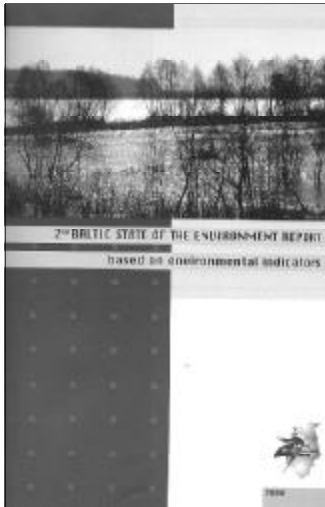




Auf der Suche nach der Nachhaltigkeit

Ende letzten Jahres erschien der zweite Bericht zur Umweltsituation der Baltischen Staaten, herausgegeben vom „Baltic Environmental Forum“ (BEF) in Riga. Zwar erscheinen 10 Jahre nach Wiedererlangung der Unabhängigkeit einheitliche Standards zur Ermittlung zuverlässiger Statistiken - denn nicht viel mehr wird hier versucht - als keinerlei Sensation mehr, interessant wird der Bericht jedoch aus zwei Gründen: Zum einen wird hier der direkte Vergleich der drei baltischen Staaten unter ähnlichen Aspekten versucht, zum anderen ist das Thema Umwelt auch östlich der Ostsee kaum noch anders in der öffentlichen Diskussion präsent.

Wie ist die Situation: Begründen auch hier die Regierungen ihre Tatenlosigkeit gegenüber den Industriekonzernen mit schön gestylten Zahlenwerken, oder wagen es die Verantwortlichen, auch in Zeiten mangelnder Unterstützung durch umweltbewegte Massen die für die Zukunft notwendigen Entscheidungen zu treffen?



In Heft 2/98 des **INFOBLATT BALTISCHE STAATEN** haben wir ausführlich den ersten Umweltbericht des u.a. von Geldern der Europäischen Union und des TRANSFORM-Programms der Bundesregierung finanzierten „Baltic Environmental Forum“ (BEF) vorgestellt. Grundsätzliches hat sich seitdem nicht geändert. Da aber damals erstmals versucht wurde, Indikatoren für eine nachhaltig umweltfreundliche Entwicklung festzulegen und die Umweltsituation mit westeuropäischen Bewertungsstandards in Beziehung zu setzen, lohnt ein Vergleich: Hat sich der

Stellenwert des Umweltschutzes in den baltischen Staaten weiter verringert, oder gibt es Anzeichen der Hoffnung?

BEF organisiert vor allem Erfahrungsaustausch und Weiterbildung für Umweltsachleute der Verwaltungen und Ministerien. Allein für die erste Jahreshälfte 2001 standen 14 verschiedene Themen auf dem Programm, darunter Themen wie „Gefahrgütertransport per Bahn“ (im September folgt ein weiteres Seminar über den Seetransport), „Natura 2000“ oder die Umweltverträglichkeitsprüfung. Berichte des BEF entstehen also nicht einfach durch Sammlung von Daten, sondern auch durch ständige Diskussion. Welche wichtigen Änderungen hat es also in den letzten drei Jahren gegeben?

Gibt es Anzeichen für Besserung der Umweltsituation?

Eine erste Änderung der Art und Weise der Umweltbeobachtung stellen die drei zuständigen Umweltminister gleich im Vorwort fest: Nicht mehr bloß die Nachwirkungen der Sowjetokkupation will man behandeln und daraus folgende Umweltschäden beseitigen, sondern man will sich den internationalen Zusammenhängen stellen wie Problemen des Klimaschutzes und nuklearer Risiken. Man möchte gegen das Bild vom „dreckigen Osten“ ankämpfen

und setzt sich dafür ein, sich vor allem auf die „Hot spots“ zu konzentrieren, die auch die Helsinki Commission (HELCOM) definiert hat. Einen kleinen ironischen Unterton zu den weisen Worten der Minister setzt der BEF selbst: Seit 1990 gab es in Lettland und Litauen jeweils vier verschiedene Umweltminister - in Estland derer gar sieben!

