

Hafenentwicklung und Schiffsverkehr im Wandel

Michael August

Kiel

Zusammenfassung: Seit dem Zusammenbruch der Sowjetunion begann in den 90er Jahren ein „Boom“ der Ostseeregion. Diese Arbeit will die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen einer Wirtschaftsregion aufzeigen. Insbesondere soll die Auswirkung auf die Verkehrsinfrastruktur, in diesem Fall den zunehmenden Schiffsverkehr der Ostsee, und die damit verbundene Hafen- und Schiffsverkehrsentwicklung deutlich gemacht werden. Sie beleuchtet die Chancen, Risiken und Probleme, die mit einem ansteigenden Seeverkehr verbunden sind. An erster Stelle sind hier die Gefahr von Schiffskollisionen und Einhüllentanker, die russisches Rohöl transportieren, zu nennen.

1. Einleitung

Blättert man in den Protokollen der Landtagssitzungen des Schleswig-Holsteinischen und Mecklenburg-Vorpommernschen Landtagssitzungen, so liebt man regelmäßig von der „Boomregion Ostsee“. Auch bei Empfängen von Wirtschaftsverbänden dieser Bundesländer wird in den Ansprachen gerne über die Chancen der Ostseeregion geredet – seit Jahren schon. Ist dieser Optimismus berechtigt? Und sind Auswirkungen des „Ostseebooms“ bereits erkennbar? In dieser Arbeit sollen die Hintergründe dieser optimistischen Äußerungen aufgezeigt werden. Ferner sollen die Auswirkungen auf die Hafenentwicklung und der Schiffsverkehr dieser Region beleuchtet werden.

Denn die Entwicklung der Schifffahrt und Häfen korreliert mit der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung von Ländern und Regionen, weil der Warenaustausch immer noch zu einem großen Teil auf dem Seeweg statt findet. Weltweit werden heute rund zwei Drittel aller Handelsgüter und im grenzüberschreitenden Verkehr der Bundesrepublik Deutschland etwa ein Drittel aller Waren über den Seeweg befördert (vgl. Taubmann 1999 und Statistisches Bundesamt 2003). Die Ostsee und die angrenzenden Regionen stellen eine Wirtschaftsregion erster Güte dar.

Nachdem die politische und wirtschaftliche Situation der Ostsee und ihrer Anrainerstaaten analysiert ist, soll der damit verbundene Handel und die Infrastruktur auf See aufgezeigt werden. Abschließend soll der umweltpolitische Aspekt der Seeverkehrsentwicklung betrachtet werden.

2. Politik schafft wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im Wesentlichen haben drei politische Prozesse die wirtschaftliche Entwicklung der Ostseeregion der vergangenen 15 Jahre beeinflusst. An erster Stelle ist das Ende des kalten Krieges und die damit verbundene Beendigung der Teilung Europas zu nennen. Der so genannte Eiserne Vorhang hob sich von den osteuropäischen Staaten und es wurden intensive politische und wirtschaftliche Reformen im

ehemaligen Ostblock möglich. Deutschland, Schweden, Dänemark, Finnland und Norwegen bildeten in der Folgezeit die so genannte „marktwirtschaftliche Gruppe“ der Ostseeanrainerstaaten. Die Länder Polen, Litauen, Lettland, Estland und Russland gehören zur Gruppe der „Transformationsländer“. Bis auf Russland ist ihnen, nach drastischen Produktionseinbrüchen Anfang der 90er Jahre, der Übergang zur Marktwirtschaft gelungen. Sie verzeichnen ein deutliches Wirtschaftswachstum. Aus Russland gibt es seit 1999 jedoch auch positive Signale. (vgl. Statistisches Bundesamt 2003)

Der Beitritt Schwedens und Finnlands im Jahr 1995 zur Europäischen Union stellte einen weiteren wichtigen politischen Prozess dar, der mit dem Beitritt Polens, Litauen, Lettland, Estland 2004 erweitert wurde. Marktwirtschaftliche Transformation und die EU-Integration sind somit fest miteinander verbunden. Die Ostsee entwickelte sich damit beinahe zu einem EU-Binnenmeer. Nach Einschätzung der internationalen Organisationen IWF und OECD haben sich insbesondere die vier neuen Beitrittsländer in den vergangenen Jahren überaus positiv entwickelt. Wirtschaftspolitische Erfolge wie eine Absenkung der Inflationsraten bei angemessenen Lohnsteigerungen haben zu einem gesteigerten Vertrauen in die wirtschaftliche (und auch politische) Stabilität dieser Länder geführt. Konsequenz war ein deutlicher Anstieg ausländischer Direktinvestitionen in diesen Ländern, die sich weiterhin durch ein vergleichsweise niedriges Lohnniveau für die Ansiedlung arbeitsintensiver Produktionen anbieten. (vgl. IWF, OECD)

