

Unsere kleine Ostsee Zwischen Sturm und Frieden

Eine Internationale Koproduktionen aus der Serie: Die Ostsee im Wandel

Meeresrauschen

Musik

Henryk Sniogocki:

„Früher war die Ostsee für uns Segler eine weite und große See. Jetzt ist das anders. Wir haben moderne und schnelle Kommunikationswege, auch politisch gibt es keine Grenzen mehr - und dadurch ist das Meer irgendwie geschrumpft. Wenn man heute von weit her zurückkommt, fühlt man sich schon zuhause, wenn man die dänischen Meerengen passiert. Das war früher erst im eigenen Hafen so. Es geht uns allen so - Polen, Schweden oder auch Russen. Es ist halt jetzt unsere kleine Ostsee geworden.“

Sprecherin:

Henryk Sniogocki, Schiffskapitän und Rektor der Polnischen Seeakademie in Gdynia segelt schon seit über dreißig Jahren. Bei unserem Besuch leitet er gemeinsam mit anderen Kollegen von der Akademie ein Training auf dem größten polnischen Segelschiff, der „Dar Młodzieży“.

Sprecher:

Auf der "Dar Młodzieży" herrscht rege Betriebsamkeit. Die fast vierzig Studenten werden tags darauf an der internationalen Windjammerregatta teilnehmen. Die Regatta, bekannt als der „Tall Ships Race“, ist die größte derartige Segelveranstaltung weltweit. Mindestens die Hälfte ihrer Teilnehmer muss unter 25 Jahren alt sein. Mehr als einhundert Segelschiffe aus der ganzen Welt starten bei dieser Regatta von Gdynia aus in Richtung Norden.

Sprecherin:

Unter ihnen ist auch die deutsche „Alexander von Humboldt“, das bekannte Ausbildungsschiff mit den smaragdgrünen Segeln. Auch hier herrscht am Tag vor der Regatta gute Stimmung:

Singende Matrosen

Sprecher:

Für das Schiff aus Bremerhaven sind die Ostseegewässer vertraut. Vor fast einhundert Jahren als Feuerschiff, also quasi als schwimmender Leuchtturm, gebaut, wurde es in den 80er Jahren von der deutschen Stiftung „Sail Training“ gekauft, zu einem Segelschiff umgebaut und auf „Alexander von Humboldt“ getauft.

Unsere kleine Ostsee - Zwischen Sturm und Frieden

Sprecherin:

Jetzt lernen auf dem Schiff Jugendliche das Segeln. Die erste Fahrt führt für viele auf die Ostsee. Kapitän Ulrich Lamprecht:

Ulrich Lamprecht:

„Ja, also ich finde die Ostsee sehr, sehr schön, weil sie keine Strömungen haben. Sie können die ganz leicht berechnen, sie haben immer fast gleiche Zustände in der Ostsee. Man kann segeln auch bei viel Wind, und man hat immer die Möglichkeit, sich irgendwo hinter Inseln zu verkriechen. Es ist im Sommer in der östlichen Ostsee und auch in der nördlichen Ostsee sehr schönes Wetter. Man hat sehr, sehr lange Tage – die Sonne scheint ja fast den ganzen Tag fast 20 Stunden oder 22 Stunden - und das ist ja auch sehr schön.“

Singende Matrosen

Sprecherin:

Die „Alexander von Humboldt“ hat schon eine längere Reise durch die Ostsee hinter sich, denn sie lag bereits in einem Hafen in Lettland vor Anker, bevor sie Kurs aufs polnische Gdynia genommen hat.

