

## OSPAR

und

## HELCOM,

willkommen  
in Bremen!



Englische Version: Bitte wenden!

Sonderausgabe zur gemeinsamen Ministerkonferenz der beiden Meeresschutz-Konventionen für Nordostatlantik und Ostsee, Juni 2003.



»Seas At Risk« – unabhängige europäische Föderation von Nichtregierungs-Umweltorganisationen, die für den Meeresschutz arbeiten.

<http://www.seas-at-risk.org>

»Seas At Risk« – independent non-governmental European federation of environmental organisations concerned with the protection of the marine environment.

<http://www.seas-at-risk.org>



## SEAS AT RISK

## SCHWERPUNKTE

### EU-Strategie

Die OSPAR-/HELCOM-Konferenz hat auf ihrer Tagesordnung unter anderem ein umfangreiches Dokument, das seit knapp neun Monaten unter dem Titel »Hin zu einer Strategie zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt« in den Gremien der EU zur Diskussion steht. Die Schlussdeklaration des OSPAR-/HELCOM-Treffens wird bedeutsam auch für die Auseinandersetzung um dieses Strategiepapier.

Seite 4 DE

### Schifffahrts-Sicherheit

Nach jeder Havarie geht das Geschrei von vorne los: Doppelhülle sofort, Einlaufverbot für »Rostlauben«, starke Schlepper, Nothäfen (möglichst viele), Ausweisung von Schutzgebieten, Lotsenannahmepflicht, Verschärfung der Hafenstaatkontrolle – die Worthülsen sind bei den Politikern europaweit dieselben, doch mit der Umsetzung klappt es nicht so sehr.

Seite 11 DE

### Fischerei am Ende?

Das OSPAR/HELCOM-Ministertreffen (JMM) kommt zur rechten Zeit; zunehmende Warnungen von Experten hinsichtlich des kritischen Zustands der Fischbestände und Überfischung haben Fragen des Meeresumweltschutzes auf der politischen Tagesordnung um einige Punkte hinaufrücken lassen. Doch der JMM-Erklärungsentwurf sieht ganz so aus, als ob die Minister die Gelegenheit ungenutzt vorbeiziehen lassen wollen.

Seite 16 DE

### Gefährliche Stoffe

Was für ein Ziel! Keine gefährlichen Stoffe mehr im Meer, und also keine Freisetzung solcher Stoffe mehr – ab dem Jahr 2020 spätestens: Dieses Ziel war (OSPAR) auf dem Ministertreffen im portugiesischen Sintra 1998 vereinbart worden. Die spannende Frage nach fünf Jahren aber lautet: Wie weit sind wir bis heute mit der Umsetzung gekommen?

Seite 19 DE

## INHALTSVERZEICHNIS

### Die EU auf der Suche nach einer einheitlichen Meeresschutz-Strategie Arbeitsbeschaffung für Bürokraten und NGOs – oder eine Chance?

Von Nadja Ziebarth

Seite 4 DE

### Das gemeinsame OSPAR/HELCOM-Ministertreffen und die Schifffahrt Eine verpasste Gelegenheit?

Von John Maggs

Seite 7 DE

### Neue Initiative gegen Antifouling?

Von John Maggs

Seite 8 DE

### Der Kurs zu »sauberer Seefahrt« Mehr als nur Regeln

Von Eelco Leemans

Seite 9 DE

### Weder EU noch nationale Regierungen haben Konzepte zur Havarie-Vorsorge Des Kaisers neue Kleider

Von Klaus-Rüdiger Richter

Seite 11 DE

### Neues Schiff mit alter Technik?

Von Klaus-Rüdiger Richter

Seite 12 DE

### Möglichkeiten und Grenzen ökonomischer Anreizsysteme Ohne klare Regeln geht es nicht

Von Susanne Ortmanns

Seite 13 DE

### Die »Coalition Clean Baltic« und der Ostseeschutz Zaghafter Optimismus

Von Antonia Wanner

Seite 14 DE

### Die »Überdüngung« von Nord- und Ostsee hat eindeutige Ursachen Landwirtschaft ökologisieren, Verkehr verringern!

Von Susanne Bareiß-Gülzow

Seite 15 DE

### Das gemeinsame OSPAR/HELCOM-Ministertreffen und die Fischerei Eine Frage der Zuständigkeit

Von Monica Verbeek

Seite 17 DE

### OSPAR und die Liste der 400 gefährlichen Stoffe Der Fortschritt gerät ins Stocken

Von Ute Meyer

Seite 19 DE

### EU-Wasserrahmenrichtlinie: Noch viele Defizite

Von Karoline Schacht

Seite 20 DE

### OSPAR und HELCOM müssen sich der Verkehrslawine entgegenstellen Beton ist kein intelligentes Konzept

Von Herbert Nix und Peer Janssen

Seite 22 DE

## Waterkant

Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion  
Mitteilungsblatt der Aktionskonferenz Nordsee e.V.  
18. Jahrgang 3.00 €  
Nr. 2 Juni 2003 ISSN 1611-1583

## AKTIONSKONFERENZ



## IMPRESSUM

### Herausgeber

Aktionskonferenz Nordsee e.V. (AKN)  
Kreuzstraße 61, 28203 Bremen  
Tel.: 0421/7 76 75  
Fax: 0421/7 89 31  
e-mail: AKNeV@gmx.net  
Verantw. i.S.d.P. Carola Bury  
Anschrift der Redaktion  
Redaktion WATERKANT  
Offenwardener Straße 6  
27628 Sandstedt  
Tel.: 04702/ 92 00 94  
Fax: 04702/ 92 00 93  
e-mail: redaktion@waterkant.info  
Internet: www.waterkant.info

### Anzeigen, Satz, Layout

okay druckbetreuung, Volkmar Kayser  
Kirchringstraße 2/12  
26736 Krummhörn-Loquard  
Tel.: 04927/187 97 75  
Fax: 04927/187 97 78  
e-mail: okay.druckbetreuung@t-online.de  
isdn: 04927/187 97 76, Leonardo  
Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 3 vom  
Dezember 2001  
Druck  
Druckerei Claus Söcker, 26723 Emden  
Bezug  
Einzelpreis 3.00 € zzgl. Versand.  
Jahresabonnement 16.00 € inkl. Versand.

Für Vereinsmitglieder ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag enthalten. [Bestellformular](#) und [Register früherer Ausgaben im Internet](#).  
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber oder der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Gewähr übernommen, Rücksendung erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt ist. Bildnachweis in dieser Ausgabe Seite 18.  
© Alle Rechte vorbehalten.  
Ein Nachdruck kann bei vorheriger Einwilligung der Redaktion erfolgen. Alle Rechte am Titel WATERKANT bei B. Ilschner.

## OSPAR und HELCOM, willkommen in Bremen! Wir appellieren eindringlich an Euch: Tut Euren Job und rettet unsere Meere!

OSPAR, liebe Leserinnen und Leser, ist eine Meeresumweltschutz-Konvention für den Nordostatlantik, entstanden 1992 aus der »Oslo-Konvention« (1972) und der »Paris-Konvention« (1974); nach der für die praktische Umsetzung zuständigen Kommission wird sie gelegentlich auch OSPAR-COM genannt.

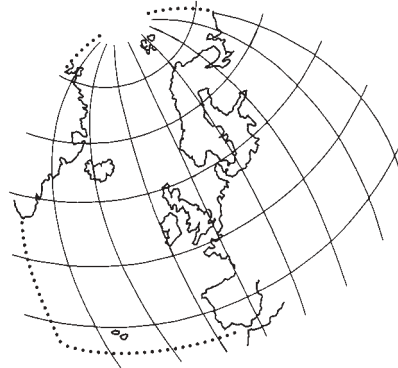
OSPARs Einflussgebiet reicht im Westen bis zur Ostküste Grönlands, im Osten schließt es die Nordsee ein; im Süden endet es auf der geographischen Breite von Gibraltar und im Norden am Pol. Von OSPAR nicht erfasst werden das Mittelmeer und die Ostsee; für letztere haben deren Anrainer die Helsinki-Konvention vereinbart, nach der sie durchführenden Kommission kurz HELCOM genannt. Ende Juni 2003 tagen in Bremen erstmals die Vertragsstaaten von OSPAR und HELCOM gemeinsam, und zwar auf ihrer höchsten Ebene, der der Umweltminister.

WATERKANT hat aus diesem Anlass dieses Heft zu einer Sondernummer gemacht – mit 48 Seiten umfangreicher als normal, parallel in deutscher und englischer Sprache.

Wir wenden uns nicht nur an unsere langjährigen LeserInnen, sondern direkt auch an die TeilnehmerInnen der OSPAR-/HELCOM-Konferenz. Wir haben uns bemüht, hier einen Teil der Themen, die die Minister in Bremen beschäftigen werden, zusammenzustellen und zu kommentieren. Wir wünschen uns, dass die Delegierten unsere Anregungen aufnehmen; noch mehr wünschen wir uns, dass die in Bremen anwesenden Medien-Vertreter unsere Vorschläge in ihren Berichten über die OSPAR-/HELCOM-Konferenz aufgreifen und so in ihren Ländern den Druck auf die nationale (und internationale) Umweltpolitik erhöhen. Gerade dies ist wichtig, weil die Organe der OSPAR-/HELCOM-Konferenz die als Beobachter bei beiden Konventionen offiziell zugelassenen Umwelt- und Meeresschutzinitiativen bislang nicht sonderlich ernst nehmen. Anders als etwa bei der Interna-

tionalen Nordseeschutz-Konferenz (INK), die den NGO sogar Eingaben gestattet, um so den Entscheidungsprozess offen und demokratisch zu gestalten, beschränken sowohl OSPAR als auch HELCOM die NGO aus der Umweltszene aufs bloße Zuschauen. Zur Zeit ist nicht einmal sicher, ob unserer Vertreterin ein Rederecht zugestanden wird (eine Frage am Rande: Ob wohl die Lobby-Verbände von Arbeitgebern und Industrie, die nach offiziellem Reglement ebenfalls als »NGO« geführt werden, ebenso rüde behandelt werden?).

Sicher ist eines: OSPAR und HELCOM tun sich und ihrer Sache – nachhaltiger Schutz der Meere und ihrer Küsten



– keinen Gefallen, wenn sie ihre Veranstaltung, von einer Pressekonferenz des deutschen Umweltministers Jürgen Trittin abgesehen, zu einer Art »closed shop« machen. Die allgemeine politische Lage in den OSPAR- und HELCOM-Mitgliedsstaaten ist nicht so, dass alles öffentliche Interesse sich auf Meeresschutz richtete. Die trotz höchster Belastungen der Arbeitnehmer marode gerittenen öffentlichen Haushalte (manche reden auch von »Ausplünderung«...), anhaltende Sparmaßnahmen vor allem in sozialen und kulturellen Bereichen, hohe Arbeitslosigkeit in vielen Ländern und daraus erwachsende Verelendung immer größerer Teile der Bevölkerung bestimmen die Diskussion in den meisten OSPAR-/HELCOM-Anrainerländern. Durch Fischfarmen gefährdete

Wildlachsbestände im Nordostatlantik, immer noch in den Meeren entsorgte Schadstoffe mit Langzeitfolgen, Warnungen vor erneut möglichem Seehundsterben, Meldungen über lärmgeschädigte Wale, von Tiefsee-Fischerei bedrohte nordatlantische Korallengärten, Risiken durch rücksichtslose Schifffahrtspraktiken, immer wieder Ölpest-Alarm und – last, not least – erregte Debatten um gigantische Offshore-Windparks: Das alles und mehr sind Themen, die uns und anderen Meeres-ExpertenInnen auf den Nägeln brennen, die sicher auch Tourismus-Manager oder Kommunalpolitiker einer Küstengemeinde zu tiefst beunruhigen.

Aber angesichts massiven Sozialabbaus durch Kanzler Schröders »Agenda 2010« in Deutschland, nichtendwollender Massenstreiks in Frankreich gegen Raffarins Renten-»Reform«, von Arbeitskämpfen bei Schwedens Gemeindeangestellten oder Massenentlassungen beim finni-



schen IT-Boom-Konzern Nokia, regelrechter Klassenkämpfe in Polen mit Betriebsbesetzungen in Warschau (Kabelwerk) und Stettin (Werft) und Arbeitslosen-Demonstrationen – ist es da ein Wunder, wenn das Schicksal von Küsten- und Meeresbewohnern jedweder Gattung vergleichsweise geringe öffentliche Beachtung findet? Es ist Sache von OSPAR und HELCOM, hier gegenzusteuern und durch ihre Beschlüsse in Bremen deutliche Zeichen zu setzen: Nordostatlantik und Ostsee sind mehr als nur Rohstofflieferanten, Schifffahrtsstraßen oder Aufmarschgebiete für Kriegsflotten auf dem Wege in beispielsweise arabische oder afrikanische Gewässer. OSPAR und HELCOM, tut Euren Job und rettet unsere Meere!

Peer Janssen

# Arbeitsbeschaffung für Bürokraten und NGOs – oder eine Chance?

Von Nadja Ziebarth

**Die gemeinsame Ministerkonferenz der beiden Meeresschutzabkommen OSPAR und HELCOM hat auf ihrer Tagesordnung unter anderem ein umfangreiches Dokument, das seit knapp neun Monaten unter dem Titel »Hin zu einer Strategie zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt« in den Gremien der Europäischen Union zur Diskussion steht. Die Schlussdeklaration des OSPAR-/HELCOM-Treffens wird bedeutsam auch für die Auseinandersetzung um dieses Strategiepapier, denn immerhin werden sich hier in Bremen zwölf von fünfzehn EU-Umweltministern quasi verpflichtet, die Umsetzung der Beschlüsse der Ministerdeklaration auf EU-Ebene voranzutreiben.**

So gesehen, ist die Tatsache, dass OSPAR und HELCOM sich mit diesem EU-Entwurf befassen, begrüßenswert, denn hier liegt eine Chance: Von der Bremer Konferenz könnten Impulse in Richtung EU ausgehen, die nicht nur den Meeresschutzgedanken in der Europäischen Union voranbringen, sondern auch einen konkreten Beitrag leisten beispielsweise bei der Integration der neuen Beitrittsländer an der Ostsee – Polen, Lettland, Litauen und Estland. Daneben könnte das Treffen der OSPAR-/HELCOM-Umweltminister und seine Unterstützung des EU-Strategiepapiers auch die Fischereipolitik der Union ein Stück voranbringen. Immerhin sind Beschlüsse der EU völkerrechtlich bindend, im Gegensatz zu Umweltministerdeklarationen.

Der Entwurf einer EU-Meeresschutz-Strategie wird von OSPAR und HELCOM nicht als eine Vorlage für die eigene Arbeit verstanden, sondern eher umgekehrt: Die EU wird aufgefordert, die OSPAR- und HELCOM-Abkommen und -Ansätze als Grundlage für die Entwicklung der eigenen Strategie zu nutzen. Darauf haben vor allem jene OSPAR- und HELCOM-Staaten hingewiesen, die nicht Mitglieder der Europäischen Union sind: Norwegen, Island und Russland sehen sich nicht integriert in die EU-Strategiediskussion und richten ihr Augenmerk weiterhin auf die bestehenden regionalen Kommissionen.

In ihrem sechsten Umweltaktionsprogramm haben sich die EU-Länder verpflichtet, eine Strategie für den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt zu entwickeln, um die nachhaltige Nutzung der Meere zu fördern und die Meeresökosysteme zu schützen. In diesem Sinne soll das Strategie-Papier Grundlage werden für eine künftig EU-gemeinsame Meeresschutzpolitik, denn bisher war dies ausschließlich den einzelnen Mitgliedsstaaten

überlassen, und zwar im Rahmen ihrer Mitgliedschaft bei internationalen Meeresschutzabkommen. Einige EU-gemeinschaftliche Rechtsakte, beispielsweise die Wasserrahmenrichtlinie, das Chemikalien-Weißbuch oder die Gemeinsame Fischereipolitik betreffen zwar auch den Schutz der Meere, aber es existierte bislang keine gemeinsame Strategie zur umfassenden Förderung des Meeresumweltschutzes (1).

Der vorliegende Entwurf des Strategie-Papiers beinhaltet allerdings noch nicht den ganzheitlichen, integrierten Ansatz, der für ein EU-weite Meeresschutzstrategie nötig ist beziehungsweise sein wird. Im Gegenteil, er präsentiert sich in eben der sektoralen Ordnung, die er selbst vorgibt später auflösen zu wollen. Völlig zu Recht kritisiert zwar der Entwurf den »Flicken-

teppich von verschiedenen politischen Maßnahmen, Rechtsvorschriften, Programmen und Aktionsplänen auf nationaler, regionaler, gemeinschaftlicher und internationaler Ebene [...]« (2). Gleichzeitig beschränkt er sich aber selbst in seinen Möglichkeiten, nennt es »noch nicht möglich, den integrierten Ansatz zu entwickeln, der in Zukunft erforderlich sein wird«. Grund sei, dass »noch nicht alle Informationen vorliegen, die für die Erarbeitung einer solchen integrierten Politik benötigt werden« (ebda.). Sollte das etwa einmal mehr der Versuch sein, notwendiges und zielgerichtetes Handeln für den Meeresschutz mit der Parole »Wir wissen noch nicht genug« erneut zu vertagen?

