

## INTERNATIONAL

**ZWEI MONATE IM DSCHUNGEL**

Auf den Südphilippinen halten noch immer Militante drei IKRK-MitarbeiterInnen als Geiseln.

8

**BASKISCHE PRINZIPIEN**

Autonomie und Solidarität: Retten diese Grundsätze die spanische Wirtschaft?

10/11 WIRTSCHAFT ZUM GLÜCK

**TIEFROT, GRÜN, BLAU**

Der Neuenburger SP-Star Valérie Garbani gibt auf – zu «mediatisiert und überwacht».

14 DIESSEITS UND JENSEITS



Reinigung unter Druck: Mit heissem Wasser wurde das Öl aus der Exxon Valdez von den Stränden gespült und danach aus dem Meer geschöpft.

FOTO: VANESSA VICK, KEYSTONE

**ÖLKATASTROPHEN** Zwanzig Jahre nach der «Exxon Valdez»-Katastrophe verpestet noch immer ein Teil des damals ausgelaufenen Öls die Natur.

# Noch ist nichts gut

Von Jacopo Pasotti, Valdez

Das Dorf Valdez im Bundesstaat Alaska hat 4000 EinwohnerInnen, eine Pipeline und ein Schreckgespenst. Im fahlen arktischen Winterlicht schaufelt ein Bagger Schneeberge von der Strasse. Es schneit noch immer, und der Hafen ist vereist. Das Terminal der Trans-Alaska-Pipeline (TAP) liegt auf der anderen Seite des Fjords und ist Tag und Nacht beleuchtet. Das Erdöl, das hier gelagert wird, stammt aus den Förderstätten der Prudhoe Bay, über 1200 Kilometer von Valdez entfernt.

Ohne das Terminal gäbe es Valdez nicht. Das Schreckgespenst hingegen liegt an der Einfahrt des Prince William Sound und heisst Blight-Riff. Am 24. März 1989 lief der Öltanker Exxon Valdez auf dessen Klippen auf und verur-

sachte damit die grösste Erdölkatastrophe in der Geschichte der USA. Innert zwanzig Tagen liefen 41 Millionen Liter Rohöl aus und verseuchten 2000 Kilometer der Küste. Mindestens 250 000 Seevögel, Tausende von Fischottern, 300 Robben, 250 Seeadler überlebten die Ölpest nicht. Betroffen waren auch jene 33 000 Personen, die von den Erträgen des Meeres lebten. In der Mehrzahl waren dies FischerInnen oder Angestellte aus der lokalen Industrie und dem Tourismus, die ihren Job verloren.

**Keinen Teelöffel voll**

Einen solchen Unfall soll es hier nie wieder geben. Dies garantiert Alyeska, die Betreibergesellschaft der TAP. Das Leitmotiv der Firma, deren Hauptbesitzerinnen BP, ConocoPhillips und Exxon sind, lautet: Es gibt «nicht einmal einen

Teelöffel Rohöl, der nicht aufgefangen würde». Die Firma hat ein Vermögen in Personal und Technik zur Unfallprävention investiert.

Bereits kurz nach der Katastrophe von 1989 erkundigten sich die FischerInnen bei Exxon, ob der Konzern bereit sei, sie für die kommenden Verluste zu entschädigen. Der Fischfang wurde für ein ganzes Jahr eingestellt, viele mussten sich verschulden, um ihre Schiffe oder Lizenzen behalten zu können. Dan Cornett, damaliger Sprecher von Exxon, versicherte: «Exxon wird alles tun, euch zu unterstützen, darauf gebe ich mein Wort.»

Weder Alyeska noch Exxon waren wirklich in der Lage, auf eine Katastrophe dieser Grössenordnung zu reagieren. So lagen die Bergungsflöße für ausgelaufenes Öl unter meterdickem

Schnee. Und selbst wenn sie zur Verfügung gestanden wären, hätten sie nur ein Zehntel dessen fassen können, was ausgelaufen war. Zudem hatte sich der Ölteppich nach drei Tagen bereits über 120 Kilometer Küstenlinie verteilt.

