



## Das schwarze Gedächtnis des Meeres – warum man in der Bretagne mehr als 25 Jahre nach der „Erika“ erneut överschmierte Vögel findet

Die Bretagne hat ein langes Gedächtnis. Manchmal reicht ein Sturm, ein toter Vogel am Strand, ein schmieriger Glanz auf schwarzem Gefieder – und plötzlich ist alles wieder da. Ende Januar wurden an den Stränden des südlichen Finistère rund fünfzehn överschmierte Seevögel entdeckt. Kleine Alken, Trottellummen, schwarz-weiß wie aus einem Naturkundebuch, und doch gezeichnet von einer Substanz, die die bretonische Küste seit Jahrzehnten verfolgt. Vieles spricht dafür, dass es sich um denselben schweren Treibstoff handelt, der im Dezember 1999 aus dem Wrack der Erika austrat.

Damals sank der vom Energiekonzern Total gecharterte Tanker rund 120 Kilometer vor der bretonischen Küste. Etwa 20.000 Tonnen Schweröl gelangten ins Meer, verseuchten rund 400 Kilometer Küstenlinie und töteten Hunderttausende Seevögel. Wer in jenen Wochen an der Küste lebte, erinnert sich an den Geruch, an schwarze Strände, an Freiwillige in weißen Schutzanzügen. Viele glaubten, dieses Kapitel sei abgeschlossen. Offenbar ist es das aber nicht.

Die jüngsten Funde lösten Alarm aus bei der Ligue de protection des oiseaux. Innerhalb weniger Stunden wurden sechzehn stark verschmutzte Vögel in das Pflegezentrum auf der Île-Grande gebracht. Für Kenner der Szene war das ein Déjà-vu. Dieselben Arten, dieselben Symptome, dieselbe Hilflosigkeit der Tiere. Also folgte das übliche Prozedere: Proben sichern, Öl analysieren, Herkunft klären.

Diese Aufgabe übernimmt das in Brest ansässige Cedre, weltweit eine der wichtigsten Referenzen bei Ölverschmutzungen. Die Ergebnisse ließen wenig Raum für Zweifel. Schweröl besitzt so etwas wie einen chemischen Fingerabdruck. Vergleicht man diesen mit Rückständen an Federn oder Haut, lassen sich erstaunlich präzise Übereinstimmungen feststellen. In diesem Fall zeigte sich eine auffällige Nähe zum Treibstoff der „Erika“. Kein absoluter Beweis, aber ein sehr starkes Indiz.

Wie kann Öl aus einem Wrack, das seit mehr als einem Vierteljahrhundert auf dem Meeresboden liegt, erneut an die Oberfläche gelangen? Die Antwort ist ernüchternd. Auch wenn das Wrack nach der Havarie weitgehend leergepumpt wurde, blieb ein erheblicher Rest zurück. Fachleute sprechen von „impompables“, von Taschen aus zähflüssigem Schweröl, das nicht mehr geborgen werden konnte. Rund 5.000 Tonnen, so schätzen Experten, ließen sich damals schlicht nicht bergen.

Dieses Öl ist keine dünnflüssige Brühe. Es ähnelt eher einer streichfähigen Paste, die nur unter Erwärmung bewegt werden kann. In den tief liegenden, schwer zugänglichen Bereichen der Tanks bleibt sie haften, oft über Jahrzehnte. Die „Erika“ verfügte über vierzehn Tanks – ein komplexes Labyrinth, das selbst moderne Technik an ihre Grenzen bringt. Vollständige



## Das schwarze Gedächtnis des Meeres – warum man in der Bretagne mehr als 25 Jahre nach der „Erika“ erneut ölverschmierte Vögel findet

Entleerung ist bei solchen Wracks Illusion.

Hinzu kommt: Die „Erika“ ist kein Einzelfall. In französischen Gewässern liegen Tausende Wracks, einige davon mit potenziell umweltschädlichen Ladungen. Der alte Frachter Tanos, ebenfalls vor der Küste des Finistère gesunken, gibt trotz mehrfacher Sicherungsversuche immer wieder Öl ab. Das Meer vergisst nicht, und es vergeht nur sehr sehr langsam.

Die jüngsten Stürme liefern einen weiteren Schlüssel zum Verständnis. Ende Januar peitschte Sturm Ingrid über die Bretagne. An der Pointe du Raz wurden Windgeschwindigkeiten von über 140 km/h gemessen, auch bei der Pointe de Penmarc'h tobte der Atlantik. Solche Wetterlagen setzen enorme Kräfte frei. Meeresströmungen verändern sich, Sedimente werden aufgewühlt, Strukturen am Meeresboden verändert. Alte Schwachstellen in einer rostenden Schiffshülle können nachgeben.

Dazu kommt ein simpler physikalischer Effekt. Schweröl ist dichter als Wasser, doch sobald es sich löst und erwärmt, kann es aufsteigen, an die Oberfläche gelangen und von Wind und Wellen verdriftet werden. Liegt das Wrack südwestlich von Belle-Île-en-Mer, wie im Fall der „Erika“, und wehen starke Südwestwinde, dann zeigt der Weg des Öls ziemlich direkt auf die Küsten des südlichen Finistère. Keine Magie, nur Physik. Bitter genug.

Bleibt die Frage, warum das Öl jetzt austritt. Die Antwort klingt banal, ist aber kaum aufzuhalten: Korrosion. Salzwasser frisst sich durch Stahl, langsam, aber unerbittlich. Nach mehr als 25 Jahren ist selbst gutes Metall mürbe. Kleine Risse genügen, um eingeschlossene Rückstände freizusetzen. Das Meer arbeitet geduldig. Und gründlich.

Die französische Atlantik-Präфекtur prüft inzwischen ein Überwachungs- und Interventionssystem rund um das Wrack. Moderne Unterwasserfahrzeuge, Taucher, Sensoren – all das steht theoretisch bereit. Praktisch sind solche Einsätze teuer, logistisch aufwendig und stark nachgefragt. Wann genau gehandelt werden kann, bleibt offen.

Für die Bretagne ist das alles mehr als eine technische Debatte. Es ist eine emotionale Wunde, die wieder aufreißt. Ein paar ölverschmierte Vögel reichen aus, um Erinnerungen wachzurufen, die nie ganz verschwunden waren. Und man fragt sich, leise, aber hartnäckig: Wie viele Altlasten ruhen noch dort draußen, unter den Wellen, und warten auf den nächsten Sturm?

Autor: C.H.