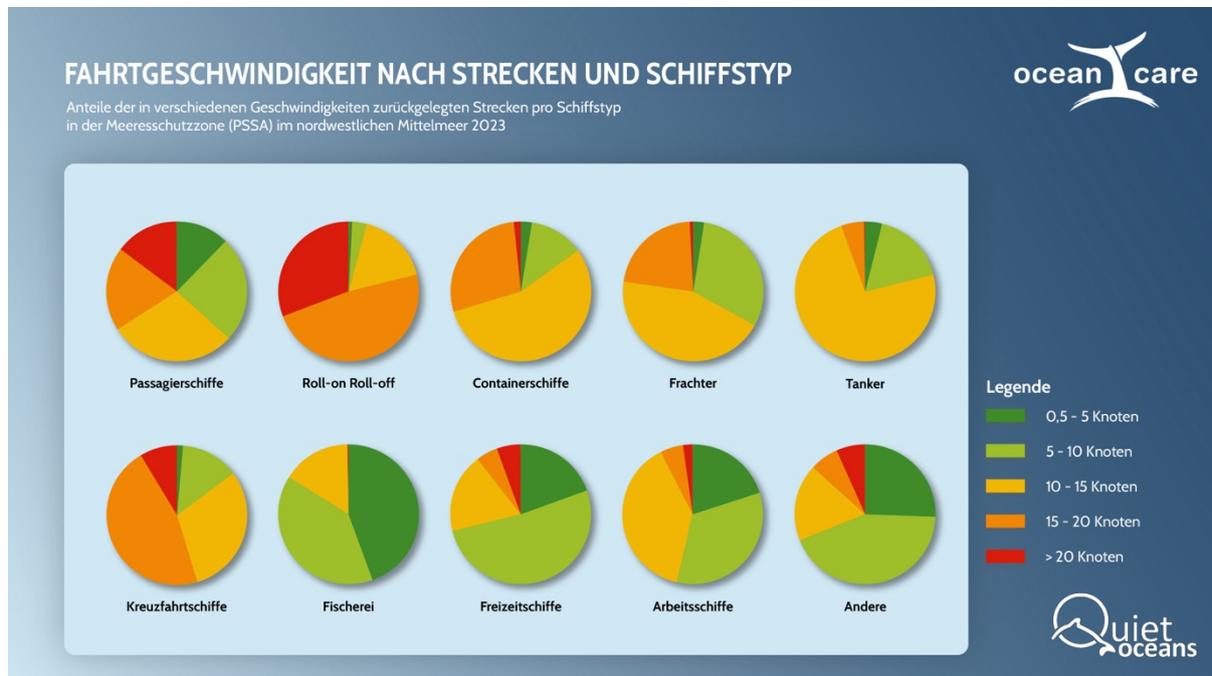


Analyse der Schiffverkehr-Daten für die IMO-Meeresschutzzone im NW-Mittelmeer (2023)

