

Die Havarie der MSC Zoe – zwei Jahre danach

In der Sturmnacht vom 1. auf den 2. Januar 2019 verlor die „MSC Zoe“, eines der größten Frachtschiffe der Welt, in der südlichen Nordsee 342 Container. Erst Mitte 2020 erschien hierzu der offizielle Unfallbericht.

Während unsere Freiwilligen noch immer frisch angetriebenen Müll aus der damaligen Havarie finden, verloren jetzt im Pazifik am 30. November die „ONE Apus“ etwa 1.900 und am 16. Januar die „Maersk Essen“ 750 Container.

Zeit für eine nähere Betrachtung, zu der der gemeinsame Unfallbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung sowie von Behörden in den Niederlanden und Panama (als Flaggenstaat des Schiffs) interessantes Material liefert (*kursiv gesetzt sind Zitate aus dem Bericht*).

Die Havarie

Die MSC Zoe fuhr in der Nacht vom 1. zum 2. Januar 2019 im südlichen Schifffahrtsweg „Terschelling – German Bight“ teilweise nur 20 Kilometer vor den Westfriesischen Inseln in Richtung Bremerhaven. Im Nordweststurm herrschte starker seitlicher Wellengang mit Höhen bis zu elf Metern. Diese Bedingungen waren nach Einschätzung des Berichts aber nicht „extrem oder außergewöhnlich für diesen Teil der Nordsee“.

Durch den Wellengang geriet die „MSC Zoe“ in starke Rollbewegungen d. h. sie krängte wechselweise stark nach links oder rechts. Weil das Schiff mit seiner enormen Breite sehr stabil ist, richtete es sich jeweils „sehr schnell und ruckartig wieder auf“. Möglicherweise hatte es im relativ flachen Wasser auch Grundberüh-



Typisch sind auch solche Fahrradteile. Rost und Spuren von Seepocken zeugen von langer Zeit im Wasser.



Weit verbreitete Gegenstände aus der Ladung der MSC Zoe: Wie viele zuvor wurden dieser LED-Lampen-Rohling und die Plastik-Orchidee (auf Seite 8) am 2.1.2021 genau zwei Jahre nach der Havarie in einem frischen Spülsaum vor Eiderstedt gefunden.

rungen. Die hierbei „aufgetretenen Querbeschleunigungen befanden sich nahe den Auslegungsgrenzen und führten zu einem Versagen der Containerstruktur und/oder des Laschmaterials und darauffolgendem Überbordgehen von Containern.“

Ab 20 Uhr verlor das Schiff an mindestens sechs verschiedenen Positionen insgesamt 342 Container. Doch erst um 1 Uhr und nach einer weiteren Fahrstrecke von fast 100 Kilometern bemerkte die Besatzung, dass sich Container verschoben hatten bzw. über Bord gegangen waren. Und erst nachdem die Besatzung um 1:30 Uhr selber sah, wie erneut Behälter in die See fielen, ließ der Kapitän das Schiff in den Wind drehen, um das Rollen zu unterbinden. In ruhigerem Wetter setzte das Schiff seine Fahrt zur Mittagszeit fort.

Der Rest ist bekannt. Bereits früh am 2. Januar trieben auf den Westfriesischen Inseln einige Container sowie unterschiedlichste Landung an. Schnell breitete sich das Treibgut über Ostfriesland bis Schleswig-Holstein aus.

An den Stränden sammelten örtliche Kräfte, Freiwillige und in den Niederlanden auch das Militär soviel Müll wie möglich ein, bevor dieser etwa von Sand überweht oder bei anderen Wetterlagen wieder ins Meer gespült würde. Auf hoher See begannen monatelange Bergungsarbeiten durch

Spezialschiffe. Ebenso brachten auch Fischer den künstlichen Beifang an Land.

Erste Verbesserung

Nach einer Vorgabe der IMO müssen Tanker und andere schädliche flüssige Stoffe befördernde Schiffe schon seit vielen Jahren die küstennahe Wasserstraße Terschelling – German Bight meiden und auf die nördlichere Tiefwasserroute „German Bight Western Approach“ ausweichen.

Nach der Havarie der MSC Zoe forderte u. a. die Schutzstation Wattenmeer, diese

Regelung zumindest bei schwierigen Wetterverhältnissen auch auf große Containerschiffe auszuweiten.

