

Stiftung für die Meere und Ozeane



Foundation for the Seas and Oceans

Jahresbericht 2007
Bericht
über die Erfüllung
des Stiftungszwecks

Inhaltsverzeichnis

Die Aufgaben der Lighthouse Foundation	4
Die Lighthouse Foundation im Internet	5
Im Jahr 2007 geförderte Vorhaben.....	7
Arbeitsbereich FORUM	8
Dänemark: Marine Awareness Course For Seafarers.....	8
Deutschland: Coastal Shipping - Küstenschifffahrt: Hintergründe, Zusammenhänge, Perspektiven.....	11
Deutschland: First International Foundation for the Law of the Sea (IFLOS) Academy 2007	17
Malta: Mid-term assessment of the implementation of the IOI strategy for the coming Decade	23
Malta: Pacem in Maribus Conference XXXII 2007, International Ocean Institute	24
Argentinien: Forum for the conservation of the Patagonian Sea and areas of influence	26
USA: Assessment of wild and farmed salmon.....	30
Russland: Die Tiefsee-Sammlung des Shirshov-Instituts in Moskau	32
Portugal: Deep-water benthic ecosystems of oceanic islands in the Azores archipelago.....	33
Deutschland: Multifunktionale Landwirtschaft auf der Nordseeinsel Borkum.....	34
Deutschland: Elisabeth Mann-Borgese-Merespreis	37
Arbeitsbereich PROJECT	38
Deutschland: Meeresbürger I, Meeresbürger II	38
Deutschland: Das Projekt „Mensch und Meer“, HoheTied e. V.....	39
Argentinien: Education Program Patagonia	44
Karibik: Coral Garden Initiative, Counterpart International.....	45
Global: Youth Visioning for Island Living II (UNESCO, Paris).....	47
Philippines: FARMC I, II - Für ein effektives Küstenzonen-Management	49
Mexiko: Networking for Sustainability III, Zum Umgang mit Müll auf Isla Mujeres III	51
Indien: Mangrove Restoration & Ecology - MANGREEN II, III	54
Panama: Nachhaltige Nutzung mariner Ressourcen in Kuna Yala IV, No take reserves III ..	58
Russland: Nachhaltiges Ressourcen-Management, Chupa Basin Council IV, V	63
Kenia: Nachhaltige Entwicklung an Kenias Südküste.....	66
Kenia: Dried and smoked fish - Improved Fish Quality Program, IFQP	68
Grenadinen: Integrierte Nachhaltige Entwicklung und Schutz der Biodiversität II.....	70
Brasilien: Local Beach Global Garbage IV, V.....	74
Chile: Küstenmanagement im Golf von Ancud und Corcovado	78
Madagaskar: Partizipative Entwicklung des Tourismus auf der Insel Ile aux Nattes	81
Anhang:	
Übersicht der LF-Aktivitäten 2007 und die gemeinnützigen Ziele der Stiftung	83
Die Organisation.....	84

Die Aufgaben der Lighthouse Foundation

Die Lighthouse Foundation sieht ihre Aufgabe darin, über die Meere und Ozeane als dem größten und unbekanntesten Lebensraum zu informieren und dessen Bedeutung für eine nachhaltige Entwicklung durch Veranstaltungen, Veröffentlichungen und klassische Medien und das Internet zu vermitteln. Vor allem ist es die Aufgabe der Stiftung durch die Förderung von positiven Beispielen von nachhaltiger Entwicklung die praktische Umsetzung des Konzeptes zu unterstützen.

Hierzu unternimmt und unterstützt die Lighthouse Foundation:

- * eine breit angelegte allgemeine Öffentlichkeitsarbeit zur Bedeutung der Meere und Ozeane,
- * den interdisziplinären wissenschaftlichen Austausch und Forschung zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung der Meere und Ozeane,
- * nachhaltige regionale Entwicklungsprojekte mit direktem Bezug zu den Meeren und Ozeanen.

Übersicht über die Tätigkeitsfelder und Maßnahmenebenen der Lighthouse Foundation:

Tätigkeitsfelder Maßnahmenebene		Lighthouse Explorer Öffentlichkeitsarbeit	Lighthouse Forum Förderung von Kompetenznetzen	Lighthouse Projekt Förderung nachhaltiger regionaler Entwicklung
		E	F	P
Sensibilisierung	1	Wecken von Interesse für die Meere und Ozeane	Vermittlung der Bedeutung der Meere und Ozeane an ein Fachpublikum z.B. durch Diskussionen und Vorträge.	Entwicklung von regionalen oder thematischen Situationsanalysen auch zusammen mit Projektpartnern
Strategie und Information	2	Schaffung einer intuitiven, grafisch orientierten Informationsplattform für Themen des Meeres und der Ozeane	Aufbau eines interdisziplinären Forums und Durchführung von querschnittsorientierten Workshops zur Förderung des lösungsorientierten Dialoges	Entwicklung und Förderung von regionalen Strategie- und Aktionsplänen mit dem Ziel einer konkreten Handlungsempfehlung und Umsetzungsplanung für eine nachhaltige Entwicklung
Umsetzung	3	Förderung und Unterstützung der Medienpräsenz der Meere und Ozeane. Aktivierung der Öffentlichkeit zur Teilnahme an Projekten zur Bedeutung der Meere und Ozeane	Förderung und Entwicklung von Methoden und Techniken, deren Ziel es ist, das Handwerkszeug und die Mittel für die Umsetzung von nachhaltigen Entwicklungsprojekten zu liefern.	Förderung von regionalen nachhaltigen Entwicklungsprojekten, die beispielhaft die Machbarkeit von nachhaltiger Entwicklung in Bezug auf die Meere und Ozeane zeigen .



Die Lighthouse Foundation im Internet

Die Öffentlichkeitsarbeit über das Medium Internet ist im Jahr 2007 durch die Fortschreibung der Projektpräsentationen und den Ausbau der mit den Projekten in einem inhaltlichen Zusammenhang stehenden Informationsangeboten weiterentwickelt worden. Hinzugekommen sind u.a. Darstellungen der neuen Projekte „Dried and smoked fish - Improved Fish Quality Program, IFQP, Kenya“ und „Küstenmanagement im Golf von Ancud und Corcovado“ sowie die Erweiterung der Darstellung laufender Vorhaben auf der Grundlage entsprechender Projekt-Zwischen- bzw. Endberichte. Im Bereich Forum wurde mit einer Kurzstudie zum „Coastal Shipping - Küstenschifffahrt: Hintergründe, Zusammenhänge, Perspektiven“ das Rahmenthema Schifffahrt adressiert.

Die Startseite www.lighthouse-foundation.org wurde neu gegliedert. Die bisherige Gliederung der Arbeitsfelder der Stiftung (Explorer, Forum, Projekt) wurde zugunsten einer inhaltlich orientierten Struktur mit den Themenbereichen Nachhaltiges Ressourcenmanagement, Nachhaltige Entwicklung der Küsten, Bildung für Nachhaltige Entwicklung und Tourismus und Meer umgestellt, um Arbeitsschwerpunkte zu kennzeichnen.

Statistik

Die Besucherzahlen („Visits“) haben sich mit über 674.000 Besuchern im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr (565.000) wiederum deutlich nach oben bewegt. Im monatlichen Durchschnitt wurden ca. 56.000 Besucher registriert (2006: ca. 47.000), pro Tag entspricht dies im Mittel ca. 1.850 visits (2006: ca. 1.500). Allerdings steht dem deutlichen Anstieg der Zahlen bis etwa zur Jahresmitte ein drastischer Rückgang bis zum Jahresende entgegen. Die Ursachen hierfür sind bislang unklar, möglicherweise spielt die fortschreitende „Alterung“ von Beiträgen eine Rolle, die anders als die Projektseiten nicht regelmäßig aktualisiert werden. Im Januar 2008 steigen die Zahlen jedoch wieder leicht an.

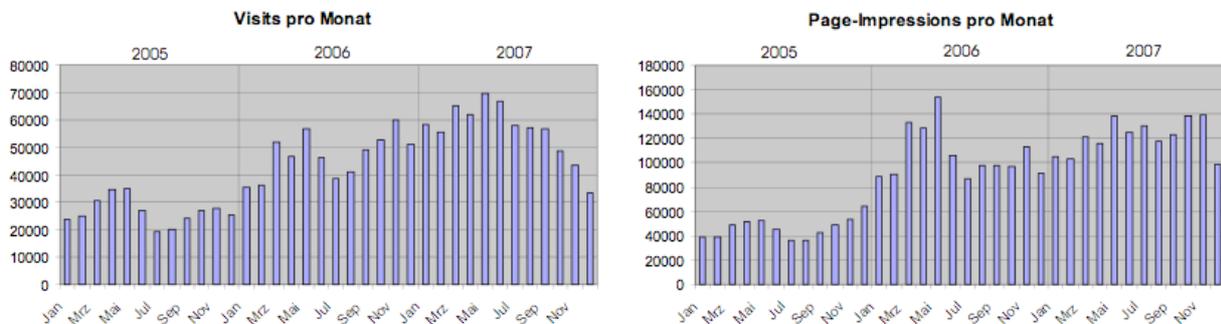


Abbildung 1, 2: Die Entwicklung der monatlichen Besucherzahlen (links) auf www.lighthouse-foundation.org Januar 2005 bis Dezember 2007 sowie die Entwicklung der Page-Impressions im gleichen Zeitraum (rechts)

Gleichsinnig verhalten sich die Zahlen für die sog. „Page-Impressions“ als Maß für die insgesamt von den Besuchern aufgerufenen Seiten. Mit insgesamt ca. 1,45 Mio. Seitenaufrufen im Jahr 2007 (durchschnittlich ca. 4.000 Seiten täglich) wurden die Zahlen des Vorjahres (1,28 Mio. Seiten insgesamt, ca. 3.500 Seiten täglich) noch einmal gesteigert, allerdings auch hier mit einem deutlichen Rückgang zum Jahresende.



Abbildung 3: Im Jahr 2007 unterliegen die Page-Impressions insgesamt geringen Schwankungen, während die Besucherzahl (Visits) in der zweiten Jahreshälfte zurückgehen. Dem entsprechend verbessert sich das Verhältnis der pro Besucher rechnerisch aufgerufenen Seitenzahlen in der zweiten Jahreshälfte bis auf einen Wert um 3.

Ausschließlich für die Startseite der Internetpräsentation wurde für den Zeitraum von Anfang Oktober bis Mitte November 2007 die globale Verteilung von etwa 2.000 Zugriffen auf die Webseite der Stiftung registriert. Die nachrangigen Seiten wie Projektdarstellungen oder der Explorerbereich blieben unberücksichtigt. Die Verteilung zeigt einen deutlichen Schwerpunkt für Europa. Auch für Nord- und Südamerika wurden zahlreiche Aufrufe gemessen, wohingegen Afrika und Asien, bedingt durch die eingeschränkte Verfügbarkeit des Internets nur vereinzelte Aktivitäten aufweisen. Interessant ist vor allem die Resonanz im spanischsprachigen Raum, die die aufwändigen Übersetzungen der Beiträge neben Deutsch und Englisch rechtfertigt.

