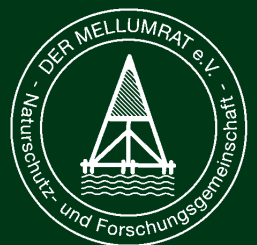




Natur- und Umweltschutz

Zeitschrift der Naturschutz- und Forschungsgemeinschaft
Der Mellumrat e.V.



Band 16, Heft 1 – Mai 2017

Der Mellumrat e.V. wurde 1925 zum Schutz der Nordseeinsel Mellum gegründet.

Heute betreut der Mellumrat im Oldenburger Land die Inseln Mellum, Minsener Oog und Wangerooge - Schutzgebiete im Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ sowie im Binnenland das Naturschutzgebiet „Sager Meere, Kleiner Sand und Heumoor“. Das NSG „Strohauser Vorländer und Plate“ war von 1990-2014 Betreuungsgebiet des Vereins. Am Dümmer ist der Mellumrat als Mitglied des Naturschutzring Dümmer e.V. Partner der Naturschutzstation.



Aufgaben des Mellumrates sind:

- Betreuung von Schutzgebieten auf wissenschaftlicher Grundlage
- Erfassung von Brut- und Gastvogelbeständen
- Erhebungen weiterer für den Natur- und Umweltschutz relevanter Daten
- Öffentlichkeitsarbeit und Umweltbildung
- Einsatz von Naturschutzwarten
- Unterhaltung von Stationen und Durchführung von Pflegearbeiten
- Veröffentlichungen, Berichte, Stellungnahmen und Gutachten
- Mitglied der Trägergemeinschaften für die Nationalparkhäuser Wangerooge und Dangast

Die hohen finanziellen Aufwendungen des Mellumrates werden durch Mitgliedsbeiträge, steuerlich absetzbare Spenden und Zuschüsse ermöglicht.

Auch Sie können mithelfen:

- durch Ihre Mitgliedschaft im Mellumrat e.V.
- durch eine einmalige Geldspende oder einen regelmäßigen Förderbeitrag in einer Höhe Ihrer Wahl; durch Sachspenden
- durch Verzicht auf die bei familiären Anlässen, Jubiläen oder im Trauerfall zu erwartenden Aufmerksamkeiten zugunsten einer Zuwendung
- durch Zustiftung in den Stiftungsfonds
- durch eine Berücksichtigung im Nachlass
- durch ehrenamtliche Mitarbeit in den Schutzgebieten.

Spendenkonto des Mellumrates

Raiffeisen-Volksbank Varel-Nordenham

Empfänger: Mellumrat e.V.

Konto Nr. 121 765 800 • BLZ 282 626 73

BIC: GENODEF1VAR • IBAN: DE85 2826 2673 0121 7658 00

„Zukunft Naturschutz - Stiftungsfonds für den Mellumrat e.V.“

Empfänger: Regionale Stiftung der Lz0: Konto Nr. 140 90 93 • BLZ 280 501 00

BIC: BRLADE21LZO • IBAN: DE69 2805 0100 0001 4090 93

Durch unsere Zeitschrift **Natur- und Umweltschutz** werden Sie als Mitglied laufend über die Schutzgebiete, aktuelle Forschungsergebnisse und Aktivitäten des Vereins informiert.

Werden auch Sie Mitglied im Mellumrat e.V.

Sehr geehrte Mitglieder, liebe Freunde und Förderer des Vereins!

„So liegt Mellum vor uns. Ein Idyll, ein Stückchen unentweihter Natur, nur wenigen bekannt. Aber wer gleich mir einmal Wochen auf dieser einsamen Wattinsel verbracht hat, wer bei Sonnenschein oder Regen oder Gewitter und Sturmflut ihre Reize genossen hat, dem bleibt sie fest in Erinnerung. Denn hier ist noch Natur, wie sie sein sollte, wo jegliches Getier sich ungefährdet seines Lebens freuen kann!“ – Zitat aus K. H. Händel; „Mellum 1927“ (Beitrag S. 34 u. 35 dieser Ztschr.).