Der niederländische Untersuchungsrat für Sicherheit (OVV) sah das ebenso und empfahl am 31.10.2019, über 300 Meter lange Schiffe in der Sturmsaison vor der Einfahrt in den küstennahen Wasserweg zu warnen. Die Küstenwache setzte dies umgehend um. Auf deutscher Seite wurden westwärts fahrende Schiffe allerdings nicht informiert.

Aus dem Bericht

Wie schon die OVV sieht der abschließende Unfallbericht von 2020 die Fahrt großer Containerschiffe durch den relativ flachen küstennahen Wasserweg als problematisch an. Hierbei geht es nicht nur um das Risiko von Grundberührungen, sondern auch um den Einfluss von „Grünem Wasser“. So werden Brecher bezeichnet, die an der Bordwand hoch und mit großer Wucht direkt auf die Ladung schlagen können. Weil im südlichen Fahrweg mit Wassertiefen teilweise unter 20 Metern die Wellen steiler auflaufen als im nördlichen Tiefwasserweg, ist hier das Risiko durch grünes Wasser höher.

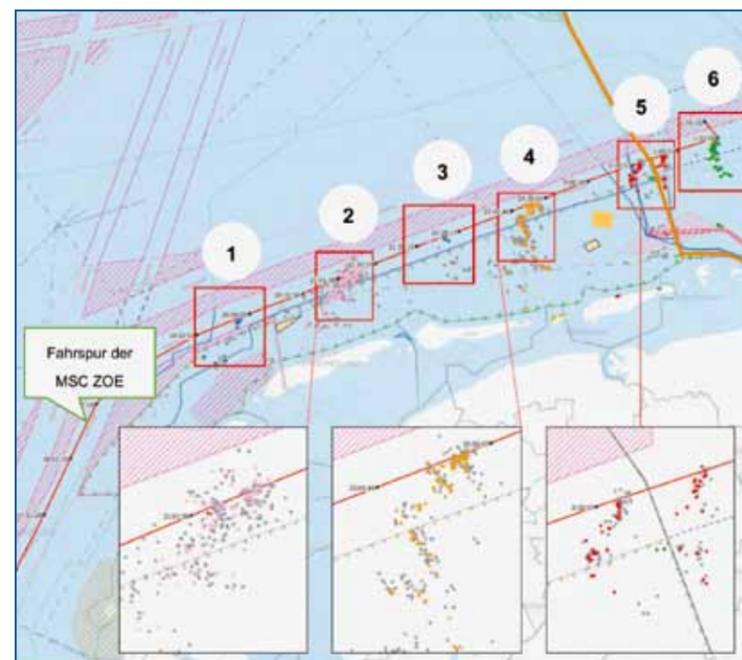
Um die Situation eines Schiffes beim sogenannten Rollen richtig einschätzen und rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, wurde auf der MSC Zoe ein

Inklinometer verwendet. Im Bericht heißt es allerdings: „Das Inklinometer ist kein geeignetes Instrument zur Bestimmung der tatsächlichen Rollwinkel eines Schiffes...“. Hier fehlen offenbar technische Vorgaben zur Schiffsausrüstung.

Grenzen des Wachstums?

Sehr kritisch sieht der Bericht die immer größeren Containerschiffe. Generell habe sich deren Kapazität während der letzten 15 Jahre verdoppelt. Diese „Zunahme führte zu Containerschiffen, die mehr Container an Deck transportierten.“ Doch deren Sicherung wird immer fraglicher. Denn die Länge und die wegen ihrer Breite besonders hohe Stabilität „von sehr großen Containerschiffen wie der MSC ZOE überschreiten die Gültigkeitsbereich der meisten internationalen technischen Vorschriften und Standards für die Berechnung von Beschleunigungen.“ Ebenso arbeiten Ladungsrechner und Laschsoftware „aufgrund der Komplexität der Berechnungen nicht vollständig transparent“.