OceanCare / Queit-Oceans

Abbildung 1

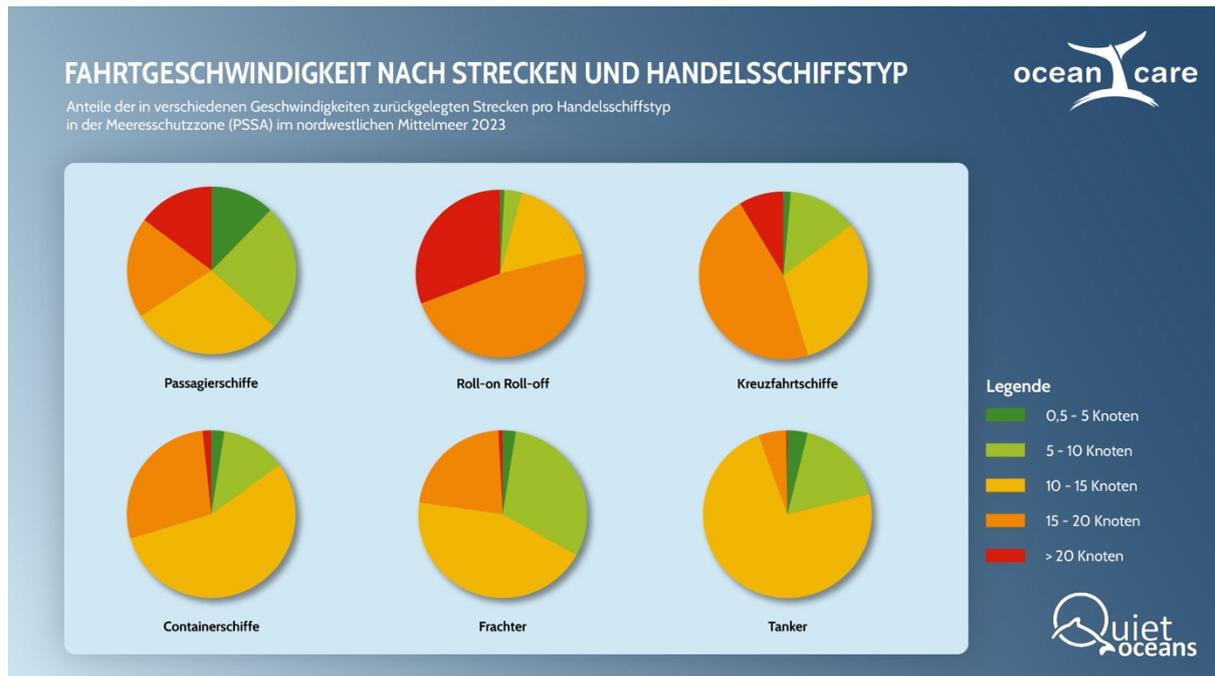


Die am schnellsten fahrenden Schiffe im besonders sensiblen Meeresgebiet (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) des nordwestlichen Mittelmeers sind die Passagierschiffe und die RoRo-Schiffe („Roll-on roll-off“). Letztere umfassen sowohl Passagierfähren als auch Frachter, die darauf ausgelegt sind, Straßenfahrzeuge zu transportieren. Es sind also die verschiedenen Passagierfähren und zusätzlich die Kreuzfahrtschiffe, die in dieser Region mit der höchsten Geschwindigkeit unterwegs sind, zu einem nicht geringen Anteil sogar mit mehr als 20 Knoten – besonders die RoRo-Schiffe, wie die Grafik zeigt.

Auch die wichtigsten Arten von Frachtschiffen (Containerschiffe, Massengutfrachter und Tanker) legen den Großteil ihrer Strecken mit mehr als 10 Knoten zurück, überwiegend im Bereich zwischen 10 und 15 Knoten. Letzteres ist besonders bei den Tankern sehr ausgeprägt.

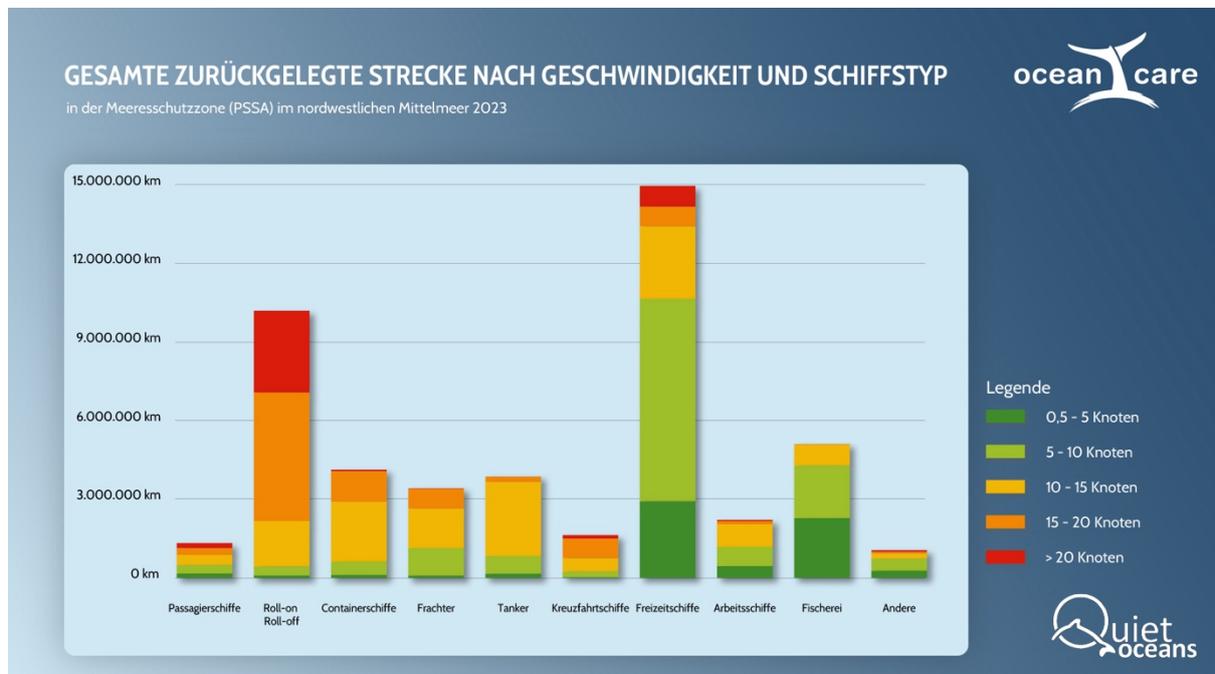
Die Grafik zeigt außerdem, dass Fischerei- und Freizeitschiffe überwiegend mit weniger als 10 Knoten unterwegs sind. Die Freizeitschiffe legen allerdings etwas mehr als ein Viertel ihrer Strecken mit mehr als 10 Knoten zurück, davon einen nicht unerheblichen Teil mit mehr als 20 Knoten.