Man möchte sich also gern den internationalen Gepflogenheiten anpassen - so verändert man ein wenig die Vokabeln. Nicht mehr von „Umweltreport“ soll zukünftig die Rede sein, sondern von „Nachhaltigkeitsbericht“. Begründung: Auch die ostseeweite Initiative BALTIC 21 erhebe inzwischen bereits Daten zur Analyse des Umweltzustands, daher wird ein neues Schema von Aspekten zur Datenbewertung eingeführt. „Driving Force - Pressure - State - Impact - Response (DPSIR)“ ist das neue Schlagwort, also etwa „bestimmende Faktoren - Bedrohung - Zustand - Einflußnahme - Maßnahmen“. Gleichzeitig macht die Projektleiterin Heidrun Fammler ein überraschendes Eingeständnis: Dies sei nun eine eher pragmatische Vorgehensweise, während der erste Bericht noch von „persönlichen Erfahrungen der Experten“ geprägt gewesen sei.

Gleichzeitig kommt hier bereits eine augenscheinlich wesentliche Schwäche aller Bemühungen zur Sprache: Datenmangel. Erstaunlich eigentlich, setzt man die Hunderttausende EURO dazu in Maßstab, welche bereits zum Aufbau des BEF und Hinzuziehung hochkarätiger Fachleute ausgegeben wurden. Etwa 150 Experten seien diesmal allein zur Zusammenstellung dieses Berichts hinzugezogen worden - kann denn da ein Bericht zufriedenstellen, der als herausragendes Kennzeichen immer noch „Datenmangel“ angibt? Dies motiviert doch, einmal genauer hinzuschauen. Welche Themen drängen besonders, wo ist der Umweltzustand besser geworden?

Verkehr: Fehlende Konzepte für die neue Zeit

Schon in der Einleitung, der Beschreibung der Ausgangsfaktoren, wird die problematische Verkehrsentwicklung vor allem in den größeren Städten als eines der neuen und wachsenden Umweltprobleme benannt. Schon die Zahlen der Verteilung des Passagieraufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel zeigen es: in allen drei baltischen Staaten haben sich zwischen 1990 und 1999 die Passagierzahlen pro Bus halbiert, in Litauen ist sie sogar fast auf ein Drittel geschrumpft. Beim Bahnverkehr, wo immer wieder

Streckenstilllegungen in der öffentlichen Diskussion sind, sprechen die Zahlen noch deutlicher: Rückgang auf 15-20% dessen, was 1990 einmal per Bahn transportiert wurde. Bereits beim ersten Versuch der Einordnung der Daten kommt der Umweltbericht zu dem Schluß: Der Fahrzeugbestand des Öffentlichen Nahverkehrs ist überaltert und erfüllt die Ansprüche der KundInnen an Komfort und Geschwindigkeit überhaupt nicht mehr, im Ergebnis kommt eine verstärkte Abhängigkeit der Menschen vom Privat-PKW dabei heraus. Als auslösender Faktor für diese Entwicklung sei nicht so sehr der Preis für Benzin und Diesel zu sehen, sondern eher fehlende Konzepte für ein besseres Verkehrsmanagement.

Die Änderungen in der Verteilung der Bevölkerung sprechen dieselbe Sprache. Allerdings zeigt sich nur in Lettland der vorauszusagende Trend: Kräftiger Zuzug von EinwohnerInnen in der Region Riga, auch in der boomenden Hafenstadt Ventspils, kräftiger Einwohnerrückgang in ländlichen Gebieten Latgales, Zemgales und sogar Kurzemes. In Estland zeigen die Regionen um Pärnu und Rakvere den höchsten Zuwachs, Tallinn sogar einen Rückgang. Da solche Extreme aber auch in Nachbarregionen wie Klaipeda (Rückgang) und Palanga (starker Zuwachs) zu finden sind, schließen die Berichtersteller auch Unschärfen im Registrierungssystem nicht aus.