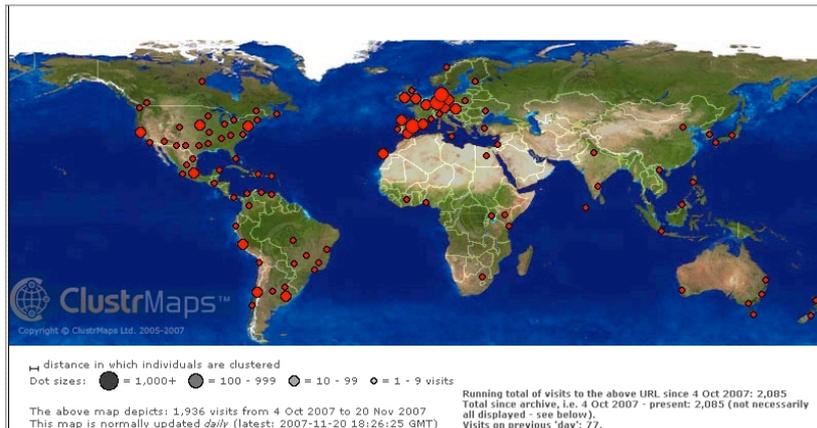


Abbildung 4: Globale Verteilung der Internetzugriffe auf die Webseite während sechs Wochen 2007. Der für den Anwender kostenlose Service wurde wegen prominent platzierter Werbeanzeigen im Zusammenhang mit der Karte nicht dauerhaft in Anspruch genommen.

Ausblick für 2008

Internet

Die Internetpräsenz der Stiftung soll 2008 gestrafft werden und deutlich klarer gegliedert sowie mit neuen und aktuellen Inhalten ausgebaut werden. Der Maproom ist in 2007 nicht weiter bearbeitet worden, bleibt ebenso wie das Spiel in der jetzigen Form aber erhalten.

Film

Die gesammelten positiven Erfahrungen mit der Aufarbeitung von Projektthemen durch das Medium Film (am Beispiel des Projektes Amigos de Isla Contoy, Mexico) legen eine Fortsetzung dieser Bemühung nahe. Der Film „La Isla – Nachhaltiger Tourismus an Mexikos Küste“ ist als ein erster, gleichwohl verbesserungswürdiger Beitrag einer möglichen Filmreihe unter dem Titel „Wegpunkte“ sicherlich nicht nur für Schulungszwecke im Rahmen bestehender und zukünftiger Projekte geeignet und als solcher auch bereits verwendet worden. Darüber hinaus transportiert er auch das Anliegen der Stiftung, mit beispielhaften Projekten für eine nachhaltige Entwicklung zu werben, in hervorragender Weise. Im Jahr 2008 soll daher an der Fortführung der Reihe gearbeitet und entsprechend den finanziellen Möglichkeiten umgesetzt werden.

Im Jahr 2007 geförderte Vorhaben

Arbeitsbereich FORUM

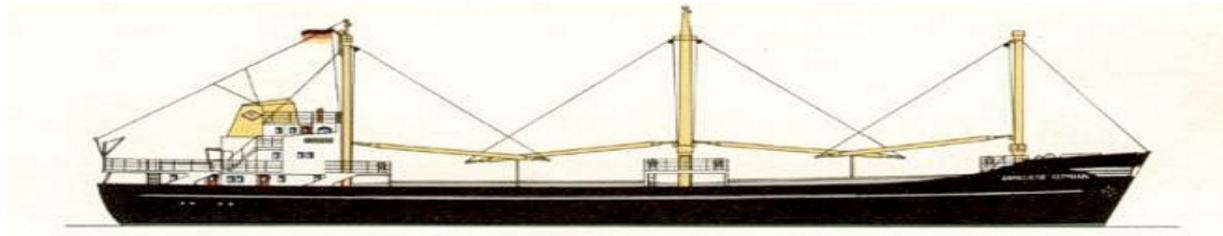
- Dänemark: Marine Awareness Course for Seafarers
- Deutschland: Coastal Shipping - Küstenschifffahrt: Hintergründe, Zusammenhänge, Perspektiven
- Deutschland: First International Foundation for the Law of the Sea (IFLOS) Academy 2007
- Malta: Mid-term assessment of the implementation of the IOI strategy for the coming decade
- Malta: Pacem in Maribus Conference XXXII 2007, International Ocean Institute
- Argentinien: Forum for the conservation of the Patagonian Sea and areas of influence
- Kanada: Assessment of wild and farmed salmon
- Deutschland: Multifunktionale Landwirtschaft auf der Nordseeinsel Borkum
- Deutschland: Elisabeth Mann-Borgese-Meerespreis
- Russland: Die Tiefsee-Sammlung des Shirshov-Instituts in Moskau
- Portugal: Deep-water benthic ecosystems of oceanic islands in the Azores archipelago

Arbeitsbereich PROJECT

- Deutschland: Meeresbürger I, Meeresbürger II
- Deutschland: Das Projekt „Mensch und Meer“, HoheTied e. V.
- Argentinien: Education Program Patagonia
- Karibik: Coral Garden Initiative, Counterpart International
- Global: Youth Visioning for Island Living II (UNESCO, Paris)
- Philippines: FARMC I, II - Für ein effektives Küstenzonen-Management
- Mexiko: Networking for Sustainability III, Zum Umgang mit Müll auf Isla Mujeres III
- Indien: Mangrove Restauration & Ecology - MANGREEN II, III
- Panama: Nachhaltige Nutzung mariner Ressourcen in Kuna Yala IV, No take reserves III
- Russland: Nachhaltiges Ressourcen-Management, Chupa Basin Council IV, V
- Kenia: Sustainably Supporting Kenya Fisherfolk
- Kenia: Dried and smoked fish - Improved Fish Quality Program, IFQP
- Grenadinen: Integrierte Nachhaltige Entwicklung und Schutz der Biodiversität II
- Brasilien: Local Beach Global Garbage IV, V
- Chile: Küstenmanagement im Golf von Ancud und Corcovado
- Madagaskar: Partizipative Entwicklung des Tourismus auf der Insel Ile aux Nattes

Arbeitsbereich FORUM

Dänemark: **Marine Awareness Course for Seafarers**
 Projektpartner: ProSea Foundation, Utrecht



EURO 20.000,00

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |

Im niederländischen Wattenmeer wurden kürzlich 12.000 Eiderenten durch einen Ölteppich aus 200 Litern Schweröl getötet. Weltweit verenden jedes Jahr schätzungsweise eine Million Seevögel und 100.000 Meeressäuger unter dem Einfluß von Müll. Die *Glas-Lappenqualle*, eingeschleppt in Ballastwassertanks, hat zum Niedergang der kommerziellen Fischerei im Schwarzen Meer geführt. Im Jahr 2020 wird die Schifffahrt bei gleichbleibender Entwicklung mehr NO_x und SO_x emittieren als technische Verbrennungsvorgänge an Land.¹ Ölschlamm, Abfall, Ballastwasser, schädliche Abgase, chemische Ladungsreste, Spül- und Reinigungssubstanzen, bewuchshemmende Anstriche – all diese Stoffe haben langfristige, negative Einflüsse auf das globale Ökosystem Meer und alle stammen ganz oder teilweise aus der Schifffahrt. Tatsächlich werden die Auswirkungen des Schiffsverkehrs noch zunehmen. In den letzten 40 Jahren hat sich die Handelsflotte verfünffacht. Derzeit werden 90% des Welthandels über die Seeschifffahrt abgewickelt, mit steigender Tendenz.

Für viele dieser Umweltpobleme gibt es technische Lösungen. Moderne Abfallverdichter und Hafeneinrichtungen können das Verklappen auf See eindämmen, schwefelarmer Treibstoff ist ausreichend verfügbar und Ölabscheider können Bilgenwasser weitgehend reinigen. Gegenwärtig gelangt legal und illegal dreimal soviel Öl im täglichen Schiffsbetrieb außenbords als durch Schiffsunfälle.

Gesetze und Verordnungen sind ebenfalls vorhanden. Ein spezielles internationales Regelwerk, MARPOL Annex V, verbietet das Verklappen von Plastikmüll überall und regelt die Abfallbeseitigung in Küstengewässern.² Doch noch immer werden allein in der Nordsee jedes Jahr 20.000 Tonnen Müll von Schiffen ins Meer geworfen. Eine Untersuchung aus dem Jahr 2004 hat gezeigt, dass dies aus Gewohnheit geschieht, nicht aus ökonomischen oder betriebstechnischen Gründen.

Verhalten. Der Faktor Mensch. Der Matrose, der Offizier oder der Kapitän entscheiden darüber, ob Müll außenbords geht oder der Ölabscheider umgangen wird. Mehr als 3,5 Millionen Menschen arbeiten tagtäglich auf Schiffen. Die Entscheidungen jedes Einzelnen können sich auf die Umweltqualität auswirken. Letztendlich ist es der Faktor Mensch, der darüber entscheidet, wie effektiv Umweltgesetze und technische Lösungen sind.

Die Marine Awareness Courses (MAC) der ProSea Foundation richten sich an Auszubildende und Studenten der Seefahrtsschulen. Die zwei- bis dreitägigen Kurse zeigen die Auswirkung von Entscheidungen und Aktivitäten des normalen Schiffsbetriebs auf die Meeresumwelt. Sie sollen das Bewußtsein für die verantwortungsbewußte Ausübung der jeweiligen Tätigkeit im Hinblick auf die damit verbundenen Umweltgefahren schärfen. Jeder Kurs vermittelt grundlegende Kenntnisse zur marinen Ökologie durch praktische Erfahrungen, nutzt Simulationen für Einblicke in das Geflecht von Schiffsmanagement und Ökonomie, beleuchtet gesellschaftliche Aspekte und untersucht die Auswirkungen auf die marine Umwelt.

Inhaltliche Schwerpunkte der Kurse sind:

- * Das Meer - marine Ökologie
- * Seeschifffahrt - Umweltaspekte
- * Das Meer und seine Nutzer - Nachhaltigkeitsaspekte
- * Diskussion und Meinung – Entwicklung des Verantwortungsbewußseins

¹ ILASA 2004 for CAFÉ programme, European Union

² MARPOL 73/78 Annex V, entering into force 31 December 1988.



The Human Factor and Marine Awareness



The Sea is huge. Impressive. Often very beautiful. Our seas and oceans are very important to mankind, to plants and animals, and, essential for our global climate. 70 % of the earth surface is sea, about half of the world population lives in close vicinity of a coastline.

Many people work with or at sea, such as seafarers, maritime students, and land-based and regulatory personnel. For these **Marine Professionals** the sea is even more important.

Technical developments and regulations are crucial for a sustainable maritime industry. However both are dependent on the **Human Factor**: the crew, the captain, the land-side decision makers.

ProSea works with the marine professionals, the human factor! YOU!