Abbildung 2



Diese Grafik zeigt, welche Anteile ihrer Strecken die sechs wichtigsten Transportschiffstypen in verschiedenen Geschwindigkeiten zurücklegen. Alle fahren überwiegend mit mehr als 10 Knoten, RoRo- und Kreuzfahrtschiffe sogar zu mehr als der Hälfte mit mehr als 15 Knoten. Dabei könnte die Gefahr, einen Wal tödlich zu rammen, mit einer Fahrtgeschwindigkeit unter 10 Knoten fast gegen Null gesenkt werden.

Abbildung 3:



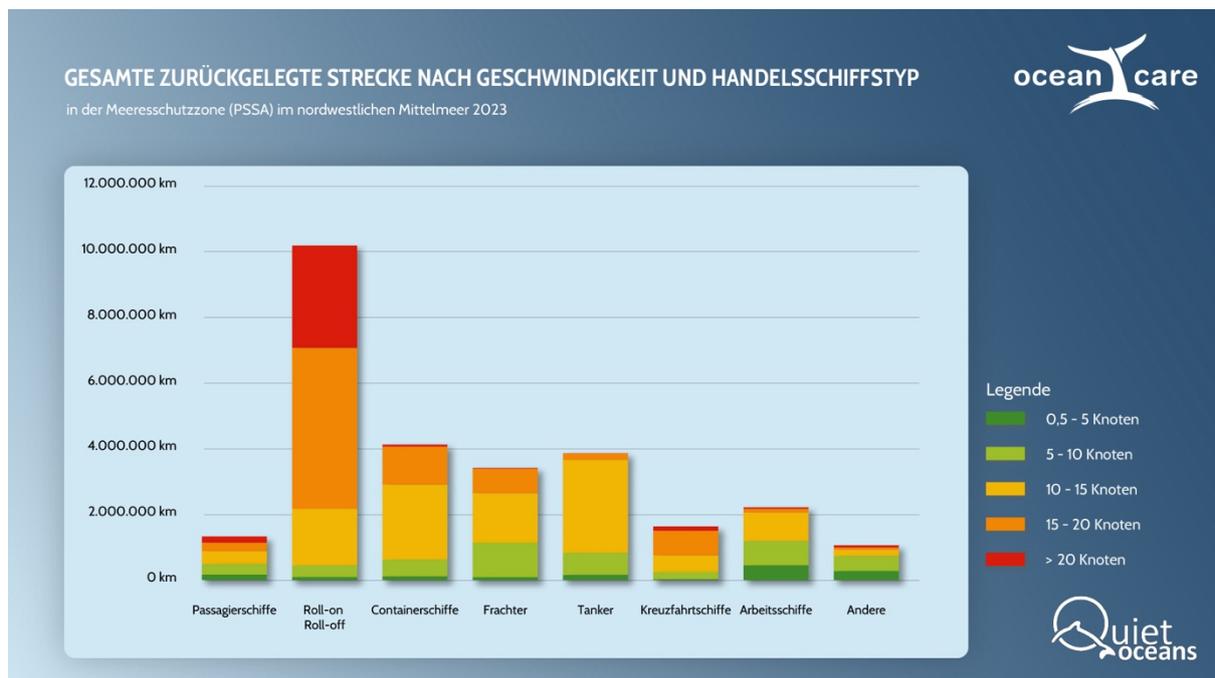
Ein großer Teil der Fahrtstrecken geht auf das Konto von Freizeitschiffen, deren Zahl und Aktivität in den Schönwettermonaten stark zunimmt. Überwiegend fahren sie zwar mit weniger

als 10 Knoten, aber eine erhebliche Zahl an Kilometern legen sie mit höheren Geschwindigkeiten zurück, auch mit deutlich mehr als 20 Knoten.

Fischereischiffe hingegen, die ebenfalls auf erhebliche Strecken kommen, sind fast durchgehend mit weniger als 10 Knoten unterwegs.