Bei der Luftqualität, die ja ebenfalls erheblich mit der Verkehrsentwicklung zusammenhängt, wirken sich die einheimischen Ursachen der Umweltprobleme nur in den großen Städten aus - auf dem Lande sieht die Situation, verglichen mit dem Rest Europas, eher gut aus. Dennoch kommt auch hier, wo relativ klare Aussagen möglich sind, ein weiteres generelles Problem dazu, dass sich in vielen anderen Bereichen gleichfalls zeigen wird: Der Umweltbericht beklagt immer wieder einen Mangel an Daten. Ein Zwischenergebnis: Das „Baltic Environmental Forum“ (BEF) fasst nur die vorhandenen Daten zusammen und versucht zu einer Situationseinschätzung zu kommen - ähnlich wie der Bericht „Daten zur Umwelt“ des deutschen Umweltbundesamts. Umweltpolitik zu gestalten und Umweltziele umzusetzen, muss Sache der Regierungen und der Verwaltungsspitzen bleiben. Deutlich sichtbar ist der Nachholbedarf hier bei den Verhandlungen zum EU-Beitritt: Alle drei baltischen Staaten sind bereits sehr weit in den Verhandlungen - haben aber den Bereich Umwelt dabei vorerst ausgeklammert und verlangen Übergangsfristen.

Abfall: Die Flut aus erster und aus zweiter Hand

Der BEF-Umweltbericht überrascht beim Thema Abfallproblematik mit einer klaren Aussage: als einer der wesentlichen Faktoren für die steigenden Abfallberge in den baltischen Staaten wird der stetige Import von Gebrauch- und 2.Hand-Waren ausgemacht. Das muss man sich erst einmal klar machen: nicht etwa irgendwelche katastrophalen Zustände aus der Zeit ehemaliger Sowjetwirtschaft haben hier noch Einfluß, sondern augenscheinlich gar manche Hilfe aus dem Westen: alte Autoreifen, aber auch Kleidung, die bald verschlissen ist, und sogar veraltete Medizin, die gar nicht mehr gebraucht werden kann, erhöhen die Abfallprobleme. Und das in einer Situation, wo noch immer keine Entsorgungssysteme aufgebaut sind, wo zwar sporadisch Getrennsammelcontainer aufgestellt werden, aber die technischen Möglichkeiten für Verwertung und Recycling fehlen.

Nur Estland, das im Bereich Ölschieferabbau mit den dort anfallenden Rückständen besondere Anstrengungen der Abfallvermeidung unternehmen muss, steuert hier bereits dagegen: Es wurde eine relativ hohe Verpackungssteuer

für Getränke eingeführt, welche wieder an die sorgsamere Verwendung von Verpackungsmaterial anmahnen soll. Lettland will es seinerseits bis 2002 schaffen, dass durch Sammlung recyclebarer Getränkeverpackungen 75% davon wieder verwertet werden können. Beim Versuch, etwas zur tatsächlichen Verwendung von Recyclingmaterialien in den baltischen Staaten aussagen zu wollen, verbleiben dem Umweltbericht bedauerlicherweise zwei Entschuldigungen - eine davon bereits bekannt: Datenmangel.

Zum anderen stellt BEF etwas resignierend fest, dass die in den baltischen Staaten mit der Müllentsorgung



beauftragten Firmen eben mit der Menge des entsorgten Mülls ihr Geld verdienen - also, warum einsparen?

Selbst die Menge des entsorgten Mülls wird oft nur „nach Augenschein“ gemessen, Statistiken sind also von begrenztem Aussagewert. Mancher Rückgang im Abfallaufkommen wird demzufolge vom BEF nur in besserer Genauigkeit der zu erhebenden Daten gesehen - ansonsten ändert sich wenig. Etwa 1.600 Deponien für Abfall gibt es insgesamt in den baltischen Staaten - die Tatsache, dass es sie gibt, heißt nicht etwa, dass die Orte geeignet sind (Estland 220, Lettland 565, Litauen 800). Gemäß inzwischen verschärfter Richtlinien geplante neue Deponien gibt es nur wenige. Besonders gefährliche Reststoffe müssen in Estland aus der Ölschieferproduktion (hier entstehen 90% der gefährlichen Abfallstoffe in ganz Estland) und in Litauen als Überbleibsel der Öltraffinerie in Mažeikiai behandelt werden. In Lettland ist der Hauptverursacher das Metallwerk in Liepāja.

Insgesamt kann gesagt werden, dass die baltischen Staaten bei der Menge des erzeugten und zurückbleibenden Abfalls im Durchschnitt bereits das erreicht haben, was anderswo so sehnlichst angestrebt wird: europäische Standards.