Der dritte politische Prozess ist in vollem Gange: Die Einbeziehung Russlands. Russland als größten Ostseeanrainer durch enge wirtschaftliche, kulturell-wissenschaftliche, politische und militärische Kooperation in die strukturellen Wandlungen einzubeziehen (vgl. Bundeszentrale für politische Bildung). Der 1997 auf Initiative Finnlands entwickelten „Nördlichen Dimension“ der EU-Politik kommt dabei ein ebenso hoher Rang zu wie den zahlreichen neu gebildeten Ostseeorganisationen, die ihre Tätigkeit auf die Kooperationsförderung richten (z.B. Baltic Ports Organisation, Baltic Chambers of Commerce Association). (vgl. Auswärtiges Amt).

3. Die wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im Ostseeraum wurden also gute politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für eine große Wirtschaftsregion geschaffen. Rund 100 Millionen Menschen leben in diesem Gebiet. Von den 75 Millionen Stadtern der Ostseeregion leben 63 Millionen in Städten mit mehr als 10.000 Einwohnern (20 Prozent der Stadtbevölkerung der Ostseeregion lebt in Städten mit mehr als einer Million Einwohner, 17,3 Prozent in Städten mit 250.000 bis 1.000.000 Einwohnern, 14,3 Prozent in Städten mit 100.000 bis 250.000 Einwohnern und etwa 33,3 Prozent in Städten mit 10.000 bis 100.000 Einwohnern). Alles in allem gab es im Jahr 1998 mehr als 1.039 Städte mit mehr als 10.000 Einwohnern in der Ostseeregion. – Menschen, die Handel treiben und die reisen wollen. Die Ostsee selbst bietet hierzu oft kurze Handels- und Reiserouten und laut Baltic Chambers Of Commerce Association 76 geeignete Seehäfen an.

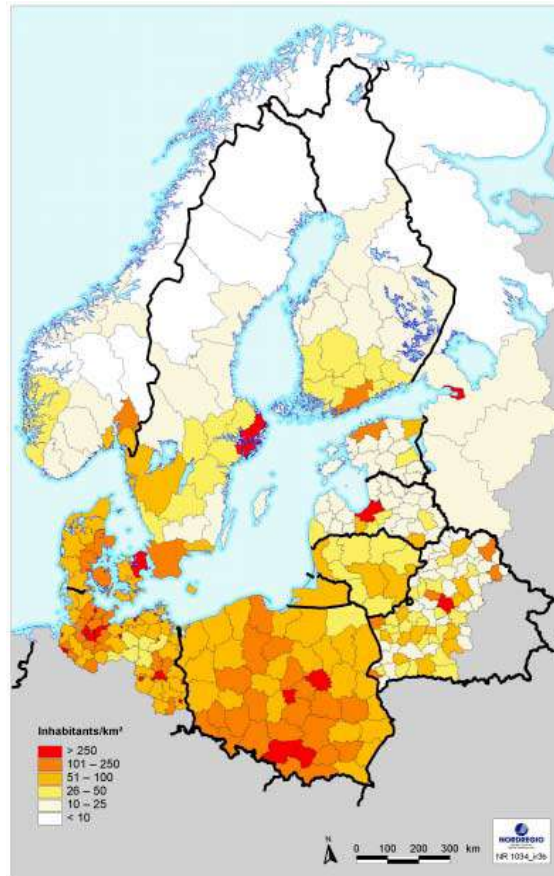


Abb. 1: Bevölkerungsverteilung der Ostseeregion (Quelle: Europäische Kommission - INTERREG II C-Projekt "VASAB 2010 Plus", 2002)

Ein Drittel der gesamten europäischen Exporte wurden im Jahr 2000 von den Ostseestaaten erbracht (Baltic Chambers Of Commerce Association 2002). Seit 1995 hat sich das Volumen der Exporte der Ostseeanrainerstaaten um durchschnittlich 5,2 % p.a. von etwa 1 Mrd. Tonnen auf 1,3 Mrd. Tonnen erhöht. Die prozentual stärksten Zuwächse verzeichneten dabei die baltischen Staaten, Norwegen und Russland, die beiden letzteren besonders geprägt durch Öl- und Gasexporte. Das Schlusslicht bildete Polen mit einem Rückgang um 2 % p.a., wobei hier inzwischen auch Zuwächse zu verzeichnen sind.