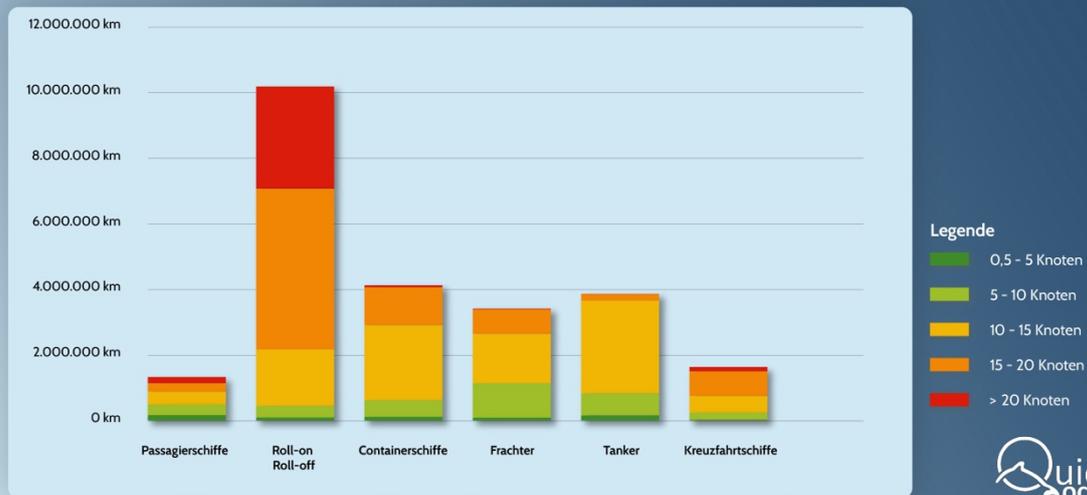
Besonders erschreckend ist, dass die RoRo-Schiffe, die den zweitgrößten Anteil an zurückgelegten Strecken aufweisen, überwiegend jenseits der 10 Knoten und damit außerhalb des für Wale sicheren Bereichs unterwegs sind. ACCOBAMS empfiehlt auf Basis der verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse nicht mehr als 10-12 Knoten.

Abbildung 4:



GESAMTE ZURÜCKGELEGTE STRECKE NACH GESCHWINDIGKEIT UND HANDELSCHIFFSTYP

in der Meeresschutzzone (PSSA) im nordwestlichen Mittelmeer 2023



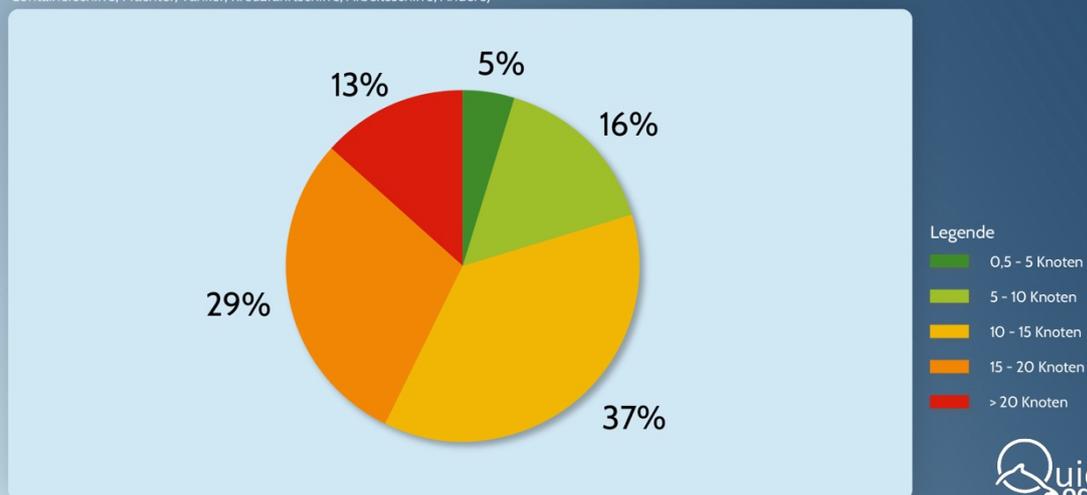
Containerschiffe, Frachter und Tanker fahren überwiegend zwischen 10 und 15 Knoten. Eine Geschwindigkeitsreduktion auf 10 Knoten, um möglichst keine Wale tödlich zu rammen, würde bei diesen Schiffstypen keine gravierende Umstellung bedeuten und würde zusätzlich die Emissionen von Lärm, Treibhausgasen und Luftschadstoffen deutlich reduzieren.