About ProSea

ProSea is an independent, educational, non-profit foundation. ProSea aims to increase the understanding and awareness of the importance of the protection of the marine environment and to stimulate sustainability at sea by providing information and education to those who have a special connection to the sea: the marine professionals. ProSea operates on several basic principles:

1. Marine awareness is more than knowledge.
2. Marine awareness cannot and should not be regarded separate from the image of shipping, economic realities and opportunities, and communication.
3. Cooperation among stakeholders is a key element in sustainable shipping.

What is a MAC?

ProSea uses **Marine Awareness Courses (MACs)** to reach its goal: influencing marine professionals, the human factor, to act more sustainably. If marine professionals know more about marine ecology, the impact their behaviour has on the marine environment and society, and sustainable development, they will be more likely to behave in a more sustainable manner.

A MAC contains:

- Basic knowledge and understanding of the sea.
- Environmental impact of shipping, practical solutions and expert views.
- Interrelations between sustainable shipping, economy and society (visualized by the 'triple P' concept: People, Planet, Profit).
- Interaction with other stakeholders in the shipping industry.
- Debate, workshops and... when possible... field work.

ProSea has organised *more than 50 MAC's* to date, with more than 2.500 participants including:

- Marine Awareness Courses for Dutch shipping academies and the Dutch Maritime sector.
- International Marine Awareness Courses in The Netherlands, Sweden and Denmark.
- Dedicated Marine Awareness Courses for BP Shipping and SMIT Salvage.
- Talks and presentations about Marine Awareness for organizations such as NYK shipping, DG Transport European Union and the German Shipowners' Association.



First Marine Awareness Course 1999:
Winner Dutch Environmental Shipping Award

BP Shipping dedicated MAC March 2006: **'A Marine Awareness Course is both a challenge and an inspiration'**

Terschelling The Netherlands MAC April 2007: **'This course was relevant, clarifying and well-balanced'**

Texel The Netherlands MAC 2002: **'This course exceeds the positive effect from any policy measure or document'**

Norway 2007: **ProSea Foundation short-listed for the 2007 Thor Heyerdahl International Maritime Award**

Texel The Netherlands MAC 2003: **'This course makes you aware and provides active thinking!'**



Pictures:
seafarer: Green Award Foundation
dolphins: Stichting de Noordzee
crab: Mat Veugens



International Marine Awareness Course

10-12 September 2007 - Denmark



Who should attend?

MACs are for any marine professional from any group connected to the sea: off shore and on shore staff and personnel, policy makers, business employees, legal advisors, office staff, managers and on board personnel, students from shipping academies and business training programmes. ProSea also offers dedicated Marine Awareness Courses, based on the general course content and ProSea approach, but directed toward the specific needs of your company or organisation. The courses take place on a 'marine environmentally inspiring' location.

Some course benefits

- The course enables marine officers to motivate their crews to adhere to environmental regulations and to foresee new regulations.
- The course stimulates the participants' and company's sustainability performance.
- With personnel sufficiently trained in sustainable shipping, a ship owner is well prepared for the future.
- The Marine Awareness course is a challenging, inspiring and enjoyable experience.

International Cooperation and ProSea Partners

This course in Frederikshavn, Denmark is sponsored by Wallenius Wilhelmsen Logistics and the Lighthouse Foundation. The organisation of this MAC will be done in close co-operation with our network of partners (Port of Frederikshavn, Maritime Network Frederikshavn, Frederikshavn Event, Frederikshavn Maritime Erhvervspar, Green Award, Wallenius Wilhelmsen Logistics) and Maritime Educational Institutes (MARTEC Maritime Training and Education –DK- and Hogeschool Zeeland –NL).

Registration

The course will take place from Monday September 10th to Wednesday September 12th 2007. The course fee per person is € 995,-, including all meals, excluding hotel accommodation. If you want to register for the 2007 MAC in Denmark or any other course, please contact ProSea at info@prosea.info or Phone: +31 (0)30 230 0077 or Fax: +31 (0)30 232 1755. You can also see our updated course programme at www.prosea.info. After registration, we will send you a confirmation and additional information.

Example of a course day

8.30 Lecture: Marine Litter

9.15 Coffee break

9.45 Video: Invaders from the Sea-invasive species from ballast water

10.30 Workshop 'Café meetings': 2x40' small group Q&A sessions of choice with experts

Possible topics (focus on both in depth information as well as practical solutions):

- Ship engines, emissions and reduction technology
- Bunker fuels and alternative fuels
- Ballast water techniques
- Antifouling alternatives and issues

• Modern ship design

• Recycling of ships

12.15 Lunch

13.00 Continuation Café-meetings & presentation highlights

14.15 Trip to 'Hirtshals'

15.00 Visit North Sea Museum including tour

17.00 Trip back to Frederikshavn

18.00 Dinner

19.30 Workshop and discussion "Shipping and Society"

21.30 End of day program

International Marine Awareness Course Denmark 2007

Date:
10 to 12 September 2007

Venue:
Port of Frederikshavn,
Denmark

Course language:
English

Costs:
The course fee per person is
€ 995,-, including all meals,
excluding hotel accommodation



STICHTING PROSEA MARINE EDUCATION

Drieharingstraat 25, 3511 BH Utrecht

Postbus 428, 3500 AK Utrecht

tel.: +31 (0)30 - 2300077 fax: +31 (0)30 - 2321755

website: www.prosea.info e-mail: info@prosea.info

Deutschland: Küstenschifffahrt: Hintergründe, Zusammenhänge, Perspektive
 Projektpartner: Peter Leder, Hamburg



EURO 2.900,00



Ein wesentlicher Grund für den Rückgang der Küstenschifffahrt in den vergangenen Jahrzehnten liegt in der zunehmenden Qualität und Verfügbarkeit der landseitigen Verkehrsinfrastruktur. Durch den Ausbau von Straßen und Bahnen ist heute nahezu jede Küstenregion an das leistungsfähige europäische Transportnetz angeschlossen und darüber mit dem Hinterland sowie anderen Küstenregionen vernetzt. Das Schiff ist nicht mehr einzige Transportalternative für den Warenaustausch zwischen Küstenregionen.

Während Europas Straßen zunehmend der Verkehrsinfarkt droht, konkurrieren insbesondere kleine Häfen abseits der internationalen Seehäfen um ihren Anteil am Warenumsatz. Das Potential der Küstenschifffahrt wird möglicherweise noch nicht richtig wahrgenommen.

Dennoch: Die Ladungsströme im Bereich Massengüter zwischen peripheren Regionen (mit Seehafenzugang) und Ballungszentren werden wachsen. Die verstärkte Transportnachfrage kann zur gesteigerten Nachfrage nach Küstenschifffahrt führen, wenn das Gesamtsystem Küstenschifffahrt (Häfen, Schiffe in Zusammenarbeit mit Verladern, Empfängern) sich aktiv auf die Transporterfordernisse einstellt und effiziente Angebote entwickelt.

1. Zum Begriff Küstenschifffahrt

Küstenschifffahrt heute kann in drei Segmente unterteilt werden:

- * Container(-feeder) verkehre, d.h. der Transport standardisierter Ladung im Küstenverkehr;
- * RoRo Verkehre, d.h. insbesondere der Transport rollender Ladung wie (beladene) LKW und Bahnwaggons und
- * Trockene und flüssige Massengüter und massenhafte Stückgüter im Küstenverkehr.

Jedes einzelne Segment existiert parallel zu den anderen und stellt ein eigenes System in Bezug auf z.B. notwendige Umschlagseinrichtungen in Häfen sowie Schiffskonstruktion dar. Die folgenden Betrachtungen über die Küstenschifffahrt richten sich (wenn nicht anders ausgewiesen) auf die dritte Kategorie, können aber vielfach auch die anderen Kategorien übertragen werden.

2. Ökonomische Zusammenhänge

Basis für die Existenz der Küstenschifffahrt (hier: Transport von Massengütern wie Futtermittel, Getreide, Dünger, Mineralstoffe, Öle, Chemikalien sowie massenhaften Stückgütern wie Holz, bestimmte Baustoffe) und regionaler Häfen ist die Tatsache, dass bestimmte Waren zwischen bestimmten Herkunft- und Zielorten auf dem Seeweg effizienter als mit konkurrierenden Transportmitteln transportiert werden können (ökonomisches Prinzip).

Ein nachhaltig erfolgreiches System der Küstenschifffahrt erfordert ein betriebswirtschaftlich sinnvolles Angebot (Schiffstransport im Küstenverkehr), das eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Nachfrage (Schiffstransportleistung) befriedigt. Faktoren wie Umweltschutz, regionale Tradition, lokale Beschäftigung, dezentrale wirtschaftliche Entwicklung spielen langfristig für das System der Küstenschifffahrt nur dort eine Rolle, wo sie über betriebswirtschaftlich kalkulierbare Faktoren (Kosten, Erlöse) auf die Nachfrage und das Angebot wirken. Ein nachhaltig existenzfähiges System Küstenschifffahrt ist das Ergebnis von Transportentscheidungen, die für den Anbieter und den Nachfrager der Transportleistung betriebswirtschaftlich sinnvoll sind.

Ein System Küstenschifffahrt ist nur dann existenzfähig, wenn es auf der Grundlage ökonomischer Prinzipien beruht. Grundsätzlich bestehen folgende wichtigen Zusammenhänge:

- * Die Küstenschifffahrt erfüllt Transportaufgaben, die aus Handelsgeschäften resultieren.
- * Küstenschifffahrt dient dem Warenaustausch zwischen Versendern und Empfängern in Regionen, die mittelbaren oder unmittelbaren Zugang zu einem geeigneten Hafen haben.
- * Zur Abwicklung von Handel zwischen Regionen, die durch das Meer getrennt sind (das Meer als natürliche Barriere und damit einziger Transportweg) ist Schiffstransport die einzige Möglichkeit des Warenaustausches und damit nicht in Konkurrenz zu alternativen Transportmitteln.
- * Zur Abwicklung von Handel zwischen Regionen, die an derselben Küste liegen, aber nicht durch das Meer getrennt sind, ist Schiffstransport eine Alternative zu Strassen- und Bahntransport (Meer als alternativer Transportweg).
- * Mit zunehmender Entfernung des Versand- bzw. Empfangsortes von der Küste steigt die Attraktivität alternativer Verkehrsträger für den ungebrochenen Transport von Waren zwischen Regionen, die nicht durch das Meer getrennt sind.
- * Häfen erfüllen die Funktion der Bündelung von Warenströmen zwischen Regionen, die vom Meer getrennt sind und auf den Schiffstransport angewiesen sind. Je effizienter die see- und landseitige Anbindung des Hafens (d.h. je besser erreichbar der Hafen für Schiffe und Landtransportmittel), desto geographisch größer das Hinterland, d.h. desto weiter entfernt die Regionen, die den Hafen als Umschlagpunkt nutzen können und desto größer damit sein potentielles Umschlagvolumen.
- * Häfen erfüllen auch die Funktion der Bündelung von Warenströmen zwischen Regionen, die an derselben Küste liegen. Für diese Regionen stellen Schiffstransporte eine Alternative zu Landtransport dar. In der Regel gilt: je kürzer die Distanz bzw. je effizienter die Landverbindung zwischen diesen Regionen und ihren Häfen, desto größer der Vorteil der Landverkehrsträger gegenüber dem Schiffstransport beim Warenaustausch zwischen diesen Regionen.