	durchschn. Wachstum		
	1995	2000	1995-2000 p.a.
Norwegen	176.412	241.453	6,5%
Schweden	58.843	66.366	2,4%
Finnland	31.191	40.101	5,2%
Dänemark	29.536	34.901	3,4%
Russland	403.141	548.098	6,3%
Baltische Staaten	24.004	34.139	7,3%
Polen	67.110	60.524	-2,0%
Deutschland	218.260	275.634	4,8%
Gesamt	1.008.497	1.301.215	5,2%

Abb. 2: Exportvolumen der Ostseeanrainer seit 1995 in 1 000 t (Quelle: DRI-WEFA 2002)

Die Importe der Ostseeanrainer wuchsen in diesem Fünfjahreszeitraum um durchschnittlich 3 % p.a.. Überdurchschnittlich legten mit über 4 % p.a. dabei die Importe der baltischen Staaten, Polens und Deutschlands zu. Einen Rückgang der Importe verzeichnete im Durchschnitt dagegen Russland,

wobei auch hier von 1999 auf 2000 bereits wieder ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen war. (vgl. Bundesverkehrsministerium)

	1995	2000	durchschn. Wachstum 1995-2000 p.a.
Norwegen	26.254	29.608	2,4%
Schweden	56.090	66.511	3,5%
Finnland	48.209	58.245	3,9%
Dänemark	36.356	38.669	1,2%
Russland	105.261	87.930	-3,5%
Baltische Staaten	24.451	29.943	4,1%
Polen	52.828	65.693	4,5%
Deutschland	408.980	502.780	4,2%
Gesamt	758.429	879.379	3,0%

Abb. 3: Importvolumen der Ostseeanrainer seit 1995 in 1 000 t (Quelle: DRI-WEFA 2002)

4. Der Handel über die Ostsee

Mit etwa 400 Mio. t Jahrestransport werden fast ein Viertel des Im- und Exportes der Ostseeanrainerstaaten über die Ostsee bewältigt - fast sieben Prozent des mengenmäßigen Weltseeverkehrs. Dabei zeichnet sich laut Breitzmann eine Zweiteilung des Ostseeverkehrs ab: Zwischen den traditionell marktwirtschaftlichen Ländern (s.o.) verlaufen intensive Güterströme, wobei es sich größtenteils um verarbeitete Produkte handelt, während der Rohstoffaustausch eher stagniert. Im Verkehr mit den Transformationsländern, aus deutscher Sicht also im Ost-West-Verkehr, geht es dagegen um einseitige Ströme. Exportiert werden über die Häfen dieser Transformationsländer vor allem Rohstoffe, importiert werden dagegen Fertigerzeugnisse des Konsumgüter- und Investitionsgüterbereichs. Damit steht die Linienschifffahrt vor dem Problem einer ungenügenden Auslastung im westwärts verlaufenden Verkehr. (vgl. Breitzmann 2002, Assmann 2000).

Wer mit wem Handel betreibt, geht dabei aus den folgenden zwei Tabellen hervor.

	1.	2.	3.	4.	5.
Dänemark	Deutschland	Schweden	UK	Norwegen	Frankreich
Estland	Finnland	Schweden	Deutschland	Lettland	Russland
Finnland	Deutschland	Schweden	UK	USA	Russland
Deutschland	Frankreich	USA	UK	Italien	Niederland
Lettland	Deutschland	UK	Schweden	Litauen	Russland
Litauen	Lettland	Deutschland	Russland	Dänemark	Polen
Norwegen	Schweden	UK	Deutschland	Dänemark	USA
Polen	Deutschland	Italien	Niederlande	Frankreich	UK
Russland	Schweden	Niederlande	Finnland	Deutschland	USA
Schweden	Deutschland	UK	USA	Norwegen	Niederlande

Abb.4: Hauptimportpartner 2002, Daten: Baltic Chambers Of Commerce Association 2004.