RoRo-Schiffe hingegen, die auf die meisten gefahrenen Kilometer in dieser Region kommen, sind die meiste Zeit mit mehr als 15 oder sogar 20 Knoten unterwegs.

Abbildung 5:

ANTEILE ZURÜCKGELEGTER STRECKEN ALLER HANDELSCHIFFSTYPEN NACH GESCHWINDIGKEIT

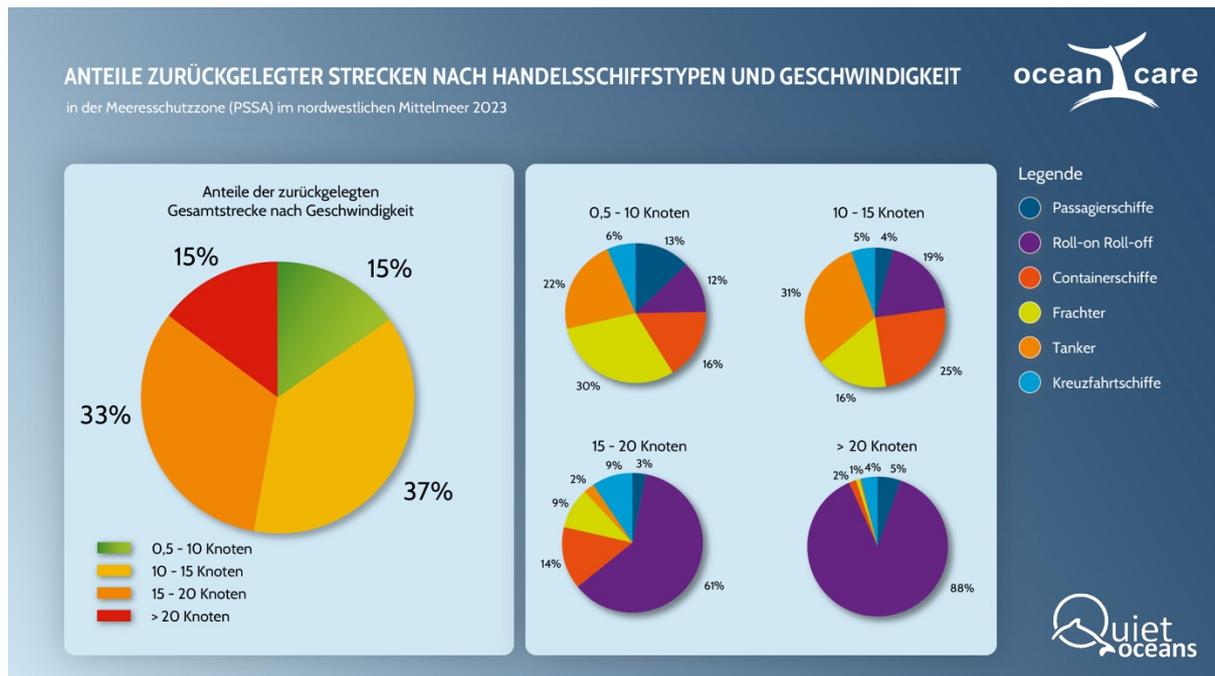
in der Meeresschutzzone (PSSA) im nordwestlichen Mittelmeer 2023 (alle Handelsschiffe: Passagierschiffe, Roll-on Roll-off, Containerschiffe, Frachter, Tanker, Kreuzfahrtschiffe, Arbeitsschiffe, Andere)



79% der Strecken von Transportschiffen im PSSA des nordwestlichen Mittelmeers werden in Geschwindigkeiten jenseits der 10 Knoten zurückgelegt. Der größte Bereich (37%) ist jener zwischen 10 und 15 Knoten, sodass hier die Auswirkungen auf das Meeresleben relativ leicht minimiert werden könnten, indem man einfach um ein paar Knoten reduziert.

