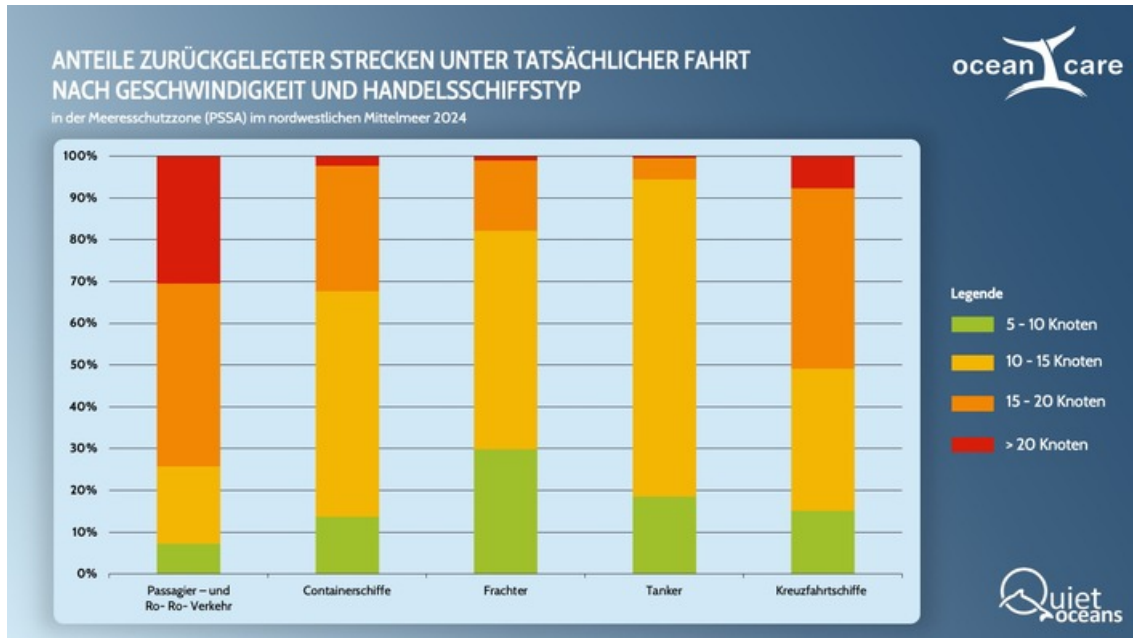


02.10.2025 – 08:30 Uhr

Trotz Gefährdung der Wale: Fahrtgeschwindigkeit der Schiffe im NW-Mittelmeer unverändert zu hoch



Trotz IMO-Empfehlungen bleiben Schiffsgeschwindigkeiten im Walschutzgebiet Mittelmeer unverändert. Neue Analyse zeigt: 57% der zurückgelegten Gesamtstrecke wurde mit Geschwindigkeiten über 10 Knoten gefahren.

PRESSEMITTEILUNG – 02.10.2025

Trotz Gefährdung der Wale: Fahrtgeschwindigkeit der Schiffe im NW-Mittelmeer unverändert zu hoch

Eine vergleichende Analyse der Schiffsverkehrsdaten für 2023 und 2024 unterstreicht die Notwendigkeit, verbindliche Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz gefährdeter Wale vor Schiffskollisionen einzuführen.

- **Überhöhte Schiffsgeschwindigkeiten sind die grösste Bedrohung für Wale im nordwestlichen Mittelmeer, wo sich auch der Walmigrationskorridor befindet**
- **Mehr als 80% der Strecke, die von den sechs Hauptkategorien der Handelsschiffe in diesem Gebiet in den Jahren 2023 und 2024 zurückgelegt wurde, wurde mit Geschwindigkeiten über 10 Knoten gefahren, was im Falle einer Kollision ein tödliches Risiko für Wale darstellt.**
- **Fähren, die 2024 mehr als 11 Millionen Kilometer zurücklegten, fuhren 90,4% dieser Strecke mit Geschwindigkeiten über 10 Knoten, 72,4% mit mehr als 15 Knoten und fast 30% mit mehr als 20 Knoten.**

Madrid, Spanien - OceanCare präsentierte bei einer Pressekonferenz in Madrid zusammen mit Alnitak, Bluewave Alliance, ClientEarth, Ecologistas en Acción, Greenpeace, GOB Mallorca, Fundación Marilles und WWF, die Ergebnisse einer neuen Analyse, die zeigt, dass freiwillige Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung in der Schifffahrt nicht ausreichen, um gefährdete Wale im nordwestlichen Mittelmeer zu schützen.