	1.	2.	3.	4.	5.
Dänemark	Deutschland	Schweden	Niederlande	UK	Frankreich
Estland	Finnland	Schweden	Deutschland	Russland	Lettland
Finnland	Deutschland	Schweden	USA	UK	Russland
Deutschland	Frankreich	USA	Niederlande	Italien	UK
Lettland	Deutschland	Russland	Finnland	Litauen	Schweden
Litauen	Russland	Deutschland	UK	Frankreich	Polen
Norwegen	Schweden	Deutschland	UK	USA	Dänemark
Polen	Deutschland	Italien	Frankreich	Russland	UK
Russland	USA	Deutschland	Finnland	Ukraine	UK
Schweden	Deutschland	UK	Niederlande	Norwegen	Dänemark

Abb.4: Hauptexportpartner 2002, Daten: Baltic Chambers Of Commerce Association 2004

Nachdem das Gütertransportvolumen über die Ostsee 1995 mehr als 460 Millionen Tonnen erreicht hatte fielen die Zukunftsprognosen ausgesprochen optimistisch aus. Bei einem prognostizierten Wachstum von 3 % p.a. (vgl. Breitzmann 1997, vgl. Eggers 2000), wurde das Volumen für das Jahr 2010 auf über 700 Millionen Tonnen geschätzt. (Breitzmann1997). Die optimistische Prognose musste jedoch auf Grund einer Wirtschaftskrise in Russland vom Herbst 1998 und den seitdem eingetretenen Veränderungen korrigiert werden. Der Ausbau fester Querungen, und hier längerfristig insbesondere der Bau einer Fehmarn Belt-Querung –womit vor 2015 aber sicherlich nicht gerechnet werden muss- werden ebenfalls negativen Einfluss auf den Schiffs- und vor allem auf den Fährverkehr über die Ostsee haben.

5. Schiffsverkehr auf der Ostsee

Die über die Ostsee transportierten Güterströme sind außerordentlich komplex. Die Güter werden ostseeinternen und ostseeexternen transportiert. Und die unterschiedlichen Gutarten erfordern unterschiedliche Transportschiffe. Dies hat zur Folge, dass sich eine Reihe von Schiffen Tag und Nacht auf der Ostsee befinden. Im Rahmen einer Untersuchung für das Bundesverkehrsministerium hat das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik eine Analyse der Schiffsverkehre im Ostseeraum vorgenommen. Sie belegt das enorme Verkehrsaufkommen auf der Ostsee. Basis für die Analyse waren zum einen Schiffsbewegungsdaten von Lloyd's Marine Intelligence Unit (LMIU) und zum anderen Informationen über Fährlinien (einschließlich Fahrpläne und Schiffsgrößen). Für den Zeitraum Juli bis Ende September 2001 wurden alle Schiffe registriert, die einen Ostseehafen anliefen: Es waren 3.594 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 47,7 Mio. tdw im Ostseeverkehr beschäftigt, darunter 137 Fähren und 151 sogenannte „Nicht-Handelsschiffe“ wie Fischereifahrzeuge oder Schlepper. Der überwiegende Teil der Schiffe fuhr sowohl Häfen innerhalb als auch Häfen außerhalb der Ostsee an. Nur 500 Schiffe (11,4 %) der relevanten Flotte, Fähren eingeschlossen, waren ausschließlich ostseeintern beschäftigt. Tonnagemäßig entspricht dies nur rund 4,8 % der insgesamt eingesetzten Tonnage. Insgesamt liegen für den untersuchten Zeitraum rund 66.000 Hafenanläufe vor, davon 25.783 innerhalb der 245 Ostseehäfen und 1.480 Häfen außerhalb der Ostsee. In die Untersuchung wurden ferner 137 Fähren mit einbezogen, für die im Untersuchungszeitraum 66.239 Hafenanläufe registriert wurden. Die Zahlen machen eindrucksvoll den täglichen Verkehr auf der Ostsee deutlich.

