

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 11/4054 —

Betr.: Ölunfall auf der Jade bei Wilhelmshaven

Wortlaut der Kleinen Anfrage der Abg. Adam, Schack (SPD) vom 15. 6. 1989

Rund 10 000 Liter schweren Heizöls sind am 8. Juni 1989 durch einen Fehler bei Reparaturarbeiten am Löschkopf der Nord-West-Ölleitung in Wilhelmshaven in die Jade geflossen und haben das Wattenmeer und Strände verunreinigt.

Der bei der Feuerwehr in Wilhelmshaven gebildete Ölalarm-Einsatzstab sprach nach Presseberichten von einem „mittelschweren Ölunfall“, der nicht als Katastrophe, aber auch nicht als Kleinigkeit behandelt wurde.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Hat dieser Ölunfall Erkenntnisse ergeben, ob der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven mit dem richtigen Rettungsgerät ausgestattet ist?
2. Stimmt es, daß die Ölbekämpfungsschiffe „Eversand“, „Mellum“ und „Empos“ aufgrund ihres Tiefganges im Wattengebiet nicht eingesetzt werden konnten?
3. Warum waren keine flachgehenden Spezialschiffe rechtzeitig im Einsatz, so daß nur eines der Schiffe mit einem Tiefgang von 1,50 m im Wattgebiet vor der Küste Butjadingens manövrieren konnte?
4. Ist beabsichtigt, aufgrund der Erkenntnisse aus dem Vorfall in der Region um den Ölhafen Wilhelmshaven zusätzliche Vorkehrungen für einen Unfall, z. B. durch die Stationierung von flachgehenden Spezialschiffen in Wilhelmshaven, zu treffen?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Umweltministerium
— Z 4 — 01425/11 — 121 —

Hannover, den 20. 7. 1989

Nach der Ölunfallkatastrophe des Tankers „Torrey Canyon“ haben der Bund und die Küstenländer im Jahre 1975 ein Verwaltungsabkommen über die Bekämpfung von Ölverschmutzungen abgeschlossen. Danach wird bei großen Verschmutzungen der Gewässer, Strände und Ufer im Bereich der deutschen Nordsee- und Ostseeküste (Hohe See und Küstengewässer einschließlich der Flußmündungsbereiche) eine Einsatzleistungsgruppe aus Beauftragten des Bundes und der vom Öl bedrohten Länder gebildet, die die zur Abwehr drohender Gefahren notwendigen Maßnahmen anordnet. Die Kosten werden nach einem festen Schlüssel aufgeteilt, an dem der Bund mit 50 % und Niedersachsen mit 25 % beteiligt ist.

Im Rahmen dieser partnerschaftlichen Zusammenarbeit ist ein umfangreiches Gerätebeschaffungsprogramm zur Ölunfallbekämpfung beschlossen worden, das Investitionen von rd. 180 Mio. DM vorsah. Hiervon sind rd. 150 Mio. DM verausgabt worden.

Auch diese Beschaffungskosten werden nach dem gleichen Schlüssel auf den Bund und die Küstenländer verteilt.

Bisher konnten 20 Ölbekämpfungsschiffe in Dienst gestellt werden — entweder Neubauten oder mit Ölaufnahmeeinrichtungen umgerüstete Schiffe. Zur Flugüberwachung der See wurden zwei Flugzeuge der Bundesmarine ausgerüstet und zur Ölunfallbekämpfung vom Lande aus weiteres Gerät gekauft. Hierzu gehören drei Spezialtransportfahrzeuge für den Einsatz im Wattengebiet, die Anfang 1989 in Dienst gestellt wurden.

Zur Zeit werden die vorhandenen Einrichtungen zur Ölunfallbekämpfung komplettiert. Insbesondere sollen Amphibienfahrzeuge zur Ölbekämpfung auf den Wattflächen, die hierfür speziell mit Mitteln des Bundesministers für Forschung und Technologie entwickelt worden sind, beschafft werden. Das Beschaffungsprogramm wird damit zum Jahresende zu einem qualifizierten vorläufigen Abschluß gebracht werden. Die Investitionen der nächsten Jahre gelten der Bestandserhaltung und Modernisierung.

Durch die dezentrale Stationierung der 20 modernen Ölbekämpfungsschiffe entlang der gesamten deutschen Küste werden kurze Anfahrwege erreicht, so daß nach Ölunfällen unverzüglich die Bekämpfungsmaßnahmen aufgenommen werden können. Das ist wichtig, um den Schaden möglichst klein zu halten und möglichst viel Öl dort wieder einzusammeln, wo es ausgetreten ist.

Der Ölunfall in der Jade war ein untypischer Unfall, weil er nicht von einem Schiff sondern von der Nordwestlleitung (NWO) ausging. Auch die Größe der Ölmenge, die von der NWO als Verursacher mit maximal 10 t angegeben worden ist und damit wesentlich unter dem üblichen Schwellenwert von 50 t Öl liegt, läßt erkennen, daß es sich hier um einen Sonderfall handelte.

Im Hinblick auf die ökologisch sensiblen Strand- und Wattengebiete, die durch das Schweröl gefährdet waren, wurde aber eine Einsatzleitungsgruppe (ELG) gebildet, die Ölunfallschiffe (Mellum, Eversand und MPOSS) einsetzte, die von Haubschraubern koordiniert wurden. Nur durch Luftaufklärung ist zu erkennen, wo die Schiffe am effektivsten eingesetzt werden können, d. h. wo die auf dem Wasser treibende Ölschicht am dicksten ist. Mit Hilfe des computergesteuerten Drift- und Ausbreitungsmodells des Deutschen Hydrographischen Instituts in Hamburg wurden ständig Prognosen über Ausbreitung und Verdriftung des Ölteppichs erarbeitet.

Dadurch gelang es, mit den drei Schiffen rd. 9500 l Öl in nahezu reiner Form einzusammeln. An Land wurden weitere 300 l mit Landfahrzeugen erfaßt, so daß insgesamt rd. 9800 l Öl wieder aufgenommen wurden. Das restliche Öl hat sich in sehr dünnen Schichtdicken auf dem Wasser ausgebreitet und ist dann mit technischem Gerät nicht mehr einzusammeln. Je dünner dieser Ölfilm ist, um so schneller baut er sich auch ab.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die einzelnen Fragen wie folgt:

Zu 1:

Ja. Vor allem die Eversand, die in Wilhelmshaven stationiert ist war in ²kurzer Zeit an der Unfallstelle und für diesen Fall hervorragend ausgerüstet.

Zu 2:

Die Schiffe „Eversand“ und „Mellum“ sind speziell für die Ölunfallbekämpfung auf Hoher See konzipiert. Sie sind in der Lage, in begrenztem Umfang Öl von einem Havarien zu leichtern.

Dagegen ist die „MPOSS“ wegen ihres geringen Tiefganges von 1,5 m für den Einsatz im Wattenmeer konstruiert.

Bei der Bekämpfung des Ölunfalls in der Jade sind die 3 genannten Schiffe entsprechend eingesetzt worden.

Zu 3:

Neben der MPOSS war ein wattgängiges Spezialtransportfahrzeug im Einsatz. Die zur Ölbekämpfung im Flachwasser ausgerüsteten Landungsboote Kopersand und Janssand waren in Alarmbereitschaft. Die örtliche Lage der Ölverschmutzung und der Stand der Bekämpfung machte aber die Anforderung weiterer flachgehender Schiffe nicht erforderlich.

Zu 4:

Nein.

In Vertretung

Dr. Cromme