Schiffskollisionen sind die Hauptursache für vom Menschen verursachten Todesfälle bei Grosswalen im nordwestlichen Mittelmeer, insbesondere beim Finnwal und Pottwal, die beide von der International Union for Conservation of Nature (IUCN) als «gefährdet» eingestuft werden.

Der Walmigrationskorridor im NW-Mittelmeer wurde aufgrund seiner hohen ökologischen Bedeutung 2018 von Spanien zum Meeresschutzgebiet und 2019 von der Barcelona-Konvention der UNO zur Specially Protected Area of Mediterranean Importance (SPAMI) erklärt. Im Jahr 2023 wurde das Gebiet von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) anerkannt. Dies inkludiert eine – allerdings freiwillige – Geschwindigkeitsbegrenzung auf höchstens 10-13 Knoten. Wissenschaftliche Daten

zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit einer tödlichen Kollision für Wale sehr gering ist, wenn die Schiffsgeschwindigkeit 10 Knoten nicht übersteigt.

Trotz der IMO-Erklärung zu diesem PSSA zeigt eine vergleichende Analyse der Schifffahrtsdaten für 2023 und 2024, dass Reedereien die Empfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Gebiet nicht umsetzen. Das Risiko für Finn- und Pottwale, von Schiffen gerammt und getötet zu werden, bleibt daher unverändert hoch.

Die von OceanCare beauftragte und von Quiet Oceans durchgeführte vergleichende Analyse der Schifffahrtsdaten zeigt:

- Die sechs grossen Kategorien von Frachtschiffen fuhren in den Jahren 2023 und 2024 mehr als 80% ihrer Strecken in dieser Region schneller als 10 Knoten (2023: 84,8%, 2024: 82,8%).
- Bei Fahren – sowohl Passagier- als auch Roll-on/Roll-off (Ro-Ro)-Fahren – lag dieser Anteil in beiden Jahren über 90%. Passagier- und Ro-Ro-Fahren sind die Schiffe, die in dieser Region die längsten Strecken mit den höchsten Geschwindigkeiten zurücklegen und daher eine bedeutende Quelle für Unterwasserlärm und Kollisionsgefahren darstellen.
- Zwischen den beiden Jahren zeigte sich kein Unterschied im Geschwindigkeitsverhalten der Schiffe. Die von allen Schiffstypen zusammen zurückgelegten 48 Mio. km in diesem PSSA wurden zu 57% mit mehr als 10 Knoten gefahren (56,9% im Jahr 2023 und 57,5% im Jahr 2024).

Carlos Bravo, OceanCare's Marine Policy Specialist in Spanien, sagte an der Pressekonferenz in Madrid:

„Die Daten sprechen eine eindeutige Sprache: Unverbindliche Empfehlungen zur Temporeduktion sind nicht ausreichend, um die gefährdeten Wale zu schützen. Die logische Konsequenz daraus ist, sie verbindlich zu machen, damit Rechtssicherheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen herzustellen, nach denen der Sektor seine Tätigkeit ohne Gefährdung der Grosswale fortführen kann.“

Nicolas Entrup, Leiter Internationale Zusammenarbeit bei OceanCare fügt hinzu:

„Das Nordwestliche Mittelmeer könnte zu einem leuchtenden Beispiel für das Management der Schifffahrt zum Schutz der Wale werden. Bisher gab es leider keine Änderungen bei der Schiffsgeschwindigkeit, was aber unabdingbar ist, um das Risiko von Unfällen mit Walen zu verringern. Es liegt auf der Hand, dass wir die Temporeduktion mit mehr Druck angehen müssen, wenn wir Finnwale und Pottwale in dieser Region auch zukünftig schützen wollen.“

Die Senkung der Fahrtgeschwindigkeit hat mehrfache positive Auswirkungen auf die Umwelt: Neben dem Schutz der Wale und der Verringerung von Unterwasserlärm sorgt sie auch für deutliche geringere Emissionen von CO₂, Schwefeloxiden, Stickoxiden, Feinstaub und Russ, und das alles zu minimalen Kosten und mit unmittelbarer Wirksamkeit.