Die in gelbe oder orangefarbene Ölanzüge gehüllten HelferInnen, die geteerte Vogelkadaver verbrannten, wurden zum Symbol der Katastrophe. Doch die monatelange Arbeit von Tausenden Freiwilligen reichte nicht aus, die verseuchten Strände zu säubern. Exxon selbst wandte über zwei Milliarden US-Dollar für die Reinigung auf – eine Summe, die dem Konzern teilweise von den Versicherungen zurückerstattet wurde.

**Schmerzloser Strafzettel**

Ein Bundesgericht verurteilte Exxon ursprünglich auf eine Schadenersatzzahlung von 5 Milliarden Dollar. Die Strafe wurde später auf 2,5 Milliarden Dollar reduziert – eine Summe, die dem Profit des Erdölkonzerns von drei Wochen entsprach. Dennoch akzeptierte Exxon das Urteil nicht. Erst letztes Jahr legte der Oberste Gerichtshof die Entschädigungssumme schliesslich auf 507,5 Millionen Dollar fest. Dieser Betrag wird derzeit unter den Opfern der Katastrophe verteilt.

Betrachtet man den Rekordgewinn von Exxon für 2008 von 47 Milliarden Dollar, handelt es sich beim jetzigen Betrag um kaum mehr als einen Strafzettel. Die Reinigungsausgaben, Gerichtskosten und die gerichtlich angeordneten Entschädigungszahlungen zusammengerechnet, kostete Exxon

das Tankerunglück von 1989 rund 3,5 Milliarden Dollar. Eine Summe, die laut dem Exxon-Anwalt Walter Delinger für den Konzern eine «ausreichende Strafe» darstellt. Der Fischer Steven Smith sieht das anders: «Wenn ein Erdölkonzern keine gesalzene Strafe befürchten muss, hat er auch kein Interesse daran, in die Prävention zu investieren.» Dieser Ansicht sind auch die meisten AnwohnerInnen des Prince William Sound. «Ich frage mich, wieso Exxon der einzige US-Konzern ist, der noch immer zwei Öltanker mit nur einer Hülle besitzt», sagt Smith. Tatsächlich bestimmte die Internationale Seeschiffahrtsorganisation nach dem «Exxon Valdez»-Unglück, dass alle seit 1996 gebauten Tanker mit einer Doppelhülle ausgestattet sein müssen, die einen grösseren Schutz gegen das Auslaufen von Öl bietet. Und ab 2010 dürfen nur noch Doppelhüllentanker US-amerikanische Häfen anlaufen.

Auch andere technische Verbesserungen machen den Erdöltransport heute sicherer, die Risiken berechenbarer. Die US-Küstenwache hat zwei Millionen Dollar in ein neues Radarsystem investiert, mit dem der Tankerverkehr besser überwacht werden kann. Dennoch bleibt die Natur selbst unberechenbar, genauso wie der Faktor Mensch. Gerade im Fall von «Exxon Valdez» kam es zu einer fatalen Verknüpfung mehrerer Faktoren. So hatte sich ein Offizier der Küstenwache von seiner Radarstation entfernt, um im Nebenraum einen Kaffee zu trinken. Auf der «Exxon Valdez»

→ Seite 8

## Unvermeidliches Übel?

Die Meldungen der australischen Behörden stimmen optimistisch. Nur eine Woche nachdem aus dem Containerschiff Pacific Adventurer vor der Südwestküste von Queensland 200 000 Liter Schweröl ausgelaufen sind, scheint bereits die Hälfte der betroffenen sechzig Kilometer Küste wieder gereinigt zu sein. Aber nicht immer laufen Verschmutzungen dieser Grössenordnung so glimpflich ab, reagieren die Behörden und Verantwortlichen so schnell oder informieren so transparent wie in diesem Fall.

Unfälle mit Öltankern sind oft exemplarisch für Schlamperei, Inkompetenz und Leichtfertigkeit. So hatte im Fall der Umweltkatastrophe im Jahr 1989, als der Tanker Exxon Valdez weite Teile der Südküste von Alaska verseuchte, der Gouverneur des Staates erst am dritten Tag den Ausnahmezustand ausgerufen. Nur fünf Stunden nach dem Unglück waren bereits über 38 Millionen Liter Erdöl ausgelaufen, aber erst nach fünf Tagen begannen erste Reinigungsarbeiten an den Stränden.

