

Altlasten

Bergung eines 36 Tonnen schweren Schiffs
– Gefahr von auslaufendem Öl – Große Herausforderung für Fachfirmen und Hilfsorganisationen

Von Wilhelm Schmid*

Vorbemerkung

Seit mehr als fünf Jahren lag das Ausflugsschiff »MS Donau«, das seit 2003 von der gegenüberliegenden Ulmer-Seite der Donau aus Vergnügungsfahrten unternommen hatte, am bayerischen Ufer vertäut. Der Besitzer hatte es Ende 2011 außer Dienst gestellt, weil er diverse Sicherheitsauflagen nicht mehr erfüllen konnte. Die unerwartet große Kälte führte um den 20. Januar 2017 zu einem technischen Defekt an der Pegelmessanlage eines wenige Kilometer flussabwärts gelegenen Kraftwerks. Dieser führte dazu, dass wesentlich mehr Wasser als geplant durch das Kraftwerk abfloss und sich somit der Wasserstand der Donau stark absenkte. Daraufhin saß das vertäute Schiff am Ufer auf und kippte halb zur Seite, wodurch Öl auszulaufen begann; wie später festgestellt wurde, befanden sich rund 1.100 Liter Dieselmotorkraftstoff an Bord.

Einsatzablauf

Nach der Entdeckung des Schadens wurden Feuerwehr und Technisches Hilfswerk aktiv und legten schwimmende Ölsperren in dreifacher Lage um das Schiff. Das sich darin ansammelnde Öl wurde laufend mit Vliesen aufgenommen und entsorgt. Der Innenraum des Schiffes begann, mit Wasser-Öl-Gemisch voll zu laufen. Die Fachleute des Landratsamtes Neu-Ulm stellten daraufhin »Gefahr im Verzug« fest, sodass der

zuständige Geschäftsbereichsleiter die sofortige Bergung des Schiffes anordnete. Nach mehreren Vorbesprechungen und nachdem ein Kran in passender Größe erst für Freitag, 27. Januar, bereit gestellt werden konnte, begann am frühen Morgen dieses Tages ein Großeinsatz. Aufgrund des erhöhten Koordinierungsbedarfs wurde gemäß § 15 des Bayerischen Katastrophenschutzgesetzes (»Schadensereignis unterhalb der Katastrophenschwelle«) der Leiter der Feuerwehr Neu-Ulm, Stadtbrandinspektor *Andreas Hoffzimmer*, als »Örtlicher Einsatzleiter (ÖEL)« bestimmt. Ihm unterstanden folgende Einheiten zur taktisch-operativen Führung: Feuerwehr einschließlich »Unterstützungsgruppe (UG/ÖEL)«, Technisches Hilfswerk, Wasserwacht, Rotes Kreuz mit Ret-

tungsdienst und Verpflegungsgruppe sowie eine Bergungs- und eine Schwertransportfirma. Die »Führungsgruppe Katastrophenschutz (FüGK)« des Landratsamtes hatte die politisch-administrative Koordination inne. Außerdem waren Beamte der Landespolizei-Inspektion Neu-Ulm sowohl bei den Vorbereitungen als auch im Einsatz beteiligt. Für den zu erwartenden und dann auch schnell einsetzenden Medienandrang wurde eine Pressestelle am Einsatzort eingerichtet. Bei dieser Aufgabe wurde der Pressesprecher des Kreisfeuerwehrverbandes Neu-Ulm vom THW-Pressesprecher in fachlichen Fragen unterstützt.

Ab 7 Uhr morgens begannen die Vorarbeiten der Bergungsfirma mit der Installation des Krans. Diese erwiesen sich als schwierig, da aufgrund der beengten Platzverhältnisse nur ein Kran im Hof einer ehemaligen Gaststätte aufgestellt werden konnte. Wie sich herausstellen sollte, musste dieser ständig an seiner Überlastgrenze operieren.

Der Platz kann übrigens in »Google Maps« unter der Adresse »Augsburger Straße 94, Neu-Ulm« angesehen werden. Hier ist auch noch das am Ufer liegende Schiff zu sehen. Ab zehn Uhr begann die eigentliche Bergung. Wie bereits in den Vortagen festgestellt, war der gesamte Innenraum des Schiffes mit geschätzten 50 Kubikmetern Öl-Wasser-Gemisch vollgelaufen, sodass dieses zuerst abgepumpt werden musste. Erste Versuche, den Havaristen so weit anzuheben, dass er waagrecht und über der Freibordgrenze im Wasser zu Liegen kam, mussten wieder auf-