3. Transportkosten

Unabhängig vom Transportmittel sinken im Allgemeinen die Transportkosten je Tonne mit zunehmender Transportmenge/Partiegröße („economies of scale“).

Der Wert einer Ware ist abhängig vom Ort, an dem die Ware bereitgestellt werden muss. Der Wert einer Ware am Ort der Herstellung unterscheidet sich vom Wert derselben Ware am Ort des Konsums u.a. durch die Kosten, die durch den Transport der Ware zwischen Produzenten (Anbieter) und Verbraucher (Nachfrager) entstehen. Je höher die Transportkosten je Tonne, desto stärker der Einfluss der Transportkosten auf den Wert der Ware am Ort des Verbrauchs, d.h., steigen die gesamten Transportkosten je Tonne mit zunehmender Entfernung, steigt der Wert der Ware am Verbrauchsort mit zunehmender Distanz zum Herstellungsort. Der maximale Wert einer Ware je Tonne am Verbrauchsort wird aber limitiert durch den Preis je Tonne, der am Markt zu erzielen ist.

Daraus folgt bei einem vorgegebenen Wert der Ware am Herstellungsort und einem festgelegten Marktpreis am Verbrauchsort: Je höher die Differenz zwischen Preis der Ware je Tonne am Verbrauchsort und Wert der Ware am Produktionsort, desto höher der mögliche Transportkostenaufschlag – d.h. desto größer die mögliche räumliche Distanz zwischen Herstellungs- und Verbrauchsort und/oder desto höher die möglichen Transportkosten je Tonne, die die Ware „vertragen“ kann. Umgekehrt: je geringer der Preis je Tonne am Verbrauchsort, desto geringer der mögliche Transportkostenaufschlag – d.h. desto geringer die mögliche Distanz zwischen Herkunfts- und Zielort und/oder desto niedriger die möglichen Transportkosten je Tonne.

Somit können höherwertige (Preis/Tonne) Waren in der Regel über längere Wege transportiert werden als geringwertige Waren. Neben der Transportentfernung hat aber auch die Transportmenge einen Einfluss auf die Transportkosten. Mit zunehmender Transportmenge (Partiegröße) sinken in der Regel die Transportkosten je Tonne, d.h. auch geringwertige Waren können über große Entfernungen transportiert werden, wenn die Transportmenge ein kritisches Volumen übersteigt.

Insbesondere wegen Kapazitätsunterschieden (Ladefähigkeit in Tonnen) der Transportmittel sinken die Transportkosten je Tonne mit zunehmender Transportmenge für Schiffstransport stärker als für Landtransport. Bei geringwertigen Waren muss die Transportkostendegression umso stärker ausgeschöpft werden – d.h. große Partiegrößen –, je weiter die zu überwindende Transportdistanz ist. Hier grenzt die Kapazitätsbeschränkung der einzelnen Transportmittel die natürliche Reichweite der Transporte ein. Dabei liegt die maximale Partiegröße für die Bahn bis ca. 4000 Tonnen (payload), für LKW bis ca. 30 Tonnen, für Schiffe bis ca. 300.000 Tonnen (Kümo ca. 1.500-4.500 Tonnen).

Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass die Konkurrenzfähigkeit von Schiffs-transporten im Vergleich zu Landtransportmitteln im Warenaustausch zwischen Regionen an derselben Küste (Küstenparallelverkehr) potenziell dann gegeben ist, wenn geringwertige Waren in großen Mengen über größere Distanzen transportiert werden müssen und Konkurrenzfähigkeit ist zu vermuten, wenn zumindest das erste Kriterium (geringwertige Waren in großen Mengen) erfüllt ist. Die Konkurrenz Betrachtung zwischen See- und Landtransport spielt keine Rolle, wenn das Meer als natürliche Barriere den Warenaustausch zwischen Regionen behindert. In diesem Fall besteht eine Konkurrenz zwischen alternativen Seetransporten (meerüberbrückender Verkehr).

Die Bedeutung der Küstenschifffahrt für den Transport von Massengütern und massenhaften Stückgütern hat in der Vergangenheit abgenommen. Einige Gründe hierfür sind im Bereich meerüberbrückender Seeverkehr:

- * Konzentration der Ladungsströme, d.h. (dezentrale und kleinere) industrielle Produktionsanlagen in peripheren Regionen werden zugunsten von großindustriellen Produktionsanlagen an zentralen Standorten in Ballungsräumen aufgegeben = dezentrale Transportnachfrage an peripheren Standorten nimmt ab, Ladungspotenzial für Küstenschifffahrt, deren Stärke der regelmäßige Transport kleinerer Mengen von Produktionsanlagen in peripheren Räumen zu den industriellen Ballungszentren ist, verringert sich.
- * Zunehmende Schiffsgröße, d.h. der internationale Wettbewerbsdruck nimmt zu, daher gewinnen „economies of scale“ im Transportbereich stärker an Bedeutung. Die Nachfrage nach größeren Schiffen steigt, um Kostendegression bei Transportkosten (Euro/Tonne) zu nutzen. Große Schiffe laufen i.d.R große Häfen an, weil dort entsprechende Transportvolumen gebündelt werden können und die nautischen Voraussetzungen erfüllt sind. Kleinere Schiffsgrößen, wie sie im Küstenverkehr eingesetzt werden, verlieren an Wettbewerbsfähigkeit und werden tendenziell weniger nachgefragt. Damit einher geht der Bedeutungsverlust kleiner Häfen, deren Aufgabe ursprünglich die Versorgung peripherer Küstenregionen war.
- * Zunehmende Standardisierung. Komparative Vorteile der Industrie im (lohnkostenintensiven) Nordeuropa bestehen in der Produktion relativ hochwertiger Industrie- und Konsumgüter. Je hochwertiger die Güter, desto höher die Kapitalbindung und desto stärker der Druck, diese schnell auf den Markt zu bringen. Die Anforderungen an Transportketten für hochwertige Güter bezüglich Preis, Schnelligkeit, Verlässlichkeit, Sicherheit haben sich verschärft. Um diese Anforderungen zu erfüllen, müssen insbesondere die Schnittstellen zwischen verschiedenen Transportmitteln optimiert werden. Standardisierung (z.B. genormte Transportbehälter wie ITU, Swap, TEU etc) ermöglichen Zeit- und Kosteneinsparungen.

Ein Hauptgrund für die Abnahme der Küstenparallelverkehre liegt in der zunehmenden Qualität und Verfügbarkeit der landseitigen Verkehrsinfrastruktur. Durch den Ausbau von Strassen und Bahnen ist heute nahezu jede Küstenregion an das leistungsfähige Europäische Transportnetz angeschlossen und darüber mit dem Hinterland sowie anderen Küstenregionen verbunden. Das Schiff ist nicht mehr einzige Transportalternative für den Warenaustausch zwischen Küstenregionen. Anforderungen der Industrie an die Transportketten wie „Just-in-Time“ Lieferung und Schnelligkeit (kurze Kapitalbindung) können von Landtransportmitteln bei zunehmender Leistungsfähigkeit der landseitigen Verkehrsinfrastruktur in der Regel besser erfüllt werden als mit Küstenmotorschiffen und Hafenumschlagsanlagen, die häufig nicht mehr heutigen Standards entsprechen. Darüber hinaus gilt auch hier, dass periphere, relativ kleine Produktionsanlagen, die für Küstenschifffahrt in besonderem Masse geeignet wären, seltener werden. Das Ladungspotenzial für Küstenschifffahrt verringert sich damit.

Heute sind Küstenparallelverkehre überwiegend Container-Feeder-Verkehre. Häfen versorgen Ballungsregionen in Küstenregionen sowie das Hinterland mit Waren, die in Containern verladen über beliebige Entfernungen weltweit transportiert werden. Die zugrunde liegenden Handelsströme sind insbesondere die Konsequenz des starken Produktionskostengefalles zwischen z.B. Europa und China. Der Container- Feeder-Verkehr bedient den weltweiten Handel und ist in den Häfen transshipment oder transit Verkehr; der Container- Feeder-Verkehr bedient überwiegend nicht den Handel zwischen benachbarten Küstenregionen im Ostseeraum. Küstenparallele Containerschifffahrt im Ostseeraum ist daher nicht gleich zu setzen mit Küstenschifffahrt im ursprünglichen Sinne.

4. Seehäfen und Hafenfunktionen

Seehäfen im Sinne von Seehandelshäfen sind Orte, an denen mit Schiffen transportierte oder zu transportierende Güter aller Art umgeschlagen werden (häufig Umschlag zwischen See- und Landtransportmitteln). In Zusammenhang mit dem Umschlag werden Güter in einem Hafen auch gelagert, verpackt und auch weiterverarbeitet.

Für die Regionen im unmittelbaren Umkreis (das Hinterland) sowie Regionen, die keinen Meereszugang haben, erfüllen die Häfen die Funktion, den Güter- und Warenverkehr über See zu ermöglichen. Diese Verkehrsfunktion eines Hafens (Transportangebot) resultiert aus dem Bedarf an Transport (Transportnachfrage), der als Konsequenz aus dem Handel (Gütertausch) zwischen entfernten liegenden Regionen entsteht.

Entsteht die Transportnachfrage durch güter- und warenproduzierende bzw. –nachfragende Unternehmen in unmittelbarer Nähe des Hafens, handelt es sich um lokale Transportnachfrage. Entsteht die Transportnachfrage durch güter- und warenproduzierende bzw. –nachfragende Unternehmen in weiter entfernten Regionen ohne Meereszugang, handelt es sich um Transit-Transportnachfrage. Lokale und Transitsnachfrage bestehen in der Regel zeitgleich und parallel in allen Seehäfen. Die Anteile beider Komponenten an der gesamten Transportnachfrage in einem Hafen können sich jedoch stark unterscheiden und sind mit Aspekten wie verkehrliche Erreichbarkeit und lokale Industrie- und Bevölkerungsdichte korreliert. Je höher die Transportnachfrage an einem Hafen (aus welchen Motiven auch immer), desto größer der Hafen.

5. Entwicklung kleiner Häfen

Kleine Häfen in peripheren Regionen dienen in der Regel der Abwicklung der Seetransportnachfrage der lokalen Unternehmen. Der Anteil des Transitvolumens, also der Hafennutzer, die nicht in unmittelbarer Nähe zum Hafen ihren Standort haben, war gering.