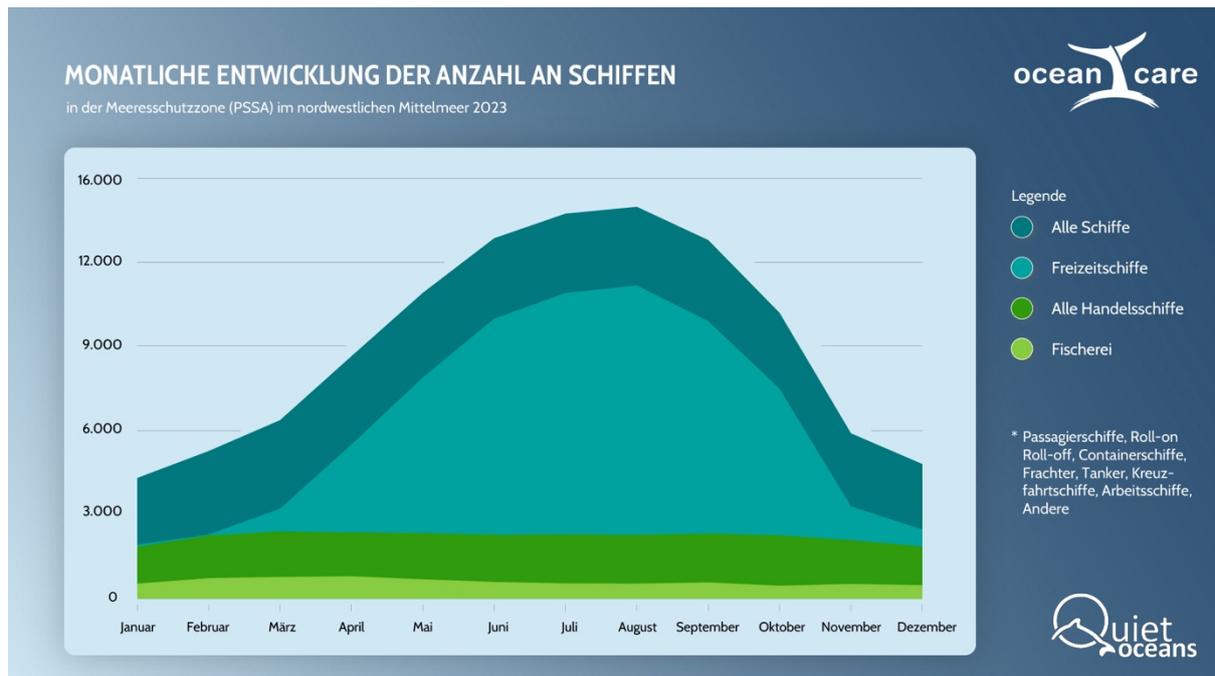
Von den 42% der Strecke, die mit mehr als 15 Knoten gefahren werden, entfallen 13% auf Geschwindigkeiten von mehr als 20 Knoten. Das ist eindeutig nicht mit dem Schutzziel vereinbar, in diesem Gebiet die Populationen der gefährdeten Großwale zu bewahren.

Abbildung 6:



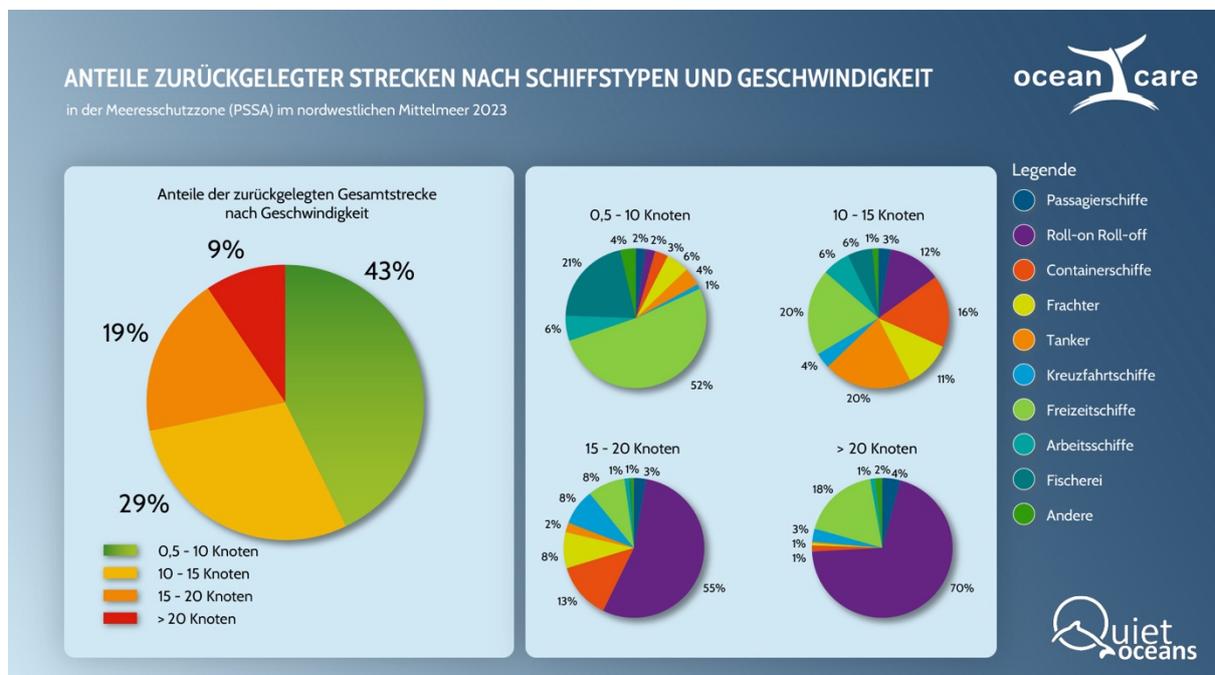
In Bezug auf den Bedrohungsfaktor, dass Schiffe große Tiere rammen, können nur 15% der Fahrtstrecken der sechs wichtigsten Transportschiffkategorien als für die marine Artenvielfalt „sicher“ angesehen werden. Je höher die betrachtete Geschwindigkeit, desto größer wird der Anteil der RoRo-Schiffe. Im Geschwindigkeitsbereich von mehr als 20 Knoten überwiegen sie äußerst stark.

