

„Exxon Valdez“ – 15 Jahre nach der Tankerkatastrophe

Bittere Bilanz: Keine Entschädigung für die Opfer, kein Schutz für die Meere, kein Ende der Ölpest in Alaska

Am 24. März 1989 kam es in Alaska zum größten Ölunfall in der Geschichte der USA. Der Öltanker „Exxon Valdez“ lief auf das Bligh Riff im Prinz-William-Sund auf. 40.000 Tonnen Erdöl traten aus und verschmutzten eine einmalige, weitgehend unberührte Küstenlandschaft. Hunderttausende Vögel und Fische und Tausende Säugetiere verendeten. Auch heute noch sterben in der Region Tiere, da immer noch Öl in erstaunlichen Mengen vorhanden ist. Der Verantwortliche für die Katastrophe, der Ölkonzern ExxonMobil (in Europa bekannt unter dem Namen Esso), ist zwar mehrfach zu Entschädigungen verurteilt worden. Dennoch hat Exxon bis heute keine Strafzahlungen an die betroffenen Küstengemeinden gezahlt.

Die Katastrophe

Am 23. März 1989 war die Exxon Valdez auf ihrem Weg von Valdez am Prinz-William-Sund nach Long Beach in Kalifornien. Das Schiff – 300 Meter lang, knapp 20 Meter Tiefgang, 210.000 Tonnen Fassungsvermögen – hatte 163.000 Tonnen Rohöl an Bord. Ein Lotse brachte das Schiff zunächst sicher durch die Valdez-Meerenge und verließ es anschließend. Kapitän Joseph Hazelwood übernahm das Kommando und ordnete an, vorübergehend die normale Schiffsroute zu verlassen, um Eisbergen auszuweichen. Anschließend legte er sich schlafen und überließ das Kommando einem der Offiziere. Aus noch immer nicht geklärten Gründen kehrte das Schiff aber nicht auf den alten Kurs zurück. Das Unglück nahm seinen Lauf: Um 0.04 Uhr rammte die Exxon Valdez das Bligh Riff.

Etwa 40.000 Tonnen Rohöl liefen ins Meer. Trotz ruhigen Wetters wurde so gut wie nichts unternommen, um das Öl zu bergen. Ein extra für diese Notsituationen bereitstehendes Schiff war nicht einsatzfähig. Ausrüstungen, um das Öl zu bergen, gab es nicht oder nicht in ausreichendem Umfang. Die Chance, bei relativ guten Wetterbedingungen das Öl zu bergen, war endgültig vertan, als am Montag, dem 27. März, ein Sturm aufkam. Der zunächst etwa sieben Kilometer lange Ölteppich wurde innerhalb weniger Tage auf eine Länge von über 70 Kilometern verteilt, rund 2000 Kilometer Küste wurden stark verschmutzt.

Die Opfer

Die Folgen der Ölkatastrophe für die Tierwelt im Prinz-William-Sund waren und sind verheerend. Schätzungen des Exxon Valdez oilspill trustee council (ein Treuhänderat, der die Verwendung von Geldern zur Wiederherstellung des Ökosystems überwacht) belaufen sich auf 250.000 getötete Seevögel (andere Quellen sprechen von bis zu 675.000), 3.500 verendete Seeotter (etwa 10 Prozent der Gesamtpopulation), 300 tote Robben sowie 22 getötete Schwertwale.

Auch der Meeresboden wurde stark geschädigt. Die Bestände vieler Bodentiere nahmen rapide ab, was sich direkt auf die Nahrungskette auswirkte. Auch die für einige Fischarten sehr bedeutsamen Laichgründe im Prinz-William-Sund wurden schwer mit Öl verschmutzt, Milliarden von Fischeiern wurden vernichtet. Wissenschaftliche Studien weisen darauf hin, dass das Öl das Erbgut von Heringen und Lachsen schädigt. Die Folge: missgebildete Eier und Larven.

Nachdem die Katastrophenbekämpfung anfangs nur zögerlich anlief, versuchten schließlich etwa 11.000 Arbeiter mit Hochdruckreinigern die verseuchten Küstengebiete zu reinigen. Arbeiten, die überwiegend ergebnislos blieben. Bis heute sind weite Teile der Kiesstrände verschmutzt. Der natürliche Abbau dieser Ölrückstände wird nach Meinung von Experten noch mehrere Jahrzehnte dauern (nach einer Untersuchung, die im Dezember 2003 im Wissenschaftsmagazin Science veröffentlicht wurde).

Die Folgen der Exxon Valdez-Havarie sind auch deshalb so schwer wiegend, weil Ölverschmutzungen in arktischen Gebieten besonders gravierend sind: Das Erdöl wird bei tiefen Temperaturen viel langsamer abgebaut. Arktische Ökosysteme reagieren zudem empfindlicher als Ökosysteme in anderen Regionen. Ein Grund dafür ist die geringere Anzahl an Arten und die kürzere Nahrungskette. Wenn nur ein Glied dieser Kette ausfällt, kann das für das gesamte Ökosystem fatale Folgen haben.