Gefahrstoffe: Noch immer Folgen vergangener Gedankenlosigkeit

Immer noch nicht entsorgt, aber inzwischen sichergestellt sind relativ große Mengen Pestizide, die aus Zeiten der Sowjetunion irgendwo gelagert waren und deren Gebrauch wegen der starken Umweltschädlichkeit streng verboten ist: Allein in Lettland sind dies 172 Tonnen DDT, 43 Tonnen Quecksilber-haltige Stoffe und 155 Tonnen HCH-haltige Stoffe (Lindan, etc.). In Estland wurden diese gefährlichen Stoffe inzwischen in einem Lager in Paldiski gesichert. In Litauen sind zwar etwa 2500 Tonnen (!) solcher Stoffe sichergestellt, aber davon 1200 Tonnen noch nicht einmal identifiziert! Ein kleiner Widerspruch zur von BEF eingangs aufgestellten These, man habe inzwischen nichts mehr mit den Hinterlassenschaften der UdSSR zu tun.

In der Öffentlichkeit bekannt sind solche Indikatoren, die auch als Messlatte aufgedeckter Skandale in den Medien eine Rolle spielen. Zwar sind gegenwärtig aufgrund aktueller Vorgänge die Fleischproduzenten auf den Großbauern-

Verkehr: Auch in den baltischen Staaten ist in den großen Städten der Auto-Dauerstau bereits die Regel

höfen in Verruf, doch an die Schwermetallbelastungen im Nordfisch werden sich noch viele erinnern. Nun stellt der BEF-Umweltbericht fest, dass auch der Ostseefisch nicht bedenkenlos empfohlen werden kann - denn hier finden sich ja zum Beispiel die Stoffe wieder, die jahrelang z.B. in Pestiziden Anwendung fanden und von denen Reste ins Oberflächenwasser (und von da aus in die Ostsee) gelangt sind. Auch Schwermetalle finden sich im Fisch etwa der Rigaer Bucht wieder, besonders besorgniserregend hier der Cadmiumgehalt. Als Verursacher werden hier z.B. wiederum die Metallwerke in Liepāja ausgemacht, aber auch die Zementproduktion in Naujoji / Litauen.

Wurden inzwischen Maßnahmen zur Verminderung der Gefährdung in den baltischen Staaten eingeführt? Was Estland betrifft, stellt der Umweltbericht fest, dass Schwermetallemissionen vor allem von den großen Kraftwerken herrühren, die dem Staat gehören. Um den Energiepreis nicht allzu sehr zu belasten, werden nur sehr niedrige Abgaben auf die Umweltbelastungen erhoben. Lettland und Litauen erhebt auch Abgaben auf Schwermetallbelastungen in Oberflächengewässer. Diese sind verglichen mit Westeuropa ebenfalls nicht sehr hoch, allerdings sei auch der Grad der Belastung geringer, so der Umweltbericht.

Zusammenfassend muss gesagt werden, dass viele dieser Aussagen auch schon im ersten BEF-Umweltbericht von 1998 enthalten waren. Auch diesen Bereich schließt die Feststellung ab, dass eigentlich viel zu wenig Daten vorhanden seien, um weitergehende Aussagen machen zu können.

Schäden durch Öl - Folgen steigenden Schiffsverkehrs

Ein Kapitel ist völlig neu im 2.BEF-Umweltbericht: Der Versuch, dass Ausmaß von Schäden durch Ölunfälle zu beschreiben. Viel diskutiert wurde ja in der litauisch/lettischen Öffentlichkeit der Neubau eines litauischen Ölterminals in Butinge, nur 3km von der lettischen Grenze entfernt, und durch die Lage direkt an einem bisher unbelasteten Küstenabschnitt (andere Terminals liegen in geschützten Häfen) umstritten. Erst kürzlich hatte es Meldungen über erste konkrete Ölunfälle an der Butinge-Anlage gegeben, und die naheliegende Spekulation, dass die Belastungen weitgehend die lettische Küste betreffen würden, erwiesen sich nun abseits jeder Spekulation auch in der Realität als zutreffend (Litauen versprach Entschädigungszahlungen).