Abbildung 7:



Die Zahl an Transport- und Fischereischiffen ist das ganze Jahr über weitgehend konstant. Bei den Freizeitschiffen gibt es hingegen eine starke Zunahme zwischen Mai und Oktober, was die Gefahr von Kollisionen mit Walen (und andere Auswirkungen, u.a. Emissionen) in dieser Zeit des Jahres erhöht.

Abbildung 8:

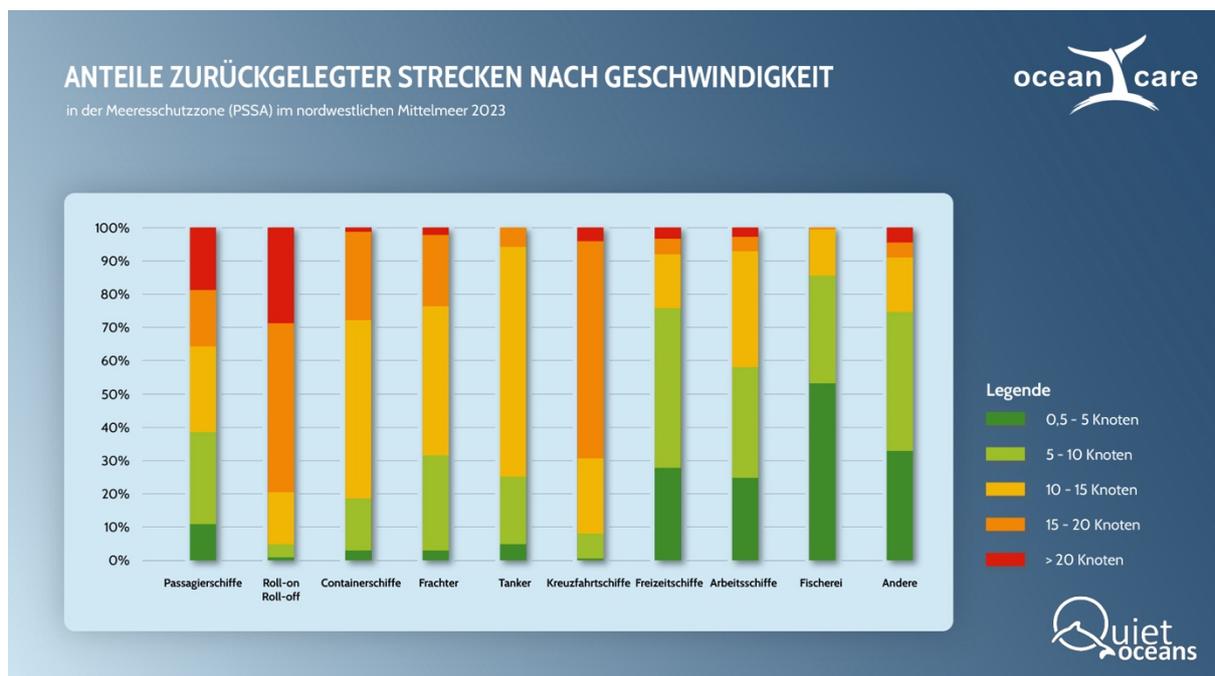


Auf der linken Seite des Diagramms sind alle Schiffstypen zusammengefasst dargestellt. Obwohl hier die Freizeitschiffe und die Fischereifahrzeuge einbezogen sind, die überwiegend mit weniger als 10 Knoten fahren, zeigt sich, dass 57 % der Gesamtstrecke aller Schiffe im PSSA

im Jahr 2023 mit Geschwindigkeiten von mehr als 10 Knoten befahren wurden, was gravierende Gefahren für Finnwale und Pottwale mit sich bringt.