Öl tötet bis heute

Die im Wissenschaftsmagazin Science veröffentlichte Untersuchung zeigt, dass das Öl der Exxon Valdez-Katastrophe noch heute im Prinz-William-Sund in überraschend großen Mengen zu finden ist. Der Schaden an Natur und Tieren geht deshalb weit über die ersten Todesfälle hinaus. Das Öl, das bis heute an vielen Stränden erhalten ist, setzt Giftstoffe frei, unter denen vor allem Seeotter und Seevögel, sowie Lachsrogen leiden.

Eine Untersuchung im Sommer 2001 belegt, dass die Küste am Prinz-William-Sund immer noch auf rund sieben Kilometer Länge mit bis zu 38 Tonnen Öl verschmutzt ist. Das ist zwar eine vergleichsweise geringe Menge, sie betrifft aber ein ökologisch sehr sensibles Gebiet. Vor allem Seeotter und Kragenenten leiden immer noch unter dem Öl. Eine weitere Studie aus dem Jahr 2001 des US-amerikanischen staatlichen „Fish and Wildlife Service“ zeigt, dass sich von den 17 untersuchten Vogelarten, die von dem Ölunfall betroffen sind, nur vier Arten schwach

erholt haben. Neun Arten zeigten keinerlei Erholung, während für vier Arten die Belastung sogar zugenommen hat. Die giftigen Ölrückstände sind die Ursache für die mangelhafte Erholung vieler Tierarten.

Im März 2004 hat ein Greenpeace Team an den Stränden des Prinz-William-Sunds - noch 15 Jahre nach dem Unfall - massive Ölverschmutzungen gefunden. Es reicht aus, einen Stein anzuheben und darunter finden sich eimerweise die schmierigen und hochtoxischen Ölrückstände der Exxon Valdez. Seeotter und Seevögel nehmen bei ihrer täglichen Suche nach Futter auch heute noch ständig kleine Mengen des Öls auf. Die Muschelbänke sind verölt und brauchen noch Jahrzehnte bis sie sich wieder erholen.

Dramatische Folgen für die Bevölkerung

Auch die Küstengemeinden wurden durch die Ölkatastrophe schwer getroffen. Die Wirtschaft einer ganzen Region, die auf das Meer angewiesen war, brach zusammen. Direkt nach dem Unfall war die Fischerei unmöglich, weil die Netze mit Öl verschmutzt wurden. Vier Jahre nach dem Unfall hatten sich die Bestände von einigen Garnelen- und Fischarten immer noch nicht erholt, obwohl seit dem Unfall die Fischerei auf diese Arten fast komplett eingestellt worden war.

Zudem hatte der plötzliche Zustrom von Reinigungsarbeitern sehr negative soziale Folgen für die bis dahin relativ isolierten Gemeinschaften. 10.000 Gelegenheitsarbeiter wurden angeheuert und überrannten den beschaulichen Fischerort mit ehemals 3500 Einwohnern. Zwar fanden viele Einwohner eine gut bezahlte Arbeit bei den von Exxon finanzierten Reinigungsarbeiten, aber aus den ehemals unabhängigen Fischern wurden nun Exxon-Abhängige.

Exxon stiehlt sich bis heute aus der Verantwortung

Die Reinigungsarbeiten kosteten über zwei Milliarden Dollar. Exxon übernahm zwar diese Summe, konnte sie aber später durch zahlreiche Tricks steuerlich ab-

schreiben. Das heißt: Die US-Steuerzahler finanzierten einen Großteil der Reinigungsarbeiten. Immer wieder betonte der Konzern, der Unfall sei durch unglückliche Umstände und menschliches Versagen verursacht worden. Ein Geschworenengericht stellte aber nach einer Klage von 40.000 Fischern und Einwohnern Alaskas 1994 fest: Exxon hat zu dem Unfall grob fahrlässig beigetragen, da die Alkoholkrankheit des Kapitäns Joseph Hazelwood aktenkundig war. Der Konzern wurde schließlich zu einer Strafzahlung von fünf Milliarden US-Dollar verurteilt, zu zahlen an die kommerziellen Fischer, die Einwohner Alaskas und weitere Betroffene. Das ist bis heute die höchste Strafe, die je von einem US-Gericht verhängt wurde. Gleichzeitig wurden 287 Millionen US-Dollar Entschädigung für die wirtschaftlichen Auswirkungen des Ölunfalls zuerkannt.

