

Ökologie

Das Öl ist die Katastrophe

Von Thadeus Pato | 1. Juli 2010

Das Geschrei ist groß: Die Ölkatastrophe im Golf von Mexiko mit ihren unabsehbaren Folgen für das Ökosystem der Golfküste und weit darüber hinaus ist in aller Munde. Aber im Vertrauen auf das kurze Gedächtnis und das Verdrängungspotenzial der sogenannten Öffentlichkeit wird auf tatsächliche oder vermeintliche „Schuldige“ eingepregelt und versucht, den Eindruck zu erwecken, dass derartige Desaster vermeidbar wären, wenn nur „verantwortungsvoll“ und „sorgfältig“ vorgegangen werde.

Das Geschrei ist groß: Die Ölkatastrophe im Golf von Mexiko mit ihren unabsehbaren Folgen für das Ökosystem der Golfküste und weit darüber hinaus ist in aller Munde. Aber im Vertrauen auf das kurze Gedächtnis und das Verdrängungspotenzial der sogenannten Öffentlichkeit wird auf tatsächliche oder vermeintliche „Schuldige“ eingepregelt und versucht, den Eindruck zu erwecken, dass derartige Desaster vermeidbar wären, wenn nur „verantwortungsvoll“ und „sorgfältig“ vorgegangen werde.

Damit soll vermieden werden, dass ins öffentliche Bewusstsein dringt, was das eigentliche Problem ist: Die entwickelte Industriegesellschaft hängt am Öl wie der Säufer an der Flasche. Und sie verhält sich ebenso wie letzterer: Sie ist dabei, sich langsam mit dem „schwarzen Gold“ selbst zu vergiften...

Gedächtnisauffrischung

Die Geschichte der Ölförderung ist eine Geschichte der Katastrophen. Und je länger die Pipelines wurden, je größer die Tanker, je tiefer gebohrt wurde, desto größer wurden die Gefahren. Nach der Havarie des Tankers Torrey Canyon vor Südengland im Jahr 1967, als 119?000 Tonnen Rohöl ausliefen, gründete die Ölindustrie eilig The International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), die seither über alle Tankerunfälle Buch führt und auf ihrer Website beteuert, dass die Menge an ausgelaufenem Öl kontinuierlich zurückginge. Nichtsdestotrotz sind zwischen 1970 und 2009 insgesamt 5,65 Millionen Tonnen Öl bei Tankerunglücken ins Meer und an die Küsten gelangt. Für 2009 vermeldete die ITOPF stolz, dass die Menge an ausgelaufenem Öl die geringste seit Beginn der Aufzeichnungen gewesen sei.

Betrachtet man sich die Statistiken der ITOPF genauer, so ist allerdings festzustellen, dass die Entwicklung der Tankerflotten hin zu immer größeren Einheiten dazu geführt hat, dass zwar die Zahl an Unfällen zurückgegangen ist, dass aber eine einzelne Havarie in dem entsprechenden Jahr die Zahlen exorbitant in die Höhe treibt: Der Untergang der Atlantic Empress im Jahr 1979 vor der Insel Tobago beispielsweise, bei dem 287?000 Tonnen ausliefen, führte in diesem Jahr auf einen Schlag fast zu einer Verdoppelung der Jahresmenge an „verlorengegangenem“ Öl. Im Jahr 1991 war es die ABT Summer, die, auf hoher See vor Angola, bei ihrem Untergang mit 260?000 Tonnen fast zwei Drittel der Jahresmenge verursachte. Dagegen muten die 37?000 Tonnen der Exxon Valdez 1989 vor Alaska eher moderat an, aber im gleichen Jahr havarierte die Khark V mit 80?000 Tonnen 120 Seemeilen vor Marokko – beide zusammen waren für über zwei Drittel der Jahresmenge verantwortlich.