Nicht, dass sich Behörden und Institutionen der möglichen Umweltschäden nicht bewusst gewesen wären. So besteht bereits seit 1973 das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol 73/78), dessen Vorgaben von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO umgesetzt werden. Ein Bestandteil der Konvention ist, dass alle Tanker, die seit 1996 in Betrieb genommen wurden, über eine doppelte Hülle verfügen müssen. *sw* [www.imo.org](http://www.imo.org), [www.msq.qld.gov.au](http://www.msq.qld.gov.au)

## INTERNATIONAL

**PHILIPPINEN** Seit zwei Monaten befinden sich drei MitarbeiterInnen des Roten Kreuzes in den Händen der Terrorgruppe Abu Sayyaf. Durch die Kämpfe Anfang Woche zwischen Regierungstruppen und Geiselnemern dürfte sich ihre Situation nicht verbessert haben.

# HelferInnen suchen Hilfe

Von Rainer Werning

Die drei MitarbeiterInnen des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz (IKRK), die vor zwei Monaten auf der philippinischen Insel Jolo verschleppt wurden, befinden sich in einer äusserst gefährlichen Lage: Am Montag fanden heftige Gefechte zwischen Regierungstruppen und Geiselnemern der islamistischen Terrorgruppe Abu Sayyaf (ASG) statt, bei denen laut Militärangaben drei Soldaten und sechs ASG-Kämpfer getötet wurden. Der IKRK-Verantwortliche für Ost- und Südostasien, Alain Aeschlimann, befürchtet, dass die Kämpfe die Sicherheit der Geiseln gefährden. Aeschlimann stand am Mittwoch vergangener Woche zum letzten Mal in Kontakt mit den Entführten. Angesichts des enormen Drucks wirkten die drei «ruhig und gefasst».

Am 15. Januar hatten der Schweizer Andreas Notter, der Italiener Eugenio Vagni und die Filipina Mary Jean Lacaba im Auftrag des IKRK eine Sanitäranlage in einem Provinzgefängnis auf der südphilippinischen Insel Jolo inspiziert, als sie von bewaffneten Männern entführt wurden. Wenig später zeigten philippinische Medien die drei Geiseln in Anwesenheit von Albader Parad, einem auf Jolo agierenden Führungsmitglied der ASG. Parad war gerade mal siebzehn oder achtzehn Jahre alt, als er vor neun Jahren an der Geiselnahme mehrerer europäischer TouristInnen

auf der ostmalaysischen Ferieninsel Sipadan beteiligt war. Am Ostermontag 2000 waren die Geiseln in einer spektakulären grenzüberschreitenden Aktion nach Jolo verfrachtet und erst nach monatelangem diplomatischem Gerangel und Lösegeldpoker wieder auf freien Fuss gesetzt worden.

## Rückhalt in der Bevölkerung

Anfänglich hätten die drei Entführten telefonisch Kontakt zu ihren Familien und dem IKRK-Hauptsitz in Genf halten und zumindest Medikamente empfangen können, sagt Aeschlimann. Doch über den genauen Aufenthaltsort der Geiseln werde lediglich spekuliert. Am 28. Februar zitierte die Tageszeitung «Philippine Daily Inquirer» Mary Jean Lacaba mit den Worten: «Es ist mittlerweile sehr hart und schmerzhaft – körperlich und emotional. Tun Sie bitte alles, damit unser Leiden so schnell wie möglich ein Ende findet.» Sie selbst und ihr Kollege Eugenio Vagni litten seit Tagen an Durchfall. Gebirgiges Dschungelterrain, Hitze und extreme Luftfeuchtigkeit setzten den drei IKRK-MitarbeiterInnen zu. Zudem zwingen die Entführer ihre Geiseln zu langen Fussmärschen, um militärische Auseinandersetzungen mit staatlichen Sicherheitskräften zu vermeiden oder um sie anderen Gesinnungsgenossen «zur Verwahrung» zu überlassen.