Das Baltic Environmental Forum klammert diesen Streitpunkt weitgehend aus und beeilt sich zu erklären, daß nur etwa 15% des gesamten Rohöltransports in der Ostsee über Litauen abgewickelt wurde (Estland und Lettland zusammen 50%). Aber auch hier scheinen die Fakten auf „Sand“ gebaut - schon bei den Angaben, wieviele Schiffe denn eigentlich regelmäßige Routen in der Ostsee pro Jahr fahren, muss BEF auf Zahlen von 1993 zurückgreifen! Auch die Behauptung, dass angeblich nur 10-25% aller Ölverschmutzungen im Ostseeraum auf Schiffsunfälle zurückzuführen sind, greift auf Zahlen von 1995 zurück. Gleichzeitig wird ausgesagt, dass seit 1995 die Zahl der Schiffsbewegungen in der Ostsee jedes Jahr um eine mehrstellige Prozentzahl ansteigt. Unter solchen Voraussetzungen ist es eigentlich erstaunlich, dass es das Baltic Environmental Forum überhaupt noch gibt! Auch die aktuelle Diskussion um den Schiffsunfall und die Ölkatastrophe an der dänischen Küste (die Schiffe kamen oder waren auf dem Weg ins Baltikum) zeigt, dass hier eigentlich dringlicher Handlungsbedarf besteht. Offensichtlich fördern die baltischen Umweltminister, die auf hübschen Fotos zur Einleitung des BEF-Berichts lächeln, solche kritische Betrachtung nicht.

Ursachen unter den Teppich kehren: Chronische Methode baltischer Umweltpolitik?

Ähnlich hilflose Statements liefert BEF auch beim Versuch, die Voraussetzungen und politischen Rahmenbedingungen für Ölunfälle zu klären: zur näheren Bestimmung des Anteils, den das Geschäft mit dem Öl zu den nationalen Volkswirtschaften beitrage - nicht nur die allgemeinen Summen, sondern auch daraus erhobene Steuern - hätten keine Zahlen vorgelegen. Für Lettland wird lediglich die allgemeine Zahl von 218 Mill. US Dollar als Gewinn aus dem Ölgeschäft (3,2% BSP) angegeben - ohne Anspruch auf Überprüfbar- und Vergleichbarkeit. Das einzige, was detaillierter gezählt wird, entspricht den Methoden zur Einschätzung von Umweltbelastungen in Deutschland vor ca. 30 Jahren: Man zählt die toten Vögel. Und auch hier sind es wieder nur diejenigen Tiere, die an den Stränden und Küsten gefunden wurden. Weitere Einschränkung: Einen Ländervergleich scheut das BEF. Grund: Datenmangel! - Ach ja, eine andere sensationelle Zahl gibt es auch noch: Die Zahl der Flugstunden von Ölüberwachungsflugzeugen: In Estland kontinuierlich etwa 300 Stunden pro Jahr, in Litauen 100 Std., in Lettland von Jahr zu Jahr stark schwankend zwischen etwa 70 und 580 Stunden.

Gott sei Dank, möchte man sagen, gibt es die Helsinki Kommission, die HELCOM. Diese kann wenigstens mit Daten zur Gesamtmenge des Öls, dass über die baltischen Staaten transportiert wurde, aushelfen: 1997 waren es 144 Millionen Tonnen, insgesamt liefen etwa 14.000 Tanker Ostseehäfen an, davon etwa ein Fünftel Häfen in den baltischen Staaten. Aber dann geht es schon wieder los mit den Unklarheiten: Was die Militärs längst geschafft haben, nämlich eine Vereinheitlichung der Überwachungstechnik, Schulung des Personals und sogar gemeinsame Übungen, liegt auf dem Gebiet der Umwelt völlig brach; hier „wurschtelt“ offensichtlich jeder ganz wie er möchte vor sich hin - und das BEF muss hinterher zusehen, wie die abgelieferten Statistiken verwertbar sind. Während Estland alle Ölunfälle weitermeldete, führt Lettland nur dann Buch, wenn der Verursacher auch gefunden und seine Strafe bezahlt! Auch eine einfache Methode, Umweltschäden erst gar nicht in die Öffentlichkeit kommen zu lassen. Ob da die mächtige Öl-Connection in der lettischen Politik zum Tragen kommt? - Litauen wiederum beschäftigt die größten Mathematiker: Hier wird aus der Luft abgeschätzt, wie groß die Verschmutzung statistisch sein müßte. Moment, wie war das noch mit den Ölüberwachungsflügen? Ach ja, Litauen hat die wenigsten Flugstunden überhaupt - 100 pro Jahr. Problem gelöst!