Die Tatsache, dass die ersten Verluste von Containern nicht von der Besatzung bemerkt wurden, ist ein unerwünschtes Ereignis. Wenn die Besatzung die ersten Containerverluste bemerkt hätte, hätte sie Abhilfe schaffen und möglicherweise verhindern können, dass weitere Container über Bord gehen.“



Containerverluste der MSC Zoe in der Nacht vom 1. zum 2.1.2019

Nummer der Position, Uhrzeit / Anzahl der verlorenen Container:

- 1) 19:55 Uhr / ca. 16
- 2) 21:10 Uhr / ca. 88
- 3) 22:20 Uhr / ca. 10
- 4) 23:20 Uhr / 65
- 5) 00:45 Uhr / 80
- 6) 01:30 Uhr / 83

Rote Linie: Fahrstrecke der MSC Zoe

Orange Linie: Grenze Niederlande, Deutschland

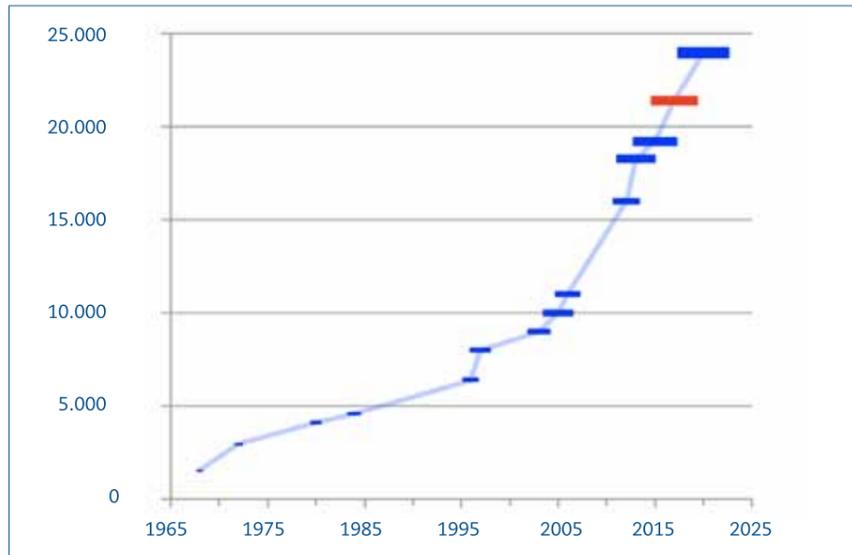
Die Havarie der MSC Zoe – zwei Jahre danach



Müllflut am 3.1.2019 auf Ameland

„Containerschiffe werden immer größer und der Anteil großer Schiffe in der Flotte“ steigt. „Die Untersuchung offenbart, dass das Konzept zur Laschung von Containern an Deck auf diesen großen und breiten

denn diese müssen mit immer größeren Einzelrisiken umgehen. Das World Shipping Council erfasste für die Jahre 2008 bis 2019 im Schnitt jährlich einen Verlust von 1382 Containern weltweit. Allein die



Entwicklung der Tragfähigkeit von Containerschiffen von 1968 bis 2020 in TEU [Standardcontainer], rot markiert die Größe der 2015 gebauten „MSC Zoe“.

Schiffe überarbeitet werden muss und internationale technische und betriebliche Standards verbessert oder entwickelt werden müssen, wo es notwendig ist.“

Grundsätzlich wird aber sichtbar, dass eine Grenze des sinnvollen Wachstums der Schiffsgröße erreicht ist. Die Überarbeitung internationaler Standards läuft über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und kann dauern. Vielleicht bringen die Versicherer Bewegung in die Sache,

„ONE Apus“ und die „Maersk Essen“ verloren jetzt aber in 2 Monaten 2650 Behälter. Der Versicherungsschaden für die 1900 Container der „ONE Opus“ soll über 200.000 Millionen Dollar liegen. Die Allianz errechnete 2019 sogar das Szenario einer Kollision eines Containerriesen mit einem Kreuzfahrtschiff, bei dem sich die Versicherungsleistungen auf 4 Milliarden Dollar summieren könnten.

Wie weiter?