Weil Albader Parad in der Hierarchie der an verschiedenen Orten von Jolo operierenden ASG-Anhängerschaft keine Spitzenfunktion innehat, kann es sehr wohl sein, dass sich die IKRK-Geiseln mittlerweile in der Gewalt höherrangiger ASG-Kader befinden; dazu zählen etwa Gumbahali Jumdal alias Dr. Abu Pula, Radulan Sahiron oder Yasser Igasan. Diese Personen genossen als ehemalige Mitglieder der Moro Nationalen Befreiungsfront (MNLF) beträchtlichen Rückhalt in der lokalen Bevölkerung. Sie wandten sich in den neunziger Jahren von der MNLF ab, nachdem der ebenfalls aus Jolo stammende MNLF-Führer Nur Misuari mit der Regierung in Manila Verhandlungen aufgenommen und schliesslich 1996 einen Friedenspakt abgeschlossen hatte.

## Keine Lösegeldforderungen

Da die Abu Sayyaf als Teil der in Südostasien operierenden Jemaah Islamiyah gilt, die ihrerseits dem Al-Kaida-Netz angehört, vermuten US-amerikanische Militärstrategen, dass die ASG auf Jolo auch die zwei international gesuchten Jemaah-Islamiyah-Mitglieder



**Ungewisses Schicksal:** Ein IKRK-Mitarbeiter in Manila zeigt Bilder von Mary Jean Lacaba, Andreas Notter und Eugenio Vagni.

Umar Patek und Dulmatin beschützen. Beide gelten als Drahtzieher des Anschlags auf der indonesischen Ferieninsel Bali im Oktober 2002, bei dem 202 Menschen ums Leben kamen.

Bislang sei seitens der Entführer kein Lösegeld für die Freilassung der drei IKRK-Mitarbeiter gefordert worden, sagt die Vizegouverneurin der Provinz Sulu, Anne Sahidullah. Sie hätten lediglich darauf gedrängt, die vor Ort stationierten Militärtruppen abzuziehen, bevor über das Schicksal der Geiseln verhandelt werden könne. Provinzgouverneur Abdusakur Tan und Verteidigungsminister Gilbert Teodoro befürworten eine starke Militärpräsenz vor Ort und lehnen Lösegeldzahlungen strikt ab.

Diese Politik wird von der gegenwärtig bedeutendsten muslimischen

Widerstandsorganisation, der Moro Islamischen Befreiungsfront (MILF), als heuchlerisch und gefährlich bezeichnet. «Eine solche Haltung», sagte Khaled Musa, stellvertretender Vorsitzender des MILF-Informationskomitees, «könnte man allenfalls verstehen, wenn die Regierung in der Vergangenheit noch nie mit Kidnappern verhandelt oder Lösegeld gezahlt hätte.» Die Regierung habe jedoch bereits mehrfach Lösegeldzahlungen an Entführer geleistet, obwohl sie öffentlich und kompromisslos eine «Kein Lösegeld»-Politik propagiert habe. Jetzt aber setze man leichtfertig das Leben der Opfer aufs Spiel zugunsten einer Politik der harten Hand, die in der Vergangenheit nie gefruchtet habe. Tatsächlich würde die Lage der Geiseln prekär, sollte ihre Befreiung dem Militär überlassen werden. ♦

## USA

### Zukunft für Detroit

In Detroit soll schon bald ein neuartiges Transportmittel gebaut werden. Entlang der Autobahn von Detroit nach Lansing ist eine Magnetbahn geplant, auf denen mit Wasserstoff betriebene Vehikel mit bis zu 300 Stundenkilometern verkehren können.

Bauen sollen diese Gefährte die angeschlagenen Autokonzerne Detroit. Der Wasserstoff werde mittels Sonnenenergie hergestellt, sagen die Erfinder des Systems. Die Vehikel würden nicht nur Passagiere aufnehmen, sondern wie eine Fähre auch Autos und Fracht. Finanziert werden soll der Bau des neuen Transportsystems ausschliesslich durch private Geldgeber. Derzeit prüft eine parlamentarische Taskforce des Bundesstaates Michigan, wie umweltverträglich das Science-Fiction-Projekt ist und ob es technisch und finanziell überhaupt realisierbar ist.