Es geht um den Schutz und die nachhaltige Nutzung der marinen Umwelt. Das übergreifende Ziel ist, »die nachhaltige Nutzung der Meere zu fördern und die Meeresökosysteme zu erhalten«, da die Meeresumwelt zahlreichen Bedrohungen ausgesetzt ist. »Zu diesen Bedrohungen zählen der Verlust beziehungsweise die Verschlechterung der biologischen Vielfalt sowie Veränderungen in ihrer Zusammensetzung, der Verlust von Lebensräumen, die Verschmutzung durch gefährliche Stoffe und Nährstoffe sowie die möglichen künftigen Auswirkungen der Klimaveränderung. Sie sind die Folge verschiedener Belastungen wie dem kommerziellen Fischfang, der Öl- und Gasgewinnung, der





Schifffahrt, dem Eintrag von Schadstoffen in Luft und Wasser, der Verklappung von Abfällen, der Verschlechterung des physischen Zustands der Lebensräume durch Eingriffe wie Baggerarbeiten oder Sand- und Kiesgewinnung« (2).

Der Ansatz der EU-Kommission für eine gemeinschaftliche Meeresschutz-Strategie steht so, wie er als Entwurf vorliegt, nicht in Konkurrenz zu bestehenden regionalen Meeresschutz-Abkommen. Er soll eher Regulierungs-Lücken füllen. Dies ist zu begrüßen und bleibt hoffentlich auch weiterhin Zielrichtung. Sowohl auf nationaler Ebene als auch international oder innerhalb der Europäischen Union sind Kommunikations- und Wissenslücken zu schließen.

Schauen wir beispielhaft auf die Fischereipolitik: Die EU-Umweltminister haben schon mehrfach vor allem auf die verheerende Verknappung der Fischbestände und insbesondere auf den bevorstehenden Zusammenbruch des Kabeljaubestands hingewiesen (siehe auch Artikel Seite 17). Die meisten Fischereiminister in der EU sehen aber nur die Fangquoten, den wirtschaftlichen Einbruch und die schwindenden Arbeitsplätze, die sie bei einer aus Umweltschutzsicht zwingend notwendigen Einschränkung der Fischerei befürchten. Diese unterschiedlichen Perspektiven gilt es abzugleichen.

In dem Kommissions-Dokument liest sich das dann so: »Die politische Verpflichtung zur nachhaltigen Entwicklung dürfte zu einem stärker integrierten Ansatz in der politischen Entscheidungsfindung und im Management führen, da jeder Politikbereich gehalten ist, auch die (positiven und negativen) Nebenwirkungen auf die anderen Sektoren und das Meeresökosystem zu berücksichtigen. Die Bewertung und die Bewältigung der langfristigen Folgen, die derzeitige und künftige Praktiken auf die anderen Sektoren und die Meeresumwelt haben, kommt – auch wenn sie nicht vollständig bekannt sind – einem Ökosystemansatz auf der Grundlage des Vorsorgeprinzips gleich« (2).

Eine gemeinsame Meeresschutzstrategie der Europäischen Union kann in den meisten anstehenden Arbeitsfeldern auf bereits existierende Abkommen zurückgreifen. Im Entwurf einer Stellungnahme des Europäischen Rates zum Kommissions-Papier vom Januar 2003 heißt es dazu: »Der Rat der Europäischen Union – [...] betont die Bedeutung der Arbeiten im Rahmen der regionalen Meeresschutzübereinkommen wie OSPAR, HELCOM und den Übereinkommen von Barcelona und Bukarest sowie im Rahmen des Arktischen Rates

und unterstreicht die Notwendigkeit der Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen allen relevanten Übereinkommen, der IMO und der Kommission« (3). Es ist zu hoffen, dass die notwendige Auswahl der einzelnen Regulierungsansätze so vorgenommen wird, dass sie das bestmögliche und höchste Schutzniveau anstrebt – und nicht, dass dieses Niveau auf der Suche nach dem kleinsten gemeinsamen Nenner nach unten angepasst wird.

Das ambitionierte Vorhaben einer gemeinsamen Meeresschutz-Strategie bedarf

b) weiterhin die integrierte Umsetzung und Durchsetzung der bestehenden und neuen Rechtsvorschriften zu gewährleisten« (4).

Das ist auch dringend notwendig, denn sonst wäre das Strategiekonzept sein Papier nicht wert. Konkrete Zahlen und Instrumente fehlen in dem Dokument bislang fast völlig. So wird beispielsweise zur Problematik des Fischfangs unter dem Punkt der »politischen Maßnahmen« nur mit weichen Begriffen wie »Bemühungen« und »vorschlagen« gearbeitet, so dass eine



noch konkreter Ziele, zeitlicher Festlegungen und Umsetzungswerkzeuge. Das scheint dem Ministerrat auch bewusst zu sein, den in seiner Schlussfolgerung heißt es: »Der Rat der Europäischen Union ersucht die Kommission, so bald wie möglich und noch vor Mai 2005 eine spezifische Strategie für die Meeresumwelt auf der Grundlage eines integrierten Ansatzes vorzulegen, die – falls erforderlich – qualitative und quantitative Vorgaben und Zeitpläne, anhand deren die geplanten Maßnahmen gemessen und bewertet werden können, und auch entsprechende Durchführungsmaßnahmen enthalten sollte, wobei das Subsidiaritätsprinzip beachtet und die Akteure verstärkt einbezogen werden sollten. In diesem Zusammenhang wird die Kommission ersucht,

a) ehrgeizige, klare und kohärente Ziele im Hinblick auf die Förderung der nachhaltigen Nutzung und Erhaltung der Meeresökosysteme vorzuschlagen,

Änderung der Fischereipolitik sich noch über Jahrzehnte ziehen könnte. Das weiß jeder, der das Tauziehen um den Versuch einer EU-Fischereireform im Dezember 2002 verfolgt hat. Überhaupt überwiegen in dem Kapitel »politische Maßnahmen« unverbindliche Formulierungen wie: »ihre Bemühungen fortsetzen«, »Initiativen unterstützen«, »Maßnahmen ergreifen«, »Schritte erwägen«, »sich bemühen«, »neue Wege prüfen« und »Vorschläge unterbreiten«.

Die Eutrophierung ist in dem Kommissions-Entwurf ebenfalls noch viel zu schwach formuliert. Hier muss eine grundsätzliche Veränderung der Gemeinsamen EU-Agrarpolitik her und nicht die Vorbereitung einer »umfassenderen Bewertung des Ausmaßes der Meereseutrophierung im Jahr 2006« (5). Wir brauchen keine weitere Bewertung, sondern eine Eindämmung der Überdüngung im landwirtschaftlichen Sektor. Ein besonde-



hen sollte« (7). Dieser Argumentation folgen selbst involvierte Fachleute wie der deutsche Delegationsleiter der gemeinsamen Umweltministerkonferenz Fritz Holzwarth nicht mehr. Auf einem Symposium des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) Anfang Juni in Hamburg kommentierte Holzwarth den Entwurf einer EU-Meeresschutz-Strategie mit den Worten, dass »die Wissenschaft weiter (sei) als die Politik« (8). Sicher gebe es noch viel Forschungsbedarf auf diversen Feldern, zum Beispiel beim Einfluss von Offshore-Windkraftanlagen auf das Meeresökosystem oder bei der Wirkung akustischer Störungen von Schnellfähren auf Meeressäuger, aber das dürfe die Politik nicht daran hindern, Entscheidungen auf der vorhandenen Datenbasis zu fällen, beispielsweise zur Fischerei. »Die aktive Politik kann nicht durch die Wissenschaft ersetzt werden«, so Holzwarth (9). Es sei eine politische Entscheidung, ob dem Vorsorgeprinzip gefolgt werden soll oder nicht und keine Frage für die Wissenschaft.

Es bleibt zu hoffen, dass das ambitionierte Vorhaben der EU-Meeresschutz-Strategie nicht wieder durch Blockade einiger EU-Mitglieder zu einer langen Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wird und die Meeresumwelt darunter leiden muss. ◀

#### Quellen:

1. Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU): Stellungnahme »Zum Konzept der Europäischen Kommission für eine gemeinsame Meeresumweltschutzstrategie«, Februar 2003, <http://www.umweltrat.de/frame03.htm>.
2. Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Europäische Parlament: »Hin zu einer Strategie zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt«; Brüssel, 2. Oktober 2002; KOM(2002) 539 endgültig.
3. Rat der Europäischen Union, Entwurf einer Stellungnahme des Rates zu (2); Dokument-Nr. 5386/1/03 vom 22. Januar 2003, Seite 2.
4. ebenda, Seite 3.
5. siehe (2), Seite 27.
6. Bestimmung, Quantifizierung und Bewertung der Öleinträge in der Nordsee zur Beurteilung der Schiffsentsorgung in deutschen Nordseehäfen – Seevögel als Indikatoren für Ölverschmutzungen, Wattenmeersekretariat, November 2001.
7. siehe (2), Seite 19.
8. Fritz Holzwarth » Neue EU-Strategie zum Meeresschutz und die Zukunft der Meereskonventionen« BSH Meeresumwelt-Symposium 2003, Hamburg.
9. ebenda.

res Augenmerk muss hierbei sicherlich auf die neuen Beitrittsländer im Ostseeraum gerichtet werden (siehe auch Artikel Seite 15).

Ein weiteres Beispiel: Unter der Überschrift »Chronische Ölverschmutzung« sind alt bekannte Maßnahmen vorgeschlagen, obwohl die Kommission den Anspruch erhebt, in 2004 neue Wege prüfen zu wollen, um die Überwachung illegaler Öleinleitungen auf See und die Möglichkeiten zur Strafverfolgung von Tätern zu verbessern. Weiterhin soll »in Zusammenarbeit mit allen einschlägigen Organisationen und anderen Beteiligten eine Strategie (erarbeitet werden), die auf die Verhinderung jeglicher Öleinleitungen aus allen Quellen abzielt.« In diesem Zusammenhang sollen auch verschiedene Ansätze für den Einsatz und die Finanzierung von Hafenauffangeinrichtungen geprüft werden. Dass eine kostenlose Ölent-sorgung im Hafen die chronische Ölverschmutzung senkt, lässt sich eindeutig an der Statistik der Ölspills in der Deutschen Bucht verfolgen. Das gemeinsam von Bund und Küstenländern finanzierte, in deutschen Häfen durchgeführte Demonstrationsvorhaben »Kostenlose Schiffsentsorgung« war Mitte 1988 eingeführt und – aus haushaltspolitischen Gründen – 1991 beendet worden (6). Es wäre sicherlich begrüßenswert, wenn die EU diese Praxis umgehend wieder aufleben ließe; nur muss dann eine ambitionierte Lösung für die Kosten gefunden werden, sonst machen weder die Mitgliedsstaaten noch deren Länder, Regionen und Häfen dabei mit. Hamburg hat

gerade kürzlich aus finanziellen Gründen seine »green shipping«-Praxis, die es im Alleingang über 3 Jahre aufrecht erhalten hatte, eingestellt – kein gutes Signal.

In Anbetracht der zunehmenden Belastungen, der vielfältigen Belastungsquellen und der Komplexität der betroffenen Meeresökosysteme scheint es dringend erforderlich, einen integrierten Meeresschutzansatz zu entwickeln und zügig durchzusetzen. Die Meeresökosysteme sind vor allem durch ihre vielfältige anthropogene Nutzung bedroht – Eintrag von Schadstoffen aus der Luft und von Land, Eutrophierung, Schifffahrt, Hafenaufbau und Landgewinnung, Öl-, Gas- und jetzt auch Windkraft-Offshore-Anlagen sowie – nicht zuletzt – Überfischung. Grundsätzlich ist daher der Versuch, auf EU-Ebene eine gemeinsame Meeresschutz-Strategie in Kraft zu setzen, eine begrüßenswerte Initiative. Der bisherige Entwurf bedarf aber noch eines konkreten Umsetzungsgerüsts, um seiner angestrebten Vorreiterrolle wirklich gerecht werden zu können.

Es bleibt zu hoffen, dass keine weiteren wichtigen Entscheidungen verschoben werden mit dem Argument, dass noch Daten aus der Forschung fehlen. Der Entwurf lässt da nichts Gutes ahnen, wenn er in Absatz 65 »...verdeutlicht, dass erhebliche Informationslücken über den Zustand der Meeresumwelt und die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen bestehen. Folglich ist häufig nicht klar, ob – und wenn ja, welche – zusätzlichen Schutzmaßnahmen erwogen werden sollten und auf welcher Ebene dies gesche-



# Eine verpasste Gelegenheit?

Von John Maggs

**Der Zweck des gemeinsamen OSPAR/HELCOM-Ministertreffens (JMM) ist die Verstärkung der Zusammenarbeit und die Schaffung eines integrierteren Ansatzes zur Behandlung von Problemen, die alle betreffen. Zwar unterscheiden sich die OSPAR- und HELCOM-Bereiche in vieler Hinsicht, doch sehen sie sich zweifellos mit einer Anzahl von gemeinsamen Umweltproblemen konfrontiert, und dieser gemeinsame Ansatz ist eine willkommene Ergänzung von bestehenden nationalen, regionalen und globalen Initiativen. Ministertreffen dieser Art sind auch traditionell Gelegenheiten, wo Zusagen von Substanz gemacht werden, neue oder bisher nicht zu bewältigende Probleme anzugehen. In diesem Fall muss der Maßstab für ein erfolgreiches Treffen der sein, dass über existierende Initiativen hinaus Übereinkunft erzielt worden ist zu neuen gemeinsamen Aktionen zum Schutz der Ostsee und des Nordostatlantiks. Was die Schifffahrt betrifft, muss mit Bedauern festgestellt werden, dass der jüngste Entwurf der JMM-Erklärung (1) kein erfolgreiches Treffen erwarten lässt.**

Nur drei der 21 Paragraphen und Unterparagraphen, die Schifffahrtsprobleme betreffen, enthalten Zusagen zu neuen Maßnahmen: Die Minister werden weitere Lösungsmöglichkeiten in Erwägung ziehen, wenn im Bereich der Zuständigkeit und erweiterter Schadensersatzregelung bei Schiffsunfällen kein hinreichender Fortschritt erzielt wird. Sie werden die Möglichkeiten erörtern, die bereits beschlossene Strategie der interministeriellen Nordseekonferenz zur Behandlung der schädlichen Antifouling-Anstriche auf die Ostsee und andere OSPAR-Gebiete auszuweiten. Schließlich werden sie angemessene Vorkehrungen für zukünftiges gemeinsames Vorgehen von HELCOM und OSPAR treffen.

Die meisten der übrigen 18 Paragraphen »begrüßen«, »unterstützen« oder »fordern« das Tätigwerden anderer Organisationen, hauptsächlich der Internationalen Maritimen Organisation IMO (2) und innerhalb der EU; drei weisen auf gemeinsame Anstrengungen in anderen Organisationen, die bestehende Initiativen betreffen, hin; zwei beziehen sich auf die Durchführung und Durchsetzung bestehender Regelungen und eine auf eine nicht näher erläuterte Liste von Aktionen, die von den HELCOM-Ländern allein durchgeführt werden sollen.

Alle wichtigen Themen der Gegenwart, die überwiegend durch den Untergang der »Prestige« ausgelöst wurden, einschließlich der Abschaffung von Einhüllentankern, Ausweisung und Schutz von besonders empfindlichen Seegebieten (PSSAs), ziviler Haftung, Flaggenstaatregeln und Durchsetzung dieser Regeln, Lotsenpflicht, verbesserter Seemannsausbildung und Ausbau der staatlichen Ha-

feninspektion von Schiffen, werden erwähnt. Bedauerlicherweise hat die Erklärung nichts Neues zu bieten, enthält keine neuen Vorschläge; alle Aktion findet woanders statt, und die Minister können anscheinend nur zustimmend mit dem Kopf nicken. Wenn die Schifffahrt das einzige Kapitel in der ministeriellen Erklärung wäre, wäre es schwer sich vorzustellen, dass die Minister sich überhaupt der Mühe unterzogen hätten, zum Treffen zu erscheinen.

Es ist zweifellos richtig, dass eine Anzahl neuer Initiativen zur Behandlung dieser Probleme in anderen Organisationen vorliegen. Der »Prestige«-Unfall hat

bei der EU zu bisher nicht gesehener Interesse an Schiffssicherheit geführt; regionales Tätigwerden der EU (sowie einseitiges Handeln einiger Länder) zeichnet sich als Möglichkeit ab und zwingt die IMO dazu, ihre Position zu einigen Kernfragen zu revidieren. Dies erklärt zwar in gewissem Umfang, warum der ministerielle Erklärungsentwurf zur Schifffahrt die Form angenommen hat, in der er jetzt vorliegt.

Es ist aber nicht die ganze Wahrheit und auf jeden Fall keine Entschuldigung dafür.

Viele Regierungen haben die nicht sehr hilfreiche Einstellung, Schifffahrtsfragen an die IMO weiterzureichen und globale Aktion regionalem Handeln vorzuziehen. Etliche OSPAR-Mitglieder meinen, dass sich die Organisation überhaupt nicht mit Schifffahrt beschäftigen sollte. Bei der JMM hatte OSPAR der Schifffahrt ursprünglich eine sehr geringe Priorität eingeräumt, und ohne den »Prestige«-Unfall wäre es ohne Zweifel dabei geblieben.