Aus den Augen – aus dem Sinn

Letzteres Beispiel verdeutlicht außerdem, dass auch große Tankerunglücke nicht unbedingt als Katastrophen wahrgenommen werden – wenn sie nur weit genug von der Küste stattfinden. Während der Fall der Exxon Valdez bis heute im kollektiven Gedächtnis verblieb, kennt die Khark V fast niemand – obwohl sie eine doppelt so große Verschmutzung verursachte.

Vornehm geschwiegen wurde auch lange Zeit über die (trotz Verbot auch heute noch übliche) Verfahrensweise, die extrem giftigen Schwerölrückstände aus den Maschinenräumen der großen Schiffe, nicht nur der Tanker, den sogenannten „sludge“ (Schlick), einfach auf hoher See ins Meer zu pumpen. Der World Wildlife Fund schätzt, dass zum Beispiel in der Deutschen Bucht dreißig Prozent aller tot aufgefundenen Seevögel an solchen Schwerölrückständen verenden. Für die Meeresökologie stellen diese Rückstände ein größeres Problem dar als die Ölteppiche aus den Tankerhavarien. Das existierende Verbot hilft wenig – insbesondere in Deutschland ist die Situation geradezu absurd: Mit Hubschraubern wird von der Wasserschutzpolizei mit riesigem Aufwand nach Ölsündern gefahndet, im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) in Hamburg werden Ölrückstände mittels Gaschromatografen analysiert und mit dem Öl des verdächtigen Schiffes verglichen, auch gibt es ein „Öl-Archiv“ mit Daten von Proben aus aller Welt – aber Strafen gibt es kaum: 2006 wurden von den Staatsanwaltschaften 124 Verfahren eingeleitet, Strafbefehle gab es keinen Einzigen. Man muss in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass die gängigen Schiffsdiesel in der Regel aus Kostengründen mit Schweröl betrieben werden. Deshalb ist von den Emissionen her gesehen auch die christliche Seefahrt eine der schmutzigsten Transportformen. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation hat vor Kurzem zwar beschlossen, dass die Antriebe auf „sauberen“ Treibstoff umgestellt werden sollen (bis 2020), aber das ist nicht verpflichtend. In anderen Ländern wie den USA wurden zwar bereits Millionenbußen verhängt, aber dann lässt man seinen Dreck eben in „billigeren“ Gewässern ab, zum Beispiel in den deutschen, denn nach deutschem Recht ist das eine „Ordnungswidrigkeit“ – die Bußgelder liegen im Schnitt bei 1?000?€...

Und die Pipelines?

Auch bei den Pipelines gilt Murphy's Gesetz, auch wenn der deutsche Exkanzler Schröder, der als Belohnung für geleistete Dienste sein Gnadenbrot als Pipelinelobbyist der russischen Ölindustrie verzehrt, das Problem der leckenden Riesenröhren konsequent totschweigt. Im Jahr 2000 legte Greenpeace Russland eine in Zusammenarbeit mit deutschen Energie-Experten erarbeitete Studie vor. Diese kam zu dem Schluss, dass sämtliche russischen Atomkraftwerke abgeschaltet werden könnten, wenn die Lecks in den Oel- und Gas-Pipelines in Russland repariert würden. Rein rechnerisch könnte mit den aus den bestehenden Lecks austretenden Mengen an Öl und Gas die doppelte Menge des von den AKWs erzeugten Stroms erzeugt werden. 15 Millionen Tonnen Öl und dreißig Milliarden Kubikmeter Erdgas gingen damals jährlich durch Lecks verloren – und das in die Atmosphäre gelangende Methan ist 21mal stärker klimaschädigend als Kohlendioxid...

„Auf unseren Expeditionen zu den Öl- und Gasfeldern in der Komi-Region nordwestlich des Urals und in West-Sibirien fanden wir eine Umweltverschmutzung durch Pipeline-Lecks, die alles Vorstellbare übertrifft – überall ist Öl (...) Ganze Wälder stehen in Ölseen, riesige Gasfackeln und Rauchsäulen verdunkeln den Himmel“ – so Dr. Christian Bussau, Öl-Experte von Greenpeace, bei der Pressekonferenz am 25.4.2000.