Mellum vor 90 Jahren – viele von uns würden gerne eine Zeitreise unternehmen, um die Insel in jener Zeit kennen zu lernen, die gerade einmal ein Menschenleben zurück liegt. Vieles hätte einen Wiedererkennungswert: Immer noch gibt es den Hohe-Weg-Leuchtturm und die Insel liegt als „ein kleiner grüner Landstreifen“ vor einem. Noch immer ist es relativ schwierig auf die Insel zu gelangen. Immer noch prägen ausgedehnte Schlick- und Sandwatten, Quellerfluren und mäandrierende Priele in der Salzwiese und Dünen das Landschaftsbild. Nach wie vor beeindruckt die Insel durch eine hohe Anzahl an Brut- und Gastvögeln.

Und immer noch beobachten und schützen Vogelwärter/ Naturschutzwarte die Brutvögel, sammeln Flaschenposten oder bergen Holz zum Heizen. Unter „anderes Strandgut“ fallen jedoch nicht mehr „gefüllte Kisten“, sondern Unmengen an Strandmüll, sichtbarer Teil von Meeresverschmutzung. Unsere Mitarbeiter müssen weiterhin ihre Unterkunft instand halten. Sie müssen immer noch Tagebücher führen und Essen kochen. Allerdings zählen „Fische fangen und Miesmuscheln einholen“ nicht mehr zur Tagesroutine. Immer noch werden Brutvögel beringt, nicht mehr generell, sondern im Rahmen spezieller Forschungsprogramme.

Aber die Unterschiede zur Situation vor 90 Jahren fallen jedem Besucher sofort auf: Die Insel hat sich in Größe und Form verändert. Es gibt den Ringwall mit Bunkertrümmern, als Hinterlassenschaft des 2. Weltkrieges. Die markante Mel-lumbake, das Wahrzeichen der Insel, ist verschwunden. Im Bereich des Eingedeichten leuchtet in Weiß mit rotem Dach das Stationsgebäude des Mellumrats. Hier wachsen auch Büsche und kleine Bäume. Die Anzahl der vorkommenden Pflanzenarten hat deutlich zugenommen und Teile der Salzwiesen befinden sich in einem Altersstadium. Bereits die Rufe der Brutvögel zeigen dem Besucher, dass es im Laufe der vergangenen 90 Jahre ebenfalls deutliche Veränderungen nach Art und Anzahl der Brutvögel gegeben hat.

Früher bedrohten Abschuss und Eierraub die Brutvögel. Später gab es Pläne für eine landwirtschaftliche Nutzung der Insel sowie zur Anlage einer zentralen Munitionsentschärfung. Heute sind es Themen wie Hafenausbau, Flussvertiefungen, Zunahme des Schiffsverkehrs, Offshore-Windparks und die Müllverschmutzung, die uns beschäftigen.

Mellum hat dennoch seinen Reiz nicht verloren. Es ist ein Refugium geblieben. Und das ist das Großartige: Prozesse der Inselbildung, einer ungestörten Sukzession und der Veränderung einer vielfältigen Vogelwelt – die natürliche