Im Zuge des Industrialisierungsprozesses entstanden in vielen Regionen Betriebe, die Waren produzierten – häufig auf Basis lokal verfügbarer Rohstoffe und traditionell erworbener Fertigkeiten. Die Herstellung dieser Waren im industriellen Maßstab bedeutete, dass mehr Ware produziert wurde, als in der unmittelbaren Umgebung des Unternehmens abgenommen werden konnte. Die Waren mussten vom Produktionsstandort aus an die Orte transportiert werden, wo eine Nachfrage nach diesen Produkten bestand. Dies waren meist Ballungsregionen. Der Vorteil einer Produktion von Waren an einem Ort, der weit entfernt von der Nachfrage ist (in der Peripherie), war somit gegeben, solange die Kosten der Produktionsfaktoren (Kapital, Arbeit, Boden) vor Ort plus Transportkosten geringer waren als die vergleichbaren Kosten der benötigten Produktionsfaktoren am Ort der Nachfrage.

Durch technischen Fortschritt nahm die industrielle Leistungsfähigkeit zu und damit die Möglichkeit, größere Mengen schneller und kostengünstiger zu produzieren. Produktionskosten pro Stück sinken in der Regel mit zunehmender Produktionsmenge. Je größer also die Produktionsmengen, desto geringer die Stückkosten - und desto größer der mögliche Transportkostenaufschlag, den die Ware „tragen“ kann, um zu Marktpreisen am Ort der Nachfrage angeboten werden zu können.

Im Zuge der industriellen Massenproduktion und der parallelen Herausbildung effizienterer Massentransportmittel bedeuteten Transportentfernungen keinen natürlichen Konkurrenzschutz mehr. Es entwickelte sich Konkurrenz zwischen Unternehmen, die vergleichbare Waren in unterschiedlichen Entfernungen zu einem Markt produzieren. Die Nachfrage von Ballungsräumen konnte auch von Unternehmen in peripheren Regionen bedient werden. Das galt und gilt nicht nur für industriell gefertigte Waren, sondern auch für landwirtschaftliche Produkte und Rohstoffe.

In Zeiten kaum existierender Verkehrsinfrastruktur auf dem Land waren Seeschiffe die einzigen effizienten Massentransportmittel. Unternehmen in peripheren Regionen suchten Hafennahe Standorte und nutzen lokale Häfen für die Verschiffung ihrer Waren und Güter zu den Ballungsräumen. Unternehmen in Regionen ohne direkten Meereszugang suchten für den Import und Export von Waren und Gütern effiziente Transitverbindungen. War ein Seeweg erforderlich, wurden Häfen gewählt, die bei gleichen Transportangeboten am besten vom jeweiligen Standort aus erreichbar waren – also über die beste Hinterlandinfrastruktur verfügten.

In neuerer Zeit ist eine Tendenz zur Konzentration festzustellen. Industriebetriebe verschmelzen und werden zusammengelegt, um größere zentrale Produktionseinheiten an einem Ort zu schaffen, kleinere Produktionsstandorte verschwinden. Dies betrifft häufig Unternehmen an peripheren Standorten und gilt im globalen, wie auch im nationalen Maßstab. Eine wachsende industrielle Transportnachfrage konzentriert sich somit auf weniger Häfen, die dadurch in der Regel ständig wachsen. Periphere, kleinere Häfen für lokale dezentrale Produktionsunternehmen werden weniger. Das Transportpotenzial dieser kleineren Häfen verringert sich stetig, überwiegender Nutzer ist der Bereich Land- und

Forstwirtschaft. Land- und forstwirtschaftliche Güter werden aufgrund ihres Bodenbedarfs auch in Zukunft in peripheren Regionen erzeugt werden müssen.

Mit zunehmender Leistungsfähigkeit der Bahnverkehre ist das Schiff nicht mehr einziges effizientes Massentransportmittel. Die in abgelegenen Regionen geringer werdende Transportnachfrage für industrielle Massengüter verteilt sich somit auf Bahn und Seeschiff. Hierin ist ein weiterer Grund für die zurückgehende Nachfrage nach Hafenumschlag in kleinen Häfen zu sehen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Bedeutung kleiner Häfen, die überwiegend in abgelegenen, durch Land- und Forstwirtschaft geprägten Räumen liegen, kontinuierlich abgenommen hat. Häufig hat das Umschlagvolumen in diesen Häfen ein so geringes Niveau erreicht, dass die Kosten für einen sicheren Betrieb nicht mehr gedeckt werden können. Der Sinn, solche Häfen in ihrer Verkehrsfunktion in dem geänderten Umfeld aufrecht zu erhalten, wird immer häufiger in Frage gestellt.

6. Zukunft der Küstenschifffahrt

Die Bedeutung der Küstenschifffahrt hat in der Vergangenheit stetig abgenommen. Die Entwicklung der Küstenschifffahrt im Ostseeraum in der Zukunft hängt davon ab, inwieweit das System Küstenschifffahrt auf die sich ändernde Nachfrage nach Transportleistungen in der Region reagieren kann und effiziente, konkurrenzfähige Angebote bieten kann.

Dieses Angebot sollte folgende Aspekte berücksichtigen:

- * Effizienter Transport (Zeit, Kosten, Qualität, Risiko), d.h. leistungsfähiges Angebot an Transportleistung (Schiffe, Umschlaganlagen, IT, Vernetzung mit anderen Transportträgern, etc.)
- * Analyse der Konkurrenzsituation (Strasse, Bahn) und Konzentration auf erfolgversprechende Angebote, d.h. auf welchen Routen und für welche Ladung besteht – unter heutigen Rahmenbedingungen - ein Vorteil für die Küstenschifffahrt.
- * Konzentration auf Ladung mit „Kümo-transportspezifischem“ Profil (relativ geringer Wert je Tonne bei relativ großer Partiegröße (= flüssiges und festes Massengut, Massenhaftes Stückgut (z.B. Holz), wenig zeitsensibel, wenig schadensanfällig)
- * Verkehrsinfrastrukturanbindung des Herkunfts- und Zielortes der Ladung (hafennahe Produktion/Lager/Versand und hafennaher Konsum/Weiterverarbeitung/Empfang)
- * Angebote im Bereich Küstenschifffahrt bei Transportnachfragern bekannt machen, kundenfreundliche Abwicklung von Seetransporte sicherstellen, Kunden vergleichbare Informationsmöglichkeiten über den Transportverlauf bieten wie im beim LKW transport.

Die Küstenschifffahrt agiert dabei in einem Umfeld, das durch sowohl positive wie auch negative Einflussfaktoren für die Entwicklungsperspektiven gekennzeichnet ist. Wichtige Trends und Rahmenbedingungen sind insbesondere:

- * Steigende Kosten für Energie und Treibstoffe
- * Starke Konkurrenz durch LKW und Bahn (beide Systeme nutzen Infrastruktur; Kosten für Erstellung, Erhaltung und Erweiterung dieser Infrastruktur werden nur teilweise den Verkehrsträgern angelastet)
- * Anteil der Containertransporte an Schiffstransporten steigt, d.h. immer Massengüter und massenhaften Stückgüter werden per Container transportiert.
- * Anteil der standardisierten Transporte (Container, Trailer, SWAP, etc.) an General Cargo Volumen (Stückgut) steigt
- * Schiffsgrößen nehmen generell zu
- * Konzentration von Ladungsströmen, aber steigender handling-factor, d.h. Waren werden häufiger auf-, ab- und umgeladen.
- * Speditionen/3-PL/Reedereien entscheiden häufiger über Transportmittel/route, nicht mehr der Hersteller der zu transportierenden Güter
- * Stückgut/massenhaftes Stückgut: Besser, kleinere Partien häufiger verladen, als große Partien weniger häufig (kürzere Kapitalbindungszeit). Damit auch sinkender Bedarf an „Kapazität pro Auftrag“, aber steigender handling-factor
- * Feste Routen, feste Fahrpläne mit hoher Frequenz ermöglichen hohe Flexibilität und Planungssicherheit bei Verladern, die weniger als „ganze Schiffsladungen“ versenden.
- * Reedereien sind multinational Konzerne, Schiffseigner als Kapitäne sehr selten.
- * Charakter der Ladungsströme im Stückgutverkehr (Transshipment, Transit von standardisierten Ladungseinheiten) verändert die Ansprüche an die Lage eines Hafens: landseitige Erreichbarkeit

für LKW und Bahn in der Regel wichtiger als Industriebetriebe (und damit Transportnachfrage) im unmittelbarer Hafennähe. Das gilt nicht für Ladungsströme im Massengutverkehr.

- * Dezentrale Nachfrage nach Massengütern steigt aufgrund geänderter Energieversorgungsstrategien (dezentrale BHKWs, Bioethanol-/ Biodieselproduktion an hafennahen Standorten). Flexible Einkaufsstrategien der Energieerzeuger bezüglich Herkunft und Menge der benötigten Rohstoffe schaffen neue Nachfrage nach flexiblen und effizienten Transportketten.

7. Thesen zur künftigen Entwicklung der Küstenschifffahrt

Aus diesen Trends und Rahmenbedingungen lassen sich mögliche Ansätze für eine Revitalisierung des Systems Küstenschifffahrt ableiten. Diese Ansätze sind exemplarisch und sollen als Grundlage zukünftiger Diskussionen verstanden werden. Eine hinreichende Verifizierung der „Thesen“ in der Praxis hat nicht stattgefunden:

Ansatzpunkt Ladung: Rohstofftransporte im Bereich Energie- und Kraftstoffherzeugung im Ostseeraum
Im Zuge der Einsparung fossiler Energieträger werden zunehmend Biomassekraftwerke zur Strom- und Wärmeerzeugung dezentral eingesetzt. Als Rohstoff wird zu einem großen Teil holzartige Biomasse verwendet. Dieser Rohstoff wird i.d.R. in peripheren Regionen gewonnen und in verschiedenen Ballungsregionen verstärkt nachgefragt. Bei einer relativ großen Masse hat holzartige Biomasse einen vergleichsweise geringen Wert und ist damit potenzielle Ladung für Küstenmotorschiffe.

Im Bereich Kraftstoffproduktion werden fossile Rohstoffe (Erdöl) verstärkt durch den Einsatz/das Beimischen von sog. Biokraftstoffen wie Bioethanol und Biodiesel reduziert. Zur Herstellung von Bioethanol im Ostseeraum wird i.d.R. Getreide verwendet, zur Herstellung von Biodiesel i.d.R. Pflanzenöl (insbesondere Rapsöl). Getreide und Rapsöl wird i.d.R. in peripheren Regionen gewonnen und in größeren Häfen (häufig Standort von Ölmühlen) oder Industriestandorten verstärkt nachgefragt. Diese landwirtschaftlichen Produkte sind bereits heute und werden in der Zukunft Ladung für Küstenmotorschiffe sein.

