

Information zum Dieselunfall an der Unteren Elbe am 16.07.2008

- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) Hamburg -

(Stand: 25.08.2008)

Am 16.7.08 sind infolge einer Schiffshavarie auf der Elbe bei km 590,5 aus dem Betankungs-Motorschiff (BTMS) UNDINE ca. 300 t Diesel ausgetreten und haben weiträumig die Elbe verschmutzt. Am Schadenstag erstreckte sich die Verschmutzung über max. 15 km über die gesamte Flussbreite; auf der niedersächsischen Seite wurde zeitweilig eine Ölschichtdicke von 50 cm (!) festgestellt (km 594). Am Folgetag befanden sich auf der Elbe nur noch vereinzelte Dieselölfilme.

Die Alarmierung der Rufbereitschaft erfolgte zufriedenstellend. Die Feuerwehr übergab die Einsatzleitung gemäß Ölunfallrichtlinie der Behörde für Inneres (BfI) sofort dem Schadensmanagement der BSU.

Nach der ersten Lagebesprechung 6:34 Uhr wurden die Informationen und Anweisungen weitergegeben, u.a.:

- info Wassergütestelle Elbe,
- Sperrung Sperrwerk Billwerder Bucht und Tatenberger Schleuse (km 618)
- Absperrung Naturschutzgebiet (NSG) Heuckenlock (km 612 Süderelbe)
- Alarmierung Bekämpfungsschiffe MPOSS und NEUWERK, (Vertragsfirma)
- Aufbau der Einsatzstellen Oortkaten zur Ölaufnahme (km 607)
- Erkundungsaufträge
- Warnung Hamburg Wasser (Hamburger Wasserwerke GmbH und Hamburger Stadtentwässerung) und andere Wasserentnehmer

Der Zentrale Katastrophendienststab (ZKD) sah keinen Anlass, zusammenzutreten. Damit ist eindeutig dies „nur“ ein großer Schadensfall ohne Katastrophenrelevanz, d.h. es brauchten keine Katastrophenschutzstäbe bei den Behörden/Bezirken einberufen zu werden.

Im Benehmen mit dem Leiter des Havariekommandos wurde auf Antrag Hamburgs eine „komplexe Schadenslage“ erklärt und dies durch die zuständige BfI bestätigt. Dadurch erfolgt eine gemeinschaftliche Kostentragung durch Bund und Küstenländer.

Bereits 8:20 Uhr wurde gemeldet, dass der Dieselölteppich sich im Bereich des NSG Zollenspieker (km 598) befindet. Daher war ein Schutz dieses Gebietes nicht mehr möglich und es galt gem. Vorsorgeplanung, das nächste noch ölfreie NSG (Heuckenlock) zu schützen. Dazu erging der Auftrag an die Feuerwehr, die dies gem. der jährlich ausgeführten Übung eigenständig mit einer Privatfähre ausführte.

Mittags wurde entschieden, mit dem nächsten Niedrigwasser am Abend auch vor dem NSG Zollenspieker Ölsperren an den vom Vorsorgeplan bestimmten Stellen auszubringen. Zu der Zeit gab es Meldungen aus Niedersachsen, dass im gegenüberliegenden Bereich Diesel 50 cm hoch gefunden wurde; es wurde dem Amtshilfeersuchen entsprochen, dorthin Bekämpfungsggerät zu schicken. Niedersachsen begann Ölsperren stromparallel auszulegen.

Infolge einer unvorhergesehenen Wetteränderung lies sich das Öl innerhalb der Phase des ablaufenden Wassers nicht, wie vorbereitet, am Hafen Oortkaten aufnehmen; es blieb ca. 1 km vor

dem Hafen stehen und floss dann mit auflaufenden Wasser wieder zurück. Die Schifffahrtssperre wurde um Mitternacht aufgehoben.

Am Folgetag konnte erst gegen Mittag ein Lagebild erstellt werden (der Hubschrauber der Polizei startete wetterbedingt erst gegen 10:30 Uhr). Es waren nur noch vereinzelte Ölfilme am Gewässerrand zu sehen, so dass die vorbereiteten Bekämpfungsmaßnahmen zurückgefahren wurden; die Sperrungen Sperrwerk Billwerder Bucht und Tatenberger Schleuse wurden beendet. An einigen stärker verölten Uferbereichen wurden ca. 5 to Diesel aufgenommen. Durch den Einsatz von Bekämpfungsschiffen mit spezieller Ölaufnahmetechnik wurden aus der fließenden Welle weitere ca. 15 to Diesel aufgenommen.

Die Schadenskartierung hat zu Beginn aufgezeigt, dass in 4 der insgesamt 13 Boden- und Sedimentproben sowie in der Wasserprobe Mineralölbelastungen nachweisbar waren; für das Elbwasser ließen sich bereits ab dem 19.07.08 keine Dieselöl-Belastungen mehr nachweisen. (Mess-Stelle Bunthaus). Im NSG Zollenspieker war die sandige Wattfläche und der angrenzende mit Röhricht bewachsene Ufersaum durch Diesel mit Gehalten von 150 bzw. 390 mg / kg TM verunreinigt.

Diese Verunreinigungen reduzieren sich langsam und es ist in einigen Wochen zu entscheiden, ob noch Maßnahmen im Röhrichtbereich erforderlich sind. Es werden keine systematischen oder gar flächendeckenden Beprobungen der betroffenen Uferbereiche für erforderlich gehalten, da die durchgeführten orientierenden Untersuchungen hierfür keinen Anlass gegeben haben.

Analysen eines einzelnen von einem Nebenerwerbsfischer eingelieferten Elbfisches lassen keine Rückschlüsse auf Belastungen durch den Tankerunfall zu.
Endgültige Untersuchungsergebnisse für Muscheln und mögliche Schadstoffanreicherungen im Gewebe liegen noch nicht vor.

Es ist nicht abzuschätzen, welche nachhaltigen Schäden der Ölunfall für Flora und Fauna haben wird. Im Moment werden keine Sanierungsmaßnahmen in Betracht gezogen.

Trotz der großen Dieselölmenge waren die Sofortmaßnahmen nach 2 Tagen beendet, das biologische Monitoring hält noch an; es bedarf aber derzeit keiner Sanierungsmaßnahmen.