Inhalt

Vorwort des Vorsitzenden des Mellumrates e.V., Dr. Thomas Clemens	3
Heckroth, M.:	
152. Mitgliederversammlung des Mellumrat e.V.	4
Ankündigungen und Termine	6
Nachruf auf Gunther Stöckmann	7
Gesicherte Zukunft für den Naturschutz „Die eine Generation baut die Straße, auf der die nächste fährt“	7
Nadine Knipping in den Nationalpark-Beirat berufen, Dr. Jörn Wrede nach einem Jahrzehnt engagierter Mitarbeit abgelöst	8
Martens, A.	
Ausstellung „Müll im Meer und seine Folgen“ - Resonanz der Besucher im Nationalpark-Haus Fedderwardsiel	9
de Boer, J.:	
Mikroplastik in Kläranlagen	11
Röchert, R.:	
Müllmenge in der arktischen Tiefsee steigt stark an. Meereis könnte ein Transportmittel für Plastikmüll sein	14
Clemens, T., Folger, L., Runar, J. & J. Sander:	
Containerstrandungen auf den Ostfriesischen Inseln im Winterhalbjahr 2016/2017	16
Herrmann, J.:	
Wale als Opfer von Meeresmüll. In Norwegen euthanasierter Cuvier-Schnabelwal trug 30 Plastiktüten im Magen	21
Schöneich-Argent, R., Ricker, M., Meyerjürgens, J., Hahner, F. & K. Stephan:	
Projekt Makroplastik in der südlichen Nordsee – Ein Zwischenbericht	26
Nehls, G.:	
Kollisionen von Vögeln an Windkraftanlagen: Ergebnisse der PROGRESS-Studie	30
Händel, K. P.:	
Mellum 1927	34

Titelbild: Löfflerpaar mit Jungen in der Kolonie auf Mellum. Foto: H. Uhlmann

Dynamik der Insel - lassen sich nach wie vor auf Mellum beobachten und erfahren.

Dies zu erhalten bemüht sich der Mellumrat in enger Kooperation mit der Nationalparkverwaltung. Wir sind froh, dass auch in diesem Jahr Exkursionen zur Insel Mellum mit der WEGA II angeboten werden können.

Ihr Thomas Clemens, Vorsitzender

Containerstrandungen auf den Ostfriesischen Inseln im Winterhalbjahr 2016/2017

Von Thomas Clemens, Lukas Folger, Jochen Runar und Joanne Sander

Container zum Transport von Waren kamen erstmals im Jahre 1956 zum Einsatz als der Transportunternehmer Malcolm McLean seine Lkw-Anhänger in Port Newark, New Jersey, auf einen umgebauten Tanker verladen und nach Houston, Texas, verschifft ließ, um mühsame Be- und Entladevorgänge zu vermeiden und unterschiedliche Transport- und Beförderungsvorschriften der verschiedenen US-Bundesstaaten für den Inlandtransport zu umgehen (Gabrysch 2006). Im Jahre 2013 wurden beispielsweise ca. 120 Mio. Container über die Weltmeere transportiert. Aufgrund mangelhafter Ladungssicherung, stürmischer See und Schiffshavarien kommt es dabei immer wieder zu Containerverlusten.

Davon betroffen ist auch die Nordsee mit einer der höchsten Schiffsdichten der Welt. Nach Angaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung fanden in 2016 in der Deutschen Bucht insgesamt 56.953 Schiffsbewegungen statt. Diese konzentrierten sich mit 33.870 Schiffen maßgeblich auf die beiden Verkehrstrennungsgebiete „Terschelling – GermanBight“ und „German Bight – Western Approach“. Hinzu kommen Kleinfahrzeuge, die keiner Meldepflicht unterliegen und somit nicht erfasst werden.

Aktuelle Vorfälle

Kurz nach Weihnachten 2016 gingen während des Sturmtiefs „Barbara“ von der 168 m langen „Thetis D“, einem Containerschiff der Cuxhavener Reederei Drevin insgesamt 16 Container über Bord. Zum Zeitpunkt des Unfalls befand sich das Schiff auf dem Weg nach Rotterdam im Verkehrstrennungsgebiet „Terschelling – GermanBight“, ca. 15 sm nördlich von Norderney.

Am 27.12.2016, gegen 02.00 Uhr, wurde der Verkehrszentrale des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) zunächst der Verlust von sechs Containern angezeigt. Am 28.12. wurde dann bekannt, dass es sich letztendlich um 16 Container handelte. 13 mit Bauholz beladene Container wurden auf den Ostfriesischen Inseln Norderney, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge angespült. Drei mit Holzspänen und Torf beladene Container gelten nach Angaben des WSA als vermisst bzw. untergegangen.