Ansatzpunkt Schiffstypen: Flexible, kosteneffiziente Transportträger als integraler Bestandteil von Transportketten

Um gegenüber Landtransportträgern konkurrenzfähiger zu werden, d.h. insbesondere die gesamten Transportkosten pro Tonne zwischen Ladungsquelle und Ort der Nachfrage im Vergleich zu den Landverkehrsträgern attraktiv zu halten, sind flexible Konzepte für das System Küstenschifffahrt zu entwickeln. Bezüglich der im Küstenverkehr eingesetzten Tonnage scheinen insbesondere Fluss-See-Schiffe, Schlepper-Schuten Kombinationen und speziell an die Transportnachfrage angepasste und verbrauchs-/kostenoptimierte Schiffe noch Potenziale zu haben, Ladungsströme von Land auf das Wasser zu verlagern. Generell wird davon ausgegangen, dass Seeverkehrssysteme etwas aufwendiger sind (häufig gebrochener Verkehr), aber in enger Zusammenarbeit und mit Unterstützung der Verloader und Hafenbetreiber (langfristige Konzepte, angepasste Frequenzen, „just-in-acceptable-and-agreed-time“ statt „just-in-time“ Lieferungen etc.) konkurrenzfähig gestaltet werden können.

Ansatzpunkt Periphere („Kleine“) Häfen: Technische und ökonomische Optimierung der Schnittstelle Land-See und aktives Marketing

Der Hafen mit seinen Kern-Funktionen Umschlag und Lagerung bietet viel Spielraum für Kosteneinsparung und Effizienzsteigerung. Durch langjährige Einbußen in Umschlagvolumen und rückläufige kommerzielle Hafennutzung haben viele früher wichtigen Handelzentren ihre Bedeutung als regionale Wirtschaftszentrum und ihre wirtschaftliche Kraft verloren. Alternative Nutzungskonzepte für Häfen sehen vor, die kommerzielle Nutzung gänzlich einzustellen und statt dessen Investitionen in den Bereich Freizeiteinrichtungen /Wohnungsbau/Tourismus vorzunehmen. Mit dieser Umnutzung verschwindet die Möglichkeit für Hafenumschlag und damit die Chance, an einer sich belebenden Nachfrage nach Küstenschifftransport zu partizipieren. Kleinere Häfen sind für zukünftigen Warenumschlag interessant, wenn ihre Umschlags- und Lagerungseinrichtungen optimal auf die Warenströme aus dem Hinterland zugeschnitten sind und in individuelle Transportketten technisch und organisatorisch eingebunden sind. Eine klare Analyse heutiger und zukünftiger Potenziale eines Hafens erfolgt häufig nicht in ausreichendem Maße, die Rolle eines pro-aktiven Dienstleisters für die Transportkunden im Hinterland wird häufig nicht wahrgenommen. Die Häfen könnten verstärkt entwickelt statt (wie häufig) überwiegend verwaltet werden.

Deutschland: First International Foundation for the Law of the Sea (IFLOS) Academy 2007
 Projektpartner: Internationale Stiftung für Seerecht (IFLOS), Hamburg



EURO 15.000,00

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |

The First Summer Academy organized by the International Foundation for the Law of the Sea (IFLOS)³ took place from 29 July to 26 August 2007 in the Villa Schröder at the seat of the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) in Hamburg, Germany. The theme of this First Academy was “Uses and Protection of the Sea – Legal, Economic and Natural Science Perspectives” with a special and interdisciplinary focus on marine environmental protection from the particular point of view of climate change and the ocean. By expanding and deepening the participants’ knowledge within a variety of disciplines, it was the aim of the Academy to enhance the participants’ skills at interpreting and developing the existing legal system governing the use and preservation of the oceans. In order to provide varying views of different disciplines on the theme, lecturers were selected from a broad variety of backgrounds. Extensively experienced professionals and scholars with specialized knowledge, the lecturers travelled to Hamburg from different parts of the world to contribute to the Academy.

Applications were received from all over the world, and, ultimately, 33 participants - some supported by IFLOS scholarships - represented 28 different countries. Participants were both graduate students conducting research on law of the sea and maritime law as well as specialists working for governmental authorities and non-governmental organizations. This broad variety of professional experience among the participants was of great importance in framing different issues during the discussions in the lectures.

The schedule of the Academy included a combination of lectures, workshops, excursions, visits and working groups. Divided into two main areas of focus, lectures addressed approaches under legal systems or, alternatively, economics and natural sciences. With regard to lectures examining legal systems, the law of the sea and maritime law were treated separately. Law of the sea and public international law systems were focused upon the first two weeks whereas maritime law issues were addressed during the last two weeks.

Due to the necessity of introducing the general principles of law of the sea before proceeding with more detailed issues, lectures and discussions during the first week of the Academy focused on basic legal principles which have been embraced in and arise out of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) regime. The first lecture was on the development of the UNCLOS regime and was held by Professor Thomas A. Mensah, former President and Judge (Ghana) of ITLOS. Professor Mensah gave a most interesting overview on the three UN Conferences on the Law of the Sea. He also shared his experience during the negotiations of the UNCLOS which ultimately resulted from the third Conference. Professor Mensah also delivered the lecture on maritime zones where he analyzed the achievements and failures of the 1st and 2nd UN Conferences on the Law of the Sea in addition to the regime of the UNCLOS on maritime zones. Professor Jean-Pierre Cot, Judge (France) of ITLOS, gave a comprehensive lecture on the rights and duties of flag states, which was followed by a heated discussion reflecting opposing viewpoints on the present role of the flag states. A detailed lecture on the dispute settlement system of the UNCLOS held by Professor Rüdiger Wolfrum, President of ITLOS and Director of the Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law⁴, emphasized the basic principles of Part XV of the UNCLOS with special attention given to the procedures adopted therein. In particular, Professor Wolfrum stressed the importance of utilizing peac-

³ Internationale Stiftung für Seerecht, www.iflos.org.

⁴ Heidelberg, Germany; <http://www.mpil.de/>.

ceful means to solve the conflicts between states and discussed the foundation of ITLOS for settling cases emerging out of law of the sea disputes.

Furthermore, a special emphasis was laid during the first week upon the issues of marine environmental protection. The lecture on the development as well as general principles concerning marine environmental protection was delivered by Louise A. de La Fayette, international lawyer and Director of Oceans and Environment International⁵. Her lecture covered the main issues of development of the marine environmental law started in 1954 and then continued with the UNCLOS system and general principles embodied in the UNCLOS as well as in international environmental law regarding the protection of the marine environment. Effects of pollution on the marine environment were explained by Alan Simcock, former Executive Secretary of the OSPAR⁶ Commission, with a special focus on the main sources of marine pollution, namely dumping, land-based sources and hazardous substances. His lecture further considered general and regional approaches which have been adopted to help confront the problem.

Since vessels are one of the important sources in marine pollution, the complicated system established by the most important legal instruments to minimize the vessel source pollution, namely MARPOL⁷, AFS Convention⁸ and BWM Convention⁹ was explained in detail by Professor Rainer Lagoni, Director of the Law of the Sea and Maritime Law Institute at the University of Hamburg¹⁰. Professor Lagoni further addressed questions of land-based pollution with a stress on the UNCLOS regime and regional conventions, particularly the OSPAR and Helsinki¹¹ Conventions. Finally, in order to provide insight on the enforcement of the relevant provisions, Professor Peter Ehlers, President of the German Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH)¹² gave a lecture on the problems which have been faced during the enforcement of the relevant rules and regulations. Professor Ehlers' lecture covered the most important issues of pollution from land-based sources, from sea-bed sources, by dumping and from vessels. After the lecture, the participants of the Academy had the opportunity to visit the laboratory of the BSH. There, valuable information on the ways to detect marine pollution, particularly with regard to oil and bunker pollution, were outlined for the participants of the Academy by natural scientists employed by the BSH.

Since the Academy's programme was designed to provide interdisciplinary information, the lecture from an economic point of view was delivered by Professor Manfred Zachcial, Director of the Institute of Shipping Economics and Logistics¹³. Professor Zachcial stressed the economic importance of the maritime sector with a focus on container shipping management and the underlying economic factors of shipping.

After the lectures of the first week were completed, participants had the chance to explore the city of Hamburg over their first weekend. Additionally, one of the activities organized by the IFLOS for participants was an excursion to the beautiful Hanseatic City of Lübeck: participants had a guided tour around the historic centre of the city and enjoyed the pleasant weather at the Timmendorfer beach. The second week of the Academy was focused on the threshold issues of offshore resources and climate change and its effects on the oceans. Professor Hartmut Graßl from the Meteorological Institute at the University of Hamburg¹⁴ and the Max Planck Institute for Meteorology¹⁵ explained the basic facts and developments with regard to the climate change. His lecture analyzed causes and effects of

⁵ London, England.

⁶ The Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic, signed and ratified by all the parties to the Oslo and Paris Conventions and known as the "OSPAR Convention", as for more information visit the <http://www.ospar.org/> web site.

⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as amended by the Protocol of 1978 relating thereto and known as MARPOL 73/78.

⁸ International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001.

⁹ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004.

¹⁰ <http://www.jura.uni-hamburg.de/institute/issr/>.

¹¹ Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1992. The Helsinki Commission was established by this Convention; as for more information on the Commission see <http://www.helcom.fi/>.

¹² Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg; www.bsh.de.

¹³ Bremen, Germany, <http://www.isl.org/>.

¹⁴ <http://www.mi.uni-hamburg.de/>.

¹⁵ <http://www.mpimet.mpg.de/>.

the climate change, especially focusing on the effects upon the system of global ocean currents and the sea level rise. Professor Graßl further stressed the necessity to take global action immediately. Dr. Nele Matz-Lück, Senior Research Fellow at the Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law¹⁶, delivered a lecture on the existing legal regime on climate change with a particular emphasis upon the Kyoto Protocol¹⁷. Dr. Matz-Lück additionally identified some unforeseen problems under the present regime, e.g. the question regarding the refugee right for environmentally displaced persons.

At the same time, it is a well-accepted fact that the issues of climate change and marine environment are highly dependant on political action taken (or not taken) by states. Consequently, a lecture on the political agenda with respect to those issues was delivered by Dr. Karsten Sach from the Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety in Berlin, Germany, and by Dr. Gabriela von Goerne, climate change expert working for Greenpeace Germany. The conclusion to be drawn from their lecture is that, unfortunately, the immediate global action urged by natural scientists cannot be taken due to the economic interest argument put forth by some states.

The second week also included additional lectures on offshore resources. These lectures were designed to present participants with a variety of perspectives from multiple disciplines. A scientific perspective concerning petroleum and mineral resources was provided by Dr. Robin Cleverly, Law of the Sea Consultant with the United Kingdom Hydrographic Office¹⁸ and by Dr. Hermann-Rudolf Kudraß from the Federal Institute for Geosciences and Natural Resources¹⁹. This lecture outlined underlying scientific knowledge associated with offshore resources such as geological prerequisites for petroleum as a source, technological and economic requirements for exploration, the origin of marine minerals and the economic value of these resources. Dr. Peter M. Swift, Managing Director of Intertanko²⁰ delivered an interesting lecture on the economic perspectives of the issue. His lecture stressed the demand for energy and the oil and gas production necessary to meet this demand, thus detailing the economic importance of the offshore resources. Dr. Swift further emphasized maritime aspects arising out of the transportation of oil and gas by sea, including an economic correlation between the world demand and freight rates as well as pollution problems and attempts by the industry itself to prevent this problem.