Gleichzeitig hegt Detroit auch ganz konventionelle Verkehrspläne: Die Autostadt soll wieder ein öffentliches Verkehrsnetz mit Bussen, S-Bahnen und Tramlinien erhalten. Der öffentliche Verkehr war nach dem Bau des Autobahnnetzes vor fünfzig Jahren fast vollständig stillgelegt worden. Als Erstes ist jetzt eine 5,5 Kilometer lange Strassenbahnlinie im Zentrum der Stadt geplant. *ds*

[www.interstatetraveler.us](http://www.interstatetraveler.us)

## GAZASTREIFEN

### Frei wie ein Vogel

Ein Zeichentrickfilm im Internet hat in der israelischen Rechten kürzlich für rote Köpfe gesorgt: «Closed Zone» (Geschlossene Zone) dauert gerade mal neunzig Sekunden und zeigt einen Knaben, der – geleitet von einem kleinen blauen Vogel – verzweifelt versucht, dem palästinensischen Gazastreifen zu enttrinnen. Vergeblich. Überdimensionale israelische und ägyptische Hände versperren ihm in alle Himmelsrichtungen den Weg. Kurz darauf gerät der Junge unter israelischen Bombenhagel. «Die Leute sprechen über Hamas, aber es gibt viele Zivilisten dort, die nicht die Hamas unterstützen und unter der Blockade leiden», sagt Yoni Goodman, Produzent des Films. Goodman ist kein Unbekannter: Er steckt hinter der Zeichnung von «Waltz with Bashir», der die israelische Verdrängung des Libanonkriegs von 1982 thematisiert und nur knapp einen diesjährigen Oscar verpasste. Der israelische Medienwissenschaftler Yariv Ben-Eliezer griff in der «Jerusalem Post» und auf BBC zum Zweihänder: Goodman sollte für «dieses hässliche, widerliche Stück» von Irans Präsident Mahmud Ahmadinedschad eine Auszeichnung erhalten, zürnte er. *yw*

[www.closedzone.com](http://www.closedzone.com)

## DER SÜDLICHSTE SÜDEN



## → Fortsetzung von Seite 7

hatte Kapitän Joseph Hazelwood das Kommando seinem dritten Offizier überlassen, der über keine Erfahrungen mit der Navigation in schwierigen Gewässern verfügte. Hazelwood selbst befand sich aus unbekanntem Gründen in seiner Kabine und hörte auch den Matrosen nicht, der ihn auf die Gefahr in Küstennähe aufmerksam machen wollte. Doch den grössten Fehler hatte der Exxon-Konzern selbst begangen, als er Hazelwood das Kommando der Tankers überliess – einem Seemann mit viel Erfahrung, aber einem schweren Alkoholproblem, dem deshalb bereits vor dem Unglück einmal das Kapitänsamt entzogen worden war.

## Unterschätzt

Glaubt man Exxon und den örtlichen Tourismusinstitutionen, hat der Prince William Sound die Umweltkatastrophe überlebt und ist wieder das Naturparadies von einst. Doch nicht alle sind davon überzeugt. So bekennen WissenschaftlerInnen heute, das Ausmass der Katastrophe unterschätzt zu haben. «Wir dachten, dass die Natur in zwei, drei Jahren wieder sauber wäre. Nie hätte ich erwartet, zwanzig Jahre später immer noch hier zu sein», sagt

Stanley Rice von der US-Wetter-und-Ozeanografie-Behörde. «Zwar hat sich die Natur etwas erholt: Die Populationen der Fischotter, Seeadler, Lachse und Enten sind stabil», sagt Rice. «Dass aber alles wieder wie vor dem Unglück sei, ist nicht wahr. Einige der Vogelarten sind nicht zurückgekehrt. Es gibt weniger Schwertwale. Und die für die lokale Wirtschaft wichtige Heringfischerei musste 1990 eingestellt werden.»

Jene ForscherInnen, die seit dem Unglück die Bucht untersucht haben, müssen sich immer wieder gegen Klagen der Exxon-AnwältInnen verteidigen. Auch gibt es WissenschaftlerInnen, die sich vom Konzern mit dem Ziel anwerben lassen, die erzielten Forschungsergebnisse zu widerlegen. «Jedes Mal, wenn wir eine neue Studie präsentieren, werden wir von den Anwälten bombardiert. Da ich für eine Behörde arbeite, muss ich jeweils alle meine Forschungsdetails offenlegen», sagt Rice. Exxon hingegen müsse als Privatkonzern gar nichts vorweisen. Anfänglich habe Exxon gar geleugnet, dass es noch immer verschmutzte Zonen gebe. «Das Erdöl ist immer noch da. Fragen Sie David Janka, der weiss, wo es zu finden ist.»