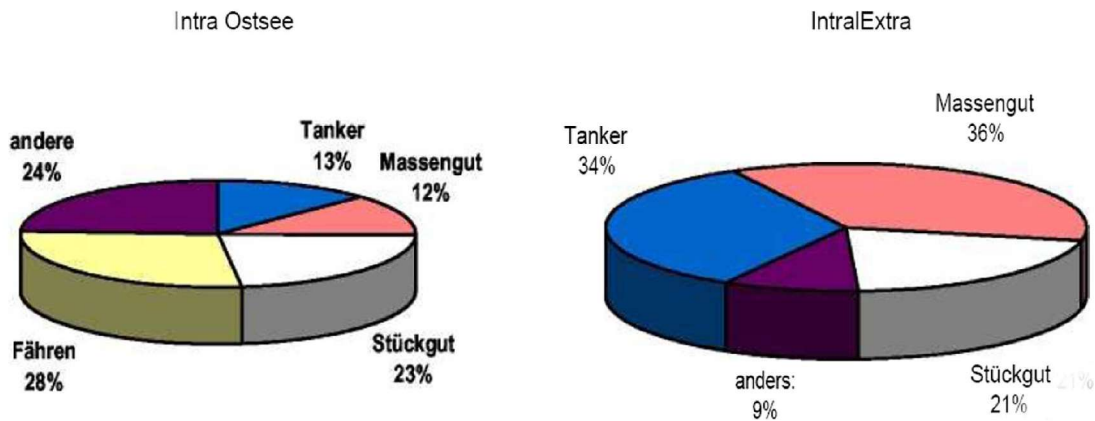


Abb.5: Eingesetzte Schiffe im Ostseeraum nach Fahrtgebiet (Intra/Extra) und Schiffstypen, Zeitraum Juli bis September 2001, Quelle: ISL 2002

6. Transportierte Güter und eingesetzte Schiffstypen

Flüssige und trockene Massengüter, sowie Massenstückgüter machen laut einer Studie des Bundesverkehrsministeriums mengenmäßig den größten Anteil der Transportierten Waren aus: Rohöl, Ölprodukte, Eisenerz, Kohle, Getreide, Düngemitteln, Baustoffen, Metalle und Holz wären hierfür in erster Linie zu nennen. Erdöl und Erdölprodukte aus Russland und aus der Nord- und Übersee bilden die umfangreichsten Güterströme, gefolgt von Kohlelieferungen aus Polen und dem GUS-Staaten. Eisenerz aus Schweden und Russland passieren ebenfalls in großen Mengen die Ostsee. Weiter gehören Düngemittel und Baustoffe (z.B. Zement und Kies), Metalle und Holz zu den typischen Massen- und Massenstückgütern. (vgl. Ostseehafenstudie 2002). Zum Einsatz kommen hierbei vor allem „Bulk-Carrier“, Massengutfrachter.

Der ostseeexterne Containertransport gehört zu der am schnellsten wachsenden Einheit des Ostseetransports. Er hat sich bis zum Jahr 2000 gegenüber 1990 auf 186 Prozent gesteigert. Lag der jahresdurchschnittliche Zuwachs 1990 bis 1995 bei 6,4 Prozent, so stieg er im Jahr 2000 sogar auf 7,1 Prozent an. Der Containerumschlag in allen Ostseehäfen betrug im Jahr 2000 somit mehr als 3,4 Mio. TEU.

In den Containern befinden sich überwiegend verarbeitete und Fertigprodukte (z.B. Zeitungspapier). Im Ostseeinternen Verkehr setzen Zubringerdiensten kleinere und mittelgroße Containerfrachter ein, um die aus Übersee in den großen Nordsee-Containerhäfen (Hubports) Hamburg, Bremerhaven oder Rotterdam mit großen Schiffen eingetroffenen Waren auf die kleineren Ostseehäfen zu verteilen bzw. Ladung von hier zum Umladen in die Nordseehäfen zu bringen (Sesemann 1999). Auch der Transport von Pkw und Chemikalien wird hauptsächlich von Zubringerdiensten abgewickelt.

Mit 31 Prozent des Gesamtumschlags der Container liegen die Häfen Schwedens an der Spitze. Göteborg kann als einziger Ostseeanrainer auf eine Reihe von Direktlinien nach Übersee aufweisen. Finnland übernimmt einen Gesamtumschlagsanteil von 26 Prozent. Die Häfen der sogenannten Transformationsländer bringen es bisher auf 20 Prozent der Gesamtmenge. Ein ausgeprägter Wettbewerb kennzeichnet den Containertransitverkehr für den russischen Markt. (vgl. Ostseehafenstudie 2002)

Im ostseeinternen Verkehr dominiert jedoch nicht der Containertransport, sondern die rollende Schiffsbe- und -entladung (roll-on/roll-off-Technologie). Mit Fähr- und Ro/Ro-Schiffen werden vor allem Lkw und Sattelanhänger transportiert, aber auch Bahnwagen und andere Ladeeinheiten. Diese Transporttechnologie wird von den Speditionen vor allem wegen der effizienten Verlademöglichkeiten geschätzt. Besonders die zwischen Deutschland, Polen und den skandinavischen Ländern bestehenden regelmäßigen Ro/Ro-Fährverbindungen. Auch die relativ jungen Routen von/nach den östlichen Transformationsländern verzeichnen in diesem Bereich große Zuwächse, so dass mit einer weiteren Verdichtung des Passagier- und Trailertransports zu rechnen ist.

