

Offshore: Statfjord B
Mit dem Helikopter vom Lufthavn Bergen in das Nordmeer
Bergen, 18. August 2006
Von Peter Hahn

Offshorereisen sind im Kommen. Allerdings ist eine konkrete Buchung für diese Destinationen derzeit noch nicht möglich. Die Lage ist für die norwegische Firma Statoil ein bisschen unüberschaubar. Gegenwärtig geht Konzernchef Helge Lund wohl davon aus, dass Statfjord B im kommenden Jahrzehnt eine neue Bestimmung erhalten muß. Das klingt ziemlich optimistisch, weil wir Offshore erfahren, dass derzeit mehr Wasser als Gas und Öl aus den Reservaten unter dem Meeresboden nach oben gefördert wird.

Statoil wird sich also über kurz oder lang damit beschäftigen müssen, was mit seiner gigantischen Ölplattform in der Nordsee geschehen soll. Noch gut in Erinnerung ist der Fall „Brent Spar“, bei dem Shell die Rechnung ohne Greenpeace gemacht hatte. Als die Briten ihre Ölninsel nicht mehr brauchten, wollte der Konzern diese kurzerhand und preiswert in den Tiefen der Hebriden versenken. Für die ordentliche Entsorgung an Land mußte Shell 1995 schließlich mehr als 15 Millionen Euro aufwenden.

Die Brent Spar war 190 Kilometer nordöstlich der Shetland-Inseln im Meer verankert. In unmittelbarer Nachbarschaft - exakt auf der Linie zwischen dem schottischen Lerwick und dem norwegischen Bergen - steht seit 1982 Statfjord B. Nahebei auf 61° 12,5' N und 1° 49,8' O existiert seit 1964 eine Grenze. Damals wurde die See nach dem Mittellinienprinzip zwischen Großbritannien und Norwegen aufgeteilt. Für die Seeleute ist es die Viking Bank, ein Paradies für den Heringsfang, weshalb Statoil Tag und Nacht um seine Bohrinselfen ein Patrouillenschiff kreisen läßt, das die Fischer auf Abstand hält.

Gehen wir einmal davon aus, dass nach dem Öl der Tourismus kommt: Die Reise zu diesen Offshore-Installationen gestaltet sich nicht einfach. Für uns vergingen Monate, bevor „Statoil Norge AS“ die Erlaubnis gab. Vor dem Flug ins Meer wird der Betreiber wohl auch in Zukunft ein Gesundheitszeugnis verlangen, das nicht etwa ein heimischer Arzt erstellen darf, sondern von „Forsakutten“ in Stavanger mit dem Reisewilligen regelrecht erarbeitet wird. Das medizinische Zentrum unter der Leitung von Doktor Paal D. Norheim ist auf „Offshore“ spezialisiert und - vor allem im Hinblick auf das deutsche Gesundheitsvorsorgedesastr - gar nicht genug zu preisen. Da ist vor allem alles auf einer Fläche konzentriert. Wer die peniblen Untersuchungen absolviert hat, weiß am Ende, was er hat und was er nicht hat.

Immerhin blieb zwischendurch genug Zeit für Stavanger. Irgendwie scheint die Stadt ein Problem mit ihrem Image zu haben, weil ihr immer das Attribut Ölmetropole angehängt wird. Hier aber gibt es weder Tanker noch Tanks, auch keine Raffinerien, sondern den Firmensitz von Statoil. Zu besichtigen ist eine überschaubare Hafenstadt, hin und her gerissen zwischen dem Alten und dem Neuen. Auf dem Hügel der Dom aus dem Jahre 1120, an seinem Hang ein verführerisches Übermaß an Boutiquen, Restaurants und Bars. Am deutlichsten wird der Kontrast von einer ehemaligen Konservenfabrik und dem spektakulären Bau des Öl museums markiert. Die eine von 1880, das andere von 1999. Sie stehen für das Damals und das Heute.

