

Öl-Unfall der Exxon Valdez, 20 Jahre danach: Verseuchte Küsten und kaum Entschädigung

Am 24. März 1989 läuft der Öltanker Exxon Valdez auf das Bligh Riff im Prinz William Sound, Alaska, auf. Das Schiff verliert 40.000 Tonnen Erdöl, die eine weitgehend unberührte Landschaft verschmutzen. Hunderttausende Vögel und Fische sowie Tausende Säugetiere sterben durch das Öl. Obwohl es größere Tanker-Unfälle gegeben hat, wiegen die Folgen der Exxon Valdez Havarie besonders schwer. Durch die niedrigen Temperaturen in arktischen Gebieten wird das Erdöl sehr langsam abgebaut.

Schiff nicht auf Kurs

Am 23. März war die Exxon Valdez unterwegs nach Long Beach in Kalifornien. Das Schiff - 300 Meter lang, Tiefgang knapp 20 Meter; Fassungsvermögen 210.000 Tonnen - hatte eine Fracht von 163.000 Tonnen Öl an Bord, das am Transalaska Pipeline Terminal in Valdez am Prinz William Sound geladen worden war. Ein Lotse bringt das Schiff durch die Valdez Meerenge. Kapitän Joseph Hazelwood übernimmt das Kommando und ordnet an, die normale Schiffsroute zu verlassen, um Eisbergen auszuweichen. Anschließend überlässt er das Kommando einem der Offiziere. Aus noch immer nicht geklärten Gründen läuft das Schiff um vier Minuten nach Mitternacht auf das Bligh Riff.

Etwa 40.000 Tonnen Rohöl laufen aus. Trotz ruhigen Wetters wurde zunächst so gut wie nichts unternommen, um das Öl zu bergen. Ein für diese Notsituation bereitstehendes Schiff war nicht einsatzfähig. Ausrüstung zur Bergung des Öls gab es nicht oder nicht in ausreichendem Umfang. Drei Tage später zog ein Sturm auf. Der zunächst etwa sieben Kilometer lange Öl-Teppich wurde innerhalb weniger Tage auf eine Länge von über 70 Kilometer verteilt, rund 2000 Kilometer Küste wurden schwer verschmutzt.

Die Folgen der Ölkatastrophe für die Tierwelt waren und sind verheerend. Schätzungen über die getöteten Tiere belaufen sich auf 250.000 bis 675.000 Seevögel, 3.500

Seeotter (etwa 10 Prozent der Gesamtpopulation) 300 Robben sowie 22 Orcas (Schwertwale) und unzählbare Fische.

Langfristige Folgen

Nachdem die Katastrophenbekämpfung anfangs nur zögerlich anließ, waren schließlich etwa 11.000 Arbeiter mit Hochdruckreinigern und heißem Wasser an der Küste im Einsatz. Mehr als zwei Milliarden Dollar kosteten Exxon die Reinigungsarbeiten. Kosten, die der Konzern jedoch durch geschickte steuerliche Regelungen reduzieren konnte - nicht Exxon, sondern die US-Steuerzahler bezahlen einen Großteil der Reinigungsarbeiten. 20 Jahre nach dem Unfall findet sich noch immer Öl in den Kies-Stränden der Küste: Eine Untersuchung im Sommer 2001 zeigte, dass die Küste noch auf sieben Kilometern mit etwa 38.000 Litern Öl verschmutzt ist. Vermutet wird, dass insgesamt noch etwa 80.000 Liter Öl in der Gezeiten-Zone vorhanden ist. Nur maximal vier Prozent des Öls baut sich pro Jahr ab. Forscher schätzen, dass es noch viele Jahrzehnte dauern wird, bis das Öl endgültig verschwunden ist.

Der Zustand des Öls hat sich wenig verändert, die toxischen Anteile sind immer noch vorhanden. Neueste Untersuchungen stellen fest, dass sich zwei Arten seit dem Unfall vor 20 Jahren noch nicht erholt haben: Unter den Fischen der Hering und bei den Vögeln die Taubenteiste aus der Familie der Alkenvögel. Zehn untersuchte Arten sind im Status der Erholung (haben also die ursprüngliche Bestandsgröße vor dem Unglück noch nicht erreicht), zehn Arten haben sich erholt und bei weiteren fünf untersuchten Arten ist der Status unbekannt.