Auch sonst dominieren die statistischen Wahrscheinlichkeitsrechnungen. 0,40 Ölunfälle soll es angeblich auf 1000 Schiffsfahrten geben, wobei ein Tanker durchschnittlich 1/48 der mitgeführten Ölmenge verliert. Das ist so ungenau (es liegen ja auch keine genauen Zahlen vor, wieviel Schiffe genau unterwegs sind - siehe oben), dass man sich hier ganz auf diejenigen Unfälle konzentriert, die innerhalb der Häfen passieren. Alles kommt dem aufmerksamen Leser ein wenig so vor wie eine Beschäftigungsmaßnahme für Umweltingenieure: Passiert dann wirklich mal ein Unfall, kommt leider die ganze, schöne Statistik durcheinander! Wenigstens haben Litauen und Estland schon mal Ölbekämpfungsausrüstung angeschafft. Lettland muss dies noch nachholen. Wir erinnern uns: Dort werden Ölunfälle nur dann statistisch erfasst, wenn der Verursacher gefunden und die entsprechende Strafe auch gezahlt wird.

Zum Schluß wartet Lettland auch noch mit einer besonderen Spitzfindigkeit auf: Kapitäne mit lettischer Staatsangehörigkeit zahlen eine weit geringere Strafe im Falle ver-

schuldeter Umweltschäden als solche anderer Nationalitäten! Solche Sachverhalte sieht die Internationale Schifffahrtsorganisation IMO aus anderer Perspektive: Meistens sind es die Schiffseigner, die ihre Schiffe unter den laschen Vorschriften sogenannter „Billigflaggen-Länder“ fahren lassen, und damit unter anderem auch Umwelt Risiken heraufbeschwören. Vielleicht sollte man einen neuen Begriff einführen, der im Zweifelsfall auch unter Methoden offener Korruption einzuführen wäre: Der Billigflaggenpass.

Der Trend: Mehr Nutzung der Naturressourcen. Denn wir haben ja genug davon

Die Balten gelten als sehr naturverbunden. Die meisten EstInnen, LettInnen oder LitauerInnen kennen das Leben auf dem Lande sehr gut, auch wenn viele in den Städten arbeiten. In schlechten Zeiten war die Lebensmittelversorgung immer wieder von guten Beziehungen zu Verwandten auf dem Lande abhängig, nach Wiedererlangung der Unabhängigkeit bekamen viele ihr im Zuge der Zwangskollektivierung und anderen Enteignungsprozessen verlorenes Stück Land zurück und hofften auf einen neuen Anfang in der Landwirtschaft. Hier hat sich vieles im Laufe der 90er Jahre als Illusion herausgestellt: Bloße Subsistenzwirtschaft baut nichts auf für die Zukunft, und im Zuge der Anpassung an die EU-Normen oder dem Preisdruck von Importwaren können nur große, rationell und effektiv arbeitende Produktionseinheiten überleben.

Was passt in diese Zeit? Die Erhöhung der Verkehrsdichte allein in Litauen um 29%, ein weiterer Umweltbelastungsfaktor.

Oder die fast schon exponentielle Steigerung der Holzeinschlagzahlen zum Beispiel. Auch hier hält sich der BEF-Umweltbericht stark zurück: Es wird nur festgestellt, dass die seit 1991 stetig wachsende Zahl der Kahlschläge die biologische Vielfalt gefährdet. Wiedergegeben wird eine allgemeine Einordnung: Die Forstleute wollen noch mehr, die Öffentlichkeit eher weniger Holzeinschlag.