Gemeinsam betonten die Organisationen: «Die spanische Regierung muss einen Managementplan verabschieden, der menschliche Aktivitäten, die den Walmigrationskorridor im Mittelmeer gefährden, wirksam reguliert. Dieses Meeresschutzgebiet dient dem Schutz kritischer Lebensräume für gefährdete Arten wie Finnwal und Pottwal.» Obwohl der Prozess bereits läuft und die Veröffentlichung des Plans für Juni 2026 geplant ist, liegt er mehrere Jahre hinter dem Zeitplan zurück.

Die spanische Regierung erarbeitet derzeit in einem partizipativen Prozess mit der Zivilgesellschaft einen Managementplan für das Meeresschutzgebiet Walmigrationskorridor. Umweltorganisationen – darunter Alnitak, Bluewave Alliance, ClientEarth, Ecologistas en Acción, Greenpeace, GOB Mallorca, Fundación Marilles, Mission Blue, Oceana, OceanCare, Save The Med und WWF – fordern, dass dieser als vordringliche Massnahme eine verbindliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 Knoten für alle Schiffe, einschliesslich Freizeitboote, im Walmigrationskorridor enthalten muss.

Ausnahmen von dieser 10-Knoten-Geschwindigkeitsbegrenzung wären:

- a. Die Entwicklung eines Verkehrstrennungsgebiets (TSS) auf der Grundlage relevanter wissenschaftlicher Forschung. Handelsschiffe werden verpflichtet, innerhalb des TSS mit reduzierter Geschwindigkeit im Vergleich zu ihrer üblichen Betriebsgeschwindigkeit zu navigieren. Die spezifische prozentuale Reduzierung für jede Schiffskategorie wird auf der Grundlage relevanter wissenschaftlicher und technischer Studien festgelegt.
- b. Die Einführung einer verbindlichen Geschwindigkeitsreduzierung für Fahren im öffentlichen Dienst, die bereits vorgegebene Routen befahren. Diese Reduzierung sollte durch gründliche wissenschaftliche Studien bestimmt werden, mit dem Ziel, das Kollisionsrisiko so weit wie möglich zu minimieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Qualität ihres Dienstes nicht beeinträchtigt wird.

Die spanische Umweltministerin Sara Aagesen bekräftigte bei der UN Ocean Conference (UNOC3) im Juni 2025, Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion in diesem Schutzgebiet umsetzen zu wollen. Eine Arbeitsgruppe aus Ministerien, Wirtschaft und NGOs wurde etabliert, um die Massnahmen auszuarbeiten. Die Organisationen sind zuversichtlich, dass dieser Mechanismus zu einem sowohl für den Umweltschutz als auch für die Schifffahrtsbranche positiven Ergebnis führen kann. Das bisher einzige Treffen fand aber am 26. Mai in Madrid statt. Die genannten NGOs fordern die dringende Reaktivierung dieser Arbeitsgruppe.

ENDE

Pressekontakte

- **Nicolas Entrup**, Leiter Internationale Zusammenarbeit, +43 660 211 9963, nentrup@oceancare.org
- **Valérie Pimentel**, Legal Officer, +41 79 3900 463, vpimentel@oceancare.org

Bildmaterial

- [Anteil zurückgelegter Strecken unter tatsächlicher Fahrt nach Geschwindigkeit und Handelsschiffstyp](#)
- [Anteile zurückgelegter Strecken aller Handelsschiffstypen nach Geschwindigkeit - Vergleich 2023 und 2024](#)
- [Anteile zurückgelegter Strecken aller Handelsschiffstypen unter tatsächlicher Fahrt nach Geschwindigkeit 2024](#)
- [Gesamte zurückgelegte Strecke nach Geschwindigkeit und Schiffstyp - Vergleich 2023 und 2024](#)
- [Download alle Dateien](#)