In den Niederlanden sollen demnächst Ergebnisse detaillierter Untersuchungen des Umweltschadens veröffentlicht werden. Von der Reederei MSC hat der Staat über 3,4 Millionen Euro eingefordert, davon etwa eine Million vorbeugend für künftige nötige Bergungs- und Reinigungsmaßnahmen. Zugleich unterstützt die Postcode-Lotterie mit 1,9 Millionen Euro ein vierjähriges Projekt bei der Waddenvereniging, in dem einerseits u. a. mit Tauchern noch einmal 800 Tonnen Müll (von insgesamt 3.200) aus dem Meer geholt werden, andererseits aber auch politische Veränderungen bewirkt werden sollen.

Und in Deutschland? Immerhin ist etwa ein Drittel der 342 Container in deutschen Hoheitsgewässern gelandet. Hier wurde die aktive Suche, offenbar vor allem nach schiffahrtsrelevanten Hindernissen, am 11. 11. 2019 offiziell beendet. Seit November 2020 werden immerhin auch westwärts fahrende Schiffe vor dem küstennahen Fahrweg gewarnt.

Aber sonst? ■

Rainer Schulz



Eine Plastik-Orchidee aus der Ladung der MSC Zoe in einem Spülsaum vor Eiderstedt.

Wir gratulieren Rainer Borcharding zum 25-jährigen Dienstjubiläum



Mit Bundesumweltministerin Svenja Schulze am Infostand zum BeachExplorer am 17.8.2019 in Berlin.

„Nur wenige Namen sind so sehr mit der Arbeit unseres Vereins verbunden wie der von Rainer Borcharding“, sagt unser Vorsitzender Johnny Waller. „Und das nicht nur, weil er von allen unseren hauptamtlichen Mitarbeitern am längsten dabei ist. Unsere Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit wurde von ihm in diesen Jahren entscheidend mitgeprägt. Viele unserer Ausstellungen tragen seine Handschrift und mit seiner langjährigen Seminararbeit im Bereich der Ausbildung unserer Zivildienstleistenden und Freiwilligen sorgte er für hohe Standards in der Öffentlichkeitsarbeit unserer Stationen. Rainer ist überaus gut vernetzt, was unserer Arbeit immer wieder zugute kommt. Als einen seiner größten Erfolge sehe ich, dass sein Engage-

ment mit entscheidend dafür war, dass nach Abschaffung des Zivildienstes der Bundesfreiwilligendienst nahtlos bei der Schutzstation eingeführt wurde und damit eine unentbehrliche Stütze unserer Arbeit erhalten blieb. In der Naturschutzszene hat Rainer sich auch mit seiner Artenkenntnis und dem darauf aufbauenden BeachExplorer weit über die Grenzen des Vereins hinaus einen Namen gemacht“, fasst der Vorsitz die Tätigkeiten von Rainer für den Verein mit einem ausgesprochenen Dank zusammen.

Rainer selber erinnert sich an viele Highlights seiner Tätigkeit beim Verein: „20 Jahre Seminarleitungen waren rund um die Uhr gefüllt mit

schönen, lustigen und skurrilen Erlebnissen. Ich bin den über 1000 Freiwilligen aus diesen Jahren sehr dankbar für ihr Engagement und für viele witzige Momente.“ Größte Herausforderungen bot immer wieder der Bau der Ausstellungen: „Im Frühjahr 2004 habe ich vor der Eröffnung der neuen Hooger Ausstellung 36 Stunden durchgearbeitet – den Sonnenaufgang im Büro vergesse ich nicht. Auch die Eröffnung der Arche Wattenmeer in Hörnum 2013 war ein Moment maximaler Erleichterung: Morgens um 6 Uhr hing die letzte Infotafel. Ein Jahr Stress war vorbei.“ Ein komplett andersartiges Erfolgserlebnis war die Verleihung des Tourismuspreises „Goldene Palme“ an den BeachExplorer im GEO-Verlagshaus in Berlin. In Erinnerung bleibt aber auch eine bauchnabeltiefe Prieldurchquerung mit zehn Reisejournalisten bei Vollmond und Sommersturmflut vor St. Peter-Ording.

Für die Zukunft wünscht Rainer sich noch mehr praktische Naturschutzarbeiten gemeinsam mit den Freiwilligen: „Die sichtbare Wiederherstellung von Artenvielfalt gibt Hoffnung und Motivation. Davon sollten wir unseren jungen Teams so viel wie möglich mitgeben.“ ■



Rainer bei einer Wattwanderung im Jahr 2005