Kapitän David Janka gehört zu jenen, die die Geschichte des Öltankers besonders gut kennen. Er ist einer der besten Führer, um den Prince William

Sound zu erforschen, ein Labyrinth aus vereisten Inseln und Fjorden. Bereits kurz nach dem Unglück war Janka am Blight-Riff. Seit damals hat er mit seinem Boot Auklet Hunderte ForscherInnen in jeden Winkel des Golfs geführt.

Auch uns bringt Janka zum Blight-Riff. Ein Leuchtfeuer durchbricht das Schneetreiben und den Nebel über dem Wasser, wo sich der Fjord von Valdez in den Prince William Sound öffnet und den Ort des Unglücks anzeigt. Als Zweites treffen wir auf einige Schwertwale. «1989 zählte eine dieser Familien noch 22 Wale, heute sind es nur noch 7», sagt Janka. «Man hat sie damals oft neben der «Exxon Valdez» schwimmen sehen.»

## Zehn Zentimeter

Doch das Eindrücklichste zeigt er uns an einem kleinen Strand von Eleanor Island, rund dreissig Kilometer von der Unglücksstelle entfernt. Janka dreht zwei grosse Steine um, gräbt darunter ein zehn Zentimeter tiefes Loch und zeigt auf eine Pfütze mit irisierender schwarzer Flüssigkeit. «Erkennen Sie den Geruch?» Auch nach zwanzig Jahren Wellen, Schnee und Regen ist das zähflüssige Erbe der Katastrophe noch immer da. «Es dauert mindestens dreissig Jahre, bis sich dieses Zeug zer-

setzt», sagt Janka und kehrt mit uns auf die «Auklet» zurück. «Ich bin es müde, hierherzukommen. Aber es ist wichtig, dass die Menschen wissen: Im Prince William Sound ist es nicht so wie früher.» Und Rice fügt an, dass sich laut einem Forschungsbericht noch mindestens 60 000 Liter des ausgelaufenen Öls in den Strandsedimenten der Bucht befinden.

Auch die EinwohnerInnen von Cordova, einem Fischerdorf rund fünfzig Kilometer vom Blight-Riff entfernt,

**«Es dauert mindestens dreissig Jahre, bis sich dieses Zeug zersetzt.»**

Kapitän David Janka

glauben Exxon längst nicht mehr. «Zwar stimmt es, dass die Konzerne heute auf solche Unglücksfälle besser vorbereitet sind, doch deswegen lassen sie sich nicht verhindern», sagt der Fischer John Renner. «Es ist nur eine Frage der Zeit, bis es wieder passiert.» (Vgl. dazu den Text

«Unvermeidliches Übel?» auf Seite 7.) Zwar war Cordova damals nicht direkt vom Ölpeppich betroffen, doch die lokale Wirtschaft war zur Hälfte vom Heringfang abhängig.

Geht es nach Smith, Janka, Rice und Renner, wird der Fall gegen Exxon noch einmal eröffnet. «Zum Zeitpunkt des Prozesses wussten wir noch nichts von der langfristigen Verschmutzung der Strände und dem Verschwinden der Heringschwärme», sagt Steven Smith. Sollte der Fall wieder aufgenommen werden, was laut einer Urteils Klausel möglich ist, müsste Exxon noch einmal mehrere Hundert Millionen Dollar für die weitere Forschung zur Verfügung stellen.

Doch auch das wiegt die sozialen Kosten nicht auf. Laut Patience Faulkner, einer dem Stamm der Eyak zugehörigen Ureinwohnerin, wird es mehrere Generationen dauern, bis sich die «geborene Gesellschaft» der Region von den Folgen des Unglücks erholt haben wird. Faulkner leitet das Fischerkomitee von Cordova. «Die Bevölkerung hat das Vertrauen in das Meer und in die Zukunft verloren.» Besonders die Indigenen betrachteten die Natur als etwas, was es zu beschützen gelte, sagt Faulkner. «Wenn du sie beschützt, gibt sie dir alles. Wenn du sie zerstörst, nimmst sie dir alles.» ♦