Ein ebenfalls nicht zu verachtendes Frachtaufkommen stellt die Passagierschifffahrt der Ostsee. Mehr als 50 Mio. Reisende mit 6 Mio. Pkw passieren jährlich die Ostsee. Größtenteils kommen dabei kombinierte Güter-Passagier-Schiffe zum Einsatz. Auch einige Schnellfähren verkehren zum Beispiel zwischen Rostock und Trelleborg oder zwischen Helsinki und Tallinn, Tendenz steigend. Bei den Passagiere handelt es häufig um Touristen und (vor allem zwischen den Westlichen- und den Transformationsländern) Geschäftsleuten. Darüber hinaus hat auch die internationale Kreuzschifffahrt den Ostseeraum entdeckt. Kopenhagen, Stockholm, St. Petersburg, Tallinn und Helsinki bringen es auf fast 300 Schiffsanläufe pro Jahr. In Kiel legen 2004 voraussichtlich 95 Kreuzfahrer an. Womit die Schleswig-Holsteinische Landeshauptstadt an der deutschen Spitze steht, vor Rostock (80) und Lübeck (20) (vgl. Kieler Nachrichten 2004).

7. Hafen und Schiffsentwicklung

Der Ostseetransport stellt einen enormen Wachstumsmarkt dar, was zahlreiche Prognosen seit Jahren vorhersagten und bestätigten. Alle Anrainerstaaten haben darauf reagiert, um ein möglichst großes Stück des Kuchens „Ostseetransport“ abzubekommen (vgl. Breitzmann 1997). Ein ausgeprägter Wettbewerb kennzeichnet den Containertransitverkehr für den russischen Markt. Riga, in den 80er Jahren als zentraler Ostsee-Containerhafen der Sowjetunion ausgebaut, hat starke Konkurrenz durch neu errichtete Terminals in Tallinn und Klaipeda erhalten. Weitere Ausbauprojekte sind in Ventspils, Kaliningrad, Lomonossow geplant. Schon Mitte der 90er Jahre wurde vor der Gefahr des Aufbaus von Hafentüberkapazitäten gewarnt. (vgl. OECD „Memorandum of Understanding on Information and Studies Relating to the Development and Operation of Baltic Ports“) Dies erhöht den ohnehin sehr starken Konkurrenzdruck unter den Hafengesellschaften. Breitzmann sieht hier noch Chancen in einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zum Hafenhinterland.

Wegen des wachsenden Ladungsaufkommens wird die Größe der Containerschiffe in der Ostsee noch (leicht) ansteigen. Entsprechend dürften kleinere Schiffe, weil unrentabel, seltener werden. Die Zahl der Ro/Ro-Schiffe mit vielen Stellplätzen dürfte weiterhin steigen (vgl. Sesemann 2001). Die Geschwindigkeit der Schiffe wird sich nur für den reinen Personenverkehr erhöhen (Schnellfähren). Für Frachtschiffe dürfte dies auf Grund der kurzen Strecken auf der Ostsee nicht lohnend sein.

8. Kein Licht ohne Schatten: Der Umweltaspekt

In einer prosperierenden Wirtschaftsregion entstehen Arbeitsplätze, Wohlstand und Perspektiven. Jedoch geraten Zukunftsperspektiven durch ungehemmtes Wirtschaftswachstum auch schnell in Gefahr, weil Lebensräume durch Umweltbelastungen stark beeinträchtigt werden können.