Über OceanCare

OceanCare setzt sich seit 1989 weltweit für die Meerestiere und Ozeane ein. Mit Forschungs- und Schutzprojekten, Umweltbildungskampagnen sowie intensivem Einsatz in internationalen Gremien unternimmt die Organisation konkrete Schritte zur Verbesserung der Lebensbedingungen in den Weltmeeren. OceanCare ist vom Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen als Sonderberaterin für den Meeresschutz anerkannt und ist offizielle Partnerorganisation in zahlreichen UN-Abkommen und internationalen Konventionen. OceanCare engagiert sich zudem in internationalen zivilgesellschaftlichen Bündnissen wie der High Seas Alliance, Seas at Risk, oder der #BreakFreeFromPlastic-Koalition. www.oceancare.org

Über Quiet-Oceans

Quiet-Oceans ist ein Unternehmen, das sich auf die Bewertung von Risiken für die marine Biodiversität spezialisiert hat, insbesondere auf Unterwasserlärm und Schiffs-kollisionen mit Walen, die durch den Seeverkehr verursacht werden. Quiet-Oceans hat den OceanPlanner© entwickelt, einen webbasierten Dienst, der die Entscheidungsfindung in Bezug auf die kombinierte Problematik von Schiffs-kollisionen mit Walen, Unterwasserlärm durch Schiffe und Treibhausgasemissionen durch den Seeverkehr erleichtert. Das Tool bietet eine konkrete Einschätzung der aktuellen Situation und der Hauptmerkmale des Schiffsverkehrs. Es zeigt auf, wo und wann die besten Massnahmen vorrangig ergriffen werden sollten und liefert Informationen für nationale und regionale Fahrpläne zum Schutz der Meeresumwelt. Es zeigt sowohl die wirtschaftlichen Auswirkungen als auch den ökologischen Nutzen jedes Regulierungsszenarios auf. www.quiet-oceans.com

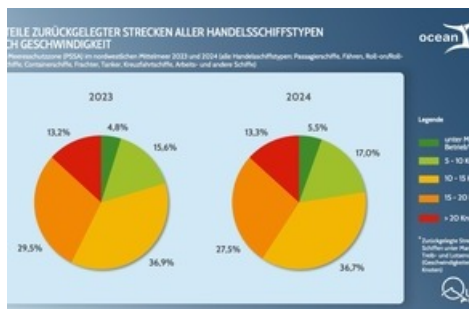
OceanCare

Gerbestrasse 6
CH-8820 Wädenswil
www.oceancare.org

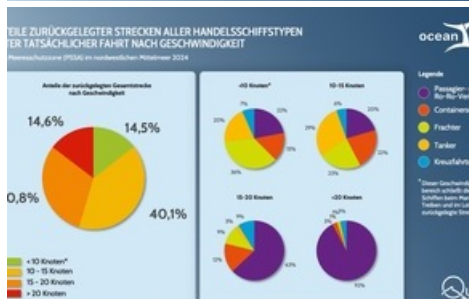
Medieninhalte



Anteil zurückgelegter Strecken unter tatsächlicher Fahrt nach Geschwindigkeit und Handelsschiffstyp (Copyright OceanCare / Quiet Oceans)



Anteile zurückgelegter Strecken aller Handelsschiffstypen nach Geschwindigkeit - Vergleich 2023 und 2024 (Copyright OceanCare / Quiet Oceans)



Anteile zurückgelegter Strecken aller Handelsschiffstypen unter tatsächlicher Fahrt nach Geschwindigkeit 2024 (Copyright OceanCare / Quiet Oceans)



Gesamte zurückgelegte Strecke nach Geschwindigkeit und Schiffstyp - Vergleich 2023 und 2024 (Copyright OceanCare / Quiet Oceans)

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000082/100935670> abgerufen werden.