Wenige werden abstreiten, dass die IMO auf diesem Gebiet eine wesentliche Rolle zu spielen hat. Es ist aber ein Irrtum zu glauben, dass ihre Zuständigkeit andere ausschließt oder ausschließen sollte. Seefahrt ist zweifellos international, und Regelungen auf internationaler Ebene sind im Idealfall am sinnvollsten; aber zur IMO gehören viele Länder, und das schließt als Repräsentanten der Schifffahrtsindustrie die einflussreichen Billigflaggenländer



## Neue Initiative gegen Antifouling?

(FoC) mit ein, die Umweltbedenken gern beiseiteschieben.

Rechtzeitige Übereinkunft über geeignete fortschrittliche Maßnahmen in der IMO zu erreichen, hat sich in der Vergangenheit als schwierig, wenn nicht unmöglich erwiesen. Außerdem ist es so, dass weltweite Regelungen den besonderen Umweltproblemen oder politischen Prioritäten von Seegebieten wie der Ostsee nicht immer gerecht werden oder regionale Wünsche berücksichtigen können, die über das, was weltweit erreichbar ist, hinausgehen.

Indirekte Anzeichen für diese Beschränkungen erkennt man bei vielen der EU-Initiativen, die auf den »Prestige«- und »Erika«-Unfall folgten, zum Beispiel was die Abschaffung der Einhüllentanker betrifft. Sie illustrieren sowohl die Möglichkeiten für regionales Tätigwerden als auch den Effekt, den die Bereitschaft zu regionaler Aktion auf die IMO hat: Eine Initiative nach dem »Erika«-Unfall und die drohende Möglichkeit von regionaler Aktion veranlassten die IMO zur Erstellung ihres ersten Zeitplans zur Abschaffung von Einhüllentankern, und es sieht so aus, als ob eine ähnliche Entwicklung nach dem »Prestige«-Unfall zu weiteren Beschränkungen der Lebensdauer dieser Schiffe führen wird.

Die JMM kann nicht ignorieren, was sich anderswo entwickelt, sollte aber auch erkennen, dass sie bei der Sicherung des Erfolgs dieser Initiativen eine Rolle zu spielen hat, und dass sie selbst tätig wer-

Der Entwurf der Schlusserklärung des OSPAR-/HELCOM-Treffens (»Joint Ministerial Meeting«, JMM) widmet sich begrüßenswerterweise auch den Problemen durch Antifoulinganstriche. Außer einer generellen Aufforderung an die Vertragspartner, die Internationale Konvention zur Kontrolle schädlicher Antifoulingssysteme (AFS-Konvention) in Kraft zu setzen, unterstützen die JMM-Teilnehmer auch die Initiative der Internationalen Nordseeschutzkonferenz vom vergangenen Jahr (Bergen, März 2002), eine regionale Strategie gegen schädliche Antifoulingssysteme, die nicht auf zinnorganischen Verbindungen basieren, zu entwerfen. Gegenwärtig regelt die AFS-Konvention nur Organozinn-Verbindungen und ist mehr für große Schiffe der internationalen Handelsflotte bestimmt. Demgegenüber verfolgt die Nordseestrategie die Absicht, die Anwendung von Antifoulingmitteln auch bei kleineren Schiffen (zum Beispiel Jachten und Fischereifahrzeuge), die das Gebiet befahren, und bei Schiffen, die unter den Flaggen der Mitgliedsländer fahren, zu regulieren.

Die JMM-Erklärung enthält eine Zusage, dass die Möglichkeiten einer Ausweitung der Strategie auf die Ostsee und andere OSPAR-Gebiete untersucht werden. Die Initiative der Nordseekonferenz ist ausgezeichnet, und die Einbeziehung ihrer Strategie in Foren, die in der Lage sind, rechtlich verbindliche Maßnahmen zu schaffen, sollte unterstützt werden. Hoffentlich findet dieser Vorstoß auf hoher politischer Ebene seinen Niederschlag in größerer Bereitschaft derjenigen OSPAR/HELCOM-Länder, die auch Mitglied der Nordseekonferenz sind, sich freiwillig als Organisatoren für die nötige Vorbereitungsarbeit zur Verfügung zu stellen. Die Schlussdeklaration der Nordseeschutzkonferenz, die diese Regelungen enthält, stammt vom März vergangenen Jahres – aber bis heute hat sich noch kein Land bereit erklärt, die Führungsrolle zu übernehmen, und mit der Umsetzung der Strategie, die bis 2004 beendet sein soll, ist noch nicht begonnen worden.

John Maggs

den muss, wenn andere Organisationen ihrer Aufgabe nicht gerecht werden. In dieser Hinsicht ist die vorliegende JMM-Erklärung schwach und wirkungslos. Zwei Dinge fehlen. Erstens, wo die Minister auf anderweitige Aktion hinweisen, müssen sie klarstellen, was sie von den betreffenden Organisationen verlangen und Termine festlegen, bis zu denen die

Aktion erfolgen muss. Zweitens müssen sie deutlich machen, was sie auf OSPAR/HELCOM-Ebene unternehmen wollen, wenn die Initiativen der anderen Organisationen nicht die gewünschten Ergebnisse zeitigen. Initiativen der IMO zu Einhüllentankern, besonders empfindlichen Seegebieten, Billigflaggen (der Flaggenstaat-Code und die vorgeschriebenen Überprüfungsverfahren), zu Lotsenpflicht ebenso wie zu Ballastwasser, schädlichen Antifouling-Anstrichen und Hafenkontrollen müssen alle dementsprechend behandelt werden.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt deuten die Minister nur in einem Punkt - bei Zuständigkeit und erweitertem Schadensersatz bei Unfällen - an, dass sie zu eigenem Handeln bereit sind, wenn andere versagen, und auch das in recht unklaren Worten und ohne Terminplan. Angesichts der Priorität, die Fragen der Seefahrt jetzt zukommt, und mit den Auswirkungen der »Erika« und »Prestige«-Unfälle noch in jedermanns Gedächtnis, könnten sie da nicht mehr erreichen? ◀

### Anmerkungen:

1. Von den OSPAR/HELCOM-Delegationsleitungen in Rostock am 14. Mai gemeinsam beschlossener Entwurf.
2. Die Internationale Maritime Organisation (IMO) ist das für die Sicherheit und Umweltregeln der Schifffahrt zuständige Organ der Vereinten Nationen.





# Mehr als nur Regeln

Von Eelco Leemans (1)

**Die von der Seefahrt verursachten Umweltprobleme stellen eine ernsthafte Bedrohung für die Gesundheit des Weltozeans dar. Die Lösung dieses Problems erfordert ein integriertes Herangehen, das die Anwendung verschiedener Instrumente einschließt und jeden im maritimen Sektor betrifft.**

Seefahrt hat in der marinen Umwelt eine Vielzahl von Auswirkungen. Allbekannte Unfälle wie die der »Erika« und »Prestige« fallen einem sofort ein. Diese Fälle stellen nur die Spitze eines großen Eisbergs dar, dessen Unterwasserteil die täglichen Emissionen sind, die die Gesamtmenge des Eintrags in die Meere und Ozeane ständig vermehren. Absichtliches und unbeabsichtigtes Einbringen von Öl, Müll, Antifoulingfarbe, von Luftemissionen und fremden Tier- und Pflanzenarten über das Ballastwasser der Schiffe haben eine dauernde negative Auswirkung auf das Leben in den Meeren der Welt.

Auch an Land gibt es Auswirkungen. Abgase vor allem haben schädliche Folgen für Gesundheit und Umwelt. Die SO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen von Schiffen nehmen beständig zu, während die Emissionen von Quellen auf dem Land schnell zurückgehen.

Diese Situation wird sich aller Voraussicht nach nicht so bald ändern. Der Welthandel wächst und Jahr für Jahr kreuzen mehr Schiffe auf unseren Meeren. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Schiffe nimmt zu, die Besatzungen werden kleiner, auf vielen Schiffen nimmt die Qualität der Besatzungen ab. Statistisch betrachtet ist deshalb festzustellen, dass die Chancen für Unfälle wachsen.

Der konventionelle Weg, diese Probleme anzugehen, führt über Vorschriften, hauptsächlich mittels der Internationalen Konvention zur Verhütung der Ölverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78). Der schleppende Fortschritt, den die Schifffahrtsorganisation IMO (International Maritime Organisation) der Vereinten Nationen gemacht hat, und das Ausbleiben echter Veränderungen durch MARPOL haben einige Staaten der Region dazu gebracht, strengere Vorschriften zu erlassen. Ein Beispiel ist das so genannte Ölverschmutzungsgesetz »OPA 90«, das vom Kongress der USA nur 18 Monate nach dem Unfall der »Exxon Valdez« beschlossen wurde. Und nach dem Untergang der »Erika« ist Seefahrt in der EU zu einem wichtigen Thema geworden. Erlasse zu Entsorgungseinrichtungen in Häfen,

zu Antifoulingbelag, SO<sub>2</sub>-Emissionen und Tankersicherheit werden vorgeschlagen oder sind bereits verabschiedet worden. Erst kürzlich hat die EU-Kommission mit dem Entwurf einer Strategie zum Schutz der Europäischen Meere begonnen (siehe auch den Artikel auf Seite 4).

Keine dieser Vorschriften aber hat im Schifffahrtsbereich eine »grüne Revolution« auslösen können. Über die IMO und die EU hinaus melden auch nicht-offizielle Einrichtungen wie die Internationale Nordseeschutzkonferenz INK oder die Meeresschutzabkommen OSPAR und HELCOM ihre Sorge um die Auswirkungen



gen der Schifffahrt auf die Meeresumwelt an. Gelegentlich kann man in diesem Prozess den Willen zu kreativen Lösungen ausmachen. Bei der 5. INK in Bergen zum Beispiel beschlossen die Minister, die Entwicklung sauberer Schifffahrt zu unterstützen (2):

»Die Minister sehen die Notwendigkeit neuer Ansätze und Mechanismen, die Auswirkungen der Schifffahrt auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten, und beschließen:

- i) die Erforschung und Entwicklung eines Konzepts für Schiffe, die in integrierter Weise entworfen, gebaut und betrieben

werden mit dem Ziel, für die Dauer ihres Einsatzes schädliche Abfälle und Emissionen auszuschließen (der »Clean Ship«-Ansatz). Dieser Ansatz wird alle Betriebssituationen und möglichen Einwirkungen auf die Umwelt berücksichtigen und unter anderem den Einsatz von Recycling, Abfallvermeidung und geschlossenen Kreislaufstrategien mit in Betracht ziehen. Der Bericht über die erste Phase dieses Projekts, die Erstellung einer umfassenden Definition der »Clean Ship«-Parameter und die Einrichtung eines Systems zur Überwachung des weiteren Vorgehens zur Erfüllung des Konzepts, wird bis 2004 vorliegen.«

Aber insgesamt ist der Fortschritt bei der Entwicklung von sicheren und sauberen Schiffen recht enttäuschend. Jetzt gesellt sich auch das OSPAR/HELCOM-Ministertreffen in Bremen dazu, mit einem Kapitel zur Schifffahrt. Paragraph 24 des Erklärungsentwurfs sagt:

»Unglücksfälle der jüngsten Zeit haben gezeigt, wie weitreichend der Umwelteinfluss der Schifffahrt sein kann. Dies ist ein weiteres Gebiet, bei dem sich ein integrierteres Vorgehen nutzbringend auswirken wird.«

Das klingt vielversprechend. Doch der weitere Teil des Erklärungsentwurfs zeigt, dass OSPAR/HELCOM seine Stimme nur erheben will, um die Regelungen auf IMO-/EU-Ebene voranzutreiben. Auf lange Sicht mag das zu sauberer und sicherer Schifffahrt führen. Aber Vorschriften sind nur ein Weg, die Schifffahrt umweltfreundlicher zu machen. Wenigstens zwei

weitere und sehr wichtige Treibkräfte stehen dafür zur Verfügung:

### 1. Finanzielle Anreize

Die Förderung sauberer Schifffahrt durch finanzielle Maßnahmen kann ein sehr wirksames Mittel sein, über die MARPOL- und EU-Regelungen hinaus vorwärtszukommen. Auf finanziellen Anreizen beruhende Systeme werden bereits in mehreren Häfen angewandt, besonders im Nordwesten Europas (obwohl der Hamburger Hafen angesichts seines Haushaltsdefizits sein System gerade eingestellt hat).

OSPAR/HELCOM sollte derartige Anreizsysteme fördern, und sie sollten zu einem allgemeinen System, das auf alle Schiffe Anwendung finden kann, ausgebaut werden. Ein solches System wird die Betreiber der Schiffe dazu bringen, ihre

fahren werden. Ein so hochentwickeltes Werkzeug wie ein modernes Frachtschiff funktioniert am besten in der Hand eines qualifizierten Kapitäns.

Die Verbesserung sowohl der beruflichen Fähigkeiten als auch des Bewusstseins um den Schutz der Meeresumwelt wird sich als sehr wirksamer Motor herausstellen. Aufklärung und Weiterbildung der in der maritimen Industrie Tätigen ist deshalb eine unerlässliche Voraussetzung zur Wiederherstellung eines gesunden Weltozeans. Paragraph 25g des Erklärungsentwurfs des OSPAR/HELCOM-Treffens ist dafür ein guter Anfang:

»Wir unterstützen auch Bemühungen, über die IMO und andere internationale und nicht-regierungsamtliche Organisationen die Ausbildung, Diplomierung und

integriertes Herangehen, mit einer Kombination aus Regeln zum technischen Entwicklungsstand, Finanzanreizen und Ausbildung. Und weil der Prozess so zeitaufwändig ist, sollten die Standards für die Zukunft heute gesetzt werden.

Der von den Nordseeministern vorgeschlagene Ansatz »Sauberes Schiff« stellt eine einmalige Gelegenheit dar, zukünftigen Standards für verträgliche Schifffahrt die Richtung zu weisen. Die notwendige Technologie, derartige Schiffe zu bauen, ist weitgehend schon vorhanden. Unbeabsichtigtes Einlassen von Ölabfällen, Abwässern oder Ladung könnte mit der vorhandenen Technologie gestoppt werden, und die Technologien zur Lösung des Antifouling-Problems oder zur Frage des Ballastwassers werden bereits zügig entwickelt. Emissionen in die Luft könnten mit moderner Technologie leicht drastisch reduziert werden, und sogar Null-Emission wird schon in Kürze möglich sein mittels Brennstoffzellen, wie bereits von Island demonstriert.

Indem sie über die IMO- und EU-Standards hinausgeht, erhält die Werftindustrie im OSPAR/HELCOM-Bereich die Möglichkeit, einen Schritt voran zu machen und auf dem Gebiet des Schiffbaus normsetzend zu wirken. Der Bau eines umweltverträglichen Schiffes, als Beispiel für die marine Industrie der ganzen Welt, könnte diesem dahinsiechenden Industriezweig neuen Auftrieb geben.

Um zusammenzufassen: Die Minister des gemeinsamen OSPAR/HELCOM-Treffens sollten

- anerkennen, dass der Entwicklungsstand der Meerestechnik die Entwicklung umweltverträglicher Schifffahrt erlaubt;
- die Ausbildung aller Berufssparten im maritimen Sektor verstärken;
- Paragraph 48 der Fünften Nordseekonferenz, insbesondere den Ansatz »Sauberes Schiff«, unterstützen. ◀

### Anmerkungen:

1. Eelco Leemans ist der Beauftragte für Schifffahrtspolitik der Nordseestiftung (Stichting De Noordzee), einer holländischen Umwelt-NGO, die eine tragbare Nutzung der (Nord)-See anstrebt. Die Nordseestiftung ist (wie auch die Herausgeberin der »Waterkant«, die AKN) Mitglied der internationalen Meeresschutzföderation »Seas At Risk« (SAR). Näheres auf der Web-Seite der Nordseestiftung ([www.noordzee.nl](http://www.noordzee.nl)).
2. Fünfte Internationale Nordseeschutzkonferenz, Bergen (Norwegen), 2002: Ministerielle Erklärung, § 48.



Schiffe auf besseren Standard zu bringen, der über den derzeitigen Stand der IMO-Vorschriften hinausgeht, oder neue Schiffe in Auftrag zu geben, die auf neuestem technischem Stand sind. Es wird Forschung und Entwicklung vorantreiben und den Schiffseignern erlauben, die damit verbundenen Kosten aufzufangen. Außerdem wird es den Betrieb von Schiffen unattraktiv machen, deren veraltete Standards den Eignern erlauben, Kosten zu reduzieren und die Schiffe durch Vermeidung teurer Wartung und Sicherheitsmaßnahmen gegenüber den Schiffen verantwortungsbewussterer Eigner konkurrenzfähig zu machen.

### 2. Ausbildung

Ein sehr wesentlicher Faktor sind die Menschen. So wie das beste Tischlerwerkzeug in den Händen eines mäßig begabten Tischlers nutzlos ist, kann ein Schiff von höchstem technischem Standard von einem nachlässigen Offizier zu Bruch ge-

den allgemeinen Kenntnisstand von Schiffsoffizieren und -mannschaft zu verbessern, insbesondere um sicherzustellen, dass sie die von den Küstenländern zur Verfügung gestellten Informationen über Entwicklungen in der Navigation, die eine Gefahr für die Schiffssicherheit oder die marine Umwelt darstellen könnten, voll ausschöpfen können.«

Allerdings sind es oft auch andere als die Schiffsbesatzungen, die für Unfälle oder Schäden für die Meeresumwelt verantwortlich sind. Deshalb sollten auch Berufsgruppen wie Hafenbetreiber, Schiffsmanagement, Wartungspersonal, Vermesser und Offiziere des Küstenschutzes mit in das Ausbildungsprogramm einbezogen werden.