The lecture on the legal perspective for analyzing the UNCLOS provisions regarding the continental shelf and the international sea bed area was delivered by Professor Alexander Proelß from the Faculty of Law, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel²¹, Germany. Professor Proelß first explained the development and the present regime regarding the continental shelf and afterwards the regime of the international seabed area which was developed following the 1960's and established by the UNCLOS provisions. Finally, Mr. Satya Nandan, Secretary-General of the International Seabed Authority²² gave a very well received guest lecture in the ITLOS main courtroom, also open to the public, which covered various aspects and current issues related to deep seabed mining.

Another pleasurable component offered by the Academy schedule consistent with its purpose of inter-linking legal theory and practice, was the workshop on maritime delimitation, which was supervised by Dr. Robin Cleverly from the United Kingdom Hydrographic Office²³. During this workshop participants were taught how to draw a median line between two states with coasts opposite to each other on provided navigational charts by using straightedges and compasses. Another highlight of the second week was the visit of two container terminals at the port of Hamburg. As Europe's second biggest container port, this visit proved itself one of the most interesting experiences for the participants. Among other activities, the opportunity to attend the final hearings of Case No. 14 and Case No. 15 held at ITLOS on the 6th of August, 2007 was probably the most exciting event for the participants. These two cases had been brought to the Tribunal by the Flag State of two fishing vessels, Japan,

¹⁶ See *supra* note 2.

¹⁷ The Kyoto Protocol of 1997 is an amendment to the United Nations Framework Convention on Climate Change and the result of the 1992 Earth Summit in Rio de Janeiro. The texts of the Convention and the Protocol and more information on the Kyoto Protocol regime can be found at its website <http://unfccc.int>.

¹⁸ Somerset, England; <http://www.ukho.gov.uk/>.

¹⁹ Hannover, Germany; <http://www.bgr.bund.de/>.

²⁰ International Association of Independent Tanker Owners, London, England; www.intertanko.com.

²¹ <http://www.uni-kiel.de/>.

²² ISA, www.isa.org.jm/.

²³ See *supra* note 16.

against the Coastal State by whom the vessels were detained, the Russian Federation. Following the detention Japan had filed an application for the prompt release of the vessels. The Tribunal decided that the Russian Federation must promptly release the “Hoshinmaru” and its crew. Contrarily, the Tribunal decided in “Tomimaru” case that the application of Japan no longer has an object, since Japan is no longer the Flag State of the vessel owing to the confiscation decision reached by a Russian Court²⁴.

After a week filled with exciting events, participants visited the North Sea Coast, specifically the cities of Husum and St. Peter-Ording at the second weekend. This visit also was organized by IFLOS. On this occasion, the participants visited the Maritime Museum of North Friesland in Husum and enjoyed the beauty of the famous and very wide beach of St. Peter-Ording.

The third and fourth weeks of the Academy dealt in particular with maritime law issues. The third week started with a broad introductory lecture by Professor John Hare from the University of Cape Town²⁵ who gave an overview on maritime law, including its historical development, ship types and shipping market actors. Professor Hare, furthermore, delivered another lecture on the arrest of ships, salvage and towage. Regarding the arrest subject, he specifically referred to the last two cases decided by ITLOS and made a distinction between detention by governmental authorities under the port state control regime as opposed to the arrest of ships. On other issues regarding the arrest, e.g. maritime claims, sistership arrest and wrongful arrest, he explained the system of the Arrest Convention, 1952²⁶. Regarding towage and salvage, Professor Hare stressed the tanker phenomenon and the development of one of the milestones of towage and salvage law, namely “special compensation”. The contractual issues of maritime law, namely legal issues arising out of charterparties and bills of lading, were explained by Filippo Lorenzon, Lecturer at the Institute of Maritime Law at the University of Southampton²⁷. The selected issues he focused on were different types of charterparties, vessel-related clauses and laytime, demurrage and safe port clauses embodied in charterparties. Mr. Lorenzon also explained the carrier’s main duties under the Hague-Visby Rules²⁸, rights and liabilities for cargo claims, maritime lien and arrest of a vessel as a result of carriage of cargo claims.

Moreover, the participants of the Academy also had the chance to listen to a lecture delivered by Professor Jürgen Basedow, Director of the Max Planck Institute for Comparative and International Private Law²⁹, focusing on the limitation of liability, one of the core issues of maritime law. Professor Basedow explained first why the concept of limitation of liability exists in transport law. Afterwards, he outlined different types of limitation and the relevant conventions’ systems³⁰. Furthermore, he emphasized the regime established by the LLMC 1976. Finally, Professor Basedow discussed one of the most interesting issues in respect of the limitation of liability, namely breaking the limits. The lecture delivered by Professor Basedow was held at the Max Planck Institute and the participants of the Academy had the opportunity to visit the Institute’s extensive library after the lecture.

Since a special focus of the Academy was marine environmental protection, there were also some lectures on private law issues relating to pollution by vessels, most particularly oil pollution. The legal framework of the international regime for civil liability for oil pollution damage was introduced by Mans

²⁴ The texts of the judgements can be found on the Tribunal web site www.itlos.org. Additionally, it should also be noted that the decisions rendered by the Tribunal are final according to Article 296 of UNCLOS.

²⁵ South Africa; <http://www.uct.ac.za/>.

²⁶ International Convention relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952. The recent convention adopted by the UN/IMO Conference in 1999, namely the International Convention on Arrest of Ships, has not yet entered into force.

²⁷ <http://www.iml.soton.ac.uk/>.

²⁸ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924 (“Hague Rules”) as amended by Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1968 (“Visby Rules”).

²⁹ Hamburg, Germany; www.mpipriv.de.

³⁰ Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC 1976), International Convention on the Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC ’69) and 1992 (CLC ’92), International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution for Damage, 1971 (FUND ’71) and 1992 (FUND ’92), International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS Convention 1996), International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunker Convention 2001).

Jacobsson, former Director of the International Oil Pollution Compensation Funds³¹. Mr. Jacobsson also gave another lecture on compensation for various types of damage caused by tanker oil spills. He explained the complex system established by the CLC '92, FUND '92 and Protocol of 2003 to the FUND '92 (Supplementary Fund Protocol) as well as compensation for various types of damage caused by tanker oil spills. Under the CLC '92 regime, every tanker-owner has to have liability insurance. As the liability insurance for shipowners is covered by P&I³² Clubs, the comprehensive lecture on insurance issues arising from oil spills was delivered by Nigel Carden, Deputy Chairman of Thomas Miller P&I Limited, London. Mr. Carden particularly stressed the importance of P&I insurance as regards oil spill compensation.

Professor Richard S. J. Tol, Senior Research Officer at the Economic and Social Research Institute³³, gave the last lecture on the climate change and the oceans, looking at economic costs arising from and consequences of the climate change. Another guest lecture open to the public was delivered in the third week of the Academy. Namely, Mr. Agustín Blanco-Bazán, Senior Deputy Director of the International Maritime Organization³⁴, spoke on the freedom of navigation concept. As with the previous presentation open to the public, this guest lecture was also held in the main courtroom of the Tribunal.

After another week of comprehensive lectures, participants enjoyed a boat trip on the River Elbe on their third weekend. Although the participants had enjoyed the view of the Elbe every day, given that the seat of the ITLOS is along the riverside of the Elbe, the boat trip further supplied the participants with an opportunity for visiting the Vierlande region.

Lectures of the fourth and final week of the Academy focused on maritime law issues exclusively. On Monday, Dr. Kay-Uwe Bahnsen, Attorney at Law and member of the German Maritime Arbitration Association³⁵ and Dr. Friedrich Strube, Attorney at Law and Chairman of the GMAA shared their broad experience on the important topics of conflict of maritime laws and commercial arbitration. Dr. Bahnsen analyzed the conflict of laws issue by dividing the subject into two spheres. On the area of harmonization of national private international law, he explained the system of the Rome Convention, 1980³⁶. Dr. Bahnsen subsequently referred to the international conventions on the harmonization of substantive maritime law, such as the Brussels Convention of 1910³⁷. With regard to the maritime arbitration, Dr. Strube explained the basics of arbitration, enforcement of arbitral awards and arbitration clauses embodied in the charterparties. Further, he outlined the institutions which specialize in maritime arbitration.

On Tuesday, an excursion to the Hanseatic City of Wismar was organized in order to visit the shipyard of Aker Yards³⁸. There the participants attended an interesting presentation on new trends and challenges in shipbuilding by Stefan Säuberlich, Senior Vice President of the Aker Yards. Additionally, a lecture on economic concepts and bank transactions, namely ship-finance and mortgages was delivered by Harald Kuznik, Head of Shipping of the HSH Nordbank in Hamburg. After the lectures, participants attended another exciting event, the visit of Aker Yards shipyard. Furthermore, participants of the Academy were welcomed by the mayor at a reception at the Town Hall of the Hanseatic City of Wismar. Afterwards, participants were offered a guided tour through the city.

On Wednesday, participants attended a lecture on another topic of great current interest, namely the role of classification societies in the shipping industry and their liability, the speakers being Rainer Schöndube, Member of the Executive Board of Germanischer Lloyd³⁹ and Gesa Heinacher-Lindemann, Director of the Corporate Unit for Legal Affairs and Insurance of GL. Mr. Schöndube conveyed information on the historical and present role of the classification societies within the industry, specifically referring to GL and its activities. Ms. Heinacher-Lindemann especially dealt with the liability

³¹ www.iopcfund.org.

³² Protection and Indemnity. These are mutual insurance organizations and are called as "P&I Clubs". They cover shipowners' liability towards third parties.

³³ Dublin, Ireland; <http://www.esri.ie/>.

³⁴ IMO, www.imo.org.

³⁵ GMAA, www.gmaa.de.

³⁶ Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, 1980; see <http://www.rome-convention.org/>.

³⁷ Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, 1910.

³⁸ <http://www.akeryards.com/>.

³⁹ GL, www.gl-group.de.

ty issue after addressing the legal relationship between classification societies and their clients. As the final lecture of the Academy, Professor Marian Paschke from the Law of the Sea and Maritime Law Institute at the University of Hamburg delivered a lecture on liner conferences and cabotage under European Union law. His lecture analyzed the question of legality of the liner conferences under the European Union's competition law requirements, which, in fact, is another highly contested issue of maritime law.

After the lectures had been completed, a Moot Court competition was held in the main courtroom of the Tribunal. Comprising two sets of applicants and two sets of respondents, four teams - formed within the first working group - claimed and defended their arguments on the "Oryx case" in front of the Moot Court Panel consisting of Professor Doris König from the Bucerius Law School⁴⁰ in Hamburg, Professor Rainer Lagoni, ITLOS-Judge José Luis Jesus (Cape Verde) and Mr. Hartmut von Brevern, Attorney at Law, Remé Rechtsanwälte.