Noch in den fünfziger Jahren existierten über fünfzig Manufakturen, die dafür sorgten, dass die zwischen Mai und Oktober in den Fjorden gefangenen Sprotten gesalzt, geräuchert, geköpft und handverlesen in Dosen gelegt wurden. „King Oscar Brisling, the world's smallest, most delicate sardines, are taken from the pure, icy fjords of Norway.“ Sardinen aus Stavanger, das war einmal. Geblieben ist inmitten der Altstadt eine zum Museum umfunktionierte Fabrik, die den einstigen Werdegang hin zum „Norwegian smoked Sild in pure Olive Oil“ ganz wunderbar in Erinnerung hält.

Von der Kür zur Pflicht: Es ist davon auszugehen, dass den künftigen Offshorereisenden der Besuch des „Norsk Oljemuseum“ im Hafen von Stavanger als Vorprogramm verordnet wird. Das ist sinnvoll, weil dieses Haus Vergangenheit und Gegenwart der Ölförderung in der Nordsee und mit dem Snoehvitprojekt inzwischen auch die Ölzukunft im Eis der Barentssee beleuchtet. Interessant ist aber vor allem die umfangreiche Sammlung der diversen Bohrinselfmodelle. Nur diese Kleinausgaben, dies müssen wir uns später auf der Plattform eingestehen, geben den Überblick, nur hier im Öl museum erfassen wir die ungeheueren Dimensionen der Installationen.

Das in drei Bauteilen gegliederte Museum, schon äußerlich eine Augenweide in Gestaltung und Materialeinsatz, entworfen von den Osloer Architekten Lunde und Løvseth, dokumentiert symbolisch

den Weg von Norwegens Bergen über die Küste hin zu den Installationen im Meer. Licht und Schatten des norwegischen Ölrausches stehen dicht beieinander - draußen im Hafenbecken, das künstlerisch überhöhte Gebilde einer begehbaren Ölplattform, drinnen mit dem Wrackteil der „Alexander L. Kielland“ die Erinnerung an die Tragödie vom 27. März 1980: Damals hatte der Sturm eine der fünf tragenden Säulen losgerissen. Die Plattform kenterte und stürzte kopfüber in die See. 123 Offshorearbeiter verloren ihr Leben. Öl und Gas aus der Nordsee, das ist auch ein hohes Sicherheitsrisiko.

Einen Pier weiter liegt das Terminal von "Flaggruten". Dort startet der Katamaran zur Fahrt nach Bergen, die notwendig wird, weil die Reise ins Meer und zu Statfjord B erst dort beginnt. Auf der viereinhalbstündigen Schiffstour über Haugesund, Leivrik und Hufthamar, zwischen Inseln, durch Fjordausläufer und offene See, bleibt auch Zeit für die verordnete Pflichtlektüre von 48 Seiten des „HSE pocketbook for Statoil installations“. Da Bergen, die Regenreiche, ihrem Ruf auch diesmal gerecht wird, kann das Studium der Sicherheitspapiere intensiviert werden.

Am nächsten Morgen werden wir um halb sechs auf dem Helikopter-Terminal des Lufthavn Bergen Flesland von Geir Gjervan erwartet. Der Public affairs manager für „The Tampen area“, zu der neben Statfjord A, B und C auch die Bohrinseln Gullfaks, Snorre und Visund gehören, wickelt von diesem Moment an nicht mehr von unserer Seite, immer darauf bedacht, kritische Fragen ins rechte Statoil-Licht zu rücken, allerorts bemüht, unseren Unachtsamkeiten zuvorzukommen.

Von Flesland starten täglich zwischen morgens sechs und nachmittags drei bis zu 25 Hubschrauber ins Meer. Die Destinationen lauten Petrojarl Varg, Oseberg, Borgland Dolphin, Gullfaks, Troll, Grane, Veslefrikk, Heimdal, H 7, Kvitebjørn, Brage und Statfjord. Zwei Gesellschaften teilen sich das Geschäft: „Helikopter Service A/S“ und „Norsk Helikopter“. Für unseren Flug NOR 541, Startzeit 07:00, steht ein „Sikorsky S-92A“ bereit. Das ist beruhigend, da dieser Hubschrauber des amerikanischen Herstellers zu den sichersten Fluggeräten der Welt gerechnet wird: „1000 km Reichweite, 270 kmh, 19 Passagiere und 2 Besatzung“.

