



»wattenmeer«

Ausgabe 1 | 2019 Informationen für Mitglieder und Freunde der Schutzstation Wattenmeer

**Treibende Schiffe - verlorene Container:
Reicht das Havariekonzept aus?
Auszug aus „wattenmeer“ 2019-1**



Winterliche Schiffs-Havarien
Gegen den Wildwuchs der Seekabel
Digitale Erfassung hilft bedrohten Küstenvögeln

EDITORIAL



Liebe Wattenmeer-Freunde,

die beiden vergangenen Nationalpark-Themenjahre zu Salzwiesen sowie Muscheln und Schnecken fanden in den Medien und bei vielen naturinteressierten Menschen großen Anklang. 2019 wird im Zeichen des 10-jährigen Jubiläums der Anerkennung des Wattenmeers als Weltnaturerbe stehen.

Zugleich jährt sich 2019 die Novellierung des schleswig-holsteinischen Nationalpark-Gesetzes samt der Einrichtung des Walschutzgebiets vor Sylt und Amrum.

Die Schutzstation Wattenmeer will diese Jubiläen nutzen, im Laufe des Jahres verschiedene Naturschutzthemen genauer zu beleuchten. Aus aktuellem Anlass gehen wir in diesem Heft besonders auf die Schiffssicherheit vor der Nordseeküste ein. Die über 300 Container, die der Frachter „MSC Zoe“ am 1. Januar verlor, beherrschten zwar über viele Tage die Medien. Doch weitere, kaum weniger gefährliche Havarien gerieten hierbei aus dem Blick. Einen Bericht hierzu und aktuelle Forderungen der Schutzstation Wattenmeer finden Sie im Beitrag auf Seite 6.

In diesem Frühjahr wollen wir in die digitale Brutvogelkartierung mit wetterfesten Tablet-Computern einsteigen. Die Schutzstation-Ornithologen haben ein innovatives Projekt entwickelt, mit dem der aufwändige und fehlerträchtige Umweg über Papierkarten entfällt. Unsere Freiwilligen können dann direkt in der Salzwiese ortsgenau die Verteilung von Individuen und Brutpaaren im Luftbild erfassen. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie durch Ihre Spende der Stiftung Schutzstation Wattenmeer helfen, dieses Projekt zu fördern.

Ihre Katharina Weinberg

INHALT

-
- 3 Gegen den Wildwuchs der Seekabel (Teil 2)

 - 6 Treibende Schiffe, verlorene Container ...

 - 9 Seltener Mondfisch auf Sylt gestrandet

 - 10 Leidenschaft für das Wattenmeer

 - 11 FreiwilligensprecherInnen
Impressum

 - 12 Digitale Erfassung hilft bedrohten Küstenvögeln

 - 13 BeachExplorer: 25.000 Meldungen

 - 14 Der Schnee- und Eiswinter 1978/79

 - 15 Nachruf: Karl-Peter Hellfritz

 - 16 Mischwatt



Themenjahr – 10 Jahre Weltnaturerbe

Die „MSC Zoe“ verlor am Morgen des 2. Januar über 300 Container. Vorn hatten einige sogar die Bordwand durchschlagen.

Treibende Schiffe, verlorene Container und ein Gefahrguttanker auf Grund – Reicht das bestehende Havariiekonzept aus?

► Sturm „Zeejje“ führte in der Nacht vom 1. zum 2. Januar an der Nordseeküste lediglich zu Wasserständen von etwa einem Meter über Normal. Auf offener See kam es jedoch zu mehreren Havarien gleichzeitig.

In der Außenweser trieb die ‚Mekhanik Kottsov‘ und weiter seewärts die ‚MSC Vigo‘. Westlich von Helgoland driftete früh morgens die 133 Meter lange ‚Palmerton‘ trotz ausgebrachter Anker in dreieinhalb Stunden zehn Kilometer südwärts. Sie durchquerte dabei die Tiefwasser-Reede westlich Helgolands sowie die westwärts führende Hauptschiffahrtsstraße Deutsche Bucht - Terschelling. Erst danach konnte das Schiff eigenständig weiterfahren.



Harald Förster, Geschäftsführer der Schutzstation Wattenmeer mahnte: „Dies ähnelt der Situation vor der Strandung der ‚Glory Am-

sterdam‘ bei Langeoog Ende 2017. Wäre die ‚Palmerton‘ noch ähnlich lang weitergetrieben, hätte sie sich dem Flachwasser vor den Ostfriesischen Inseln gefährlich genähert.