Exxon focht diese Verurteilung mit immer neuen Argumenten an. Zunächst mit Erfolg: Im November 2001 verwies ein Berufungsgericht das Verfahren an das Distrikt-Gericht in Anchorage/Alaska zurück. Aufrechterhalten blieben aber die Entschädigungszahlungen und die Auffassung des Gerichts, dass Exxon bei dem Unglück rücksichtslos gehandelt habe. Die neue Entscheidung des Distrikt-Gerichts fiel Ende Januar 2004: Das Gericht setzte die Strafzahlung auf 4,5 Milliarden US-Dollar fest. Exxon kündigte jedoch wieder an, in Berufung zu gehen. Der Ölkonzern bietet die lächerliche Summe von maximal 25 Millionen US-Dollar an – und leugnet bis heute seine Mitverantwortung an der Tankerkatastrophe.

Exxon fährt weiter mit Schrott-Tankern

Die Ölkatastrophe der Exxon Valdez konnte diese Ausmaße annehmen, weil der Tanker nur eine Außenhülle hatte. Eine zweite Schiffswand hätte höchstwahrscheinlich das Austreten größerer Ölmengen verhindert.

Die Exxon Valdez wurde 1986 in San Diego gebaut. Sie galt als Flaggschiff der Exxon-Flotte, war aber in Wirklichkeit eine Sparversion ohne Doppelhülle.

Nach der Havarie im Prinz-William-Sund wurde das Schiff 1990 in San Diego für rund 30 Millionen US-Dollar überholt. Allerdings wurde, wahrscheinlich aus Kostengründen, erneut auf eine Doppelhülle verzichtet. Seit 1991 fährt die ehemalige Exxon Valdez unter dem Namen Exxon Mediterranean. Im August 1993 erhielt die Exxon Mediterranean den Namen S/R Mediterranean. (S/R steht für den heutigen Besitzer Sea River Maritime, eine Exxon-Mobil Tochter). Unter diesem Namen fährt sie noch heute überwiegend auf Routen im Mittleren und Fernen Osten sowie Australien.

Wie gleichgültig Exxon das Risiko von Ölunfällen ist, zeigt die Tatsache, dass bis heute ein gutes Fünftel der Sea River-Tanker unter US-Flagge nur eine Hülle haben. Andere Reedereien fahren fast ausnahmslos mit Doppelhüllen – zumindest aber mit Doppelbodenschiffen.

Auf der Katastrophen-Route nach Alaska, die die Exxon Valdez nicht mehr befahren darf, fahren immer noch einhüllige Tanker, darunter kurioserweise das Schwesterschiff der Exxon Valdez, die S/R Long Beach. Das Schiff musste im Sommer 2000 kurz nach Verlassen des Terminals in Valdez/Alaska umkehren, weil aus einem knapp acht Zentimeter breiten Riss Öl austrat. Im Dezember 2002 gab es einen weiteren Zwischenfall, bei dem wieder die Hülle schadhaft war.

Die Tanker, die für Exxon nach Alaska fahren, sind zu 75 Prozent älter als zwanzig Jahre. Der Älteste ist sogar schon 27 Jahre in Gebrauch.

Die Gefahr ist noch nicht gebannt

Als Folge der Exxon Valdez-Katastrophe erließen die USA 1990 den so genannten Oil Pollution Act (OPA). Demnach müssen alle Tanker, die nach dem 1. Juli 1990 gebaut werden und einen US-Hafen anlaufen wollen, eine Doppelhülle haben. Generell müssen im Jahr 2015 alle Tanker mit Doppelhüllen ausgerüstet sein. Die International Maritime Organisation (IMO), eine Organisation der UNO, beschloss im Frühjahr 2001, dass in Zukunft nur noch Tanker mit Doppelhülle gebaut werden

dürfen. Ab 2015 sollen Einhüllentanker von den Meeren verschwunden sein.

Doch es gibt großzügige Ausnahmeregelungen für bereits gebaute Tanker, die noch bis zu 30 Jahren in Dienst bleiben dürfen. Da der Bau von Doppelhüllentankern teurer ist, versuchen die Reedereien alle möglichen Ausnahmeregelungen geltend zu machen. Nach Angaben der American Shipbuilding Association (Vereinigung der amerikanischen Schiffbauer) hatte die Umgehung des Oil Pollution Acts schon 2001 folgende Auswirkungen:

- Das Durchschnittsalter der Tankerflotte ist gestiegen (zurzeit etwa 23 Jahre).
- Alte Öltanker wurden zum Beispiel in Chemietanker umgewandelt und befahren weiterhin die Weltmeere.

Greenpeace fordert:

- Exxon muss die 4,5 Milliarden US-Dollar Strafzahlung umgehend bezahlen.
- Eine bessere und eindeutige Haftung bei Tankerunfällen.
- Eine kürzere Frist für die Außerbetriebnahme von Öltankern ohne Doppelhülle. Sensible Meeresgebiete dürfen nur noch mit hochmodernen doppelwandigen Tankern befahren werden.

Weitere Informationen zum Exxon-Konzern auch unter www.stopesso.de