Container und Bauholz am Deckwerk auf Wangerooge.



Der Welthandel ist heutzutage auf Containertransporte angewiesen. Die OOCL LOS ANGELES mit Heimathafen Hamburg hat eine Kapazität von 5.514 20ft-Containern. Foto: T. Clemens

Zu weiteren Containerverlusten kam es Anfang Januar 2017. Am 04.01. verlor der Frachter „Munkebo Maersk“ der dänischen Reederei Maersk im Sturm insgesamt fünf Container. Zum Zeitpunkt des Vorfalls befand sich das 399 m lange Containerschiff von Rotterdam kommend im Verkehrstrennungsgebiet ca. 9 sm nördlich von Norderney. In den verlorenen Containern befanden sich nach Angaben des WSA u.a. Plastikspielzeug, Stahlformen und Bürostühle. Es wurden zudem weitere fünf Container beschädigt, die jedoch nicht verloren gingen.

Container mit Bauholz auf Wangerooge

Auf Wangerooge zerstörte das Sturmtief „Axel“ zwei der fünf angetriebenen Container mit Bauholz, das sich am Strand und Deckwerk verteilte. Das Holz musste aufgesammelt werden. Die teilweise stark beschädigten Container konnten nur mit schwerem Gerät geborgen werden.

Lukas Folger und Joanne Sander, Mitarbeiter des Mellumrats im Freiwilligen Ökologischen Jahr (FÖJ) auf Wangerooge, teilten dazu mit:

„Bei einem Kontrollgang am Mittwoch, den 28.12.2016, machten wir eine außergewöhnliche Entdeckung. Sowohl am Wangerooger Deckwerk als auch am Harlehörn wurden in der Nacht insgesamt fünf Container angespült. Diese waren wohl



Noch befindet sich das gebündelte Bauholz im aufgeplatzten Container. Fotos: H. Stratmann

in einem weihnachtlichen Wintersturm von einem Containerschiff gefallen. Einer der Container war aufgerissen, darin befanden sich Balken und Latten aus Fichtenholz.

Am Freitag, den 30.12.2016, kennzeichnete der Zollbeamte der Insel die vier noch intakten Container als Zollgut. Eine Sicherung der Container erfolgte allerdings nicht, so dass in den folgenden Tagen durch auflaufendes Wasser und Wellengang weitere Container aufrissen und Bauholz herausgeschwemmt wurde. Container Teile und größere Mengen Bauholz trieben bei jeder Flut auf das Deckwerk, wobei sich die Container Teile weiter verformten und das Bauholz beschädigt wurde.

Einige Tage später begannen Mitarbeiter des WSA das Bauholz im oberen Teil des Deckwerks aufzuschichten und auf das Gelände des WSA abzutransportieren. Eine Woche nach dem Anlanden der Container waren Balken und Latten jedoch z.T. bereits bis zum Badestrand und an die Ostspitze der Insel abgetrieben.

In der Nacht zu Mittwoch, dem 04.01.2017, brachte eine erneute Sturmflut die beiden weiter nördlich angetriebenen Container zum Bersten und das gesamte Bauholz verteilte sich am Deckwerk. Auch die drei Container an der Harlehörndüne brachen auseinander und das Bauholz verteilte sich im Hafenbecken und im Fahrwasser nach Harlesiel, so dass der Fährverkehr vorübergehend eingestellt werden musste.