Besonders in Lettland ist die Steigerung auffällig. Von 1993 etwa 10% macht der Holzexport heute bereits über 40% aller Exporte Lettlands aus! Gründe: In Lettland sind es vor allem die privaten Waldbesitzer nach erfolgter Privatisierung von Waldflächen, die mit der Aussicht auf kurzfristigen materiellen Gewinn, mit den Rahmenbedingungen vergleichsweise überalterter (also schlagreifer) Bestände und mangels alternativer Verdienstmöglichkeiten sich für Holzeinschlag entscheiden. Dass die Umweltfolgen dennoch nicht gravierend ausfallen, liegt vor allem am gleichzeitigen starken Rückgang der landwirtschaftlich bewirtschafteten Flächen - hier wird sogar überlegt, weniger ergiebige Flächen noch aufzuforsten, als alternative Verdienstmöglichkeit für Landwirte. Der Wirtschaft jedenfalls - und der chronisch negativen Handelsbilanz - dient es: In der zweiten Hälfte der 90er Jahre stiegen die Einkünfte aus dem Holzexport in Estland von 52 Mill. auf 400 Mill. Euro, in Lettland von 89 Mill. auf 700 Mill. Euro, und in Litauen von 32 Mill. auf 180 Mill. Euro. Der Anstieg wird vor allem auf Investitionen in Sägemühlen und auf verstärkte Orientierung in Richtung Belieferung der Papierhersteller zurückgeführt. Einen ökologisch gefährlichen Grenzbereich hat, dem BEF-Bericht zufolge, die Bewirtschaftung der lettischen Privatwälder beinahe erreicht - auch wegen gerade hier fehlender Wiederaufforstungsmaßnahmen.

Momentan tragen die baltischen Staaten gerade mit ihrer Vielfalt der naturnahen Landschaften, die vielen sonst bedrohten Tier- und Pflanzenarten Lebensraum bieten, noch erheblich zum Erhalt des europäischen Naturerbes

bei. Mit dem Beitritt zur Europäischen Union werden auch die baltischen Staaten ihre wertvollsten Gebiete der biologischen Vielfalt benennen müssen, die im Rahmen des ökologischen Netzwerks „Natura 2000“ erfasst werden. Viele der gegenwärtigen internationalen Abkommen haben zwar Methoden der Erfassung, nicht aber Entwicklungsziele und schon gar keine Mittel zu deren Umsetzung bzw. Zeitrahmen festgelegt. Da ist es löblich, dass allein Estland ein Ziel festsetzt, dass bis 2010 erreicht werden soll: Die streng geschützten Naturgebiete sollen dann 5% der Landesfläche ausmachen (momentan 3,5%). Bei der Waldfläche will man gleichzeitig 4% unter Schutz gestellt haben. Insgesamt sind in den baltischen Staaten zwar Strategien und Aktionspläne zur Erhaltung der Biodiversität ausgearbeitet, aber noch weit von einer Verabschiedung in den Parlamenten entfernt.

Torfabbau. Rein vom Flächenanteil der genutzten Moore an der Gesamten Moorfläche her gesehen, scheint der Abbau keine wesentliche Bedrohung darzustellen: Nur 2,1% in Estland, 4,2% in Lettland und 2,6% in Litauen macht der Torfabbau aus. Diese Zahl bezeichnet allerdings nur Gebiete, in denen momentan Torfabbau vor sich geht - bereits benutzte Gebiete, in denen Rekultivierungen versucht werden, sind herausgerechnet. Besorgnis erregen muss nur die starke Exportabhängigkeit: Falls es hier kein Umdenken zum Beispiel bei deutschen (Hobby-)gärtnern gibt, wird man wohl