Der Schutz der Meeresumwelt vor Verunreinigung durch die Schifffahrt erfordert mehr als eine Reihe von Vorschriften für die maritime Industrie. Was die Weltmeere wirklich brauchen, ist ein ehrliches

## Des Kaisers neue Kleider

Von Klaus-Rüdiger Richter

**Nach jeder Havarie geht das Geschrei von vorne los: Doppelhülle sofort, Einlaufverbot für »Rostlauben«, starke Schlepper, Nothäfen (möglichst viele), Ausweisung von Schutzgebieten, Lotsenannahmepflicht, Verschärfung (wahlweise auch »Verbesserung«, »Verstärkung«, »Vereinheitlichung«) der Hafenstaatkontrolle – die Worthülsen sind bei den Politikern europaweit dieselben. Zumindest bei den Ankündigungen sind sie alle fix, die Damen und Herren aus der Politik, doch mit der Umsetzung klappt es nicht so sehr.**

Ein schönes Beispiel: Kaum war die »Prestige« vor der spanischen Küste gesunken, wedelte Loyola de Palacio, Vizepräsidentin der EU-Kommission und zuständig für Verkehr, mit einer umfangreichen Liste von Schiffen, die von der EU als »gefährlich« eingestuft wurden. Immerhin 66 Schiffe wurden von der EU-Kommission namentlich genannt, da sie »bereits mehrfach wegen Verstoß gegen die Vorschriften für die Sicherheit im Seeverkehr festgehalten wurden. Die Kommission hofft, dass dadurch die Betreiber von der Befrachtung nicht normgerechter Schiffe abgehalten werden und dass die Reeder und Flaggenstaaten dieser Schiffe ab sofort die strengen Normen für die Sicherheit im Seeverkehr anwenden werden«, hieß es dazu in einer Pressemitteilung der EU.

Sieht man sich die Liste der Kommission an, stellt sich allerdings bald die Frage: Wer nimmt hier eigentlich wen auf den Arm? Die EU-Bürokraten Frau de Palacio oder die Kommissarin die EU-Bürger? – Unter den 66 an den Pranger gestellten Schiffen sind nur acht Tanker! Sechs davon sind mit einer Verdrängung zwischen 1114 und 5000 tdw vermessen – Winzlinge im Vergleich zu der (die Liste auslösenden) »Prestige«! Damit nicht genug: Nummer Sieben war, wie die renommierte Datenbank Lloyd's List meldet, bereits am 6. September 2002, knapp elf Wochen vor dem Untergang der »Prestige«, aus dem indischen Mumbai (früher Bombay) in Richtung Colombo (Sri Lanka) ausgelaufen, um dort abgewrackt zu werden!

Gleich an zweiter Stelle nach der »Schwarzen Liste« steht auf De Palacios EU-Schiffssicherheits-Agenda das Verbot von Einhüllen-Öltankschiffen für den Transport von Schweröl. Auch das ist eine beliebte Forderung von PolitikerInnen aller Parteien, die nach Tankerhavarien so sicher kommt wie das sprichwörtliche »Amen in der Kirche«. Dabei erhöht dieses von Nicht-Fachleuten gepriesene Allheilmittel gegen Ölkatastrophen sogar noch das Risiko:

Bei einer Kollision bietet eine Doppelhülle erheblich mehr Schutz – einverstanden. Aber weder die »Erika« noch die »Prestige« sind als Folge einer Kollision versunken. Mangelhafte Wartung, Ermüdung der Außenhaut und Risse waren die Gründe für die Untergänge. Doppelhüllen sind durch Korrosion besonders gefährdet, da die salzhaltige, aggressive Seeluft in den Leerräumen ideale Bedingungen für ihr Zerstörungswerk vorfindet. Mangelhafte Wartung, eingesparte (teure) Farbe und fehlender Korrosionsschutz schwächen die – gegenüber einer Einhülle erheblich schwächeren – Schiffswände innerhalb weniger Jahre. Daher ist ein schlecht gewarteter Doppelhüllentanker besonders gefährlich, weil zum Beispiel Ladung aus den Tanks in die Doppelhülle tropfen, dort verdampfen und durch – bei Tanker-Fachleuten gefürchteten – statischen Entladungen sich entzünden kann. Die Folgen einer solchen Verpuffung sind katastrophal, wie ein Stein sinkt das beschädigte Schiff ohne Vorwarnung.

Was beim Auto an Land »normal« ist, muss auch für Schiffe gelten, unabhängig davon, ob mit oder ohne Doppelhülle: ein schlechter Zustand führt zur unverzüglichen Stilllegung!

Und warum soll eigentlich nur das Schweröl für die Umwelt gefährlich sein, das von Tankern als Ladung transportiert wird? Was ist mit den Tausenden von Kubikmetern Schweröl, die von modernen Mega-Containerschiffen als Treibstoff mitgeführt werden? Bei einer Grundberührung liegen diese Tanks an der am meisten gefährdeten Stelle, an der ungeschützten Schiffsunterseite. Konzepte und Pläne für sichere Treibstofftanks, geschützt und zentral angeordnet, wurden bereits in den achtziger Jahren entwickelt, aus Kostengründen nutzen die Reedereien den teuren Schiffsraum lieber für den Ladungstransport und lassen den Treibstoff dort, wo keine Ladung hinpasst: im Doppelboden unter dem Laderaum, nur durch die Außenhaut vor Beschädigungen geschützt.

Daher müssen für Treibstofftanks zukünftig dieselben Regeln wie für Ladungstanks gelten: Schutz gegen Grundberührungen durch eine Doppelhülle.

Bei der Hafenstaatkontrolle legt De Palacio den Finger in die offene Wunde, indem sie die Einhaltung von mindestens 25 Prozent der Kontrollvorgaben fordert. Das Statistik-Schlupfloch, durch die Inspektion neuer Schiffe hohe Kontrollzahlen zu erreichen, wurde durch einheitli-





## Neues Schiff mit alter Technik?

che Auswahlkriterien gestopft. Neue Schiffe können, da alles in Ordnung ist, schnell kontrolliert werden und waren daher bei den Hafensaat-Kontrolleuren so »beliebt«, dass sich Reedereien bereits hinter vorgehaltener Hand über die ständige Überprüfung ihrer Neubauten beschwerten. Inzwischen wurden eindeutigen Richtlinien festgelegt, die Alter, Flagge und andere Indikatoren für »Rostlauben« berücksichtigen. Daher wächst in der Öffentlichkeit die Sorge, dass Hafensaatkontrollen künftig oberflächlicher werden (können). Hier hilft nur eine kräftige Aufstockung der Personalmittel, um zusätzliche Fachleute einzustellen. Zuständig für die Hafensaatkontrolle ist in Deutschland das Bundesverkehrsministerium, Ausführungsbehörde die See-Berufsgenossenschaft (SeeBG). Verkehrsminister Stolpe muss also unverzüglich tiefer in die Tasche greifen, um der SeeBG höhere Mittel für weiterhin gründliche Hafensaatkontrollen zur Verfügung zu stellen.

Es gibt noch andere Forderungen De Palacios, eine davon ist die Ausweisung von Nothäfen. Gäbe es einen Preis für das schönste Politik-Märchen, wäre der deutsche Bundesverkehrsminister Stolpe ein Spitzenkandidat. Vollmundig ließ er noch im Januar 2003 verkünden, in Deutschland solle ein »Netzwerk von Nothäfen« bereitgestellt werden. Der im August 2002 an den Auftraggeber – den Landtag Mecklenburg-Vorpommern – überreichte Endbericht »Maritime Sicher-

Auf der Peene-Werft in Wolgast entsteht in den nächsten drei Jahren im Auftrag des deutschen Verkehrsministeriums ein neues Schadstoffunfall-Bekämpfungsschiff (SUBS) für den Ostseebereich. Neben vielen anderen Mehrzweckaufgaben (Tonnenlegen, Eisbrechen, Notschleppen) soll diese neue »Wunderwaffe« auch für die Ölbekämpfung eingesetzt werden.

Gebaut wird das neue SUBS nach dem Muster der »Neuwerk«, einer Eigenentwicklung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Die »Neuwerk« wurde auch zur Bekämpfung der »Prestige«-Havarie nach Spanien geschickt und nahm immerhin 16.000 Tonnen Öl-Wasser-Gemisch auf. Das der tatsächlich aufgenommene Ölanteil mit 1600 Tonnen knapp zehn Prozent der Gesamtmenge betrug, ist nur wenigen bekannt.

Jahrelang ist an den Ölauffang- und -separationsanlagen der »Neuwerk« mit hohem Kostenaufwand herumgebastelt worden, das Ergebnis ist – immer noch – erschreckend. Hat die WSV aus ihren Fehlern gelernt? Beim in Auftrag gegebenen Ostsee-Neubau wurde eine Ölauffanganlage vorgesehen, die tatsächlich auch in der Lage ist, hochviskoses Schweröl aufzunehmen. Aber bei der für die Ölabscheidung erforderlichen Separationsanlage soll wie bei der »Neuwerk« eine Technik verwendet werden, die nicht funktionieren kann.

Nach dem Aufnehmen des Öl-Wasser-Gemisches wird die Flüssigkeit in die Ladetanks gepumpt, damit sich das Wasser unter der Ölschicht sammelt. Anschließend saugt eine Pumpe das Wasser durch eine Separationsanlage. An Bord von modernen Schiffen werden zur Reinigung ölhaltiger (Maschinenraum-)Abwässer dagegen Entöler eingesetzt, bei denen eine Pumpe das Öl-Wasser-Gemisch durchdrückt. Druckentöler haben – so das Urteil von Fachleuten – eine erheblich bessere Reinigungswirkung als Saugentöler.

Und warum hat sich die WSV für ihren Ostsee-Neubau einen veralteten Saugentöler ausgewählt? Diese Frage können nur die Beamten beantworten, die die Entscheidung gefällt haben. Technische Gründe können es nicht gewesen sein. Klaus-Rüdiger Richter

heit im Ostseeraum 2002« des Ostseeinstituts für Seerecht und Umweltrecht der Juristischen Fakultät Rostock nennt Namen: »Die ausgewiesenen Notliegeplätze an der deutschen Ostseeküste sind die Reeden in der Kieler Förde, die Innenreede von Wismar, die Rostock Reede, die Altfähr Reede vor Stralsund, Saßnitz Stadthafen sowie Saßnitz Fährhafen. Als Nothafen stehen Flensburg, Kiel, Puttgarden, Lübeck, Wismar, Rostock-Warnemünde, Stralsund und Saßnitz zur Auswahl.«

Flensburg, Kiel oder Lübeck als Nothäfen: so etwas kann nur Verwaltungsjuristen einfallen. Natürlich ist – aus juristischer Sicht – ein Hafen ein Nothafen, wenn er von einem Kümo angelaufen wird, damit der Kapitän dort seinen vereiterten Zahn behandeln lässt. Aber im Zusammenhang mit der von den Untergängen der »Erika« und »Prestige« ausgelösten Diskussion über die Bereitstellung von Nothäfen ist die Aufzählung der Ostseeinstituts-Juristen eher ein Treppenwitz.

Im Gegensatz zum Ostseeinstitut will aber Minister Stolpe (inzwischen) keine Nothäfen beziehungsweise Notliegeplätze ausweisen, sondern stellt stattdessen dem Havariekommando eine – natürlich streng vertrauliche – Liste der vorhandenen Häfen beziehungsweise Reeden mit den dort vorhandenen Einrichtungen zur Havariebekämpfung zur Verfügung. Dieses »Nothafenkonzept« übertrifft sogar das Märchen von »des Kaisers neuen Klei-

dern«: Bei den Gebrüdern Grimm haben die Schneider zumindest den Eindruck erweckt, dass sie Stoff zugeschnitten und daraus neue Prachtgewänder für ihren Herrn genäht hätten. Mit dem Nothafen-Konzept tritt »Kaiser« Stolpe indes in einem alten, fadenscheinigen Regenmantel vor die Öffentlichkeit und behauptet, dass ihm das Havariekommando im Notfall jederzeit anhand der Liste einen Nothafen stricken kann.

Aber Stolpe steht mit seinen »virtuellen Nothäfen« in Europa nicht alleine da. Kein EU-Küstenstaat will eine Liste von »places of refuge« veröffentlichen. Begründet wird die Geheimniskrämerei damit, dass die in der Nähe lebende Bevölkerung nicht beunruhigt werden soll.

Den Menschen an den europäischen Küsten ist klar, dass Nothäfen erforderlich sind, um bei einer Havarie Schlimmeres verhindern zu können. Und diese Nothäfen beziehungsweise Notliegeplätze dürfen nicht als geheime Liste im »Giftschrank« eines Verkehrsministeriums gelagert, sondern müssen tatsächlich vorhanden und einsatzbereit sein. Wann, bei welcher Havarieart, welcher Ladung und welcher Gefährdung soll ein Havarist welchen Nothafen oder Notliegeplatz anlaufen? Die nächste Havarie kommt bestimmt. Darauf müssen sich Bundesverkehrsminister, Verwaltung und Havariekommando vorbereiten und Lösungen schaffen – keine Märchen! ◀

### INTERNET-ADRESSEN

# Waterkant

<http://www.waterkant.info>

## AKTIONSKONFERENZ



<http://www.AKNeV.org>

# Ohne klare Regeln geht es nicht

Von Susanne Ortmanns (1)

**Die Anzahl von Schiffsbewegungen und damit Umweltrisiken in der Ostsee nehmen in beunruhigendem Maße zu. Eine Ölkatastrophe wäre besonders fatal, aber auch die ganz alltäglichen Umweltprobleme von Schifffahrt haben drastische Folgen: Einleitung von Schiffsabwässer, fremde Arten, die mit Ballastwasser in neue Meeresgebiete gelangen und etablierte Arten verdrängen, schlecht koordinierte Planung neuer Häfen, Luftemissionen, die sowohl Umwelt wie Gesundheit beeinträchtigen. Was ist zu tun?**

Die Bekämpfung von Luftemissionen mit ökonomischen Anreizsystemen in Schweden liefert eine auch auf die problematische Tankschifffahrt durchaus anwendbare Handlungsanleitung: Schweden hat in besonders hohem Maße unter den Folgen von Luftemissionen wie Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) zu leiden, da die Böden hier besonders sensibel auf sauren Regen reagieren. Schon seit Jahrzehnten ist bekannt, dass ein Großteil der in Schweden zu Umweltschäden führenden Emissionen sowohl von Schifffahrt und als auch von industrieller Produktion in den Ländern Mitteleuropas herrühren. Die EU-Kommission schreibt in einem Kommuniqué (2) vom November 2002,



Svenska Naturskyddsforeningen

dass Schifffahrt für 90 Prozent der kritischen Belastung durch Sauren Regen und Eutrophierung in vielen Gebieten im nördlichen Europa verantwortlich ist.

1996 haben die schwedische Schifffahrtsbehörde, der Verband der schwedischen Reeder und der schwedische Hafenverband die Einführung von nach Umweltkriterien differenzierten Hafen- und Reviergebühren vereinbart. Seit 1998 bezahlen Reedereien (unabhängig vom Flaggenstaat) für Handelsschiffe, die Schweröl mit maximal ein Prozent Schwefel fahren, sowie für Fähren, die Treibstoff mit maximal 0,5 Prozent Schwefel nutzen, rabattierte Hafen- und Reviergebühren. Ebenso wird auch die Reduzierung von NO<sub>x</sub>-Emissionen mit Rabatten belohnt.

Knapp fünf Jahre später beschreibt Berit Blomqvist (3), Repräsentantin des

schwedischen Schiffsmaklerverbandes, die Vereinbarung als eine Erfolgsstory: Nahezu 80 Prozent der Schiffe, die schwedische Häfen anlaufen, benutzen Treibstoffe mit niedrigem Schwefelgehalt, und die meisten der doch weltweit wenigen Schiffe, die mit Katalysatoren zur Reduktion von NO<sub>x</sub> ausgerüstet sind, verkehren in schwedischen Gewässern. Fähren, die ja am weitesten häufigsten schwedische Häfen besuchen, haben am stärksten auf die Differenzierung der Gebühren reagiert und sich schnell auf die Benutzung von Treibstoffen mit niedrigem Schwefelgehalt umgestellt. Laut Blomqvist haben darüber hinaus die Transporteure von schwedischen Holz- und Holzfolgeprodukten ihre Schiffe am konsequentesten für niedrigere NO<sub>x</sub>-Emissionen umgerüstet.

Im Durchschnitt emittieren die Schiffe, die in den Genuss der niedrigeren schwedischen Gebühren kommen, rund drei Gramm NO<sub>x</sub> pro Kilowattstunde (kWh), eine Reduktion von mehr als 80 Prozent im Vergleich zu den durchschnittlichen Emissionen von 17-20 Gramm NO<sub>x</sub>/kWh ohne Reduktionsausrüstung. Blomqvist beschreibt weiter, wie die Reederei Wallenius Lines (Autotransporter) zunächst die Mehrkosten für marinen Diesel mit einem Schwefelhalt von einem Prozent mit 30-40 Dollar pro Tonne berechnete – bei einem Verbrauch von etwa 50 Tonnen pro 24 Stunden Betrieb beachtliche Extrakosten. Nach drei Jahren konnte Wallenius jedoch konstatieren, dass die tatsächlichen Mehrkosten bedeutend geringer waren. Der qualitativ höherwertige Treibstoff verschliss die Maschine deutlich weniger, man benötigte weniger Schmieröl und hatte geringere Unterhaltskosten. Gleichzeitig verbesserten sich auch die Arbeitsbedingungen für die Mannschaft. Tatsächlich werden heute die Mehrkosten mit 10-20 Dollar je Tonne angegeben.