Auch die Gezeiten-Zone hat immer noch verölte Abschnitte. Muscheln und Heringe sind kontaminiert, die wiederum Ottern und Seevögeln als Nahrung dienen. Somit ist die Anreicherung von giftigen Öl-Rückständen verantwortlich für die mangelhafte Erholung vieler Tierarten. Da Heringe eine wichtige Nahrungsquelle für viele Tiere in der Region

sind, kann erst von einer vollständigen Erholung gesprochen werden, wenn gesunde Herings-Populationen zurückgekehrt sind.

Fische und Fischerei

Auch die Laichgründe in der Prinz William Meeresenge wurden mit Öl verschmutzt. Sehr wahrscheinlich schädigte die Ölverschmutzung das Erbgut von Heringen und Lachsen. Die Folge: missgebildete Eier und Larven. Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass schon kleinste Mengen Öl zu Missbildungen bei Lachsen und Heringen führen können.

Durch die Vergiftung der Fische brach auch die Lebensgrundlage der regionalen Fischer brach zusammen. Zudem hatte der plötzliche Zustrom von Reinigungsarbeitern negative soziale Folgen für die bis dahin weitgehend isoliert lebenden Gemeinschaften. Zwar fanden viele Anwohner eine gut bezahlte Arbeit bei den von Exxon finanzierten Reinigungsstrüps, verloren aber ihre Unabhängigkeit als Fischer.

Die Strafe

1994 klagten 40.000 Fischer und Einwohner Alaskas gegen Exxon. Ein Gericht entschied, dass Exxon zum Unfall grob fahrlässig beigetragen habe. Der Konzern wurde zu einer Strafzahlung von fünf Milliarden US-Dollar verurteilt, zu zahlen an die Fischer, die Einwohner Alaskas und weitere Betroffene. Diese fünf Milliarden US-Dollar entsprachen etwa dem Jahresgewinn Exxons zu diesem Zeitpunkt. Exxon hatte seitdem mit immer neuen Argumenten Einspruch gegen die bis heute höchste Strafe eingelegt, die je von einem US-Gericht verhängt wurde - mit Erfolg.

Im Sommer 2008 entschied der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten endgültig über die Höhe der Strafzahlung. Statt der ursprünglichen 5 Milliarden US-Dollar muss Exxon nur noch 500 Millionen US-Dollar an die Geschädigten bezahlen. Zum Vergleich: Exxon hatte im Jahr 2007 den höchsten Gewinn aller Zeiten erzielt: Über 40 Milliarden US-Dollar.

Alte Schiffe – neue Gefahr

Die Exxon Valdez galt als Flaggschiff der Exxon-Flotte, besaß aber nur eine Außenhülle. Eine zweite Schiffswand

verhindert bei einem Unfall oft das Austreten größerer Ölmengen.

Nach der Havarie wurde das Schiff für etwa 30 Millionen US-Dollar überholt. Allerdings wurde erneut auf eine Doppelhülle verzichtet. Ab 1991 fährt die 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 ExxonMobil Tochter). Unter diesem Namen befuhr das Schiff überwiegend die Route Mittlerer und Ferner Osten sowie Australien. Im August 2008 wurde der Tanker nach China verkauft. Die ehemalige Exxon Valdez heisst nun Dong Fang Ocean und ist zu einem Eisenerzfrachter umgebaut worden.

Was hat sich geändert?

Als Folge der Exxon Valdez-Katastrophe erließen die USA 1990 den 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 2010 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 2010 sollen auch auf internationalen Gewässern Einhüllentanker von den Meeren verschwunden sein. Doch auch hier gibt es Ausnahmeregelungen, so dass Einhüllentanker unter bestimmten Bedingungen bis 2015 im Dienst bleiben dürfen.

Greenpeace fordert:

- Eine kürzere Frist für die Außerbetriebnahme von Öltankern ohne Doppelhülle. Tanker, die älter als 20 Jahre sind und keine Doppelhülle aufweisen, müssen von den Meeren verschwinden.
- Sensible Meeresgebiete sollten nur mit hochmodernen doppelwandigen Tankern befahren werden.
- Die Ölindustrie muss ihre Investitionen in Erneuerbare Energien umlenken und darf keine weiteren Ölfelder erschließen.