Sprecher:

Seit dem Zusammenbruch des Kommunismus besuchen immer mehr deutsche oder dänische Segler die Küsten und Gewässer des Baltikums. Für die Touristikbranche in den Ländern dieser Region ist dieser Trend eine große Chance. Doch um diese Häfen für die westlichen Segler dauerhaft attraktiv zu machen, muss die Infrastruktur verbessert werden. Segler Herbert Böhm:

Herbert Böhm:

„Es gibt in den Marinas oder in den Häfen noch nicht die Versorgungsmöglichkeiten mit Ersatzteilen, mit bequem erreichbaren Tankstellen für die Boote, mit Duschen. Denn die kleinen Yachten, das ist immer ein Problem mit Frischwasser, mit Entsorgung der Schmutzwassertanks, der Toiletten, diese Systeme, die müssen erst noch weiter ausgebaut werden und aufgebaut werden, bevor noch mehr Segler in den Finnischen Meerbusen segeln werden oder auch, wie gesagt, die baltischen Staaten besuchen werden. Es sind kleine Probleme, aber sie machen es einfach schwer noch schwerer hier zu segeln als auf der anderen Seite der Ostsee in Schweden.“

Sprecherin:

Der Infrastrukturaufbau ist aber nicht nur aus touristischer Sicht notwendig. Die Grenze der Belastbarkeit der Natur ist entlang der polnischen und der baltischen Küste längst erreicht. Im Laufe der letzten fünf Jahrzehnte wurde die Umwelt des Ostseeraumes über die Maßen belastet. Das sehen erfahrene Seeleute mit bloßem Auge - wie Kapitän Sniegocki:

Kapitän Sniegocki:

„Als ich 1972 zu segeln begann, war das Wasser noch viel sauberer. Ich kann mich erinnern, wie wir damals ein bis zwei Meilen vor der Küste schon den Meeresgrund sehen konnten - das heißt in ein paar Metern Tiefe. Heute sieht man ihn an manchen Stellen schon nicht mehr, wenn man nur bis zu den Knien im Wasser steht.“

Sprecher:

Wissenschaftler warnen schon seit Jahren vor den schweren Folgen einer weiteren Umweltbelastung. An der Danziger Universität erforschen sie seit mehr als einem Jahrhundert die Sauberkeit und die Vielfalt der Lebensformen im Baltischen Meer, wie die Ostsee auch genannt wird. Anfang der 90er Jahre schlugen die Forscher Alarm. Marcin Plinski von der Danziger Universität:

Marcin Plinski:

„Ein Beispiel ist die Danziger Bucht. Untersuchungen vom Anfang des 20. Jahrhunderts zeigen, dass am Meeresgrund eine sehr reiche Fauna und Flora existierte. Es gab zahlreiche Lebensformen. In den 50er Jahren bemerkten wir einen Rückgang der Naturvielfalt, insbesondere am Meeresgrund. Vor zehn Jahren lebten dort nur noch vereinzelte, ganz einfache Organismen. Die Pflanzen starben ab und an ihrer Stelle bildete sich eine bis zu zwei Metern dicke, sauerstoffarme Schlammschicht. An solch einem Meeresgrund existiert eigentlich kaum noch Leben.“

Sprecherin:

Wissenschaftler schätzen, dass heute etwa 60 Prozent des Meeresgrundes der Ostsee aus Schlamm bestehen. Die Schuld für diesen katastrophalen Zustand geben sie der jahrzehntelangen Umweltverschmutzung. Von Skandinavien aus wurde die Ostsee noch bis in die 80er Jahre schwer durch die Holz- und Papierindustrie belastet. Die größten Umweltsünder waren jedoch die Staaten des ehemaligen Ostblocks.

Sprecher:

Entlang der Küste, oft in Hafennähe, standen bis zum Zusammenbruch des Kommunismus viele Chemie- und Schwerindustriewerke. Es gab nur wenige und veraltete Kläranlagen. Die industriellen Abfälle, genauso wie der Sondermüll von den Schiffen, landeten direkt im Meer.

Sprecherin:

Auch die in die Ostsee mündenden Flüsse haben das Wasser des Binnenmeeres verseucht. Nach Ansicht von Umweltexperten sind mindestens 50 Prozent der Ostseeverschmutzung über die Flüsse ins Meer gelangt. Marcin Plinski:

Marcin Plinski:

„Die Probleme, die wir heute bewältigen müssen, haben vor allem Polen und die

Unsere kleine Ostsee - Zwischen Sturm und Frieden

ehemaligen Sowjet-Republiken verursacht. Flüsse wie die Oder, Weichsel oder Newa haben seit der Industrialisierung noch bis vor ein paar Jahre alles ins Meer getragen - Abwässer, Müll und vor allem die Düngemittel von den entlang der Flüsse gelegenen landwirtschaftlichen Flächen. Diese chemischen Dünger bestehen vor allem aus Nitrat und Phosphat. Wir müssen noch einiges tun, um diese Schäden zu reduzieren.