Zwar haben die nach Umweltkriterien differenzierten Schifffahrtsgebühren einen positiven Einfluss auf die Treibstoffwahl der häufig schwedische Häfen besuchenden

den Schiffe gehabt. Gleichzeitig hatte diese Differenzierung nur begrenzten Erfolg hinsichtlich der teuren Umrüstung von Schiffen auf NO<sub>x</sub>-reduzierende Techniken. Dies zeigt die Grenzen eines Anreizsystems, das zwar umweltverträglicheres Verhalten belohnt, aber natürlich nicht sämtliche Mehrkosten notwendiger Umstellungen kompensieren kann. Letzteres wäre auch problematisch, da es der reine Gegensatz zum Verursacherprinzip wäre.

Ein Bonussystem kann in erster Linie Reeder zu umweltverträglicheren Einsätzen motivieren, die glauben, dass ihre Kunden darauf Wert legen. Und es gibt sowohl die schwedischen Unternehmen, die ihre Produkte mit umweltverträglicheren Verkehrsträgern transportieren lassen wollen, als auch die VerbraucherInnen, die bereit sind für umweltverträglich hergestellte und transportierte Waren (zum Beispiel schwedische Holzfolgeprodukte wie Papier) etwas mehr zu bezahlen.

Ein weiterer Anlass für Reedereien, sich für Investitionen in umweltverträglichere Technik zu entscheiden, können auch langfristig zu erwartende Wettbewerbsvorteile sein – sobald Gesetze oder Richtlinien verabschiedet werden, die verbindliche Grenzwerte für Emissionen setzen, haben die Reeder, die schon heute in ihre Flotte investieren, Vorteile gegenüber allen anderen mit veralteten Schiffen.

Solche Gesetze müssen aber nach wie vor als notwendige Ergänzungen zu freiwilligen Übereinkommen angesehen werden. Denn nur durch verbindliche Regelungen können alle Schiffseigner gezwungen werden, ihre Schiffe umweltverträglicher zu betreiben. Rabattsysteme sind erfolgreich, weil sie Vorreiter belohnen, die wiederum dazu beitragen, die technische und ökonomische Machbarkeit von Veränderungen unter Beweis zu stellen. ◀

## Anmerkungen:

1. Die Autorin gehört zu dem 1909 gegründeten schwedischen Naturschutzverband »Svenska Naturskyddsforeningen«, der heute mit ungefähr 167 000 Mitgliedern der größte Umweltverein Schwedens ist (mehr Info: [www.snf.se](http://www.snf.se)).
2. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council: A European Union strategy to reduce atmospheric emissions from seagoing ships. COM(2002) 595 final, volume I.
3. Acid News No. 4, Dezember 2002: Zeitschrift des Swedish NGO Secretariat on Acid Rain, <http://www.acidrain.org/AN4-02a.htm>

# Zaghafter Optimismus

Von Antonia Wanner

**Die Ostsee ist ein fast vollständig von Land umschlossenes Binnenmeer, das die größte Brackwassermenge der Welt umfasst. Der geringe Salzgehalt (2-25 Promille im Gegensatz zu 30-35 Promille in der Nordsee) stellt an die hier lebenden Organismen extreme Ansprüche: Für viele Meeresorganismen ist es zu süß, für viele Süßwasserarten zu salzig, so dass die Lebensgemeinschaften besonders empfindlich auf Änderungen der Umweltbedingungen reagieren. Seit den siebziger Jahren wird im Rahmen der Helsinki-Kommission (HELCOM) über Meeresschutz geredet – mit mäßigem Erfolg.**

Lag dies anfangs an den Schwierigkeiten, die Ostblockstaaten DDR, Polen und Sowjetunion ins gemeinsame Boot zu holen, so ist heute Ursache im wesentlichen die mangelnde politische Bereitschaft vieler Anrainerstaaten, HELCOM-Empfehlungen in eigenes Handeln umzusetzen. Wohl gelang es nach und nach, die Abwasserklärung zu verbessern und die Konzentrationen von besonders gefährlichen Giften im Meeresökosystem zu reduzieren. Von einem Durchbruch im Meeresschutz konnte aber nicht die Rede sein. Die Empfehlungen der Konvention sind eben bis heute nicht rechtsverbindlich.

Unzufrieden mit den schleppenden Fortschritten bildeten die Umweltverbände aus allen Ostseeländern ab Ende der achtziger Jahre ein Netzwerk, um die Effektivität und Durchsetzungskraft ihrer Arbeit zu optimieren. 1990 gründeten sie die Coalition Clean Baltic (CCB) mit dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) als deutschem Mitgliedsverband. Als internationale Organisation mit Beobachterstatus hat CCB die Möglichkeit, in der HELCOM ihre Positionen direkt in die Entscheidungsprozesse einzuspeisen. Mittlerweile hat das Netzwerk 28 Mitgliedsverbände und unterhält Geschäftsstellen in Uppsala, Tallinn, Riga und Klaipeda. Neben der politischen Lobbyarbeit führt CCB mit finanzieller Unterstützung der schwedischen Entwicklungshilfeorganisation SIDA Umweltschutzprojekte in den baltischen Staaten, Polen und Rußland durch und arbeitet vor allem an drei Schwerpunktthemen:

Erstens sollen die Nährstoffeinträge, die zur Eutrophierung der Ostsee führen, verringert werden. Bis heute hat kein Staat das 1988 von den Ministern beschlossene Reduktionsziel von 50 Prozent bis 1995 für alle Quellen erreicht. Die östlichen Mitgliedsländer (Polen, Litauen, Lettland, Estland, Rußland) sind diesem Ziel näher gekommen, in erster Linie durch die starken wirtschaftlichen Veränderungen in

Folge des Zusammenbruchs des Ostblocks. Dagegen haben sich zum Beispiel die Nährstoffverluste aus der Landwirtschaft in Dänemark, Deutschland, Schweden und Finnland kaum verringert. Eine Entwicklung der Landwirtschaft in den Beitrittsländern nach westeuropäischem Modell wäre katastrophal für die Ostsee-Umwelt. CCB fördert ferner Modellprojekte der ökologischen, dezentralen Abwasserbehandlung für kleine und mittelgroße Gemeinden und Einzelhäuser als umweltfreundliche und kosteneffektive Wege für den ländlichen Bereich.

Zweitens: Fischerei. CCB fordert vor allem das Ende der Treibnetzfisherei auf Ostsee-Lachs, der vom Aussterben bedroht ist, den Einsatz selektiverer Fangmethoden und ein Moratorium der Dorschfisherei, bis sich die Dorschbe-



stände erholt haben. Dank des Drucks unter anderem der CCB haben erst seit kurzem Nicht-Regierungs-Organisationen die Möglichkeit, an Sitzungen der Ostseefischereikommission (International Baltic Sea Fishery Commission IBSFC) als Beobachter teilzunehmen und ihre Positionen direkt zu vertreten.

Der dritte CCB-Schwerpunkt betrifft schädliche Großprojekte und die Gefährdung durch den sprunghaft ansteigenden Schiffsverkehr (siehe auch Artikel Seite 22). In Rußland und Polen sind neue Öltankinals in Planung. In Riga konnte jüngst der Plan für ein Öltankinal gekippt werden, da der geplante Standort unter Denkmalschutz gestellt wurde. Wann ein neuer Standort gefunden wird, ist jedoch nur eine Frage der Zeit. Der russische Ölkonzern Lukoil plant die Ölförderung vor Kaliningrad, die erste Förderplattform ist bereits im Bau. Kleinere und größere Ölaustritte und Ölunfälle gefährden die Natur der nahegelegenen russischen und litauischen Nationalparke der Kurischen

Nehrung – im schlimmeren Falle bis zu den Küsten Lettlands und der schwedischen Insel Gotland – und auch den wirtschaftlichen Hoffnungsträger Tourismus entlang der Küsten.

Finanziell gefördert wird das Lukoil-Vorhaben durch die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, ERBD (1). Gemeinsam üben russische, litauische und polnische CCB-Organisationen Druck aus, diese Kredite zu stoppen und streben stattdessen ein internationales Moratorium für Offshore-Ölförderung in der Ostsee an. Einen kleinen Erfolg, der sicher auch der internationalen Aufmerksamkeit zu verdanken ist, haben sie zu vermelden: Es wird eine öffentliche Umweltverträglichkeitsprüfung der Förderpläne geben.

Der Schreckensmeldungen nicht genug: In Sosnovy Bor, 80 Kilometer von St. Petersburg entfernt, soll eine Aluminiumfabrik gebaut werden, die dort günstig den Atomstrom (2) der ältesten noch laufenden Reaktoren vom Tschernobyl-Typ nutzen kann – und damit deren Laufzeit weiter verlängert. Das Projekt wird ebenfalls unter anderem unterstützt von der EBRD, CCB-Organisationen fordern die EBRD zum Rückzug ihrer Kreditzusagen auf.

So nimmt sich trotz aller Bemühungen die Tagesordnung im Meeresschutz heute kaum anders aus als vor 30 Jahren. Zudem erwartet auch die HELCOM zunehmende Probleme aus dem Wirtschaftswachstum der Ostseestaaten, wie die Beispiele der geplanten Großprojekte belegen. Erfolge meldet sie hingegen bei den Giftstoffen. So verkündete die HELCOM 2001, dass der Eintrag von 47 besonders gefährlich Substanzen – bereits für 1995 versprochen – nun endlich halbiert sei. Die Belastung durch DDT ging um 90 Prozent zurück, Blei und Quecksilber konnten verringert werden, und als Folge stiegen die Gesundheit und der Bruterfolg von Seevögeln wieder. Das stimmt zaghaft optimistisch für die Zukunft. ◀

## Anmerkungen:

1. Seit der so genannten »Ostsee-Erklärung«, mit der die Umweltminister der Anrainerstaaten 1990 ihre Konferenz von Ronneby beendeten, ist der direkte Einfluss der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (ebenso wie der der Weltbank und anderer Finanzinstitute) auf den Prozess des Ostseeschutzes gemäß Helsinki-Abkommen offiziell festgeschrieben (siehe auch WATERKANT 4 / 1990, S. 9 ff.).
2. siehe auch WATERKANT 4-6 / 1991, S. 50 ff., und 4 / 1995, S. 37 f.



# Landwirtschaft ökologisieren, Verkehr verringern!

Von Susanne Bareiß-Gülzow

**Stickstoff und Phosphor sind für das Wachstum der Pflanzen unverzichtbare Nährstoffe, zu hohe Konzentrationen jedoch schädigen das Ökosystem. In den Meeren und Küstengewässern treten diese Substanzen normalerweise in niedrigen Konzentrationen auf und begrenzen die Produktivität des Phytoplanktons (einzellige Algenarten) und der Makroalgen (Seetang, Grünalgen). Steigt die Konzentration, spricht man von »Überdüngung des Meeres«, es kommt zu verstärktem Algenwachstum, Verschiebungen der Artenzusammensetzung und Sauerstoffmangel. Schon auf der Londoner Nordseeschutzkonferenz 1987 sowie auf der Ostseekonferenz 1988 war daher eine drastische Verringerung der Nährstoffeinträge um 50 Prozent gefordert worden.**

Eine Abschätzung der heute eingeleiteten Mengen in Nord- und Ostsee zeigt, dass zwar das Reduktionsziel für Phosphor erreicht wurde, aber nicht beim Stickstoff. Die zwei Eintragsbereiche, Punktquellen und diffuse Quellen, haben dabei sehr unterschiedlich abgenommen. Durch den Ausbau von kommunalen und industriellen Kläranlagen konnte bei den punktuellen Einleitungen in vielen Anrainerstädten eine Verringerung der Nährstofflasten erreicht werden. Inzwischen spielen die Frachten aus der Industrie im Gegensatz zu den kommunalen Kläranlagen eine sehr untergeordnete Rolle. Die Stickstoffeinträge in die Nordsee aus punktuellen Quellen konnten um 40 Prozent, die des Phosphor sogar um 72 Prozent reduziert werden (1).

Allerdings darf nicht übersehen werden, dass beispielsweise Nordseeanrainer wie Belgien und Großbritannien hier immer noch großen Nachholbedarf haben. Auch im Ostseegebiet gibt es Länder wie etwa Polen mit einem extrem hohen Eintrag aus kommunalen Kläranlagen. Die Stickstoffelimination muss entsprechend der Beschlüsse, der geltenden Gesetze und europäischer Richtlinien schnellstens fortgesetzt werden.

Die größte Belastung beider Meere erfolgt durch diffuse Frachten aus der Landwirtschaft und dem Gartenbau. Während die Stickstoffe hauptsächlich über das Grund- und Dränwasser in Bäche und Flüsse eingetragen werden, sind bei Phosphor die Bodenerosion und die Abschwemmung urbaner und landwirtschaftlicher Flächen Hauptursache für die Einträge. Diese diffusen Quellen sind nur schwer zu erfassen, zu messen und somit auch nur schwer zu kontrollieren. Gerade einmal zehn Prozent der Stickstoffeinträge und 18 Prozent der Phosphoreinträge in die Nordsee wurden reduziert (1). Hier liegt der größte Handlungsbedarf.

Die mengenmäßig bedeutendsten Eintragspfade stellen, wie nicht anders zu erwarten, die Flüsse dar. Fast zwei Drittel der Stickstoffeinträge in Nord- und Ostsee werden aus dem Binnenland eingetragen (1), eine unmittelbare Folge der besonders dichten Besiedlung und intensiven landwirtschaftlichen Nutzung der Einzugsgebiete von Nord- und Ostsee.

In den vergangenen 40 Jahren hat die Landwirtschaft – bedingt vor allem durch die EG-Agrarpolitik und daraus resultierende Zwänge zur Spezialisierung, Rationalisierung und Mechanisierung sowie zur Erhöhung der Flächenproduktivität – nicht selten die Form von industrieller Massenproduktion angenommen. Im Gegensatz zu früher findet heute ein riesiger Stickstofftransfer in den landwirtschaftlichen Betrieben statt. Der Zukauf billiger Importfuttermittel, die zu einem großen Teil aus Entwicklungsländern, aber auch

aus den USA stammen, führten zur Vergrößerung der Tierbestände und bildeten so den Grundstock heutiger Agrarfabriken: Durch eine geringe eigene Futterproduktion wird das betriebliche Gleichgewicht zwischen Erzeugung und betriebseigener Verwendung des anfallenden Dungs zerstört. Da die Massentierhaltungen selbst über eine zu geringe Anbaufläche für Futtermittel verfügen, kann die anfallende Stickstoffmenge nicht sinnvoll verwendet werden und muss über die Felder entsorgt werden. Es handelt sich aus ökologischer Sicht um einen riesigen Nährstofftransfer aus den Futterexportländern in die hiesigen Böden, was zu einer extremen Nährstoffanreicherung führt.

Ein Ziel der chemischen Industrie zu Beginn des vorigen Jahrhunderts war die künstliche Erzeugung von Stickstoff. Es drohten Engpässe in der Stickstoffversorgung, die vor allem eine Folge unterbrochener natürlicher Nährstoffkreisläufe waren. Letzteres wurde jedoch nicht wahrgenommen und stattdessen einseitig auf eine industrielle Lösung des Problems gesetzt. Durch den Einsatz von industriellen Düngern ist man im Pflanzenbau nicht mehr auf die Rückführung der Stickstoffe aus den tierischen Exkrementen angewiesen. Der im Verhältnis zu der Ertragsentwicklung hohe Stickstoffeinsatz ist auf sein relativ niedriges Preisniveau und die bei der Düngungsbemessung berücksichtigten hohen Auswaschungsverluste zurückzuführen. Insbesondere





Landbaus an: Ähnlich wie bei der Tierzucht und Mast an Land werden im »Richtlinienkatalog für die Biofisch-Erzeugung« (der Verbände des ökologischen Anbaus) Fragen der artgerechten Haltung und Fütterung sowie ökologische Zusammenhänge berücksichtigt.

Jeweils ein Drittel der gesamten Stickstoffmengen gelangen über die Atmosphäre in die Meere. Zwei verschiedenartige Verbindungen sind dabei zu unterscheiden. So kommen Stickoxide aus Kraftwerken, industriellen und privaten Feuerungsanlagen sowie dem Verkehr. Zum anderen emittiert die Landwirtschaft Ammoniak (chemische Formel  $\text{NH}_3$ ). In der Ostsee macht dieser Stoff die Hälfte und in der Nordsee ein Drittel der atmosphärischen Einträge aus. Dabei spielt Gülle eine große Rolle, da das in ihr enthaltene Ammonium ( $\text{NH}_4$ ) als Ammoniak bei der Lagerung und Ausbringung in die Luft entweicht. Für Regionen mit sehr hohem Viehbesatz können etwa 50 Kilogramm Stickstoff pro Hektar und Jahr als  $\text{NH}_x$  abgegeben werden. Eine kurzfristige Verringerung der Belastung ist hier durch geschlossene Güllelagerung und Ausbringung mit Schläuchen möglich, damit die Gülle möglichst wenig verwirbelt wird. Langfristig führt erst eine Agrarwende weg von der Massentierhaltung zu einer Verringerung der Emissionen.