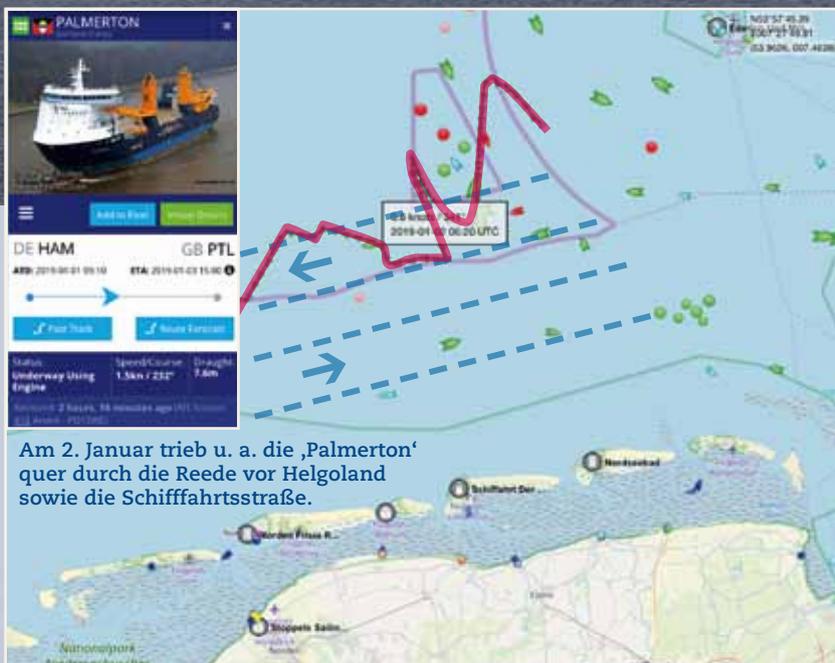
Eigentlich sieht das Notschleppkonzept für die Deutsche Bucht vor, havarierte Schiffe bereits nach zwei Stunden zu sichern.“ Bei mehreren gleichzeitigen Einsätzen stoße das Konzept offenbar an seine Grenzen.

Ein Grund hierfür ist wohl auch Kompetenzgerangel. Der Unfall-Bericht zur ‚Glory Amsterdam‘ vermerkt, dass das Havariekommando seit 2016 aufgrund besonderer IT-Sicherheitsvorgaben keinen Zugriff mehr auf Seefunk, Radar und das automatische Schiffsidentifikationssystem (AIS) hat und





Mit großem Aufwand konnte am 21. Januar die „Oriental Nadeshiko“ (halblinks) wieder freigeschleppt werden.



Am 2. Januar trieb u. a. die ‚Palmerton‘ quer durch die Reede vor Helgoland sowie die Schifffahrtsstraße.

„seine Informationen ausschließlich telefonisch bzw. ggf. via Fax oder E-Mail erhält“. Hieran hatte sich bis Anfang Januar nichts geändert.

Im selben Sturm geriet die ‚MSC Zoe‘, mit 396 Metern Länge und 59 Metern Breite eines der größten Containerschiffe der Welt, bei starkem Seitenwind vor Borkum in ein gefährliches „parametrisches Rollen“. Sie neigte sich mehrfach so weit nach back- und steuerbord, dass sie zu beiden Seiten insgesamt 345 Container verlor, die hierbei sogar die Bordwand beschädigten. Inzwischen wird diskutiert, ob die ‚Zoe‘ mit bis zu 16 Metern Tiefgang überhaupt bei diesem Wetter in teilweise nur knapp 20 Meter tiefem Wasser hätte fahren dürfen. Denn im Flachwasser sind Schiffe schwer zu steuern.

Nur wenige Container trieben an die West- und Ostfriesischen Inseln. Die große Masse,

darunter drei mit Gefahrgut wie Dibenzoylperoxid beladene Behälter, versank in weitem Umkreis auf dem Meeresgrund. Somit war zwar die Gefahr von Kollisionen insbesondere für kleinere oder schnelle Fahrzeuge gebannt. Versunkene Container bergen allerdings für die Fischerei das Risiko von „Netzhakern“, die kleinere Kutter kentern lassen können.