Sprecher:

Zunächst hat diese zusätzliche Düngung des Meeres positive Folgen gehabt. Denn mit den Düngemitteln wuchsen die Meerespflanzen schneller und die Fische hatten reichlich Nahrung.

Sprecherin:

Doch solche Prozesse gehen auf Dauer nicht gut, erklärt Marcin Plinski:

Marcin Plinski:

„Wenn zu viele Pflanzen in solchen geschlossenen Gewässern wie der Ostsee wachsen, fehlt der Sauerstoff, den alle Organismen für den biologischen Zersetzungsprozess brauchen, das heißt, die Zersetzung erfolgt nicht schnell genug. Die Reste lagern sich ab und bilden eine schlammige Masse. In der Konsequenz entsteht Schwefelwasserstoff, der den Meeresgrund vergiftet. Ganz zu schweigen davon, dass der Sauerstoff auch den Fischen fehlt. Nach unseren Beobachtungen wurde in den 80er Jahren diese gefährliche Grenze überschritten.“

Sprecher:

Untersuchungen der Fischbestände bestätigen, dass die Zahl mancher Fische seit Mitte der 80er Jahre kontinuierlich zurückgeht. Am meisten gefährdet ist der Dorsch. Man schätzt, dass seine Population heute nur ein Fünftel der von 1980 beträgt. Und obwohl Experten seit wenigen Jahren von einer bemerkbaren Entlastung der Umwelt im Ostseeraum sprechen, reicht sie noch lange nicht für die Erholung einer ganzen Fischgattung aus. Denn durch die Veränderungen am Meeresgrund wurde der Fortpflanzungsmechanismus der Dorsche zu stark beeinträchtigt:

Marcin Plinski:

„Da die Dorscheier viel Salz für das Wachstum brauchen, werden sie direkt am Meeresgrund gelegt. Dort ist das Wasser salzhaltiger, als in den oberen Schichten des Meeres. Doch am Boden gibt es weniger Sauerstoff, den die befruchteten Eier dringend benötigen. Deswegen sterben viele Laiche ab, noch bevor sie sich entwickeln konnten. Oder sie sterben später, als junge Fische, an der Vergiftung durch Schwefelwasserstoff.“

Musik

Sprecher:

Dorsche ernähren sich unter anderem von kleineren Fischen, wie zum Beispiel Sprotten. Da es weniger Dorsche gibt, können immer mehr Sprotten überleben. Diese wiederum ernähren sich von den Dorscheiern. Und so schließt sich der Kreis - auch für die Verbraucher. Denn die biologischen Veränderungen in der Ostsee haben direkte Konsequenzen für den Markt: Bei knappem Angebot steigt bekanntlich der Preis.

Sprecher:

Ein weiteres Beispiel für die Wechselwirkung zwischen Umwelt und Wirtschaft im Ostseeraum ist der Hering. Seit den 80er Jahren schrumpft seine Durchschnittsgröße. Während damals noch etwa 80 Prozent der Heringbestände eine durchschnittliche Länge von 20 Zentimetern hatten, und nur jeder Fünfte Hering war kleiner, sieht es heute genau umgekehrt aus. Warum? - Darauf gibt bis heute keine eindeutige Antwort.