Das Terminal ist ein schlichter Flachbau. Hier kommen die Offshoreleute an, um zur Arbeit oder nach Hause zu fliegen. Ein Getränkeautomat ersetzt die Bar, eine Kleiderkammer die Boutique. Das Warten wird nicht lang. Mit Check-in, Security und Security control werden wir voll beschäftigt. Dazu gehört das „Einsteigen“ in den widerspenstigen, kompakten, orangefarbenen Schutzanzug über die eigenen Klamotten. „Survival suit“ war auch ohne das couragierte Zupacken von Geir Gjervan ein Desaster.

Ein Unglück kommt selten allein, und so kam es, dass wir in diesem selbstproduzierten Chaos der Registration den zweiten Vornamen nicht angegeben hatten. Am Securitycheck, wo Paß und Boarding card mit den Computerdaten minutiös überprüft werden, fällt das auf. Zurück. Die ganze Prozedur beginnt von vorn. Einprägen konnten wir uns deshalb für alle Zeiten, was für diese Reise entbehrlich ist: Waffen und Drogen sowieso, Alkohol, Feuerzeuge und Mobiltelefone auch. „Medicines, radios and other equipment with batteries, cameras or video, tools, instruments and food“ müssen deklariert werden. Eine aufwendige Ausstattung mit Garderobe wird also auch zukünftig überflüssig sein. Mehr als zehn Kilo auf 60x50x30 Zentimeter sind sowieso nicht drin.

Der Flug hinaus aufs Meer dauert eine gute Stunde. Südlich der Route betreibt Statoil die Bohrinseln Troll und Sleipner, weiter nördlich Asgard, Heidrun, Norne und ganz im Norden auf Höhe der Hafenstadt Harstad das Projekt Halten/Nordland. Dazwischen also die Tampen-Area mit Statfjord B, die der Hubschrauber vor der Landung erst einmal umkreist. Unterdessen haben wir den Rest der „survival suit“ stramm über den Kopf zu ziehen. Außer Mund, Nase und Augen ist nun alles von uns in Orange gehüllt: „It can be very windy on the installations helideck.“ Das ist es tatsächlich. Wenige Schritte weiter ist Abgrund, „wor de Nordseewellen“ ganz gewiß nicht „an de Strand trocken“.

Statfjord B muß man sich vorstellen wie eine etwas verkleinerte Ausgabe des Areals der BASF in Ludwigshafen. Auf vier Betonsäulen wurde hoch über dem Meer eine Plattform von 55 mal 114 Metern gesetzt. Auf dieser stapeln sich von unten nach oben Tankdekk, Kjellerdekk, Moduldekk, Værdekk und Ovre Værdekk. Alles in allem erreicht das technische Wunderwerk bis zur Bohrturmspitze eine Höhe von 271 Metern. Auf einer Grundfläche von 6270 Quadratmetern steht ein Areal von 28.900 Quadratmetern. Der größte Teil davon „schwebt“ also über den Wellen.

Die Ölplattform wäre für den Tourismus bereits heute bestens gerüstet: Für den Transport von Shore nach Offshore gibt es zwei Landeplätze. Dazwischen ein Hangar, darin ein Minihelikopter, bereit für den Transfer hinüber nach Gullfaks A, B und C, Snorre A und B und Visund. Eine Treppe tiefer, im

obersten Deck, ein Terminal wie in Flesland, wo Passagiere in „survival suit“ bereits auf Rückflug oder Anschlußflug warten.

Wir haben allerdings unmittelbar nach der Ankunft eine weitere Sicherheitsübung mit „survival suit“ zu absolvieren. Am „ungefährlichsten“ Ort der Plattform, weit genug von Bohrturm, Öl und Gas entfernt, lagern an der Außenfront des Büro- und Wohntraktes sechs Space Shuttle, Rettungsboote mit jeweils 64 Plätzen auf einer Abschußrampe, von der man im Notfall allerdings nicht in den Himmel, sondern im Winkel von 45 Grad ins Meer „geschossen“ wird. Für uns war „Livbåt Nr. 6“ programmiert, was wir hätten wissen müssen, da dies schon auf der Boarding card eingetragen war. Übersehen haben wir natürlich auch, dass auf der Rückseite sämtliche Fluchtwege des „Living Quarters“ verzeichnet sind. Der Einstieg in diese „letzte Rettung“ war mühsam, der Ausstieg quälend. Mehr als ein OK bekommen wir für diese Prüfung nicht.