Bei nördlichen Winden wurden auf den Westfriesischen Inseln, aber auch auf Borkum und Juist, Hunderte Tonnen von Autoreifen, Möbeln, Elektronikprodukten, Kleidung und anderem aus geplatzten Containern stammenden Treibgut angespült. Dieses wurde, soweit möglich, mit Hilfe von Hunderten von Freiwilligen und auch mit schwerem Gerät

von den Stränden gesammelt. Wie weit sich gefährliche Stoffe aus den Containern im Meerwasser gelöst und verteilt haben, wird sich wohl nicht mehr feststellen lassen.

Viele Container sind aufgerissen. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hat allein im deutschen Bereich 3.300 wohl aus der Havarie stammende Objekte lokalisiert. Von ihnen waren bis Ende Februar erst 1.100 gehoben. Die weitere Bergung kann noch Monate dauern. Und da diese überwiegend mit einfachen Greifern durchgeführt wird, bleiben viele kleinere Teile wohl dauerhaft im Meer.

Fortsetzung auf Seite 8



Ergänzung 18.3.: Am 8.3. fuhr der Auto- und Containerfrachter ‚Grande America‘ von Hamburg kommend entlang der Ost- und Westfriesischen Inseln in Richtung Ärmelkanal. Am Abend des 10.3. brach vor der französischen Westküste in der Containerladung Feuer aus. Die Besatzung konnte dessen Ausbreitung nicht verhindern, so dass sie das Schiff am nächsten Morgen verlassen musste. Am 12.3. sank der Frachter mit 2.200 Tonnen Schweröl und 45 Gefahrgut-

Containern an Bord in eine Tiefe von 4,5 Kilometern. Seither treiben mehrere kilometerlange Ölteppiche in der Biskaya und drohen, auch die Küsten zu verschmutzen.

Der Brand auf dem Schiff hätte auch schon in der Deutschen Bucht ausbrechen können. Zusammen mit den im Artikel genannten Havarien verdeutlicht er noch einmal die ganze Bandbreite von Gefahren des Schiffsverkehrs, mit denen an der Küste jederzeit zu rechnen ist.



Offenbar sind viele Container nur noch Schrott. Durch die Bergung mit einfachen Greifern werden kleine Müllteile eher im Wasser verteilt als an die Oberfläche geholt.

Fortsetzung von Seite 7

Ein erneutes Schlaglicht auf das Thema Gefahrgut warf bereits der 21. Januar. Zum Morgenhochwasser lief der Tanker „Oriental Nadeshiko“ bei ruhigem Wetter bei Cuxhaven auf eine Sandbank. Beladen war er u. a. mit 7.500 Tonnen Ethylendichlorid, einer wassergefährdenden, krebserzeugenden und narotisierenden Chemikalie. Immerhin gelang es vier Schleppern sowie einem Mehrzweckschiff samt tatkräftiger Hilfe des nächsten Flutstroms, den Frachter unbeschädigt wieder frei zu bekommen.

Die Vielzahl von Havarien innerhalb weniger Wochen zeigt, welchem Risiko Nordsee und Wattenmeer ausgesetzt sind. Dieses wird mit zunehmendem Verkehr und dem steten Ausbau der Offshore-Windparks noch weiter steigen. ■

Daher fordert die Schutzstation Wattenmeer:

- Umsetzung konkreter Schutzmaßnahmen für das schon seit 2002 als besonders empfindliches Meeresgebiet (PSSA) ausgewiesene Wattenmeer.
- Im PSSA Wattenmeer, den Flussmündungen sowie dem küstennahen Verkehrstrennungsgebiet:
 - bei schwierigen nautischen Bedingungen Fahrverbot für Container- und Gefahrgutschiffe sowie Schiffe mit sehr großem Tiefgang
 - generell eine Begrenzung der Container-Stapelhöhe auf 6 Reihen über dem Deck
- Anpassung des Notschleppkonzepts an Situationen mit mehreren Gefahrenlagen gleichzeitig
- Schnellstmögliche Wiederherstellung der vollen Kommunikationsfähigkeit des Havariekommandos mit Seefunk, Radar und AIS
- Markierungspflicht für Gefahrgut-Container mit Peilsendern
- Bergepflicht für verlorene Container
- Entwicklung von Verfahren, um Container möglichst komplett samt Ladung zu bergen.



Bereits Anfang Januar trieben große Mengen feinsten Kunststoff-Granulats auf den Inseln an. Sie sind kaum mehr aus der Umwelt zu entfernen.