Eine Senkung der Stickstoff-Einträge durch den Verkehr kann auf kurze Sicht durch Entwicklung intelligenter Verkehrs- und Transportsysteme bewirkt werden. Auch hier aber hilft langfristig nur ein grundlegendes Umdenken: Weniger Verkehr. Überregionale Warentransporte sind weitgehend zu reduzieren, für eine regionale Vermarktung müssen Anreize gesetzt werden. Des weiteren sind Transportmitteln mit geringem Stickoxidausstoß Vorrang zu geben. Dies gilt auch für den Individualverkehr. Vor allem aber könnte ein gut organisiertes öffentliches Nahverkehrssystem in den Ballungsräumen Entlastung bringen.

Zusammenfassend zeigt sich, dass durch eine Ökologisierung der europäischen Landwirtschaft die größte Reduzierung der Stickstoff- und Phosphoreinträge in Nord- und Ostsee erreichbar ist. Mehrere Eintragspfade – über die Flüsse und über die Atmosphäre – würden hierbei spürbar verringert werden. ◀

#### Literatur:

1. Umweltbundesamt: Daten zur Umwelt in Deutschland 2000, S. 235 – 265.
2. WATERKANT, 3 / 1989, S. 28 ff.

Sonderkulturen wie Gemüse, Wein etc. sind davon sehr stark betroffen. In manchen Ländern existieren zwar Aufbringungsbeschränkungen, die aber nur sehr schwer zu kontrollieren sind. Durch die Aufbringung von Gülle und Mineraldünger werden aber auch teilweise viel zu große Mengen Phosphor in die Böden eingetragen, die sich anreichern und dann durch Erosion und Abschwemmung in die Bäche und Flüsse gelangen.

Eine Verringerung der Stickstoff- und Phosphoreinträge über das kommunale Abwasser ist durch den Bau nachgeschalteter Reinigungsanlagen möglich. Dies funktioniert bei den diffusen Einträgen nicht. Um hier die Belastung in den Griff zu bekommen, muss an den Quellen angesetzt werden. Nicht die Landwirtschaft an sich ist der Verursacher, sondern nur bestimmte Betriebsformen. Der hohe Stickstofftransfer in Form von Importfuttermitteln und industriellen Stickstoff- und Phosphordüngern in die hiesige Landwirtschaft muss eingeschränkt beziehungsweise sogar gestoppt werden.

Diese Forderungen sind beim ökologischen Landbau als erfüllt anzusehen, da hier keine mineralischen Stickstoffdünger und Importfuttermittel eingesetzt werden. Außerdem ist der Einsatz von Zukaufsfuttermitteln in ökologischen Betrieben durch die geltenden Richtlinien stark begrenzt. Die ganzheitliche Sichtweise, in der die Landwirtschaft als ökologisch-ökonomische Einheit gesehen wird, führt zu einer wesentlich geringeren Belastung der Gewässer. Diese Form der Landbewirtschaftung sollte daher von der EU wie auch von den einzelnen Anrainerstaaten stärker gefördert werden – als Unterstützung nicht nur für eine gesündere

Ernährung, sondern auch als Maßnahme des Umwelt- und Meeresschutzes.

Ein Schritt in diese Richtung könnte die Einführung von Steuern auf Mineraldünger und auf die Einfuhr von Importfuttermitteln sein. Damit wird der ökologische Landbau indirekt gefördert und der konventionell arbeitende Betrieb in punkto Stickstoffaufbringung in die richtige Richtung gelenkt. Die oft geforderte Abgabe für das Missverhältnis von Dungerzeugung und Verwendung auf den Feldern birgt hingegen das Risiko, dass auch nicht genutzte Flächen in die Berechnung mit einbezogen werden.

Neben der Landwirtschaft führen auch die immer weiter um sich greifenden, so genannten Aquakulturen beispielsweise vor den Küsten Dänemarks und Norwegens zu einer starken Überdüngung (2). Erst dieser Tage erfuhr diese »Industrie« auf deutscher Seite eine besondere Wertschätzung, als Kanzler Schröder bei seiner »3. Maritimen Konferenz« in Lübeck diesen Wirtschaftszweig als entwicklungs- und – !!! – förderwürdig apostrophierte. Bezogen auf den gesamten Nährstoffeintrag in die Nordsee spielen Aquakulturen zwar – noch – eine geringe Rolle, die Probleme treten bislang verstärkt nur im Bereich der Farmen selbst auf. Grundsätzlich aber ist eine Massentierhaltung im Wasser genauso problematisch wie die konventionelle an Land. Die Fische werden in engen Käfigen dicht an dicht mit Kraftfuttercocktails so schnell wie möglich auf Schlachtgewicht gebracht. Dabei kommt es zu einer bedeutenden Nitrat- und Phosphatdüngung durch die Exkreme der Tiere und den Abtrieb von Futterresten. Als Alternative bieten sich auch hier erste Pilotprojekte des ökologischen



# Eine Frage der Zuständigkeit

Von Monica Verbeek (1)

**Das gemeinsame OSPAR/HELCOM-Ministertreffen (JMM) ist eine einmalige Gelegenheit und kommt zur rechten Zeit; das kürzliche Tankerunglück der »Prestige« und zunehmende Warnungen von Experten hinsichtlich des kritischen Zustands der Fischbestände und Überfischung haben Fragen des Meeresumweltschutzes auf der politischen Tagesordnung um einige Punkte hinaufrücken lassen. Die Minister haben Gelegenheit, bei einer Reihe von wichtigen Fragen entscheidende Fortschritte zu machen. Doch der JMM-Erklärungsentwurf (2) sieht ganz so aus, als ob sie die Gelegenheit ungenutzt vorbeiziehen lassen wollen.**

Einer der wenigen entscheidenden neuen Beschlüsse, die die Minister aller Voraussicht nach in Bremen fassen werden, betrifft die Einrichtung eines ökologisch kohärenten Netzwerks gut verwalteter mariner Schutzgebiete im gesamten Nordostatlantik und in der Ostsee bis 2010. Um sicherzustellen, dass die notwendigen Arbeiten für die Umsetzung dieses Beschlusses unternommen werden, werden OSPAR und HELCOM ein gemeinsames Arbeitsprogramm beschließen. Ein marines Schutzgebiet kann aus mehreren Gründen eingerichtet werden, unter anderem als Hilfe für den Schutz von gefährdeten oder im Rückgang begriffenen Arten und Lebensräumen.

Die OSPAR-Minister werden, so hofft man, in ihrem besonderen, dem JMM vorausgehenden Treffen eine erste Liste von gefährdeten und/oder im Rückgang begriffenen Arten und Lebensräumen sowie Kriterien zur Identifizierung derjenigen Arten und Lebensräume, die geschützt werden müssen, und eine Empfehlung hinsichtlich mariner Schutzgebiete beschließen. Diese erste Liste schließt empfindliche Tiefseearten und -lebensräume wie Orange Roughy, hydrothermale Schloten und »Sea Mounts« (untermeerische isolierte Berge) ein und ebenso wirtschaftlich genutzte Fischarten wie Kabeljau und bestimmte Thunfischarten (Bluefin). Räumliche Schutzmaßnahmen wie die Einrichtung von marinen Schutzgebieten sind für diese Arten und Lebensräume eine Möglichkeit, ihren Schutz zu verstärken, aber in den meisten Fällen müssen auch andere Maßnahmen einschließlich Verbesserung des Fischereimanagements in Erwägung gezogen werden.

Und an dieser Stelle taucht ein alter Streit wieder auf, der den Ausgang der JMM-Fischereikomponente und möglicherweise die Entscheidung des OSPAR-Ministertreffens hinsichtlich der ersten Liste von gefährdeten und/oder im Rückgang begriffenen Arten und Lebens-

räumen in Frage stellt. Dass die Fischerei auf die Meeresumwelt des Nordostatlantiks und der Ostsee wesentliche Auswirkungen hat, wird allgemein anerkannt. In die Zuständigkeit der Umweltminister, die in Bremen zusammenkommen, fällt der Schutz der Meeresumwelt, und das schließt die Auswirkungen der Fischerei mit ein. In die Zuständigkeit der Fischereiminister fällt die Verbesserung des Fischereimanagements mit dem Ziel, die Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren. Und der Streit geht darum, wo die eine Zuständigkeit aufhört und die andere anfängt. Als die Umweltminister der Nordseeanrainer sich 1997 und 2002 in Bergen trafen und die Auswirkungen der Fischerei auf die Umwelt erörterten, waren die Fischereiminister höchst unzufrieden; sie gingen in Verteidigungsstellung, sicherten ihr Territorium und erklärten, Fischereimanagement falle nicht in den

Zuständigkeitsbereich der Umweltminister, und sie sollten ihre Diskussion darüber einstellen. Dieser Streit endete darin, dass die Umweltminister der beiden Treffen lediglich einer Liste von Maßnahmen zustimmten mit einer Einladung an die Fischereiminister, diese zu ergreifen. (3) In diesen Listen wiesen die Minister auf dringende Probleme hin, wo eine Verbesserung des Fischereimanagements dringend nötig ist. Wenn man sich die Zahl der Probleme ansieht, die sechs Jahre später noch immer nicht adäquat behandelt worden sind, wird leider offensichtlich, dass das auf die Fischereiminister nur wenig politischen Druck erzeugt hat.

Um eine Wiederholung dieses Prozesses zu vermeiden, hat Seas at Risk (»Meere in Gefahr«) seine Beteiligung an dem Vorbereitungsprozess für JMM dazu genutzt, sich auf Fischereiprobleme zu konzentrieren, bei denen die Umweltminister selbst Maßnahmen ergreifen können, wo immer möglich in Zusammenarbeit mit den Fischereibehörden. Seas at Risk hat mehrere Probleme identifiziert, die in den Zuständigkeitsbereich von Umweltbehörden fallen, und bei denen Zusammenarbeit mit der Fischerei von Nutzen wäre.

Obwohl dieser Vorschlag bei den OSPAR/HELCOM-Vertragsparteien weite Unterstützung fand, bietet der jüngste JMM-Erklärungsentwurf nur den Fischereibehörden die volle Kooperation bei ergänzenden Maßnahmen im Rahmen des





OSPAR/HELCOM-Zuständigkeitsbereichs an und nennt drei Bereiche, in denen Zusammenarbeit besonders nützlich sein würde. Zwar ist das ein erster Schritt in die richtige Richtung, doch ist der Text äußerst schwach und enthält keine konkreten Verpflichtungen; welche Maßnahmen von den Umweltbehörden ergriffen werden, wird nicht erwähnt, und es finden sich auch keine Umsetzungstermine. Obwohl eine Liste von Problemen, die von den zuständigen Fischereibehörden dringend behandelt werden sollten, erstellt wurde, wurde diese Liste aus der JMM-Erklärung herausgenommen und stattdessen in einen Anhang zur getrennten OSPAR/HELCOM-Erklärung zur Europäischen Meeresstrategie eingefügt (ein Anhang zu Problemen auf dem Gebiet der Fischerei, die bei der Erstellung der Europäischen Meeresstrategie besondere Beachtung verdienen).

Die Umweltminister werden deshalb nicht beschließen, das Augenmerk der Fischereiministerkollegen auf diese Probleme lenken, und es ist durchaus möglich, das letztere nicht einmal von der Existenz der Liste in Kenntnis gesetzt werden. Schlimmer noch, vieles von dem, was zur Zeit in der JMM-Erklärung enthalten ist, kann noch herausgenommen werden, und der Platz der Liste im Anhang zur Erklärung zur Europäischen Meeresstrategie ist auch nicht sicher; mehrere OSPAR/HELCOM-Vertragsparteien, darunter Norwegen, Spanien und die Europäische Gemeinschaft, haben Widersprüche zu Teilen des Textes und sind gegen die Einfügung der Liste in den Anhang.

Es ist bemerkenswert, dass es auch Widerstand dagegen gibt, wirtschaftlich ge-



nutzte Fischarten in OSPAR's erste Liste der gefährdeten und/oder im Rückgang begriffenen Arten und Lebensräume aufzunehmen. Als Argument wird vorgebracht, dass solche Fischarten unter die Zuständigkeit der Fischereibehörden fallen – als ob wirtschaftlich genutzte Fischarten nicht Teil der marinen Artenvielfalt wären und ihr Bestand nicht zurückgehen könnte! Der dramatische Rückgang beim Kabeljau, der in der Nordsee der wirtschaftlichen Ausrottung nahe kommt, und der kürzlich in »Nature« erschienene Artikel, nach dem 90 Prozent aller großen Raubfische im letzten halben Jahrhundert von den Weltmeeren verschwunden sind, erweckt den Eindruck, dass die zuständigen Behörden nicht sehr kompetent sind.

Wir begeben uns in der Tat auf gefährliches Gelände, wenn wirtschaftlich genutzte Fischarten von der Liste ausgeschlossen werden; was heute nicht wirtschaftlich genutzt wird, kann morgen wirtschaftlich genutzt werden. Abnehmende Fischbestände in Flachwassergebieten haben die Fischereindustrie dazu gezwungen, sich nach neuen Fischarten und Fanggelegenheiten umzusehen, und eine der Alternativen, zu denen sie übergegangen sind, ist Fischfang von empfindlichen, langsam wachsenden, bisher wirtschaftlich nicht genutzten Beständen. Das ist der Hauptgrund dafür, dass der Bestand des Tiefseefisches

Orange Roughy gefährdet ist und auf der OSPAR-Liste erscheint. Beim gegenwärtigen Stand der Fischereikapazität und der angewandten Fischereimethoden werden noch viele andere Fischarten und Lebensräume im Nordostatlantik und in der Ostsee unweigerlich den Weg des Orange Roughy gehen.

Die OSPAR-Vertragsparteien sind rechtlich verpflichtet, die gesamte Palette der Fischarten und Lebensräume im Nordostatlantik zu schützen. Die Umweltminister sollten diese Verpflichtung ernst nehmen. Sie sollten die Gelegenheit, die die JMM bietet, ergreifen und verbindliche Maßnahmen beschließen. Mehrere Arten und Lebensräume haben nicht mehr viel Zeit, und wenn sie auf Kooperation der Fischereibehörden warten, kann es zu spät werden. ◀

#### Anmerkungen:

1. Monica Verbeek ist Verantwortliche für die Fischerei-, Arten- und Lebensraumpolitik des Verbands Seas at Risk (SAR).
2. Beim gemeinsamen Treffen der Delegationsleitungen von OSPAR und HELCOM in Rostock am 14. Mai angenommener Entwurf.
3. Entschließungserklärung des ministeriellen Zwischentreffens zur Integration von Fischerei- und Umweltproblemen (Bergen, März 1997) und Schlussdeklaration der Fünften Internationalen Nordseeschutzkonferenz (INK) in Bergen, März 2002.

## BILDNACHWEIS

- S. 4: Hasenpusch Photo Productions  
 S. 5: www.kueste.de  
 S. 6: Hasenpusch Photo Productions  
 S. 7: Hasenpusch Photo Productions  
 S. 8: Hasenpusch Photo Productions  
 S. 9: US Coast Guard  
 S. 10: Hasenpusch Photo Productions  
 S. 11: Hasenpusch Photo Productions  
 S. 15: agenda/Wolfgang Huppertz  
 S. 16: Hasenpusch Photo Productions  
 S. 17: agenda/Wolfgang Huppertz  
 S. 18: agenda/Joerg Boethling  
 S. 19: Hasenpusch Photo Productions  
 S. 20: Hasenpusch Photo Productions  
 S. 22: agenda/Michael Kottmeier  
 S. 24: Hasenpusch Photo Productions

# Der Fortschritt gerät ins Stocken

Von Ute Meyer

**Was für ein Ziel! Keine gefährlichen Stoffe mehr im Meer, und also keine Freisetzung solcher Stoffe mehr – ab dem Jahr 2020 spätestens: Dieses Ziel war von den Vertragsparteien der Oslo- und Paris-Konvention (OSPAR) auf dem Ministertreffen im portugiesischen Sintra 1998 vereinbart worden (1). Zwei Jahre später hatte OSPAR eine Liste mit 400 gefährlichen Stoffen ausgearbeitet, von denen ungefähr 20 als neue prioritäre Stoffe für die Arbeit der nächsten vier Jahre ausgewählt wurden. Die ganze Liste mit den 400 Stoffen, die »möglicherweise Anlass zur Besorgnis geben«, wurde 2002 auf der OSPAR-Internet-Seite veröffentlicht (2). Für alle diese Stoffe gilt das OSPAR-Ziel solange, wie keine neuen Daten vorgelegt werden, die beweisen, dass sie zu Unrecht ausgewählt wurden. Die spannende Frage nach fünf Jahren aber lautet: Wie weit sind wir bis heute mit der Umsetzung gekommen?**

Das OSPAR-Ziel für gefährliche Stoffe basiert auf der Erkenntnis, dass solche Stoffe nicht in der Meeresumwelt vorkommen dürfen und deshalb das Meer erst gar nicht erreichen dürfen. Gefährliche Stoffe in diesem Sinne sind besonders solche Substanzen, die schwer abbaubar (persistent, P) sind, sich in Lebewesen anreichern (bioakkumulierend, B) und solche, die giftig (toxisch, T) sind. Derartige Stoffe verbleiben in der Meeresumwelt – sind sie einmal da, kann man gegen ihre Schädigung nichts mehr tun. Stoffe, die alle drei Kriterien (P, T und B) erfüllen, sind im Sinne des OSPAR-Ziels »gefährliche Stoffe« – die sogenannten PTBs. OSPAR hat in seine Zielsetzung aber auch Stoffe aufgenommen, die nicht alle Kriterien erfüllen, jedoch aus anderem Grund ähnlich besorgniserregend sind.

