



Niedersächsischer Landesbetrieb für
Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz

– Direktion –

Reportage-Thema: Bekämpfung von Schadstoffunfällen

Auszug aus der Mitarbeiterzeitung „Wasserlinse“ - August 2010

Die Erinnerung an verölte Seevögel bleibt

Bekämpfung von Schadstoffunfällen im NLWKN bleibt Daueraufgabe

Die zunehmende Verkehrsdichte auf See vergrößert die Gefahr schwerer Schiffsunfälle mit Öl- oder Schadstoffladungen. Auch wenn Niedersachsen bislang von der ganz großen Katastrophe verschont blieb: Das Team der Schadstoffunfallbekämpfung im GB I der Betriebsstelle Norden-Norderney ist vorbereitet. Ein Besuch bei Dirk Oberliesen und Wolfgang Feige „in der Schadstoffunfallbekämpfung“. Unterstützt werden sie von den Besatzungen der Ölbekämpfungsschiffe Leyhörn, Janssand und Thor sowie durch die Kollegen des Ölwehrstützpunktes Hilgenriedersiel.

Dirk Oberliesen ist Leiter des Aufgabenbereiches und versteht es, auch die Laien in die Geheimnisse der Schadstoffunfallbekämpfung einzuführen. Grundsätzlich gilt: Im niedersächsischen Küstengewässer sowie in bestimmten Bereichen der Flüsse Elbe, Weser und Ems ist der NLWKN zuständig für die Bekämpfung der Folgen von Schadstoff-Unfällen.

Aber der NLWKN steht nicht allein: Die Partnergemeinschaft des Bundes und der Küstenländer zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen spielt eine zentrale Rolle. Hier kooperieren die zuständigen Stellen des Bundes und die Küstenländer unter anderem in der Anschaffung und Stationierung von Spezialgerät entlang der deutschen Küste. Eine wichtige koordinierende Funktion übernimmt das von der Partnergemeinschaft eingerichtete Havariekommando in Cuxhaven

Ein Team für Schadstoffunfallbekämpfung gibt es übrigens nicht nur in Norden, sondern auch in Brake und Stade. Die Erfolge insgesamt können sich sehen lassen, kommen aber nicht von ungefähr: „Im Ernstfall angemessen reagieren können wir nur, wenn wir regelmäßig proben“, sagt der 47-Jährige aus Siegen, den es 1993 an die Küste verschlagen hat. „Das gute Zusammenspiel zwischen den Behörden und Organisationen sowie der sichere Umgang mit den Gerätschaften sind Voraussetzung für eine effektive Schadstoffunfallbekämpfung“.

Dazu muss die Ausstattung stimmen: Der NLWKN-Betriebshof Hilgenriedersiel ist ein Schwerpunktlager für die Stationierung von Fahrzeugen und Geräten zur Schadstoffunfallbekämpfung. Dazu gehören u.a. geländegängige Hänglundsfahrzeuge, Ölsperren, Ölskimmer, Powerpacks oder Notstromaggregate.

Die NLWKN-Schiffe Leyhörn und Janssand (beide Heimathafen Norddeich) sind Mehrzweckschiffe. Neben den Aufgaben im Küstenschutz sind diese Schiffe von der Partnergemeinschaft mit Ölbekämpfungsgerätschaften ausgestattet. Das Spezialbekämpfungsschiff Thor (Heimathafen Wilhelmshaven) bereedert der NLWKN im Auftrag der Partnergemeinschaft.