Der Büro- und Wohntrakt besteht aus mehr als siebzig in acht Etagen übereinandergestapelten Containerelementen. Verbunden sind sie durch ein ausgeklügeltes System von Gängen, Treppenhäusern und Aufzügen. 228 Leute leben und arbeiten hier, Männer und Frauen, vor allem Norweger, aber auch Finnen, Schweden, Dänen, Balten, Russen. Das Zusammenleben auf diesem begrenzten Raum ist unproblematisch. Damit das auch nach der Arbeit so bleibt, offeriert Statfjord B ein üppiges Freizeitangebot mit dem ganzen Drumherum von Fitness, Wellness und Entertainment. Wer das alles nicht braucht, weil er, wie die Bohrhelfer, Roustabout genannt, nach Entrostern, Streichen, Schrubben und Rohrtransporten einfach kaputt ist, zieht sich in sein Ein- oder Zweibettzimmer zurück, selbstverständlich mit Bad und WC: Gehobene Mittelklasse.

In der 6. Etage gibt's Speis und Trank. Alkoholfrei, versteht sich, „without survival suit“ auch. Endlich! Wir erwarten eine Kantine und erleben ein angemessen ausgestattetes Restaurant mit Selbstbedienung. Es ist rund um die Uhr geöffnet und es fehlt an nichts, inklusive frische Blumen auf den Tischen. Die Auswahl ist üppig, Fleisch, Fisch, Gemüse, Salate, Vegetarisch, Diät, Dessert, Obst, Kuchen. Vier Köche und acht Küchenhilfen sorgen dafür. Einmal in der Woche kommt das Schiff von Bergen herüber und liefert, was von Küchenchef Peter Arambasic bestellt wurde. Sollte es einmal nicht kommen, weil die Nordsee wieder einmal Sturm macht, gibt's in den Tiefkühlslagern genügend Vorrat.

Der gebürtige Tiroler lebt seit Jahren in Kristiansand. Für unsere Idee, die Plattform nach dem Ende des Öls touristisch zu nutzen, hat er durchaus Sympathie. „Ich kann mir einen anderen Arbeitsplatz gar nicht mehr vorstellen. Das Gehalt stimmt. Kost und Logis sind frei. Arbeitskleidung wird gestellt und kostenlos telefonieren kann ich jederzeit überallhin.“ Die Flugkosten für An- und Abreise werden von Statoil getragen. Das alles gilt für alle. Dafür arbeiten sie zwei Wochen tagtäglich 12 Stunden, um anschließend vier Wochen Freizeit zu genießen. Im Jahr sind sie 20 Wochen auf der Plattform und 36 Wochen bei den Lieben zu Hause.

Vom Risiko spricht keiner, auch gegenüber im Rauchsalon nicht. Nur hier darf die Zigarette angezündet werden - mit offiziell bereitgestellten Streichhölzern von Statoil. Die Raumausstattung ist fast luxuriös, Tischchen und Sesselchen, eine Bibliothek mit Büchern, Zeitschriften und Zeitungen. Air Condition vom Feinsten. Hinter den Panoramascheiben ist wirklich etwas los: Die Nordsee schäumt. Mittendrin ankern die Tanker. Die benachbarten Bohrrinseln schießen ihre Gasflammen in den Himmel.