Sprecherin:

Nach Ansicht von Experten wirkt sich die Größe jedoch nicht negativ auf den Nahrungswert des Herings aus, der sich nach wie vor im vertretbaren Bereich befindet. Dennoch bleiben diese Veränderungen des gern gegessenen Ostseefisches für den polnischen Markt nicht ohne Folgen. Piotr Bykowski vom Institut für die Fischwirtschaft in Gdynia:

Piotr Bykowski:

„Was die Gesundheit betrifft, haben wir keine Bedenken. Der Hering ist bloß kleiner und schlanker geworden, und hat keine 15, sondern nur noch 7 Prozent Fett. Das Problem ist jedoch sein Geschmack. Ohne Fett eignet er sich für einige Gerichte nicht so gut. Deswegen nimmt man lieber den großen und fetten Hering; den gibt es im südlichen Baltikum nicht mehr. In norwegischen Gewässern ist er aber noch zu finden.“

Sprecherin:

Für die polnischen Fischer ist das ein großes Problem. Sie können ihren eigenen Fang nur schwer absetzen. Also versuchen sie, andere Fischarten zu fangen. Die meisten bevorzugen den Dorsch. Dieser wird jedoch zunehmend geschützt. Um das Wachstum der jungen Fische nicht zu gefährden, hat die Europäische Union im Jahr 2003 längere Dorschangverbote in der Ostsee verhängt als bisher üblich. Da die polnischen Fischer jedoch noch keine Entschädigungen von der Europäischen Union bekommen, haben sie sich nicht an diese Fangverbote gehalten.

Sprecher:

Der Grund dafür liegt auf der Hand: Insbesondere den kleineren Fischern geht es um die Existenz. Weil eine baldige Verbesserung nicht zu erwarten ist, will Brüssel die Fischfangflotte in der Ostsee deutlich reduzieren. Mit speziellen Hilfsprogrammen will man die Zahl der Schiffe binnen weniger Jahre halbieren.

Sprecherin:

Polnische Fischer halten von dieser Lösung nicht viel. Sie argumentieren, dass nicht die Zahl der Fischerboote das Hauptproblem ist, sondern die Art und Weise, wie in der Ostsee gefischt wird. Maciej Dlouhy, Vorsitzender des Polnischen Fischerverbandes:

Maciej Dlouhy:

„Es kann nicht sein, dass wir den Fischen einen politischen Schutz anstelle eines biologischen Schutzes geben. In der EU konzentriert man sich auf die Reduzierung der Fangflotte, anstatt in bestimmten Zeiten einen Teil der Gewässer einfach zu sperren, zum Beispiel wenn die Dorsche ihren Laich ablegen. Außerdem sollte man die Zahl der großen Boote auf der Ostsee einschränken, denn sie fangen sehr viele junge Dorsche in den flachen Gewässern und die Folgen sind verheerend.“

Sprecherin:

Auch wenn es noch viele Meinungsunterschiede gibt, sehen alle ein, dass ein nachhaltiger Umweltschutz im Ostseeraum von existentieller Bedeutung ist. Und tatsächlich kann man seit Mitte der 90er Jahre von einer gewissen Erholung der Umwelt sprechen.

Sprecher:

Zum großen Teil hängt es mit der europäischen Integration zusammen, denn zahlreiche umweltfreundliche Investitionen wurden von der EU mitfinanziert. Sicherlich liegt es aber auch an dem politischen Umbruch und den wirtschaftlichen Problemen der Länder wie Polen und den baltischen Staaten. Denn mit der Wende brach teilweise die Schwerindustrie zusammen, Werften wurden geschlossen und die Produktion wurde reduziert. Dadurch sinkt die Umweltbelastung, früher verursacht durch die veralteten Werke und Fabriken.

Sprecherin:

Auch in der polnischen Landwirtschaft werden heute bei weitem nicht in dem Maß Düngemittel wie in den 70er und 80er Jahren verwendet. Durch zahlreiche neue Kläranlagen entlang der Ostseeküste und der Flüsse ist die Verschmutzung deutlich gesunken.

Sprecher:

Doch nicht alle Sünden der Vergangenheit lassen sich leicht und schnell aus der Welt schaffen. Was der Mensch in einem halben Jahrhundert verursacht hat, kann er nicht binnen weniger Jahre wieder gut oder gar ungeschehen machen.