Was war der schlimmste Einsatz in fast sechs Jahren NLWKN? Oberliesen erinnert sich an den 6. November 2007, als der Frachter *Duncan-Island* auf seinem Weg in Richtung Hamburg in Höhe der niederländischen Insel Terschelling in schwerer See mehrere Container verlor. Dabei wurde ein Treibstofftank des Schiffes so stark beschädigt, dass aus einem fußballgroßen Leck leichtes Schweröl austrat. „Schon am 7. November wurden erste Ölverschmutzungen an den ostfriesischen Inselstränden festgestellt sowie einzelne verölte Seevögel gefunden“. Sorge bereitete den Fachleuten zusätzlich die für den 9. November 2007 vorhergesagte schwere Sturmflut. Oberliesen wusste: Eine wirksame Ölbekämpfung würde dann unmöglich werden! „Weil NLWKN-Mitarbeiter, Gemeindebedienstete und Feuerwehrkräfte mit anpackten, konnten schließlich rechtzeitig noch rund 14 Kubikmeter Öl-Sand-Gemisch auf den Inseln und am Festland beseitigt werden. Betroffen waren durch diese Havarie alle drei Betriebsstellen an der Küste“, erinnert sich Oberliesen. Besonders tragisch bei Ölundfällen im Küstengewässer ist die Wirkung auf die Tierwelt. Insgesamt wurden im Zusammenhang mit der Havarie der Duncan Island über 1.600 verölte Seevögel gezählt: „Das Leiden der Tiere geht mir sehr nahe“. Nachdenklich schließt Oberliesen: „Eine Havarie von Schiffen im Küstengewässer können wir nie ausschließen. Die bestehende Partnergemeinschaft zwischen dem Bund und den Küstenländern ist unverzichtbar. Der NLWKN hat in dieser Partnergemeinschaft seinen festen Platz“.

Herma Heyken

Auszug aus dem Jahresbericht 2007

Im Kampf gegen die Ölverschmutzung

Von Dirk Oberliesen

Die zunehmende Verkehrsdichte auf See vergrößert die Gefahr schwerer Schiffsunfälle mit Öl- oder Schadstoffladungen, die großflächige Verschmutzungen und langfristige Umweltschäden nach sich ziehen. Beispiele hierfür gab es in den vergangenen Jahren vor den Küsten Alaskas, Frankreichs, Großbritanniens und Spaniens. Auch wenn Niedersachsen bislang von der ganz großen Katastrophe verschont blieb, so zeigten drei größere Ölundfälle im Jahr 2007, wie wichtig es ist, sich mit Mensch und Material auf den Ernstfall vorzubereiten.

Die Partnergemeinschaft des Bundes und der Küstenländer zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen spielt in der Schadstoffunfallbekämpfung eine zentrale Rolle. Hier kooperieren die zuständigen Stellen des Bundes und der Länder Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern unter anderem in der Anschaffung

und Stationierung von Spezialgerät zur Schadstoffunfallbekämpfung entlang der deutschen Küste. Eine wichtige koordinierende Funktion übernimmt dabei das Havariekommando in Cuxhaven.

Im Küstengewässer sowie in bestimmten Bereichen der Flüsse Elbe, Weser und Ems ist der NLWKN zuständig für die Abwehr von Gefahren durch wassergefährdende Stoffe.

Neben der Beseitigung vieler kleinerer Verschmutzungen war der NLWKN 2007 bei drei größeren Schadstoffunfällen gefordert. Im Fachjargon sprechen wir von „komplexen Schadstoffunfällen“. Sie liegen immer dann vor, wenn die Menge eines Schadstoffes einen bestimmten definierten Grenzwert überschreitet. Bei Ölunfällen beispielsweise liegt der Grenzwert bei zehn Kubikmeter Öl in Küstennähe. In diesen Fällen übernimmt das Havariekommando in Cuxhaven die Gesamteinsatzleitung und überträgt in der Regel die Vor-Ort-Einsatzleitung zur Bekämpfung der direkten Ufer- und Strandverschmutzungen auf den NLWKN – jedenfalls soweit es niedersächsische Gebiete betrifft. Allerdings: Bei der Meldung von Schadstoffunfällen kann die Menge der Schadstoffe immer nur geschätzt werden, genaue Angaben liegen selten vor.

Am 1. März 2007 verursachte ein Schiff beim Umpumpen von Öl an Bord eine Ölverschmutzung im Bereich des Hafens Bützfleth bei Stade. Wegen der Gefahr einer großflächigen Verschmutzung durch das ausgetretene Öl stellte das Havariekommando den komplexen Schadstoffunfall fest und setzte als Vor-Ort-Einsatzleitung den NLWKN Stade ein. Ölsperren, Skimmerschaufeln und Pumpen kamen bei der Bekämpfung der Ölverschmutzung zum Einsatz. Insgesamt haben die Hilfskräfte im Hafen- und angrenzenden Uferbereichen rund sechs Kubikmeter Öl-Wassergemisch sowie fünf Kubikmeter veröltes Teek-Treibselgemisch beseitigt.