Die erleben wir aus nächster Nähe, ausgestattet wie für den Kampf, Schutzanzug, Helm, Brille, Gehörschutz, schweres Schuhwerk und Peilgeräte für den Fall der Fälle. Eirik Farestveit, Chefmanager und oberster Herr der Installation, führt uns durch sein Wunderwerk. Ganz offensichtlich möchte er uns auf dem Oberdeck „Offshore total“ präsentieren. In einem Winkel von 45 Grad zum Bohrturm geht jenes weitausladende Stahlgestänge ab, an dessen Ende die bekannte Gasfackel lodert. Im Turm selbst wird zur Stunde das Bohrohr „verlängert“. Ein Kran hievt die Rohrteile heran. Trotz modernster computergesteuerter Technik, es geht nicht ohne harte körperliche Arbeit in Öl und Dreck.

Aus dem Meeresboden kommt über den 110 Meter hohen Ausrüstungsschacht, in dem sich die Rohrleitungen für Bohren und Fördern befinden, unter hohem Druck zugleich Gas, Öl und Wasser nach oben. Dieses Gemisch wird auf der Bohrrinsel abgekühlt, getrennt und gereinigt. Am einfachsten ist es mit dem Wasser, das danach ins Meer fließt. Greenpeace sei versichert, dass wir mit bloßem Auge ringsherum keinerlei Sünden entdecken konnten.

Das geförderte Öl wird in 21 Unterwassertanks gelagert. Von diesen führen Rohrleitungen zu einer Art „Zapfsäule“, die im gehörigen Sicherheitsabstand zur Bohrinsel aus den Wellen ragt. Dort nehmen die Tanker ihre Ladung auf. Dafür wird mit einer Leine ein Verbindungsschlauch zum Schiff gezogen und an die Kupplung am Bug angeschlossen. Erst dann werden die Ventile geöffnet. Bei Sturm oder Panne können diese innerhalb von Sekunden geschlossen werden. Das wird uns jedenfalls so versichert.

Bleibt das Gas: Norwegen hat dafür inzwischen das größte Offshore-Transportsystem der Welt mit einer Pipelinelänge von insgesamt 6.600 Kilometern installiert. Seit dem 1. Oktober 1999 ist die Bohrinsel Statfjord B über Europipe II direkt mit Deutschland verbunden. Über eine am Meeresboden verlegte Pipeline von 90 Zentimetern Durchmesser erreicht das Statfjord-Gas via Zwischenlager Karstø in weniger als 48 Stunden den Rysumer Nacken im ostfriesischen Emden.

Gesteuert wird das alles vom Hauptkontrollraum auf dem Kellerdeck, ein weitläufiger und fensterloser Saal, vollgestopft mit Computern, Leuchttafeln und Regelpulten. Was auch wo immer geschieht oder auch nicht geschieht, hier laufen die Informationen zusammen, hier wird (fast) alles geregelt. Technisch, wohl gemerkt. Den Markt regelt die Zentrale von Statoil in Stavanger.

Statfjord B ist ein technisches Meisterwerk, zweifellos auch ein Dokument der letzten Jahrzehnte, in denen weltweit mehr Öl verbraucht als gefunden wurde. Experten gehen davon aus, dass das Fördermaximum, vom Nahen Osten bis zur Nordsee, zwischen 2010 und 2020 eintreten wird. Über kurz oder lang wird auch Statfjord B nur noch ein Industriedenkmal sein, von hohem Rang allerdings, das nachfolgenden Generationen erhalten werden sollte. Würde eine Verschrottung an Land, etwas anderes kommt wohl nicht in Frage, nicht auch eine Entsorgung unserer Ölgeschichte bedeuten?

Die Installation in der Nordsee könnte am alten Ende einen neuen Anfang haben. Nach Gas und Öl bleiben immer noch Wasser, Sonne, Wind und eine ausgezeichnete Infrastruktur, mit der Statoil, im Augenblick noch für Offshorearbeiter, demnächst für Reisende, eigentlich schon eine Zukunft geschaffen hat. Für Fitness und Wellness, die derzeitigen Dauerbrenner des Tourismus, ist bereits jetzt gut gesorgt. Anderes können wir uns vorstellen. Ein bisschen Müßiggang wäre auch nicht schlecht. Es wären ganz sicher ganz andere Ferien.

Angeln könnte man auch. Stand da nicht einer in voller Sicherheitsmontur am Außengeländer des Kellerdecks und zog mit der Angel einen beachtlichen Fisch aus der Nordsee?