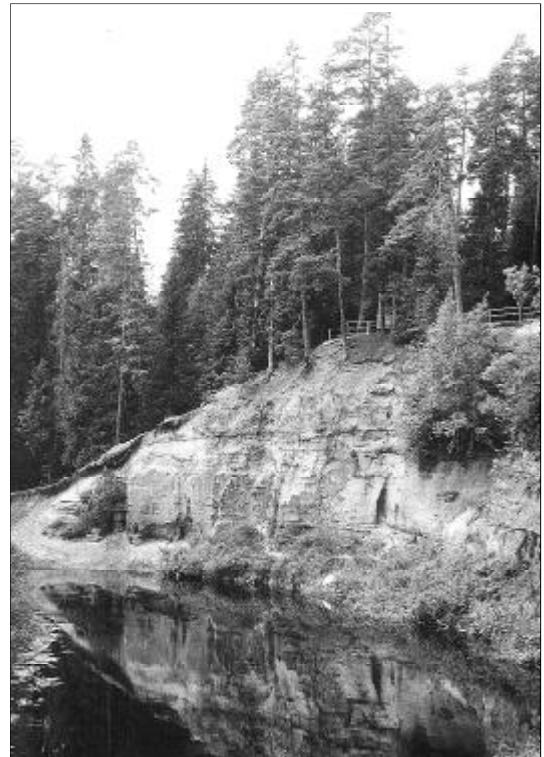
weiterhin an die Unerschöpflichkeit dieser Naturressource glauben. Warum soll man sich auch von dichter besiedelten Ländern aufhalten lassen, die ihre eigenen Moore größtenteils längst verschwinden lassen haben und zu Geld gemacht haben? Ein Trost auf jeden Fall, dass Torfabbau zu Sowjetzeiten noch rücksichtsloser betrieben wurde.

Noch gibt es Moore und Sümpfe in hohem Prozentsatz zur Gesamtfläche; in Estland 22,3% (!), in Lettland 10,7%, in Litauen 6,4% (in Deutschland sind es noch 4,6%). Gerade Estland hat sich von der westlichen Nachfrage, vor allem aus den Niederlanden und Deutschland, noch zu einer Steigerung des Abbaus bewegen lassen: von 450.000 t im Jahr 1997 stieg die exportierte Menge 1999 auf 800.000 t. Sollte die gegenwärtige Abbaurate bestehen bleiben, würde in wenigen Jahren der Abbau die jährliche Zuwachsrate überschreiten, und damit gemäß Nachhaltigkeitskriterien als fragwürdig angesehen werden müssen.

Schlußfolgerungen, Zwischenbilanz

Nicht alle vom Baltic Environmental Forum (BEF) im 2. Umweltbericht behandelten Themen können wir an dieser Stelle wiedergeben.

Es gibt aber auch Themen, die im Umweltbericht des Baltic



klare Seen, naturnaher Flüsse, unbelastete Landschaften: Kapital für a

Environmental Forum (BEF) überhaupt nicht vorkommen. Auffällig besonders, dass die Beteiligung der Öffentlichkeit überhaupt kein Thema für die BEF-Fachleute zu sein scheint. Werden umweltrelevante Entscheidungen einsam getroffen, oder können Bürgergruppen mitreden und mitentscheiden? Wie funktioniert Umweltpolitik in den baltischen Staaten? BEF veranstaltet schon seit Jahren Kurse zu aktuellen Umweltthemen. Was haben die eingeladenen Experten aus Verwaltung, Wissenschaft und Politik dabei gelernt? Wie arbeiten sie zusammen, wie begegnen sie Gefahren der Korruption, wie lösen sie Probleme, gibt es eher Teamarbeit oder eher einsame Entscheidungen? Es wäre sicher interessant, auch hierzu einmal etwas lesen zu können. Da es ja, wie BEF selbst zugibt, inzwischen auch andere internationale Stellen gibt, in deren Berichte die Umweltdaten der baltischen Staaten einfließen, könnte doch hier ein Sinn für eine Weiterführung regelmäßiger Zustandsberichte sein.

Was weiterhin fehlt: eine Bilanz. Nur allzu gern verweist BEF auf fehlende Daten - eine gute Entschuldigung für unklare Aussagen, fehlende Vergleiche von Politikstilen oder klaren Schlußfolgerungen. Andererseits sind fehlende Daten ja die Hauptargumentation zur Weiterarbeit und das hauptsächlichste Argument für die Existenz des BEF-Büros überhaupt.

Was bleibt, ist die Empfehlung an alle Umweltinteressierten, sich einmal näher mit den Berichten des Baltic Environmental Forum zu befassen.

Albert Caspari

Baltic Environmental Forum: 2nd Baltic State of the Environment Report based on environmental indicators. Riga, 2000. Kontaktadresse: BEF, Peldu iela 26/28, LV-1050 RIGA. Internet: www.bef.lv.