Die ohnehin extrem hohe Verkehrsdichte auf der Ostsee (s.o.), dürfte in den nächsten Jahren weiter steigen. Als enges und flaches Meer birgt die Ostsee eine große Zahl natürlicher Gefahren, wie enge Passagen und Untiefen. Der maximal mögliche Tiefgang für Schiffe beträgt 17 Meter bei normalen Wetter- und Windverhältnissen. Die Ein- und Ausfahrt muss dabei über den Großen Belt, Fehmarnbelt sowie die Kadetrinne (jährlich etwa 55.000 Schiffsbewegungen) erfolgen. Flachere Zugänge bieten der Öresund (7 - 7,50 m) und der Nord-Ostsee-Kanal (bis 9,50 m) (vgl. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2004). Schwedische und Finnische Häfen sind oft nur durch tückische Schärengebiete zu erreichen, wie zahlreiche Unglücke zeigen (vgl. Kieler Nachrichten 2004). Da sich der Tiefwasserzugang zu großen Teilen in internationalen Gewässern befindet, besteht keine Regelung einer Lotspflicht.(vgl. Lotsenbrüderschaft NOK II 2004). Schiffunglücke und Kollisionen scheinen da fast vorprogrammiert zu sein. Zur letzten großen Kollision kam es am 31.5.2003 zwischen den in Zypern registrierten polnischen Containerschiff "Gdynia" und dem 225 m langen chinesischen Frachter "Fu Shan Hai", worauf der chinesische Frachter sank. Der Zusammenstoß erfolgte bei ruhiger See und klaren Sicht, nördlich von Bornholm. Das Schiff liegt in 68 Metern Tiefe. Der Frachter hatte 66 000 Tonnen Dünger und 1700 Tonnen schweres Maschinenöl am Bord. Spezialschiffe konnten das auslaufende Öl aufgrund der ruhigen See ab pumpen.

Größere Katastrophen sind jedoch nicht ausgeschlossen: Allein über den lettischen Hafen Ventspils wird etwa ein Fünftel des russischen Erdöls exportiert. 2001 wurden nur in den lettischen Häfen rund 40 Mio Tonnen Erdöl umgeschlagen. Rund 160 Millionen Tonnen Öl und Ölprodukte wurden 2001 über die Ostsee transportiert, 40 – 45 % davon sind Rohöl. Etwa 70 % der Menge wird in kleinen bis mittelgroßen Tankern verschifft, die verbleibenden 30 % von größeren Einheiten mit jeweils 70.000 bis 150.000 tdw. (vgl. Baltic Ports Organisation 2004, ISL 2002). Neben Häfen am Nordpolar- und einigen am Schwarzen Meer bietet die Ostsee den einzigen seewärtigen Zugang zu den westlichen und zentralen Teilen der Russischen Föderation. Da die Rohstoffexporte und allen voran die Ölexporte für Russland essentiell sind (vgl.Baratta 2000), nimmt der Seetransport dieser Massengüter eine entsprechend hohe Bedeutung ein.

Das Europäische Parlament hat 2003 nach dem Prestige-Unglück vor Spanien beschlossen, dass EU-Häfen nicht mehr von Tankern ohne Doppelhülle angelaufen werden dürfen, sofern sie Rohöl transportieren. D.h. Wenn leichtflüchtige Öle wie z.B. Diesel oder Petroleum geladen sind, dürfen sie weiterhin EU-Häfen anlaufen. Die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) mit ihren 160 Mitgliedstaaten hat beschlossen, Tanker mit einer Hülle erst 2015 von den Weltmeeren verschwinden zu lassen (vgl. IMO)

Allerdings: 11,3 % allen Öls, welches in die Meere gelangt, ist auf Tanker zurückzuführen, 14,4 % stammen von anderen Schiffstypen, die bei Unfällen z.B. Treibstoff verlieren (bei großen Schiffen bis zu 2000 Tonnen (s.o.) (vgl. Cornhill 2000).

Und: 12 % der Meeresverschmutzungen durch Schadstoffe ist auf die Schifffahrt zurück zu führen. Dazu gehören neben Öl/Ölprodukten noch Chemikalien, Abfälle, Fäkalien, Antifoulingfarbe und Ballastwasser. Das Ballastwasser ist neben den Doppelhüllentanker der zweite große Streitpunkt bei der IMO. Die Ballastwassermenge kann ein Viertel der Gesamttonnage ausmachen. Wenn ein 100 000