Gefährliche Stoffe geben nicht nur »Anlass zur Besorgnis« – sie sind nicht akzeptierbar, wenn sie umweltoffen angewendet werden beziehungsweise wenn Freisetzungen durch Emissionen, Einleitungen oder sonstige Verluste während ihres Lebenszyklus stattfinden. Konsequenterweise dürfen also solche Stoffe nicht mehr freigesetzt werden, von keiner landseitigen Quelle – und genau das haben die Minister der Vertragsparteien beschlossen: die Beendigung der Einleitungen, Emissionen und Verluste solcher Stoffe bis zum Jahr 2020.

Diese Zielsetzung wurde übrigens nicht von den Vertragspartnern der OSPAR-Konvention erfunden, sondern stammt aus den Beschlüssen der Vierten Internationalen Nordseeschutzkonferenz 1995. Es bestand aber erheblicher politischer Druck, dieses Ziel auch in die OSPAR-Konvention zu übertragen. Also keine gefährlichen Stoffe im Meer und also Beendigung der Freisetzung dieser Stoffe bis 2020. Dies ist

die politische Bedeutung des OSPAR-Ziels – auch wenn die Wortwahl der Minister in ihrer Deklaration eher zurückhaltend war und sie nur versprechen wollten, »jede Anstrengung zu unternehmen, sich dieser Zielsetzung zu nähern«. Politisch können die OSPAR-Parteien längst nicht mehr hinter die klare und eindeutige Bedeutung des OSPAR-Ziels zurück.

Das wirklich Neue, der eigentliche Beitrag von OSPAR zu dieser Zielsetzung war die Arbeit, die auf die Deklaration dieser Zielsetzung folgte – die Identifizierung derjenigen Stoffe, die im Sinne von OSPAR gefährlich sind und für die also die besagte Zielsetzung gilt. In der OSPAR-Arbeitsgruppe DYNAMEC wurden die technischen Details für die P-, T- und B-Eigenschaften definiert, und das »chemische Universum« – das sind alle in geeigneten Datenbanken verfügbaren Stoffdaten –

wurde nach Substanzen durchsucht, für die die festgelegten PTB-Kriterien zutreffen. Das Ergebnis war die eingangs genannte Liste von ungefähr 400 chemischen Stoffen, die dann bezüglich ihrer Gefährlichkeit sortiert wurden. Auch wenn aus dieser Liste zunächst nur etwa 20 als prioritär für die laufende OSPAR-Arbeit der nächsten vier Jahre ausgewählt wurden: Die Zielgruppe für die Beendigung der Freisetzungen ist die gesamte 400er-Liste – plus natürlich solche Substanzen, die Anlass zu ähnlich großer Besorgnis geben, die jedoch von OSPAR noch nicht identifiziert wurden. Denn die OSPAR-Liste ist eine offene Liste.

Es ist klar – und das war es auch schon 1998 bei Deklaration –, dass das OSPAR-Ziel nur dann erreicht werden kann, wenn alle die Chemikalien betreffenden Politikbereiche sowohl auf nationalen als auch auf europäischen Ebenen dieses Ziel übernehmen und praktisch umsetzen. Da zwölf der 15 OSPAR-Parteien zugleich EU-Mitglieder und nur drei der heutigen 15 EU-Mitgliedsstaaten keine OSPAR-Parteien sind, sollte man erwarten, dass hier keine politischen Zweifel bestünden und dass das gemeinsam verabschiedete Ziel eine Vielfalt von Umsetzungsprogrammen initiieren würde. Das OSPAR-Ziel betrifft besonders die Chemie- und Pestizidpolitik sowie die Landwirtschafts- und die Wasserpolitik. Alle diese Politikbereiche werden von EU-Ebene aus gelenkt und sind derzeit oder waren kürzlich in Überarbeitung. Eine perfekte Chance also, sie aufeinander abzustimmen und das OSPAR-Ziel aufzuneh-





Seit Ende 2000 ist die Europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) in Kraft – doch bis heute hapert es gewaltig an der Umsetzung. Die Richtlinie betrifft bekanntlich nicht nur die Binnengewässer, ihr Regulierungsbereich umfasst in erheblichem Umfang auch die Übergangs- und Küstengewässer. Um dem Umsetzungsdefizit in diesen Bereichen ein wenig abzuwehren, trafen sich Mitte Mai dieses Jahres auf Einladung der »Aktionskonferenz Nordsee« (AKN) und der Grünen Liga VertreterInnen aus Politik, Umweltschutz und Verwaltung in Bremen zu einem eintägigen Seminar unter dem Titel »EU-Wasserrahmenrichtlinie und Meeresschutz«.

Mit Blick auf die aktuelle OSPAR-/HELCOM-Konferenz bilanzierte das Seminar, wie die Umsetzung an Ost- und Nordseeküste vorangetrieben wird, welche Meeresschutzaspekte besonderes Augenmerk verlangen und auf welche Fragen es bisher noch keine Antworten gibt. So suchen die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus dem baltischen Raum derzeit grenzübergreifend nach so genannten Referenzkriterien. Und auch an der deutschen Nordseeküste erweisen sich die Kriterien zur Ausweisung eines »sehr guten ökologischen Zustandes« als Knackpunkt.

»Meeresschutz ist ohne Wasserrahmenrichtlinie nicht (mehr) denkbar« – Aussagen wie diese beschäftigten die Teilnehmenden nicht ohne Grund: Die WRRL bietet, anders als die Meeresschutzabkommen von OSPAR und HELCOM, einen bindenden und bei Verstößen mit Sanktionen bedrohten Rechtsrahmen. Sie hat die Schutzziele von OSPAR hinsichtlich gefährlicher Stoffe (fast ganz) übernommen und fordert eine angemessene behördliche Umstrukturierung, damit die Ziele der WRRL und die Zwischenschritte dorthin ohne Verzögerungen erreicht werden können. Für die Ostsee einen »sehr guten«, also

im Sinne der WRRL vom Menschen weitgehend unbeeinflussten Zustand festzustellen, wird von den Beteiligten als nahezu unmöglich eingestuft. Nur anhand der Abweichung vom sehr guten kann der gute und damit der »Ziel«-Zustand angemessen beurteilt werden.

Die Situation ist für die Ostsee eine besondere, weil sie aufgrund ihres geringen Salzgehaltes eine andere Ökologie aufweist und sie eher in die Kategorie der Übergangsgewässer fällt. Die WRRL überlässt es den Mitgliedstaaten, ob sie Übergangs- und Küstengewässer getrennt voneinander behandeln wollen. Diese Trennung würde jedoch dazu führen, dass sich die Suche nach Typologien und Referenzen verdoppelt, das kann nicht im Sinne der Wasserschützer sein.

Ausgesprochen knifflig gestaltet sich die Abstimmung der Ostseestaaten untereinander, insbesondere die Koordination individueller Schutzvorstellungen und -ansprüche. Die skandinavischen Staaten scheinen, wieder einmal, die höchste Messlatte vorzugeben.

In Deutschland hat vor allem Schleswig-Holstein mit seinen Küsten an beiden Meeren mit sehr unterschiedlichen Anforderungen zu ringen.

An der Nordseeküste sind die Probleme offensichtlicher: Hier mündet auf der einen Seite die Elbe in das Gebiet des Nationalparks, es landen also zum Teil erhebliche Verschmutzungen vom Land her im Schutzgebiet. Auf der anderen Seite sind die Parameter, auf denen die Einstufung der Gewässertypen beruht, seit Jahrzehnten in umfangreichen Monitoringprogrammen erfasst, dennoch erscheinen sie für die Aufgabenstellung der WRRL noch immer als zu lückenhaft und unzuverlässig. Wenn die WRRL an dieser Stelle flexibel genug ist, könnte es gelingen, mit dem konkreten Füllen der vorhandenen Datenlücken doppelte Arbeit zu vermeiden und den Prozess zu be-

men. Und eine Bewährungsprobe für die OSPAR-Parteien, ihr Bemühungen um Umsetzung der eigenen Zielsetzung unter Beweis zu stellen.

Welche Anstrengungen wurden nun mit welchem Erfolg unternommen? Ein Blick in die wichtigsten betroffenen EU-Prozesse kann beides sein: enttäuschend und etwas Hoffnung weckend.

Zunächst ein Blick auf die Chemie- und Pestizidpolitik. Das Konzept für die neue EU-Chemiegesetzgebung liegt auf dem Tisch und behandelt PTBs als Sonderfall. Es bleibt aber unklar, wie streng mit diesen Stoffen tatsächlich umgegangen wird. Die OSPAR-Kriterien werden nicht auf jeden Fall angesetzt, und die PTB-Stoffe sind eben auch nicht per se unakzeptabel, sondern gehen in ein so genanntes Autorisierungsverfahren und können dann unter bestimmten Bedingungen zugelassen werden. In der Pestizidregulierung will man sich noch nicht einmal gedanklich mit dem OSPAR-Ziel beschäftigen und ignoriert es in der derzeitigen Überarbeitung der Richtlinie mit dem Argument, die Pestizidbewertung sei so ausgefeilt, dass nicht akzeptierbare Stoffe durch das bestehende Verfahren herausgefiltert würden – allerdings werden Pestizide nun doch noch weitverbreitet in der Umwelt gefunden, beispielsweise auch im Grund-

wasser, wo sie laut Bewertung doch eigentlich gar nicht hingelangen dürften.

Die neue EU-Wassergesetzgebung, die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL, siehe auch obenstehenden Artikel), hat einen wichtigen Anfang gesetzt, das OSPAR-Ziel wurde teilweise in die Richtlinie übernommen. Es fehlt der WRRL jedoch an

einer klaren zeitlichen Zielsetzung zur Beendigung der Freisetzung aller gefährlichen Stoffe – die Wasserrahmenrichtlinie konzentriert sich für EU-weite Maßnahmen nämlich nur auf die so genannten prioritären Stoffe, ohne die Gesamtheit der gefährlichen Stoffe und damit die ganze eigentliche Aufgabe zu identifizie-





schleunigen. Insgesamt muss für die Entwicklung von Qualitätszielen gemäß der Richtlinie das vorhandene, zum Teil historische Datenmaterial »richtig« interpretiert werden, um daraus die Schutzziele abzuleiten, die zu einer wirklichen Verbesserung im Nord- und Ostseeraum führen können. Die Interpretation ist schwierig, denn nicht selten handelt es sich bei den »alten« Daten um Material auf Grundlage qualitativer Beschreibungen. Diese Daten zu quantifizieren ist eigentlich unmöglich.

Erfreulicherweise deuten einige Anzeichen darauf hin, dass es – zumindest in Schleswig-Holstein – nicht zu der befürchteten, flächendeckenden Ausweisung von Gewässerabschnitten in die Kategorie »erheblich verändert« kommen wird. Allein die Eidermündung sei wegen ihres Sperrwerks dafür vorgesehen. Die Ausweiskategorie »erheblich verändert« würde eine deutliche Herabsetzung des Entwicklungs- und Schutzzieles nach sich ziehen und ist aus ökologischen Gründen abzulehnen.

Das Seminar plädierte nachdrücklich für einen neuen Denkansatz im Gewässerschutz, mit einer stärkeren Ausrichtung am Vorsorgegedanken. Noch immer gelangen giftige Substanzen, die im Binnenland bereits in Fließgewässer eingetragen werden, auf Grund ihrer hohen Langlebigkeit auch ins Meer. Dort lässt sich das Problem meist nicht mehr lösen, die Schadwirkung ist dann mess- und nachweisbar, aber nicht rückgängig zu machen. Zentraler Gedanke muss also sein, solche Substanzen gar nicht ins Wasser gelangen, sie im besten Fall gar nicht mehr zum Einsatz kommen zu lassen.

Das Seminar von AKN und Grüner Liga sprach hinsichtlich der Umsetzung der WRRL gezielt auch die bremischen Entscheidungsträger an und forderte von der Landespolitik eine deutliche Initiative

und ein ausdrückliches Lokalprofil: Bremen, so hieß es, solle die aktuelle OSPAR-/HELCOM-Konferenz als Aushängeschild für eine langfristige und richtungweisende Meeresschutzpolitik nutzen. Der Verbund aus bremischen und niedersächsischen Behörden, der für die Umsetzung der WRRL-Vorgaben im Wesereinzugsgebiet zuständig ist, hinkt im Prozess der Anpassung der eigenen Landeswassergesetze anderen Bundesländern hinterher. Bis heute ist keine Musterverordnung in Sicht, und auch die Verbändebeteiligung steckt hier noch in den Kinderschuhen. All dies deutet darauf hin, dass die Kapazitäten der Behörden – so wie es die WRRL vorschreibt – noch keineswegs angemessen ausgebaut worden sind.

Die Verflechtungen der WRRL mit den bestehenden Meeresschutzvereinbarungen lässt auch die Frage aufkommen, wie es um die künftigen Aufgaben von OSPAR und HELCOM beispielsweise auf dem Gebiet der gefährlichen Stoffe bestellt ist, wenn in naher Zukunft der europäische Meeresschutz zentralistisch von Brüssel aus gelenkt wird. Die Wasserrahmenrichtlinie steht in ihrem Kern dafür, dass die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität sowohl von Binnengewässern als eben auch des Meeresbereiches »von Europa« geregelt und lokal in die Wege geleitet werden. Wir als MeeresschutzschützerInnen müssen also der Brüsseler Administration »Meer« beibringen, damit die entsprechenden Anforderungen an die Regionen umfassend und qualitätsorientiert formuliert werden. Das Seminar »WRRL und Meeresschutz« mit VertreterInnen aus Politik, Wissenschaft, Verwaltung und Umweltschutz hat dafür Grundlagen gelegt. Ein regelmäßiger Austausch unter den Beteiligten auf dieser oder einer ähnlichen Ebene könnte sinnvoll sein.

Karoline Schacht

ren. Allerdings muss in den Flusseinzugsgebieten bis 2015 ein »guter chemischer Zustand« erreicht werden – und hier kann OSPAR mehr als einen Fuß in die Tür bekommen.

Die Vielfalt der möglichen Maßnahmen, die unter der Wasserrahmenrichtlinie Anwendung finden können, bietet reichlich Gelegenheit für die OSPAR-Parteien, ihrem Ziel näher zu kommen... Die zuständigen regionalen Wasserbehörden sollten auf der Grundlage der OSPAR-Liste ihr Einzugsgebiet auf die Verwendung gefährlicher Stoffe hin untersuchen. Dieses ist jedoch eine neue Herangehensweise für die meisten Wasserbehörden, die sich bisher hauptsächlich mit der Kontrolle der Direkteinleitungen und dem Monitoring bestimmter Schadstoffe befassen.

Aber selbst wenn sie es wollten: Können regionale und lokale Wasserbehörden derzeit die OSPAR-Liste überhaupt nutzen? In einigen OSPAR-Ländern (3) gibt es Umsetzungsprogramme – aber gibt es auch sichtbare Veränderungen im Gebrauch der 400 Stoffe? Für welche Stoffe wurden bereits tatsächlich die Freisetzung reduziert? – Das Problem mit der OSPAR-Liste ist, dass sie bisher eine kaum lesbare Liste von Chemikalien ist, für die weitgehend Markt- und Anwendungs-

formationen fehlen. Daher kann sie praktisch kaum genutzt werden. Genau genommen wissen wir nicht wirklich, was die Liste eigentlich für Stoffe enthält.

Die Liste nennt zwar auch viele wohl bekannte Schadstoffe wie polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAHs), brominierte Verbindungen, die vielfach als Flammschutz eingesetzt werden, organische Zinnverbindungen, Pestizide und Biozide. Diese Stoffe stellen etwa die Hälfte der gelisteten Substanzen. Aber selbst für diese fehlen so wichtige Angaben wie Quellen und Anwendungen. Schließlich besteht noch nicht einmal für Pestizide eine Verpflichtung, Anwendungen zu dokumentieren und zu melden.

Mehr als 150 Stoffe auf der Liste sind gefährliche Industriechemikalien und wahrscheinlich Arzneimittelwirkstoffe, für die Marktdaten und Anwendungsmuster völlig unbekannt sind. Es ist noch nicht einmal klar, ob sie überhaupt auf dem Markt vorkommen. Es ist die Herausforderung und die Aufgabe des OSPAR-Ansatzes, dass eben insbesondere Stoffe in Produkten und Prozessen identifiziert werden konnten, die bisher nicht aufgefallen sind, weil sie nicht direkt eingeleitet werden. Für diese müssen aber die Anwendungen erst identifiziert werden. Eine Liste, die solche Daten nicht enthält, wird auf re-

gionaler und lokaler Ebene von den zuständigen Behörden nicht angewendet werden können.