Sprecherin:

Damit sich die Ostsee erholen kann, braucht das Meer etwas Glück und viel Westwind, meint Marcin Plinski von der Danziger Universität:

Marcin Plinski:

„Es gibt einen für die Ostsee typischen Mechanismus, den man sonst fast nirgendwo so beobachtet. Von Zeit zu Zeit, wenn starke Seestürme auftreten, kommt es zu einem immensen Wasseraustausch im Westen der Ostsee, bei den Dänischen Meerengen. Von dort fließen große Wassermengen aus der salzigen Nordsee in die relativ süße Ostsee. Dieses Wasser ist viel sauerstoffreicher und schwerer als das des Baltischen Meeres. Deswegen spricht man in diesem Zusammenhang von einem „Atemzug“ der Ostsee. Dabei bekommen gerade die tiefsten und schlammigen Meeresschichten wieder den notwendigen Sauerstoff.“

Meeresrauschen

Sprecher:

Dieses frische Salzwasser kommt meistens während der schwersten Seestürme. Das kalte Nordseewasser wirkt reinigend für die kleine Ostsee. Dadurch können sich zum Beispiel Fische wie der Dorsch besser vermehren. Diese „Atemzüge“ der Ostsee finden völlig unregelmäßig statt. Die größte solche „Einfüllöffnung“ - wie es im Fachdeutsch der Meeresbiologen heißt - fand zuletzt während eines Sturms 1993 statt.

Sprecherin:

Doch was für die Natur überlebens-notwendig ist, kann für den Menschen fatale Folgen haben. Denn bei dem Sturm 1993 ging nahe der deutschen Küste das polnische Schiff „Jan Hevelius“ unter und nahm 55 Menschen mit in den Tod. Die „Jan Hevelius“ war eines der vielen Passagierschiffe, die auf der Ostsee verkehren - zusammen mit unzähligen Frachtschiffen.

Sprecher:

Insbesondere Öltanker sind eine ungeheure Gefahrenquelle, nicht nur für die Ostsee. Ein Beispiel ist das Unglück der „Prestige“, die Ende 2002 nahe der spanischen Küste mit fast 80.000 Tonnen Schweröl an Bord auseinanderbrach und den Atlantik verseuchte. Ziel der Prestige: Estland. Wäre die Katastrophe einige Tage später in den Ostseegewässern passiert, hätte es in vielerlei Hinsicht das Aus für das Baltische Meer bedeuten können.

Sprecherin:

Umso wichtiger erscheint jetzt die Suche nach einem neuen Sicherheitssystem, das auf der Ostsee Anwendung finden sollte. Henryk Sniegocki, Kapitän der "Dar Mlodziezy":

Henryk Sniegocki:

„Wir brauchen ein System, das das Monitoring von Transportwegen in der gesamten Ostsee ermöglicht. Derzeit hat jedes Land sein eigenes System und verfolgt die Schiffe im eigenen Territorium. Aber ich glaube, dass wir auch in dieser Hinsicht mehr zusammen arbeiten sollten. Wir brauchen ein so genanntes Früh-Warn-

Unsere kleine Ostsee - Zwischen Sturm und Frieden

System, das für alle zugänglich ist. Denn aufgrund der geschlossenen Form der Ostsee ist das Risiko einer Umweltkatastrophe höher als auf offenen Gewässern. Manche sagen zwar, es sei zu teuer, denn dafür ist die Ostsee durch Tanker zu wenig frequentiert. Doch ich frage sie dann: Und wenn die gesamte See mit einem Ölteppich bedeckt ist, was kostet das dann?“

Musik

Sprecherin:

In der Vergangenheit hat die Ostsee viele Schiffkatastrophen erlebt. Sie ist zwar eines der kleinsten Meere, birgt aber die meisten Opfer in ihren Gewässern. Mehrere Tausend Handels- und Passagierschiffe, Segelyachten, U-Boote und Kriegsschiffe liegen auf ihrem Grund. Die meisten gingen während des Zweiten Weltkrieges unter.