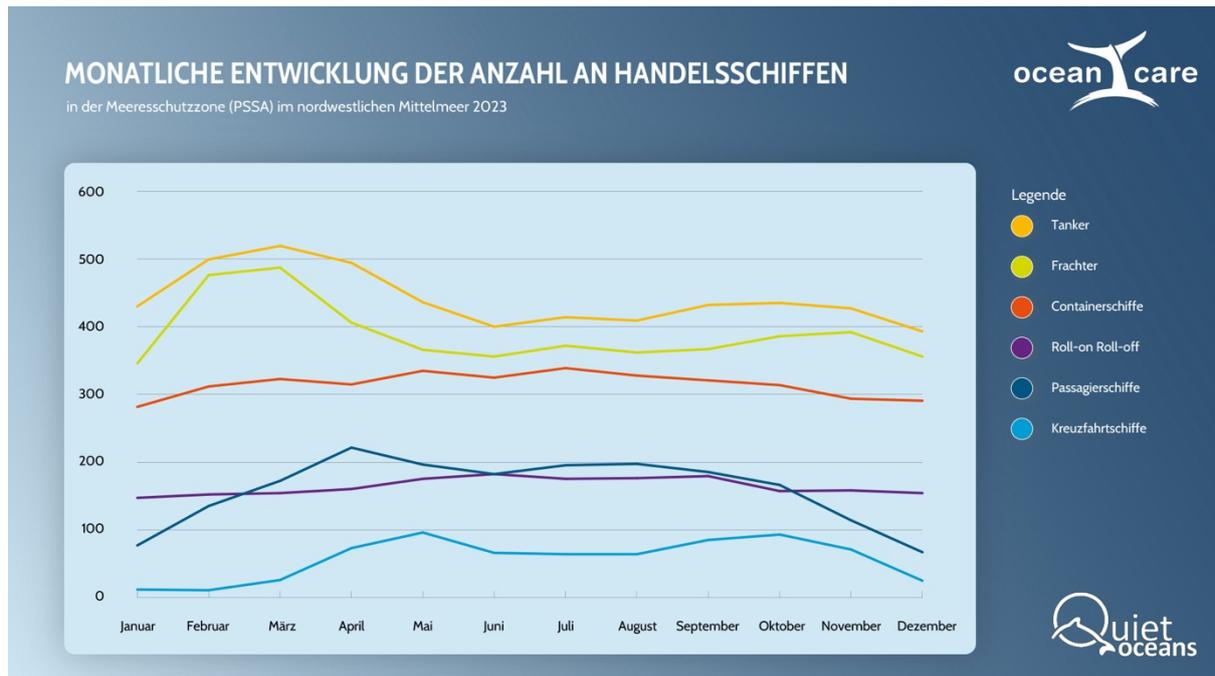
Die beachtliche Zahl an Freizeitschiffen zeigt sich auch in den Streckenanteilen pro Geschwindigkeitskategorie. RoRo-Schiffe sind beim Tempo ganz vorne, gefolgt von den Freizeitschiffen. Auf diese beiden entfällt der allergrößte Teil der Strecken, die mit mehr als 20 Knoten befahren werden. Obwohl RoRo-Schiffe weit weniger zahlreich sind als Freizeitschiffe, zeichnen sie für den Großteil der Strecken über 15 Knoten, und noch stärker über 20 Knoten, verantwortlich.

Abbildung 9:



Bei RoRo-Schiffen ist der Anteil der mit weniger als 10 Knoten zurückgelegten Strecken am geringsten, gefolgt von Kreuzfahrtschiffen, die meist zwischen 15 und 20 Knoten schnell sind. Fischereischiffe hingegen sind auf 85% ihrer Strecken in einem Geschwindigkeitsbereich unterwegs, der das Risiko, große Meerestiere zu rammen, minimiert. Ein Tempolimit würde sie daher nur sehr wenig tangieren.

Abbildung 10:



Passagierschiffe, einschließlich Kreuzfahrtschiffe, und Ro-Ro-Fähren sind in weit geringerer Zahl unterwegs als Frachtschiffe. Dennoch legen Ro-Ro-Fähren gegenüber anderen Schiffstypen jährlich ein Vielfaches der Gesamtentfernung zurück.

Die Zahl der Tanker und Frachtschiffe erreicht ihr Maximum in den Wintermonaten (vor allem im Februar und März), während die Zahl der Passagier- und Kreuzfahrtschiffe zu Beginn des Frühjahrs deutlich ansteigt und zum Ende der Touristensaison ab Oktober stark zurückgeht.