Am 13. September 2007 wurde im Spülsaum an den Stränden der Inseln Spiekeroog und Wangerooge über mehrere Kilometer Ölkumpen gefunden. Verursacher: Unbekannt. Wegen der geschätzten Ölmenge von mehr als zehn Kubikmeter wurde wiederum ein „komplexer Schadstoffunfall“ angenommen – der NLWKN in Norden übernahm umgehend die Vor-Ort-Einsatzleitung und sorgte dafür, dass rund elf Kubikmeter Öl-Sand-Treibselgemisch beseitigt wurden.

Keine zwei Monate später, am 6. November 2007, verlor der unter Bahama-Flagge fahrende Frachter *Duncan-Island* auf seinem Weg in Richtung Hamburg in Höhe der niederländischen Insel Terschelling in schwerer See mehrere Container. Dabei wurde ein Treibstofftank des Schiffes so stark beschädigt, dass aus einem ca. fußballgroßen Leck leichtes Schweröl austrat. Trotz der Beschädigung setzte das Schiff seine geplante Fahrt in Richtung Hamburg fort. Später wurde festgestellt, dass der Frachter auf seiner Fahrt durch die niedersächsischen Küstengewässer mindestens 90 Kubikmeter Öl verloren hat.

Also ein klarer Fall für das Havariekommando und schließlich auch für den NLWKN. Schon am 7. November wurden erste Ölverschmutzungen an den ostfriesischen Inselstränden festgestellt sowie einzelne verölte Seevögel gefunden.

Sorge bereitete dem NLWKN zu diesem Zeitpunkt zusätzlich die für den 9. November 2007 vorhergesagte schwere Sturmflut, die sich bereits mit erhöhten Wasserständen und ansteigenden Windgeschwindigkeiten ankündigte. Eine wirksame Ölbekämpfung würde dann unmöglich werden!

Letztendlich wurden noch vor der Sturmflut auf den Inseln elf Kubikmeter Öl-Sand-Gemisch und am Festland in Schillig (Gemeinde Wangerland, Landkreis Friesland) sowie in Cuxhaven weitere drei Kubikmeter einer Mischung aus Öl, Sand und Teek beseitigt. NLWKN-Mitarbeiter,

Gemeindebedienstete und Feuerwehrkräfte packten mit an. Jede neue Flut konnte neues Öl bringen, deshalb waren in den folgenden Tagen umfangreiche Kontrollgänge auf den Inseln und auch am Festland notwendig.

Insgesamt wurde weniger Öl angelandet als befürchtet: Die deutlich erhöhten Tiden – verbunden mit einem nicht wesentlich ablaufenden Niedrigwasser und hohen Windgeschwindigkeiten – bewirkten, dass auch bereits in Strandnähe schwimmendes Öl durch die Dynamik der Nordsee in kleine Tropfen zerschlagen wurde, die sich nicht mehr an Ufern und Stränden ablagern konnten.

Hielt sich die tatsächlichen aufnehmbaren Ölverschmutzungen an den Ufern und Strände wegen der sturmflutbegründeten Wasserdynamik in vergleichbar überschaubaren Grenzen, so konnte ein anderer Indikator für den Unglückfall in diesen Tagen nicht übersehen werden: Unzählige lebende und tote Seevögel, die mit dem Öl in Berührung gekommen waren, wurden an Ufern und Stränden festgestellt. In den ersten Tagen nach dem Ölunfall wurden ca. 1700 verölte Seevögel beobachtet, wovon ca. 80 in die Seevögel-Rehabilitationsstation eingeliefert und ca. 400 Vögel als Totfunde registriert wurden. Insbesondere wegen der schweren Sturmflut ist davon auszugehen, dass die Zahl der insgesamt betroffenen Seevögel sehr viel höher liegt. Das Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit übernahm für die betroffenen Landkreise die Koordinierung der notwendigen Hilfemaßnahmen für die noch lebenden verölte Seevögel sowie die Beseitigung der toten Tiere.

Eine Havarie in den Küstengewässern kann nie ausgeschlossen werden kann: Die bestehende Partnergemeinschaft zwischen dem Bund und den Küstenländern, zusammen mit dem Havariekommando als bündelnde Einrichtung, ist bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen unverzichtbar. Der NLWKN hat in dieser Partnergemeinschaft seinen festen Platz.

Aktuelle Infos zum Thema gibt es bei

- **Herma Heyken (04931/947-173 // pressestelle@nlwkn-dir.niedersachsen.de)**
- **Achim Stolz (04931/947-228 // pressestelle@nlwkn-dir.niedersachsen.de)**