Die Containerstrandung und das am Deckwerk verteilte Bauholz wirkten tagelang als Touristenmagnet: Selten waren so viele Insulaner und Gäste auf dem Weg in den Westen wie kurz nach den Strandungen. Neugierige standen in Gruppen um das Strandgut herum und diskutierten die Besitzverhältnisse an dem frei herumliegenden Holz. Auch der Mellumrat hatte für seine Naturschutzarbeit auf Wangerooge Interesse an Balken und Brettern und setzte sich frühzeitig mit Vertretern des Hauptzollamts in Oldenburg und der Versicherung des Eigentümers in Verbindung. Das Anliegen und der Vorschlag des Mellumrats, freiliegende Hölzer zu bergen, um ein weiteres Zerschlagen oder Abdriften des Holzes zu verhindern und der Hinweis, dass es sich dabei um eine „Sicherungsmaßnahme“ und nicht um eine „Aneignung“ handle, stieß bei den Beteiligten zwar auf Verständnis, eine Genehmigung zu diesem Vorgehen wurde aber nicht erteilt.“

Der Nordwestzeitung (NWZ) vom 31.12.2016 war zu entnehmen, dass die Behörden der Reederei des Schiffes eine Frist zur Bergung der Container und des Bauholzes bis zum 21.01.2017 gesetzt hatten. Nach Angaben der NWZ vom 05.01.2017 wollte das WSA in Absprache mit dem Havariekommando Cuxhaven über eine Bergung entscheiden. Holz und Container wurden aber erst am 10.01.2017 – also fast zwei Wochen nach der Anlandung auf Wangerooge – mit Baggern und dem Transportschiff „Störtebeker“ aus Norddeich geborgen. Inzwischen hatte sich das Holz bereits über die gesamte Insel bis zur Ostspitze verteilt und lag dort teilweise eingesandet noch Anfang März 2017.

Ca. 1500 Kanthölzer und Bretter trieben auch auf der Insel Minsener Oog an (Utech, pers. Mitt.). Folgende Hochwas-



Bauholz auf Minsener Oog.

Foto: H. Meinz

ser ließen einen Teil des Bauholzes wieder abtreiben (Meinz, pers. Mitt.). Auch auf Mellum wurden etwa 60 Bretter und 6 Kanthölzer gefunden (Frey, pers. Mitt.). Eine Bergung des auf der Insel Minsener Oog noch vorhandenen Holzes fand noch nicht statt (Stand 16.04.2017, Frank, pers. Mitt.). Eine Bergung während der Brutzeit hält der Mellumrat aus naturschutzfachlichen Gründen in diesem sensiblen Gebiete für nicht genehmigungsfähig.

Bauholz und Überraschungseier auf Langeroog

Über die Sturmflutereignisse und Anlandungen von Containern, Bauholz und Überraschungseiern auf der Insel Langeroog Ende 2016/Anfang 2017 berichtete der Ranger der Nationalparkverwaltung Jochen Runar:

„Zunächst wurden infolge der Sturmflut am 2. Weihnachtstag 2016 drei Container mit Bauholz angespült – einer am Flinthörn, zwei am Osterhook. Sie gingen einem nigerianischen Frachter auf dem Weg von Island nach Rotterdam bei den schweren Orkanböen verloren.

Das angeschwemmte Bauholz wurde leider erst etwa drei Wochen nach der Anlandung und nach einer dritten Sturmflut im Auftrag der Reederei von Spezialkräften geborgen. Lag es anfangs noch z.T. in den Containern und mit Stahlbändern gesichert kompakt und gut zu bergen am Strand, war es durch die folgenden Sturmfluten zum großen Teil in den Primärdünen verteilt. Um die sensiblen Vordünenbereiche zu schützen, wurde das Holz zu Fuß aus diesen Bereichen



Bauholz im Dünenbereich von Langeroog.

Foto: J. Runar



Kinder unterstützen das Aufsammeln der Ü-Eier.

Foto: J. Runar



Hunderttausende Überraschungseier am Strand von Langeoog.

Foto: J. Runar

bis auf den flachen Strand herausgetragen; von dort wurde es per Traktor und Anhänger abtransportiert. Die Bergung des Holzes wurde von einem Mitarbeiter des Nationalparks begleitet, um einen schonenden Ablauf der Arbeiten zu gewährleisten.

