysteme findet Containertransport noch immer an Deck nicht dafür ausgerüsteter Schiffe statt. Es besteht keine Überprüfungsspflicht der Schiffe

Erde mit der geringen Tiefe von knapp 100 Metern und einem äußerst langsamen Austausch des Wasserkörpers mit dem Atlantik, der ca. 3 Jahre beansprucht, ist das Randmeer Nordsee auch ohne menschliche Einflüsse und Katastrophen ein außerordentlich empfindliches Ökosystem. Zu diesen geographischen Rahmenbedingungen kommt hinzu, daß die Nordsee vom am



dichtest bevölkerten Siedlungsraum der Erde beinahe umschlossen ist. Die größten europäischen Industriegebiete, landwirtschaftliche Intensivanbaugelände und sämtliche europäischen Ballungszentren finden in der Nordsee ihren Vorfluter. Man macht sich kaum klar, daß große Teile Frankreichs, die Schweiz, ja Teile Österreichs und sogar Berlin ihre Abwässer in die Nordsee schicken. Angesichts dieser Lage wird klar, daß selbst dann die Nordsee weiterhin hochgradig belastet bleiben wird, wenn alle möglichen Maßnahmen ergriffen worden sind, landseitige Belastungen zu verhindern. Während das Verstopfen der vielfältigen diffusen Quellen der Nordseebelastung enorm schwierig ist und ein Umdenken der Gesellschaft voraussetzt, ist die Minimierung des Gefährdungspotentials durch den Schiffsverkehr vergleichbar einfach. Gerade die Küstenbevölkerung, deren wirtschaftliche Existenz von einer intakten Nordsee abhängt, sollte sich den Forderungen der SDN anschließen und aus dem Unfall der SHERBRO Lehren ziehen

- Keine Zulassung von Substandardschiffen zu deutschen Häfen.
- Gezielte Ausbildung der Seemannschaft insbesondere auch im Gefahrguttransport.
- Prüfpflicht der Stau- und Zugpläne durch die Wasserschutzpolizei.
- Transport von Gefahrstoffen nur bis zur 2. Decksladung und mittelschiffs.
- Einführen einer behördlichen Meldepflicht für Gefahrguttransporte.
- Einrichten einer Datenbank für transportierte Gefahrgüter.
- Transport von Containern nur auf eigens zugelassenen Schiffen.
- Verringern des Fahrplandrucks.
- Reduzieren der Vielfalt gefährlicher Stoffe.
- Umorganisation der Teileproduktion mit dem Ziel der Transporteinsparung.
- Einführen einer Gefährdungshaftung, auch wenn ein wirtschaftliche Interesse nicht besteht.
- Gesetzliche Regelung der Bergungspflicht.
- Einsatz von Sicherheitscontainern für alle Gefahrguttransporte.
- Einführen einer kontrollierten Schiffslenkung in vielbefahrenen

Wasserstraßen nach dem Vorbild der Luftfahrt.

Mit der Erfüllung dieser Forderungen könnte das Gefährdungspotential der Nordsee erheblich gesenkt werden. Die Belastungen von Land jedoch bleiben. Sie abzustellen, bedarf es größerer Anstrengungen und wohl auch weitere Nordseeschutzkonferenzen. Noch geht es der Nordsee nicht besser. Die Belastungsforschung muß weiter intensiviert werden. Dies aber darf nicht Selbstzweck bleiben. Gesellschaft, Politik und Wirtschaft müssen schnell ihre Schlüsse ziehen und in Handeln umsetzen.

Rudolf-Eugen Kelch
Husum