Sprecher:

Zwischen 1939 und 1945 haben sich in der Ostsee schwerste Gefechte abgespielt. In der Endphase des 2. Weltkrieges wurden hier nicht nur Kriegsschiffe mit samt ihren Waffen, sondern auch Flüchtlingsschiffe mit mehreren Tausend Menschen an Bord versenkt. Gustlof, Steuben oder Goya sind die bekanntesten Namen. Auf jedem von ihnen haben bis zu siebentausend Menschen ihr Leben verloren. Während die in den Wracks liegenden Waffen relativ ungefährlich für das natürliche Gleichgewicht des Meeres sind, haben die nach dem Krieg in die Ostsee versenkten deutschen Chemiewaffen eine ganz andere Dimension. Schätzungsweise 300.000 Tonnen Kampfmunition mit giftigen Stoffen wie Senfgas, Gelbkreuz oder Blaukreuz gelangten damals in die Ostsee, nachdem die Siegermächte bei der Potsdamer Konferenz im August 1945 die Beseitigung der gesamten deutschen Chemiewaffenbestände beschlossen hatten. Die geheime Mission dauerte bis 1948.

Sprecherin:

Obwohl auf den Seekarten klare Vorgaben über die Versenkungsorte eingezeichnet waren, lässt sich heute die genaue Platzierung der Giftbestände nicht mehr feststellen. Tadeusz Kasperek, Experte der Polnischen Marine für ABC-Waffen:

Tadeusz Kasperek:

„Zuerst wollte man alles am tiefsten Punkt in der Ostsee versenken, im so genannten Gotlander Becken. Doch bald stellte sich das als zu weit heraus. Also wurde ein großer Teil der Chemiewaffen-Bestände südlich von Bornholm in etwa 100 Meter Tiefe abgeworfen. Zeitzeugen sagten jedoch, dass viel Munition nicht gleich auf Grund gegangen sei. Die Holzkisten seien erst meilenweit weiter geschwommen bis sie schließlich sanken. Außerdem haben wohl viele Schiffe ihre vorgegebenen Positionen nicht eingehalten und die Munition schon während der Fahrt zum Ziel über Bord geworfen. Deshalb ist es unmöglich zu sagen, wo all die Giftwaffen liegen.“

Sprecher:

Bis in die 90er Jahre sind immer wieder Reste dieser Giftbestände in der gesamten Ostsee den Fischern ins Netz gegangen oder wurden von den Wellen angespült - am häufigsten in Dänemark. In Polen spricht man offiziell von etwa dreißig Fällen, der letzte 1997.

Sprecherin:

Dennoch schenken nationale und internationale Institutionen diesem Problem relativ wenig Aufmerksamkeit. Zwar hat die Helsinki-Konvention allen Ostseeanrainern, die betroffen sind, weitere Untersuchungen empfohlen. Doch die meisten sehen keinen akuten Handlungsbedarf. Angeblich aus Kostengründen. Tadeusz Kasperek:

Tadeusz Kasperek:

„Nur die Dänen haben ein System, das eine schnelle Bergung und Entsorgung des Materials ermöglicht, falls das Gift oder die Munition den Fischern zufällig beim Fangen ins Netz gehen. Die Fischer bekommen dann Entschädigungen für die beschlagnahmten Netze und den verloren gegangenen Fang. In Polen betrachtet man das Problem nicht als wirklich ernst. Ich habe mich damit vor ein paar Jahren an die Nato gewandt, als es das Programm „Für den Frieden“ gab. Ich bat um Unterstützung für weitere Untersuchungen in dieser Richtung, um eine mögliche Gefahr einschätzen zu können. Denn die Munition rostet und die chemischen Gifte kommen dadurch frei. Doch man sagte mir, dass die Nato kein Interesse daran habe und ich bekam meine Unterlagen zurück.“

Sprecherin:

Bei direktem Kontakt mit diesen Relikten kann es zu schwersten Verbrennungen und Vergiftungen kommen - in Extremfällen kann es sogar tödlich sein. Gefährdet sind jedoch nicht nur diejenigen, die in direkten Kontakt mit den Waffen kommen:

Tadeusz Kasperek:

„Wenn dort, wo die Waffen lagern, Fische schwimmen, dann besteht die Gefahr, dass sie vergiftet werden. Wenn verseuchte Fische ins Netz gehen, landen sie vielleicht auf unseren Tellern. Ein Warnzeichen ist für mich zum Beispiel die Tatsache, dass in der Nähe von Bornholm auffällig viele Flundern mit Blasen und Geschwüren gefangen werden. Die Herkunft der Geschwüre ist unklar, es können auch normale Verletzungen sein. Aber so lange wir es nicht untersuchen, wissen wir es eben nicht sicher. Es ist mir klar, dass das alles nur Spekulationen sind, aber wir müssen dem nachgehen, sonst kann es eines Tages tragische Folgen haben.“

Sprecherin:

Trotzdem gibt es bis heute kein umfassendes internationales Programm zur Beseitigung oder zumindest Erforschung des Gefahrenpotentials.