Eine zweite Sturmflut vom 4.1. auf den 5.1.2017 mit dem Namen „Axel“ bescherte Langeoog die von den Medien ausgiebig bekannt gemachte Ü-Eier-Schwemme. Es handelte sich um hunderttausende mit Spielzeug gefüllte Plastikkapseln aus „Überraschungseiern“ allerdings ohne Schokolade und Alufolie sowie um Lego-Teile. Sie lagen über mehrere Kilometer verteilt am Strand, konzentriert jedoch in Ortsnähe.

Der Hauptstrand der Insel wurde zügig von Anwohnern, dem Insel-Kindergarten, Urlaubern und extra vom Festland angereisten Gästen geräumt. Dabei wurden etwa 100 Säcke mit einem Fassungsvermögen von jeweils 120 Litern mit den Überraschungseier-Kapseln gefüllt. Diese Reinigungsaktion diente teilweise dem Eigenbedarf an Ü-Eiern, in erster Linie aber der Beseitigung des Plastikmülls.

Es wurden aber nicht nur besagte Ü-Eier angelandet, sondern auch Sitzpolster, Armlehnen, Kinderwagen-Teile, Kabel, Plastikstreifen und leider auch durchsichtige Plastikhüllen, die sich vor allem im Osten der Insel großräumig am Strand verteilten. Vor allem letztere (ca. 20 cm x 2 cm) waren in unglaublichen Mengen zu finden. All diese Teile stammen

wohl von den fünf Containern, die am 04.01.2017 im Sturm von einem Frachter der dänischen Reederei Maersk von Rotterdam nach Bremerhaven verloren gingen und auf Grund teilweise zerborsten sind.

Eine erste Bestandsaufnahme des Rangers am 6.1.2017 ergab, dass zumindest die Salzwiesen des Inselhellers noch frei von dem Plastikmüll waren.

Es folgte eine Großaktion am 10. und 11.1.2017 zum Einsammeln dieser Plastikhüllen und weiteren Mülls. Daran waren Mitarbeiter der Gemeinde (Rathaus, Ordnungsamt und Bauhof), des Nieders. Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), der Nationalpark-Ranger und andere beteiligt. Es stellte sich schnell heraus, dass diese Plastikhüllen weder maschinell mit dem Strandreiniger noch mittels Harken entfernt werden konnten, so dass mühselige Handarbeit erforderlich wurde. Am 11.1.2017 nachmittags musste die Aktion dann abgebrochen werden, da die dritte Sturmflut begann.

Es war selbst durch diesen Großeinsatz innerhalb der kurzen Zeit nicht möglich, die Masse an Plastikhüllen auch nur annähernd aufzunehmen und zu entfernen. So wird die Natur Langeoogs damit wohl noch lange belastet bleiben: Die Plastikhüllen werden durch Wind und Wellen verdriftet und eingesandet. Sie haben ungünstigerweise auch eine Größe, die die Aufnahme durch Meeressäuger und Vögel sowie den Einbau in Vogelnester mit den bekannten Schadwirkungen möglich macht. Eine Begehung nach der letzten Sturmflut zeigte, dass diese Plastikhüllen mittlerweile vom Wasser in die Weiß- und Graudünen gespült oder verweht wurden und z.T. auch schon in Sanddorn und anderen Sträuchern hängen.“

Am 13.01.2017 wurden die ersten Ü-Eier auf den Inseln Wangerooge (Schmidt, pers. Mitt.) und Neuwerk gefunden (Flegel, pers. Mitt.). Dem Mellumrat liegen auch Fundmeldungen von den Inseln Minsener Oog (Meinz, pers. Mitt.) und Mellum vor (Uhlmann, pers. Mitt.).

Am 31.01.2017 wurden auf der Insel Minsener Oog im Spülsaum neben den bereits bekannten Ü-Eiern auch lila-farbene Plastiktütchen gefunden. Teilweise hatten sie den Aufdruck „KANDY KRAFTS“. Die Tütchen enthielten Spielzeug-Figuren von Teddy, Hund und Pferd.