Die OSPAR-Vertragsparteien sind also nach wie vor dazu aufgerufen, für eine konsistente Politik und die Umsetzung ihres Ziels in nationale und EU-Politik zu sorgen. Und was kann OSPAR selbst tun? Viel Arbeit ist in die Identifizierung der 400 gefährlichen Stoffe gesteckt worden. Nun scheint es, die Arbeit sei ins Stocken geraten. Dringend notwendig ist daher die Vervollständigung der 400er-Liste mit Informationen über die Vermarktung und Anwendung der gelisteten Stoffe. Die Liste muss anschließend allen relevanten regionalen und lokalen Behörden zugänglich und verständlich gemacht werden. Dann und nur dann kann sie ihr Potenzial entwickeln: Dann kann die Arbeit beginnen. ◀

#### **Anmerkungen:**

1. siehe auch WATERKANT 3 / 1998, S. 10 ff. sowie 1 / 1999, S. 5 ff.
2. [www.ospar.org](http://www.ospar.org)
3. Der WWF hat eine Studie veröffentlicht, in der die nationalen Anstrengungen zur Umsetzung des OSPAR-Ziels bewertet wurden (<http://www.ngo.grida.no/wwfneap/overview/overfset.htm>).

# Beton ist kein intelligentes Konzept

Von Herbert Nix und Peer Janssen

**Der Nordseeraum mit seinen Hafenstädten, Seewasserstraßen, vertieften Flussläufen, Containerterminals, Autobahnen, Schienenwegen und Binnenwasserstraßen ist für den Warentransport auf diesen Verkehrsträgern scheinbar gut funktionierend ausgebaut. Der Ostseeraum ist im Vergleich dazu noch keine »Betonlandschaft«. Allerdings bedeutet dies nicht, dass sich Wirtschaft und Politik mit dem jetzigen Ausbauzustand zufrieden geben und es keine weiteren Ausbaupläne in dieser Region gibt.**

In allen größeren und kleineren Hafenstädten werden fleißig Hafenerweiterungen und Flussvertiefungen geplant. Früher einmal lokal entstandene und lange standorttreue Hafenumschlagsunternehmen wie etwa Eurogate haben inzwischen entweder eigene Terminals an mehreren Orten oder entsprechende Beteiligungen. Sie sind es, die heute die Verkehrspolitik in Europa bestimmen.

So wird zum Beispiel in Deutschland nicht nur der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven geplant, sondern auch konkret in Bremerhaven die weitere Verlängerung des Containerterminals (CT III a, CT IV) betrieben, während Hamburg an einem weiteren Ausbau festhält. Unterelbe sowie Außen- und Unterweser sollen um weitere Meter vertieft werden. Rotterdam mit seinen Terminals Maasvlakte I und II, Antwerpen auf dem linken Ufer der Schelde und Amsterdam mit dem Afrika-Terminal haben ihre Häfen in den vergangenen Jahren ebenfalls erweitert.

Solche nicht koordinierten Planungen sowohl in den einzelnen Staaten als auch in der Europäischen Union führen unter anderem dazu, dass etwa der Afrika-Terminal zwar seit zwei Jahren betriebsbereit, aber bis heute dort noch kein einziges Schiff abgefertigt worden ist. Von einer koordinierten Hafen- oder Verkehrsplanung in der EU kann daher nicht gesprochen werden – sie wäre aber unbedingt notwendig, um weitere Fehlplanungen und -investitionen zu vermeiden.

In der Bundesrepublik Deutschland befindet sich zur Zeit der Bundesverkehrswegeplan 2003 in der Diskussion. Im Abschnitt 4.6 »Stärkung des Maritimen Standorts« wird trotz des so genannten gemeinsamen Marktes am Konkurrenzverhalten festgehalten, denn: »Die deutschen Seehäfen haben große regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung. Die Bundesregierung unterstützt daher die Bemühungen der Länder (Anm. d. Red.: gemeint sind Bundesländer), die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See-

häfen zu steigern« (Bundesverkehrswegeplan 2003).

Mit dieser Denke steht die deutsche Regierung nicht alleine, die anderen Mitgliedsstaaten der EU sehen dies genauso. Planungen hören meistens an Ländergrenzen auf – es sei denn, ein Wirtschaftsunternehmen hat bereits auf privatem Wege, wie zum Beispiel Eurogate mit St. Petersburg, Pläne für einen Tiefwasserhafen geschmiedet.

In der Diskussion um Hafenerweiterungen und Flussvertiefungen werden die Hinterlandanbindungen, die dann notwendig werden, um die Waren zu verteilen, mit ihren ökonomischen und ökologischen Auswirkungen oft in den Hintergrund gedrängt. In der Bundesrepublik Deutschland soll zur Stärkung der maritimen Standorte das Autobahnnetz von der holländischen bis zur polnischen Grenze ausgebaut werden: Nördlich der

vorhandenen Autobahn Hamburg-Bremen soll in einem Abstand von nur rund vierzig Kilometern eine neue entstehen, mit Elb- und Weserquerung sowie mit Anschluss sowohl Wilhelmshavens (Tiefwasserhafen) als auch des holländischen Netzes: Der Rotterdamer Hafen hätte damit eine direkte Autobahnverbindung bis nach Polen.

Natürlich sollen auch die Nord-Süd-Verbindungen aus- beziehungsweise neu gebaut werden. Östlich von Hamburg wird dann die dritte Elbquerung entstehen. Da sich alle Regierungen ökologisch geben, wird betont, der Transport auf dem Wasser sei der umweltverträglichste, deshalb dürfe der Ausbau der Binnenwasserstraßen nicht fehlen und selbstverständlich auch nicht der Schienenausbau. Die deutsche Bundesregierung glaubt fest an ein »...nach wie vor ungebrochenes Wachstum im Güter- und Personenverkehr mit hohen Steigerungsraten« (Bundesverkehrswegeplan) und setzt unter dem Schlagwort »integrierte Verkehrspolitik« auf ein drastisch erweitertes Gesamtverkehrssystem – was nichts anderes bedeutet als den Aus- und Neubau aller Verkehrsträger.

Der deutsche Bundesverkehrswegeplan steht hier exemplarisch, weil er erstens aktuell ist und zweitens deutlich macht, dass Seeverkehr nicht im Hafen oder an



der Küste endet. Im wesentlichen unterscheidet er sich nicht von den Plänen der anderen Mitgliedsstaaten der EU. Güterverkehr in einer »globalisierten« Wirtschaftsstruktur erzeugt nicht nur ein Logistik-, sondern auch ein Wechselwirkungsgeflecht, das von den Meeren tief ins Binnenland reicht (und umgekehrt). Die gemeinsame Konferenz von OSPAR und HELCOM steht deshalb vor der Aufgabe, sich diesen Problemen endlich gemeinsam zu stellen und weder die strukturellen Bedingungen des Seeverkehrs noch der dazu gehörigen Hinterlandbindungen länger von sich zu schieben. Es gilt, die vorherrschende, Jahrhunderte alte Konkurrenz der Hafenstädte zu beenden. Vorrangig muss dafür ein gesamteuropäisches Hafen- und Verkehrskonzept entwickelt werden, das unter anderem auch die Warenströme und Verkehrsträger-Auslastung überprüft: Wieso müssen beispielsweise die Bananen aus Übersee auf ihrem Weg nach Italien über den Hamburger Hafen transportiert werden?

Politik und Wirtschaft werden nicht müde zu behaupten, das zunehmende Transportaufkommen sei unabänderlich und entstehe von selbst auf Grund eben der Globalisierung und der weltweiten Arbeitsteilung. Wenn dem so ist, sollten sie diese Arbeitsteilung ernst nehmen und die so genannten Entwicklungsländer (zu denen auch die demnächst neu zu integrierenden Ostseestaaten gehören) die Waren für ihren eigenen Bedarf bei sich produzieren lassen. Das könnte für diese Staaten, die heute oft nur Billiglohn-Exklaven sind, eine reale ökonomische Zukunft mit sich bringen, und würde gleichzeitig die Warenströme reduzieren.

Bislang sieht die »Integration« Osteuropas leider anders aus: Die Eroberung des Ostsee-Raumes durch die westeuropäischen Industrienationen geht einher mit einem massiven Ausbau der Verkehrs-Infrastrukturen. Neue und alte Straßenbauprojekte sind in der Diskussion, um den erwarteten Zuwächsen vor allem im Güterverkehr buchstäblich den Weg zu ebnet. Häfen werden ausgebaut oder neu in oft schützenswerte Küstenlandschaften betoniert: Nach dem EU-Beitritt Schwedens und Finnlands 1995 und mit der Erweiterung der Union um Polen und die drei baltischen Staaten 2004 »wird die Ostsee quasi zu einem europäischen Binnenmeer«, frohlockt die EU-Kommission. Nicht zu vergessen: Die junge NATO-Mitgliedschaft Polens befördert das Interesse der beteiligten Militärs an gut ausgebauten

**GESTALTUNG & REALISATION FÜR ONLINE-& PRINT-MEDIEN**



**2 Polderweg 12  
26723 Emden  
Tel. 0 49 21- 6 57 58  
Fax 0 49 21- 6 61 01**

**info@soeckermedien.de · www.soeckermedien.de**

ten Trassen, die Regierung in Warschau hat sich während des Irak-Krieges und erst recht danach bereits als zuverlässiger Bündnispartner vorgestellt. Umweltschutzverbände werden es angesichts der überbordenden Aufschwung-Versprechen schwer haben, ihrer Aufgabe gerecht zu werden.

Deutschland und Dänemark basteln unverdrossen an alten Plänen einer festen Querung über den Fehmarn-Belt. Schon die Öresund-Brücke hat (obwohl auch ein Schienenweg sie überquert) einerseits das Straßenverkehrsaufkommen – samt der dadurch verursachten Emissionen – anwachsen lassen, andererseits den Wettbewerbsdruck auf die Fährschifffahrt erhöht. So verzeichnet etwa der südschwedische Eisenbahnfährhafen Trelleborg seit Anfang dieses Jahrtausends Jahr für Jahr markante Umsatzeinbrüche. Das griechische Unternehmen »Superfast« stellte 2002 seine neue Fährverbindung von Rostock nach Schweden schon nach wenigen Monaten mangels Wirtschaftlichkeit wieder ein – während der gleichzeitige Finnland-Dienst sich lukrativ gestaltet. Zwar setzen Trelleborg, Rostock, Lübeck und andere Ostseehäfen derzeit noch stark auf den so genannten kombi-

nierten Verkehr und planen dafür sogar massiven Hafenausbau. Zugleich verweisen die Häfen aber immer wieder deutlich und besorgt auf die Konkurrenz der Öresund-Querung. Wenn der Fehmarn-Belt zur Autobahn wird, dürfte es mit dem Kombiverkehr per Fähre alsbald völlig vorbei sein, und auch die mit dem schwedischen »Green Ship«-Prädikat fahrende TT-Linie (siehe auch Artikel Seite 13) fürchtet massive Einbrüche.

Die Auslastung der Straßenverbindung über den Öresund hingegen soll weiter gesteigert werden unter anderem durch den Ausbau der Autobahnen quer durch Jütland in Richtung Kopenhagen. Eine halbe Milliarde Euro hat die konservative dänische Regierung dafür vorgesehen; ihre sozialdemokratischen Vorgänger hatten dies auf Grund weitaus niedrigerer Auslastungs-Schätzungen immer wieder abgelehnt.

Ähnlich massiv auch die Prognosen für Polen und das Baltikum: So gelten nach Schätzung der Wirtschaftsberatungsfirma Kearney nur 15 Prozent des polnischen Straßennetzes als »schwerverkehrstauglich«, 50 Prozent hingegen als sanierungsbedürftig. 17,5 Milliarden Euro sollten laut Kearney in den nächsten 15





das Interesse in allen drei Staaten auf ihre seeseitigen Verbindungen: Zwar mussten die drei lettischen Häfen Ventspils, Riga und Liepaja insgesamt Umschlags-einbußen hinnehmen, dies liegt aber vor allem an den rückläufigen Ölumschlag in Ventspils seit Inbetriebnahme des russischen Ölterminals Primorsk. Dennoch sollen vor allem Ventspils und Riga ausgebaut werden. Estland will vor allem in Tallinn investieren, dessen Umschlag 2002 um 17 Prozent auf 38 Millionen Tonnen zunahm. Litauens Klaipeda erreichte immerhin 15 Prozent und liegt bei 20 Millionen Tonnen, hat sich aber für den weiteren Ausbau jüngst die Hilfe und Unterstützung von BremenPorts, dem privatisierten ehemaligen Hansestadt Bremischen Hafenamts (HBA), gesichert, sowohl EU als auch Weltbank stehen bereit zur Finanzierung.

Klaipeda, so heißt es bei BremenPorts, sei vor allem deshalb wichtig, weil es der nördlichste quasi eisfreie Hafen an der östlichen Ostsee sei. Ungeachtet dessen melden aber sowohl Hamburg als auch Kiel und Lübeck zum Teil erhebliche Steigerungen im Handel mit St. Petersburg, allein an der Elbe sind 2001 insgesamt 165.000 TEU für Russland umgeschlagen worden, 80 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Der Gesamtumschlag des ehemaligen Leningrad betrug 2001 rund 475.000 TEU.

Wobei auch das russische Containergeschäft fest in westlicher Hand ist: Auf lediglich fünf Prozent schätzt das Moskauer Verkehrsministerium den Anteil nationaler Unternehmen an Russlands internationalem Containerverkehr.

All diese Angaben sind nur Splitter, sind eine teilweise zufällige Auswahl aus umfangreichen redaktionellen Recherchen. Eine vollständige Analyse der Verkehrsentwicklung würde den Rahmen nicht nur dieses Artikels, sondern wohl des ganzen Heftes sprengen. Für die Ostseeregion entscheidend ist, dass die Delegierten des HELCOM-Paktes sich nicht dem eventuellen Druck der OSPAR-Staaten beugen und die Verkehrsthemen mehr oder weniger aus ihrer Agenda verbannen. Gerade HELCOM hat sich in der Vergangenheit zumindest ansatzweise den Problemen durch Einträge und Belastungen sowohl maritimen als auch landseitigen Verkehrs gestellt. Wenn die Probleme drastisch zunehmen, darf das Engagement nicht sinken – im Gegenteil. »Freie Fahrt für Beton« im Straßen- und Hafenbau ist nicht unbedingt intelligent, sondern eher ein stumpfes, dumpfes Plattmachen. ◀

Jahren in die polnische Infrastruktur investiert werden, davon knapp 50 Prozent in den Straßenbau. Unter dem Etikett des Konzepts der »Transeuropäischen Netze« (TEN) hat die EU bereits 2001 beschlossen, in Polen bis 2015 rund 15.000 Straßenkilometer auf EU-Norm, das heißt auf eine Achslasttauglichkeit von 11,5 Tonnen, auszubauen. Ach, ja, die polnische Staatsbahn PKP wird derzeit nach deutschem Vorbild privatisiert und umstrukturiert – in der Bundesrepublik erfahren die Bürgerinnen und Bürger täglich, wie »erfolgreich« dieses Modell ist sowohl in der zuverlässigen und preiswerten Personenbeförderung als auch im umweltentlastenden Wettbewerb mit dem »Brummi«...

Warschau rechnet allein im bilateralen Güteraufkommen zwischen Deutschland und Polen mit einem Wachstum von mehr als 200 Prozent bis 2015 – nach 34,5 Millionen Tonnen 2002 und 33,6 Millionen Tonnen in 2001. Das deutsche Bundesamt für Güterverkehr und der (mehrheitlich dem Energie-Multi RWE gehörende) Straßenbau-Konzern Hochtief AG erwarten – bezogen auf alle aktuellen Beitrittsländer – gar eine Vervierfachung des Verkehrsaufkommens – 80 Prozent des Zuwachses werde auf den Straßenverkehr entfallen, heißt es. Für den entsprechenden Schiffsverkehr wird eine Verzehnfachung des Transportvolumens innerhalb von zehn Jahren erwartet. Da-

mit sowohl Ausbau der Verkehrswege als auch ihre EU-Finanzierung massiv in die Gänge kommen, ist vor rund einem Jahr in Polen bereits ein nationaler Logistikverband – ProLogistyka Association – gegründet worden:

Wen wundert's, dass zu den Gründungsmitgliedern so bekannte westeuropäische Namen wie Danzas, DFDS, Hellmann Moritz, P & O oder Schenker gehören? Und ebensowenig ist es erstaunlich, dass – konkret auf Initiative der deutschen Unionsparteien – in Berlin bereits über ein (natürlich EU-finanziertes) »Verkehrsprojekt Europäische Einigung« debattiert wird, um die Anbindung sicherzustellen und natürlich auch gleich ein bisschen die Planungs- und Bürger-einspruchsrechte zu nivellieren.

Polens Straßenbaupläne zielen nicht nur gen Weißrussland und Ukraine, auch die baltischen Republiken stehen auf der Anbindungsliste. In Lettland, Estland und Litauen selbst gab es noch vor zehn Jahren so gut wie keine Autobahnen, heute sind alle drei massiv um eine Vernetzung untereinander sowie mit ihren Nachbarn bemüht: Von Klaipeda über Vilnius nach Minsk, von Vilnius gen Riga, von Riga nach St. Petersburg, von St. Petersburg nach Tallinn, von Tallinn nach Parnu und Riga – wie ein beginnendes Spinnennetz ziehen sich derzeit die in Bau befindlichen oder geplanten Trassen durchs Land. Darüberhinaus konzentriert sich