Tonnen Frachter sein vor Brasilien aufgenommenes Ballastwasser in der Ostsee abgibt, so gelangen 25 000 Tonnen Wasser, mit zahlreichen Tier- und Pflanzenarten angereichert, in die Ostsee. Eine neue Konvention, die für ein Jahr zur Unterzeichnung und Ratifizierung bei der IMO ausliegt, soll das Problem lösen: Ab 2009, spätestens jedoch bis 2016, fordert die Konvention ein Ballastwasser-Management, das weitgehend auf den bisher üblichen unkontrollierten Wasseraustausch verzichtet. Stattdessen muss das Ballastwasser an Bord behandelt werden. Die Konvention regelt außerdem, wo die Schiffe das Ballastwasser während der Übergangszeit ablassen dürfen: Das Gebiet muss mindestens 200 Seemeilen von der Küste entfernt liegen und das Wasser muss 200 Meter tief sein. Wo dies nicht möglich ist, sollen die Schiffe einen Küstenabstand von mindestens 50 Seemeilen einhalten. In Zusammenarbeit mit Nachbarstaaten können spezielle Gebiete zum Ballastwasseraustausch ausgewiesen werden

Literatur:

- Assmann, T. (2000): Das russische Hinterland als Schlüssel zur Entwicklung baltischer Transithäfen. In: Schiff&Hafen. Heft 7/2000. p. 11 - 12.
- Baltic Chambers Of Commerce Association (2001): www.bcca.de.
- Baltic Ports Organisation (2001) : www.bpoports.com.
- Biebig, P. ; Wenzel H. (1989): Seehäfen der Welt , Stuttgart
- Breitzmann, K.-H. (ed.) (1997): Wirtschaft und Verkehr im Ostseeraum.
- Breitzmann, K.-H. (ed.) (1999): Wirtschaft, Seeverkehr und Tourismus im Ostseeraum.
- Breitzmann, K.-H. (2002): Ostseeverkehr – Entwicklung, Struktur und künftige Herausforderungen des Internationales Verkehrswesen, 54(2002) 7+8, S.328-331
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (2001): www.bsh.de.
- Der Spiegel. Das Rumpeln in der Rinne, Heft 15/2001. p. 66.
- Eggers, J. (2000): Wirtschaftliche und politische Grundlagen des zukünftigen Ostseeverkehrs. In: Böhme, H. (ed.) (2000): Weltseeverkehr vor der Jahrtausendwende. p. 141 - 153.
- Helsinki Commission (2001): www.helcom.fi.
- Herrmann, H.; Jaeger-Roschko, O.; Lewandowski, A. (1996): Szenarien künftiger Handelsbeziehungen im Ostseeraum - Konsequenzen für die Verkehrsströme über die Ostsee und für die Ostseehäfen. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (1996): Landesentwicklung in Norddeutschland – Funktionen und Hinterlandanbindung der Häfen an Nord- und Ostsee. p. 78 - 90.
- ISL - Institute of Shipping Economics and Logistics (2004): www.isl.org
- Kieler Nachrichten (2001): Zunahme von Schiffsunfällen befürchtet. In: Kieler Nachrichten. 26.4.2001. Nr. 97.p. 5.
- Lotsenbrüderschaft NOK II (2001): www.kielpilot.
- Sesemann, O. (1999): Shipping of the Kiel Canal. In: Ships Monthly. Heft 7/1999. p. 50.
- Sesemann, O. (2001): Does size matter? In: Coastal Shipping. Heft 2/2001. p. 48 – 50.
- Statistisches Bundesamt (2003): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, S.270-300. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2003): Statistisches Jahrbuch für das Ausland, S.168. Wiesbaden.
- Taubmann, W. (1999): Die Entwicklung der Bremischen Häfen unter dem globalen Wettbewerbsdruck. In: Deutsche Akademie für Landeskunde e.V. (Hrsg.) (1999): Berichte zur deutschen Landeskunde. Bd. 73, Heft 2/3, S. 291-314.

Links:

<http://www.helcom.fi>

<http://www.isl.org>

http://www.bmvbw.de/Anlage9673/Bericht_zur_Maritimen_Sicherheit_auf_der_Ostsee.pdf

<http://www.imo.org>

<http://www.bcca.de>

<http://www.eucc-d.de>

http://www.bpb.de/publikationen/TRFOKZ,1,0,Der_Ostseerat:_Neue_Funktionen_subregionaler_Zusammenarbeit_im_Kontext_der_EUOsterweiterung.html

[http://www.auswaertiges-
amt.de/www/de/laenderinfos/laender/laender_ausgabe_archiv?land_id=45&a_type=Reden&archiv_id=1505](http://www.auswaertiges-
amt.de/www/de/laenderinfos/laender/laender_ausgabe_archiv?land_id=45&a_type=Reden&archiv_id=1505)

<http://www.bcca.de>

<http://www.lloydsniu.com>

<http://www1.oecd.org/cem/topics/region/Balt97.pdf>