Über den „üblichen Strandmüll“ hinaus wurde am 27.02.2017 auf der Insel Minsener Oog eine Schwemme von Plastikschildchen registriert. 261 der Plastikteile (Abmessungen (L/B/H): 15x6x4 cm bzw. 13x12x4 cm bzw. 10x10x4 cm) wurden eingesammelt (Meinz, pers. Mitt.). Auf Nachfrage teilte das NLWKN am 12.03.2017 mit, dass auch auf Langeoog entsprechende Plastikschildchen gefunden wurden. Die Belastung mit diesen Plastikschildchen ist offensichtlich anhaltend, denn noch am 16.04.2017 wurden in den ausgedehnten Sandwatten im Norden von Minsener Oog hunderte der Plastikteile gesichtet (Frank, pers. Mitt.). Es liegt die Vermutung nahe, dass diese Müllteile aus einem der Container stammen, die Anfang Januar vor Langeoog verloren gingen und inzwischen am Meeresgrund geborsten sind.



Kinderwagenteile, Sitzkissen und eine Unmenge an Plastikteilen im Spülsaum der Insel Langeoog.
Fotos: J. Runar

Containerverluste auf See

Angaben über die jährlichen Verluste von Containern auf See sind je nach Quellenlage sehr unterschiedlich. Nach einer Datensammlung im Zeitraum vom 01. Januar 1990 bis 07. August 2005 gingen geschätzte 16.625 Container auf See



Fund von lila Tüten mit Spielzeugfiguren am 31.01.2017 auf Minsener Oog.
Foto: H. Meinz

verloren, was rechnerisch einem Verlust von jährlich 1.225 Containern entspricht (Gabrysch 2006). Das „World Shipping Council“ geht davon aus, dass jährlich etwa 675 Container auf See über Bord gehen (WSC 2011).

Randelhoff (2014) gibt an, dass in den Jahren 2008 – 2013 im Durchschnitt jährlich 546 Seecontainer von Schiffen ins Meer gefallen sind. Rechnet man Verluste durch Schiffsuntergänge hinzu, erhöht sich die Anzahl auf See verlorener Container auf 1.679/Jahr. Eine deutlich höhere Zahl von Containerverlusten ergibt die Betrachtung der Jahre 2011, 2012 und 2013, in denen schätzungsweise 733 Container/Jahr und bei Einbeziehung von katastrophalen Ereignissen 2.683 Container/Jahr verloren gingen.

Die Zahl im Meer treibender Schiffscontainer schätzt der Schweizer Meeresbiologe und Verleger der Zeitschrift „Mare“, Nikolaus Gelpke, auf 12.000 (Fuchs 2014). - Schwimmen sie an der Oberfläche, können sie an der Küste oder Stränden von Inseln antreiben, wie in den oben beschriebenen Fällen auf den Ostfriesischen Inseln geschehen. Schwer sichtbar unter der Oberfläche treibend sind sie eine Gefahr für Boote, Fischkutter und Seeschiffe. Container können aber auch zum Meeresgrund sinken.

Gabrysch (2006) weist in diesem Zusammenhang darauf hin: „Ein mit Gefahrstoffen beladener Container, der auf See verloren ging und angeblich für immer verschwunden ist, kann auch noch nach Jahrzehnten eine erhebliche Gefahr für die Meeresumwelt darstellen. Wenn die Hülle des Containers und die Verpackungen der Waren mit der Zeit verrostet und verrottet sind, wird der gefährliche Inhalt austreten und die nahe Meeresumwelt schädigen oder eine lange Reise z. B. bis zu Stränden und Küsten beginnen, wo Menschen und Tiere mit den gefährlichen Stoffen in Kontakt kommen können. Die von diesen Stoffen ausgehende Gefahr kann durch die lange Zeitspanne bereits in Vergessenheit geraten sein. Vergleichbar sind die Gefahren untergegangener Container mit denen der im zweiten Weltkrieg versenkten Schiffe. Diese sind zum Teil noch mit großen Mengen an Bunkeröl, Munition und anderen Kampfstoffen beladen. Durch die fortwährende Korrosion steigt die Gefahr von Durchrostungen, so dass schließlich Öl, Gifte und andere Teile und Stoffe austreten können.“

