

Gut gerüstet für den Ernstfall

Probealarm vor Langeoog / Umweltminister Sander verfolgt Ölwehrübung auf der Nordsee

Von Peter Mlodoch

Bensersiel. Öl-Alarm im ostfriesischen Wattenmeer: 15 Seemeilen vor Norderney sind zwei Containerschiffe ineinander gekracht. Einer der Havaristen verliert mehrere hundert Tonnen Schweröl. Ein Teppich der schmierigen Brühe treibt auf Baltrum und Langeoog zu.

Im Hafen von Bensersiel schmeißt Kapitän Helmut Gruben die beiden 500-PS-Motoren der „Leyhörn“ an und legt ab. Kurs Accumer Ee, das Seegebiet zwischen den beiden bedrohten Inseln. Dort trifft die „Leyhörn“ auf zwei weitere Ölbekämpfungsschiffe, die „Thor“ und die „Lanssand“. Die „Thor“ klappt ihren Rumpf 35 Grad und auf 31 Meter Breite auseinander, die beiden anderen Schiffe fahren jeweils back- und steuerbord acht Meter lange Ausleger mit einer Ölsperre aus. In einer leicht versetzten Formation pflügen die Boote mit der Geschwindigkeit von einem Knoten um die Südspitze von Langeoog herum.

Öl nehmen die Pumpensysteme aber nicht auf. Die drei Ölbekämpfungsschiffe des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) proben an diesem sonnigen Mittwoch lediglich den Ernstfall. Etwa 20 Übungen dieser Art führt das NLWKN mit seinen insgesamt vier Spezialschiffen jährlich durch. „Bei einer echten Ölpest muss jeder Handgriff sofort sitzen“, sagt Übungsleiter Dirk Oberliesen. Zum Test vor Langeoog hat sich ein prominenter Beobachter angesagt. Niedersachsens Umweltminister Hans-Heinrich Sander (FDP) will sich persönlich ein Bild von der Arbeit der Ölwehr und dem neuesten Stand der Technik machen.

Auf der 2001 von der Fassmer-Werft in Berne gebauten „Leyhörn“ ist es vor allem das moderne Bürstensystem. Über die Ausleger wird das verseuchte Wasser durch eine bewegliche Kassette geleitet. Dort dreht sich eine Kunststoffbürste und greift von oben in die Ölschicht, erläutert Maschinist Erwin Christians. Ein Kamm löst die schmierige Brühe von der Walze; das Wasser tropft ab, das Öl läuft in einen Pumpensumpf und von dort in eine der drei Sammel tanks. „Was da reinfließt, besteht bis zu 95 Prozent aus Öl“, sagt Oberliesen. Das sei sehr effektiv, mache die Entsorgung leichter und koste dadurch deutlich weniger. Die klassische Ölwehr auf der 1986 in den Dienst gestellten „Thor“ mit dem martialisch aussehenden Klapprumpf bringe es dagegen nur auf eine Ölkonzentration von etwa 30 Prozent. Dafür habe das Schiff aber Separatoren an Bord, die dort sofort das Öl vom Wasser trennen.

Drei Mann Besatzung hat die „Leyhörn“ regulär, dazu kommen drei Ölbekämpfer im Einschichtbetrieb. „Man glaubt ja gar nicht, dass man das mit so wenige Leuten beherrschen kann“, zeigt Sander sich überrascht. Eine deutlich größere Truppe hatte er erwartet. „Hier ist unser Geld richtig angelegt worden“, meint der Minister mit Blick auf das mit Hightech vollgestopfte Schiff.

Zu einem echten Ernstfall musste die „Leyhörn“ bislang nicht auslaufen. „Zum Glück nicht“, sagt Oberliesen und stampft beschwörend auf die Holzplanken des Decks. Für die anderen NLWKN-Schiffe gilt das nur bedingt. Von einer großen Ölpest blieben auch sie bislang verschont. Mehrere Einsätze jährlich fahren sie aber. Gesunkene Fischkutter, bei denen der Treibstoff aus den Tanks an die Wasseroberfläche „hochblutet“ oder illegale Tankspülungen rufen die Ölbekämpfer immer wieder auf den Plan. Auf der Weser ist der „Overflow“, wenn beim Betanken Treibstoff überläuft, ein häufiges Problem, erklärt der Übungsleiter. Bei komplexen, also großen Schadenslagen übernimmt das gemeinsame Havariekommando von Bund und Küstenländern in Cuxhaven die Koordination. Für den Rest ist der Landesbetrieb in Eigenregie zuständig.

Auch an Land sind die NLWKN-Leute bei der Abwehr von gefährlichen Stoffen aktiv. 2005 gab es Ölverschmutzungen auf Borkum, ansonsten werden immer wieder verschmutzte Fässer oder verseuchtes Treibgut angeschwemmt. Hägglund-Amphibienfahrzeuge, die durch auch durch Priele fahren können, stehen für den Einsatz im Watt bereit. Ob das moderne Gerät – wie diskutierte - demnächst auch an der Küste des vom Krieg gebeutelten Libanon angefordert wird, steht noch in den Sternen. So genannte Ersteinsatzcontainer mit Schutzkleidung, Eimern und Schaukeln stünden jedenfalls bereit, heißt es beim NLWKN. Die Entscheidung darüber trifft allerdings das Havariekommando.

Die „Leyhörn“ läuft derweil wieder vom Hafen Langeoog aus, wo sie einen Zwischenstopp einlegt hat. Teil zwei der Übung steht an: Explosionsschutz. Jedes der Ölbekämpfungsschiffe hat ein eigenes Gaswarnsystem. Schlägt es an, sollten alle Luken und Schotten sofort hermetisch abgeriegelt werden. Auch das läuft reibungslos. Für den Ernstfall ist alles gerüstet. „Trotzdem hoffen wir“, sagt Maschinist Christian, „dass dieser niemals eintritt.“