Das Problem leckender Pipelines ist allerdings kein exklusiv russisches: 2006 kam es in Alaska zum Bruch

einer Leitung, es flossen eine Million Liter Öl in die Tundra. Einige Kilometer nördlich liegt ein Gebiet, das 1960 zum arktischen Naturreservat ernannt wurde. Es hat eine größere Tier- und Pflanzen-Vielfalt als jedes andere Gebiet innerhalb des arktischen Polarkreis und zahlreiche indigene Völker leben in und von dem Land.
Der Offshore-Wahnsinn

Die aktuelle Katastrophe im Golf von Mexiko ist der bisherige Höhepunkt dessen, was in den letzten hundertfünfzig Jahren bei der Jagd nach dem Öl an Umweltdesastern verursacht wurde. Aber auch dieses Ereignis hatte seine Vorläufer. Hier eine kleine (unvollständige) Auswahl:

- 1979 sinkt die chinesische Plattform Bohai 2 – 72 Tote.
- Ebenfalls 1979 kommt es auf der mexikanischen Ixtoc 2 zu einem Blowout, die Plattform explodiert, 1,4 Millionen Tonnen Öl fließen ins Meer.
- 1980 sinkt die norwegische Alexander Kielland – 123 Tote.
- 1982 ist es vor Kanada die Ocean Ranger, die kentert – 84 Tote.
- 1984 brennt es nach einer Gasexplosion auf der Bohrinsel Enchova vor Rio de Janeiro (Brasilien) – 37 Tote, fünf Vermisste.
- 1993: Explosion auf einer Erdölplattform im Maracaibo-See im Westen von Venezuela – über 20 Tote.
- 1995: Vor der Küste Nigerias Explosion auf einer Erdölplattform – sechs Tote, vier Vermisste.
- 2001: Explosionen auf der damals weltgrößten Ölplattform P-36 vor Brasilien. Die Anlage mit 1,2 Millionen Liter Diesel und 300?000 Liter Rohöl in ihren Tanks sinkt fünf Tage später – 11 Tote.
- 2005: Vor der indischen Küste kollidiert ein Versorgungsschiff mit der Ölbohrinsel Mumbai High North – 11 Tote, 12 Vermisste.

Und die Konsequenz?

Die Öl- und Gasförderung und die Petrochemie, die Grundpfeiler unserer Industriegesellschaft, sind dabei, den Globus zu ruinieren, nicht nur durch die bei der Verbrennung in Kraftwerken und Motoren freigesetzten klimaschädlichen Gase, sondern auch durch die schleichende Vergiftung der Meere, der Küsten und, im Falle der Pipelines, des Festlandes. Und die inzwischen „rentable“ Ölsandförderung in Kanada zeigte die nächste Eskalationsstufe an – sie hinterlässt schlicht eine Wüste. Das Problem ist nicht die „technische Beherrschbarkeit“ der Förderung und des Transports – spätestens der Fall der Deepwater Horizon hat gezeigt, dass sie nicht existiert.

Der Versuch, die Katastrophe im Golf auf „menschliches Versagen“, „Unverantwortlichkeit“ oder „technische Probleme“ zu schieben, soll nur verschleiern, dass es keine saubere Ölförderung und -nutzung gibt. Das Problem ist die Ölbasierung als solche. Die Forderung nach einem sofortigen Verbot jeglicher Offshore-Förderung kann deshalb nur ein kleiner Anfang sein, es muss darum gehen, die Nutzung fossiler Energieträger insgesamt überflüssig zu machen.

Dieser Beitrag wurde publiziert am Donnerstag den 1. Juli 2010
in der Kategorie: **Ökologie, RSB4.**