Es wird geschätzt, dass rund 10 Prozent aller versunkenen Seecontainer Chemikalien enthalten, die im marinen System große Schäden verursachen können. An Strände und Küsten gespült, können Chemikalien auch für Menschen gefährlich sein. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an die Havarie der „Sherbro“ im Ärmelkanal im Januar 1994. Aus aufgeplatzten Containern gelangten hundertausende Plastiktüten mit dem toxischen Pestizid „Apron plus“ ins Meer und an französische, niederländische und deutsche Strände. Die Bevölkerung musste vor dem Aufnehmen gewarnt werden; die Tüten wurden von Spezialkräften in Schutzanzügen geborgen.

Wie sollte künftig mit Containeranlandungen umgegangen werden?

Als Konsens aus den aktuellen Erfahrungen wäre es sehr zu begrüßen, wenn künftig bei der Anlandung von Containern



Auf Minsener Oog Ende Febr. 2017 angetriebene Plastikschildchen.

nen auf den Ostfriesischen Inseln oder andernorts an der deutschen Küste generell das Havariekommando Cuxhaven zuständig ist und in Absprache mit dem Wasser- und Schiffs-fahrtsamt, der Nationalparkverwaltung und anderen Dienst-stellen umgehend eine Sicherung bzw. Bergung veranlasst wird. Ggf. sollten die Kosten der Maßnahme im Sinne einer „Ersatzvornahme“ gegenüber dem Reeder oder Eigentümer geltend gemacht werden.

In einer Beurteilung der Gefahrenlage sollte außer Deichsicherheit, Gefährdung der Schifffahrt oder Gefahrengutladung berücksichtigt werden, dass Überraschungseier und anderer Plastikmüll die Meeresumwelt und das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer nachhaltig schädigen. In jedem Fall sollte sichergestellt sein, dass bei Vorkommnissen wie denen auf Wangeroog und Langeoog angetriebene Container nicht erst noch tagelang herumdümpeln, bersten und sich die Fracht über große Strecken verteilt oder abdriftet. Ein schnelles Handeln ist umso mehr geboten als in der Winterzeit weitere Sturmfluten die Bergung erschweren oder sogar unmöglich machen können.



Fotos: H. Meinz.

Darüber hinaus wäre es wünschenswert, dass – soweit es Ladungslisten zu verloren gegangenen Containern gibt - Nationalparkverwaltung, NLWKN, Mellumrat u.a. ehrenamtlich tätige Verbände, die Mitarbeiter auf den Inseln und an der Deutschen Nordseeküste einsetzen, darüber informiert werden, was bei einer Havarie an Müll zu erwarten ist.

Literatur

Fuchs, D. (2014): Bis zu 12.000 herrenlose Schiffscontainer treiben auf hoher See. - <http://www.limmattalerzeitung.ch/ausland/bis-zu-12000-herrenlose-schiffscontainer-treiben-auf-hoher-see-127798795>

Gabrysch, J. (2006) Containerverluste auf See - Eine statistische Analyse der Jahre 1990 bis 2005 . - Diplomarbeit Hochschule Bremen, 320 S.

Randelhoff, M. (2014): Wie viele Container fallen im Jahr von Schiffen ins Meer? - Verkehrswissen kompakt; www.zukunftsmobilitaet.net/69538/

WSC (2011): <http://www.verkehrsrundschau.de/studie-zahlen-ueber-containerverluste-auf-see-masslos-uebertrieben-1054434.html>



Strandfunde auf Mellum am 01.04.2017.

Foto: H. Uhlmann

Anschrift der Verfasser:

Thomas Clemens
Lukas Folger
Joanne Sander
c/o Mellumrat e.V.
Zum Jadebusen 169,
26316 Varel

Jochen Runar
Melkerpad 4
26465 Langeoog