gegeben werden, da das Heck fest hing. So wurden mithilfe von Traversen insgesamt vier Ketten angeschlagen. Hierzu waren, wie schon zuvor, Taucher des THW im Einsatz. Die gesamten Arbeiten wurden von Booten der Feuerwehr, des THW und der Wasserwacht durch Fließwasserretter abgesichert. Etwa 200 Meter flussabwärts lag ein Feuerwehrboot in Bereitschaft, das bei Ölaustritt sofort die gesamte Donau mit einer schwimmenden Ölsperre hätte überspannen können. Mit den zuvor befestigten vier Ketten gelang es vom Kran aus, das Boot so weit aus dem Wasser zu heben und waagrecht zu stellen, dass ab der Mittagszeit mit dem Abpumpen des Wasser-Öl-Gemisches begonnen werden konnte. Zuvor war das Schiff noch zehn Meter flussaufwärts gezogen worden, um einen besseren Zugriff für den Kran zu ermöglichen. Der Pumpvorgang zog sich über den ganzen Nachmittag hin, zumal immer wieder neue Kammern und Schotts entdeckt wurden, die teilweise aufgebrochen werden mussten. Schließlich waren auch die Treibstofftanks selbst mit größter Vorsicht zu behandeln, um dort ein noch größeres Aufbrechen zu verhindern. Um das Schiff weiter zu erleichtern, wurden sowohl Deckaufbauten als auch Inneneinrichtungen u. a. mithilfe von Trennschleifern abgebaut. Hierbei kam es kurzfristig zu einem Feuer, das jedoch schnell gelöscht werden konnte: Funkenflug hatte im ehemaligen Fahrgastraum eine ölgetränkte Sitzbank in Brand gesetzt. Mit bereit stehenden Pulverlöschern wurde die Situation unter Kontrolle

gebracht.

Gegen 19:30 Uhr begannen dann erste Versuche, das Schiff zu heben. Der Kran kam auch hier wieder nahe an seine Überlastgrenze, schaffte es aber schließlich doch, die Last anzuheben, sodass gegen 20 Uhr das Schiff über dem Uferweg schwebte und mit Leinen gedreht werden konnte. So wurde es im freigeräumten Biergarten einer anderen benachbarten Gaststätte auf den dort bereit gestellten Tieflader gestellt. Der Gastwirt dieses Lokals hatte den ganzen Tag hindurch einen Saal zur Verfügung gestellt, in dem sich die Einsatzkräfte aufwärmen konnten und das BRK für Verpflegung sorgte. Gegen 20:30 Uhr begann der Abtransport zu einer schrottvorbereitenden Firma am Neu-Ulmer Stadtrand. Auch dieser musste durch Begleitfahrzeuge von Feuerwehr, THW und Polizei abgesichert werden. Um 23 Uhr konnten sich die Besatzungen der letzten Einsatzfahrzeuge auf ihre Wachen zurückmelden.

Am Rande ist zu vermerken, dass die Arbeiten nicht nur bei zahlreichen überregionalen, regionalen und lokalen Medien – vom Bayerischen Fernsehen und SWR-Fernsehen über Hörfunk und Zeitungen bis zur Schülerzeitung eines benachbarten Gymnasiums – sondern auch vom gegenüber liegenden Ulmer Donauufer (die Landesgrenze verläuft in der Flussmitte) starke Beachtung fanden. Dort verfolgten zahlreiche Zuschauer am Ufer, aber auch im unmittelbar daneben liegenden »Congress Centrum Ulm« den gesamten Einsatz. Im CCU fand nämlich am



Beengte Platzverhältnisse erschwerten das Aufstellen eines Krans.

gleichen Abend die Verleihung des »Conrad Dietrich Magirus Award« mit Feuerwehrleuten aus aller Welt statt; vom Foyer aus bestand beste Aussicht auf das bayerische Donauufer gegenüber.

Fazit

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass der gesamte Einsatz, dank guter Vorbereitung und Koordination, trotz erheblicher Probleme – Außentemperaturen im zweistelligen Minus-Bereich, schwierige Lage des Schiffes, drohende Überlastung des Krans, ständige Gefahr erheblicher Umweltschäden – in sehr gutem Zusammenwirken aller beteiligten Firmen und Hilfsorganisationen unfallfrei und erfolgreich abgearbeitet werden konnte. □

INGESETZTE KRÄFTE

insgesamt ca. 100 (teilweise abwechselnd) aus folgenden Einheiten, Behörden und Firmen:

Landratsamt Neu-Ulm – FüGK, KomFü – Fachbereich Wasserrecht,
Feuerwehr Neu-Ulm,
Kreisbrandinspektion Neu-Ulm,
Polizei Neu-Ulm und Präsidium Schwaben Süd/West,
Technisches Hilfswerk Ortsverbände Neu-Ulm, Ulm und Günzburg,
Bayerisches Rotes Kreuz mit Rettungsdienst, Wasserwacht und SEG Verpflegung,
Wasserwirtschaftsamt.

Privatfirmen: Schwerlastkran, Schwerlast-Windenfahrzeug, Tankfahrzeuge zum Abpumpen und zur Entsorgung von Wasser-Öl-Gemisch, Schwertransport-Tieflader, Stadwerke Ulm / Neu-Ulm, DEKRA.



Mithilfe von Ketten gelang es, das Schiff aus dem Wasser zu ziehen und geradezurichten, um es leerpumpen zu können.

*Der Autor ist Pressesprecher des Kreisfeuerwehrverbandes Neu-Ulm.
Aufn.: FF Neu-Ulm.