Unsere kleine Ostsee - Zwischen Sturm und Frieden

Sprecher:

Dabei könnten solche Untersuchungen sicherlich mehr Gewissheit darüber bringen, ob es sich um Schwarzmalerei handelt, oder ob man doch lieber auf die Flunder während des Ostseeurlaubs verzichten soll.

Musik

Sprecher:

Mit der EU-Erweiterung wachsen die Hoffnungen für den Ostseeraum. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass man von einer gelungenen Integration des Raumes stark profitieren kann - vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht. Dennoch ist das erst der Anfang - meint der Wirtschaftswissenschaftler des Europäischen Zentrums an der Danziger Universität Stanislaw Uminski:

Stanislaw Uminski:

„Viele Beobachter sind der Meinung, dass die Ostsee ihre Anrainer noch immer mehr trennt als verbindet. In Umweltfragen scheint die Integration am schnellsten zu gehen. Jetzt können wir auf entsprechende wirtschaftliche Konsequenzen hoffen. Denn bisher wurde die Ostsee als Wirtschaftsraum von Polen und den baltischen Staaten relativ wenig genutzt, vor allem, wenn es um Kontakte nach Skandinavien geht.“

Musik

Sprecherin:

Alle ehemaligen Ostblockstaaten haben inzwischen die Zahl der Schadstoffe, die ins Baltische Meer gelangen, deutlich reduziert. Es wurden viele neue Kläranlagen gebaut und moderne Entsorgungstechnologien eingeführt. Von Jahr zu Jahr gibt es neue Umweltprojekte. Auf der polnischen Halbinsel Hela versucht man zum Beispiel die frühere Seehundpopulation in der südlichen Ostsee wieder heimisch zu machen. Erste Tiere wurden bereits gezüchtet und in die Freiheit entlassen.

Sprecher:

Dennoch bleibt viel zu tun. Auch für Polen, das bis heute fast ein Drittel der Ostseeververschmutzung verursacht. Dass eine saubere Ostsee allen nutzt und eine verschmutzte allen schadet, dessen sind sich mittlerweile alle bewusst. Und die Hoffnungen, dass sich mit der EU-Erweiterung vieles besser durchsetzen lässt, sind - so Marcin Plinski - in diesem Fall wohl keine Floskeln:

Marcin Plinski:

„Ich glaube, dass die Erweiterung der EU unserer Ostsee sehr gut tut. Denn die meisten Verunreinigungen kommen doch vom Land. Wenn es aber auf dem Land überall die gleichen Umwelt- und Wirtschaftsstandards gibt, dann verringert sich die Verschmutzung der Ostsee. Außerdem hoffe ich, dass der Beitritt die Macht der Exekutive in Polen stärkt. Die Empfehlungen der Helsinki Konvention, der auch

Unsere kleine Ostsee - Zwischen Sturm und Frieden

Polen beigetreten ist, sind für uns derzeit eben nur Empfehlungen. Mit dem Beitritt in die EU kommen aber hoffentlich für alle konkrete Pflichten und Sanktionen. Und das wird viel mehr bewirken. Ich bin fest davon überzeugt, dass unsere Umwelt und unsere Ostsee durch den Beitritt viel besser geschützt werden als es jetzt geschieht.“

Unsere kleine Ostsee - Zwischen Sturm und Frieden

Eine Koproduktion des Polnischen Rundfunks Radio Gdansk und Deutschen Welle Radio

Aus der Serie: Die Ostsee im Wandel

Autorinnen: Maria Prucińska und Rozalia Romaniec

Technik: Marion Kulinna

Regie: Bernhard Sanders