On the 24th of August, 2007, a reception was held for the participants of the first Summer Academy at the Town Hall of the Free and Hanseatic City of Hamburg. On this occasion, certificates of attendance were distributed to the participants. Moreover, a Resolution drafted by the second working group which had been supported by Professor Ehlers was read out both in English and in French. In conclusion, the First Summer Academy proved an interesting, productive and delightful month for all its participants. Thus, the participants are grateful to the International Foundation for the Law of the Sea for organizing this Summer Academy and to the contributors who helped make such an ambitious academic and social event possible.

Report by Duygu Damar, Participant at the first IFLOS Summer Academy

Tilo Wallrabenstein.
International Foundation for the Law of the Sea
Internationale Stiftung für Seerecht
Villa Schröder
Am Internationalen Seegerichtshof 1
22609 Hamburg
Germany

⁴⁰ <http://www.law-school.de/>.

Malta: Mid-term assessment of the implementation of the IOI strategy for the coming decade

Projektpartner: International Ocean Institute - Headquarters



EURO 64.500,00

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |

On 6th December 2002 a “Strategy for the Coming Decade” was presented at the PIM Conference in Cape Town. Five years are now over since the strategy was adopted by the IOI Governing Board. At the request of IOI President Dr. A. Behnam a mid-term assessment of the implementation of the Strategy is being presented here by the two independent experts who had elaborated the Strategy in 2001/2002.

The mid-term assessment takes into account:

- * the activities carried out since 2003 on the background of those proposed in the 2002 Strategy
- * the reorganization of the IOI Network
- * the financing system of IOI
- * the results and relevance of IOI activities carried out since 2003
- * the evolution of the global context in relation with the 2002 Strategy and with concrete activities of IOI

The purpose of the assessment is to verify in how far the 2002 Strategy was implemented, to identify the reasons why some parts of it were not or not fully implemented and to investigate if the activities proposed in 2002 are still valid and if some of them have to be adapted to the new global conditions and emerging issues.

The present Assessment Report is based:

- * on a rather exhaustive analysis of the available documentation on IOI activities produced since 2003;
- * a series of interviews (President, Vice-President, Executive director of IOI)
- * the extensive debate which has taken place during the IOI Board Meeting in Malta on 2nd and 3rd November 2007

Table of content (62 pages)

1. Assessment of the activities carried out since 2003 on the background of those proposed in the 2002 Strategy
 - 1.1. Ocean governance in the context of UN institutions
 - 1.2. Creation of an “Observatory of Ocean Governance”
 - 1.3. Creation of an “Independent World Ocean Forum”
 - 1.4. Training and educational activities
 - 1.5. Pilot projects
2. Assessment of the re-organisation of the IOI-Network
 - Proposal of the 2002 Strategy
 - Evolution of the organization and functioning of the IOI Network since 2003
 - Assessment of the reorganization of the IOI Network
3. Financial System of the IOI
4. Provisional conclusions and recommendations
 - Appendix 1: Synopsis of activities in training and education (2003-2006)
 - Appendix 2 : Synopsis of Pilot Projects

International Ocean Institute - Headquarters
 P.O. Box 3
 Gzira GZR 1000
 MALTA
<http://www.ioinst.org>

Malta: **Pacem in Maribus Conference XXXII 2007, International Ocean Institute**
 Projektpartner: International Ocean Institute - Headquarters



US\$ 135.000

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |

Conference Presentation

Forty years after the famous speech of Ambassador of Malta Arvid Pardo at the UN Assembly where the Ocean was proclaimed as a Common Heritage of Humankind, Pacem in Maribus XXXII will gather in Malta with an endeavour to break new ground in its conference series by engaging two new constituencies, women and youth, on whom the future of the Ocean so strongly depends.

The Conference will mobilise considerable skills, talents and experiences in advancing and promoting the sustainable use of marine resources and sound ocean governance. It will also move beyond traditional conference formats of reports and presentations by becoming more interactive with a greater emphasis on dialogue and broad participation.

PIM XXXII will be organised around three themes which will be of direct relevance to women and youth. To this end it will explore how changes in the oceans are affecting the lives and livelihoods of women and youth and endangering their environmental patrimony. These themes are:

- * The State of the Ocean: Current Challenges and Future Prospects – Implications for Women and Youth,
- * Involvement of Women and Youth within the Millennium Development Goals Strategies, Options and Challenges related to the ocean protection
- * New solidarities for sustainable ocean governance: engagement of women and youth.

The themes will be linked to panel discussion, parallel sessions, contributed papers and poster sessions, with a view to developing new solutions, actionable outcomes and implementable results. The results of these deliberations will be incorporated in the Conference Proceedings and will help to shape the Conference declarations. In line with the IOI tradition, two public lectures will be featured as tributes to the vision and leadership of Elisabeth Mann Borgese - the IOI founder and Arvid Pardo.

Programme 05.-08.11.2007

Opening: The Conference will start by including a high level segment of Governments, intergovernmental organisations, including women and youth leaders from civil society, whose vision, commitments and contribution have served to advance the cause of sustainable oceans governance, and inspire and mobilise people to take action for the creation of effective solutions. In this connection, it will help the Youth to shape their future and emphasise the quality of life and the economic contribution that women offer in maritime activities, including fisheries, distribution, and coastal and insular developments.

Theme 1: The State of the Ocean: Current Challenges and Future Prospects – Implications for Women and Youth.

This will explore such critical issues as climate change, threat to marine biodiversity and food security, marine disasters and coastal vulnerability, with special reference to their implications for Women and Youth. It will also attempt to develop new approaches and methodologies for the participation of women and youth in the management of ocean space and sustainable oceans governance.

Theme 2: Involvement of Women and Youth within the Millennium Development Goals Strategies; Options and Challenges related to the ocean protection.

These sessions will focus attention on the ways in which women and youth may become more fully engaged in advancing the MDGs and promoting the UN Decade of Education for Sustainable Development. It will thus focus on the role of women and youth in the eradication of poverty by using ocean resources and in the protection of the marine environment. It will emphasise the need for curriculum development, teacher training and capacity building, through global training partnerships, towards the

creation of appropriate employment in maritime and related services. It will also seek to find the most appropriate language for reaching all youth through the utilisation of the new media as well as advanced tools for communication, public awareness and action. A Youth Parliament, Workshop of Young Entrepreneurs, and a Women's Caucus will be organised as a way of facilitating the advancement of these objectives and to help frame the conference outcomes and declarations.

Theme 3: New solidarities for sustainable ocean governance: engagement of women and youth.

Given the differences between realities, interests and expectations among women and youth in developing and developed countries, the conference would seek to provide a common framework for new solidarities and opportunities for socio-economic equity, as well as adjustments to current institutional arrangements and constraints that would empower both women and youth to become more effective participants. Greater emphasis will be placed on realistic and practical solutions and sustained follow-up action. It will thus facilitate an open debate where all views will be heard and commitments made with a view to determine what each of us might do in promoting the goals, objectives and outcomes of the conference.

Within the Conference Programme, important side events are planned that will engage the participation of youth and women including, Art and Cultural Festival, Exhibitions including the children artworks, Underwater Film Festival, Concerts themed around the Ocean, and awards giving ceremonies to distinguished personalities, and many other events.

International Ocean Institute - Headquarters
P.O. Box 3
Gzira GZR 1000
MALTA
<http://www.ioinst.org>

Argentinien: **Forum for the conservation of the Patagonian Sea and areas of influence**
 Projektpartner: Forum for the Conservation of the Patagonian Sea and Areas of Influence, Puerto Madryn, Argentinien



EURO 25.100,00

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |

Das *Forum for the Conservation of the Patagonian Sea and Areas of Influence* (Forum für den Erhalt der patagonischen Küstenregion und deren Einflussgebiete) wurde im März 2005 in Colonia (Uruguay) ins Leben gerufen. Die Mitglieder des Forums sind sowohl nationale als auch internationale Nichtregierungsorganisationen (NROs), die sich für den Schutz dieses marinen Ökosystems einsetzen. Das wichtigste Ziel des Forums besteht darin, mit vereinten Kräften und eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Teilnehmern die Maßnahmen zur Sicherstellung eines integrierten Managements dieses bedeutenden marinen Ökosystems noch weiter zu optimieren.

Die patagonische Küstenregion

Die patagonische Küstenregion ist eines der größten und lebensreichsten maritimen Gebiete der Erde, das sich über eine Fläche von mehr als 2 Millionen km², vom südlichen Brasilien (23 °südlicher Breite) bis hin zu den Gewässern südlich der Burwood Bank (55 °südlicher Breite) in Argentinien erstreckt. Die hohe Produktivität dieser Region entsteht durch zwei wichtige Meeresströmungen, den Brasilstrom und den Falkland-Malvinasstrom, die für die Zufuhr von Nährstoffen in das Gebiet sorgen.

Der Falkland-Malvinasstrom leitet sich von der zirkumpolaren antarktischen Meeresströmung ab, bewegt sich nördlich entlang des patagonischen Kontinentalhangs und befördert kaltes (Oberflächentemperatur im Winter weniger als 7 °C) und salzarmes Wasser. Der subtropische Brasilstrom enthält andererseits warmes (Oberflächentemperatur ca. 26 °C) und salzreiches Wasser und bewegt sich südlich entlang des Kontinentalschelfs. Beide Ströme treffen bei ca. 38 °südlicher Breite im so genannten Mündungsdelta aufeinander, einem der artenreichsten Meeresgebiete der Welt.

Die hohe Konzentration von Phytoplankton in der Region bildet die Voraussetzung für die dortige Vielfalt an marinem Leben. Die Gewässer vor der Küste Patagoniens beherbergen große Populationen von Fischen, Quallen und Krustentieren und dienen den Seevögeln, Seelöwen und Walen als wichtige Futter- und Brutplätze.

Sechzehn Seevogelarten (zwei Pinguinarten, der Südliche Riesensturmvogel, fünf Kormoranarten, drei Möwenarten, zwei Arten von Meeresschwalben und zwei Skuaarten) brüten entlang der patagonischen Küste und sind auf das marine Ökosystem Patagoniens als Nahrungsquelle angewiesen. Fast 75 % der Gesamtpopulation der Schwarzbraunalbatrosse leben und brüten in diesen Gewässern. Mehr als eine Million brütender Magellanpinguin-Paare, 72.000 Südliche Seelöwen und 60.000 Südliche Seeelefanten sind im marinen Ökosystem Patagoniens heimisch. Zusätzlich migrieren jährlich zahlreiche Seevögel und Meeressäuger aus subantarktischen und antarktischen Gewässern in dieses Gebiet. Diese Artenvielfalt macht die patagonische Küstenregion zu einem der weltweit größten marinen Lebensräume.

Die Küstenregion Patagoniens ist eines der größten Fischfanggebiete der Welt. Die schwersten Bedrohungen für die Erhaltung dieses Gebietes sind die Überfischung bestimmter Arten, Beifang, die versehentliche Tötung von Seevögeln und Meeressäugern sowie die Zerstörung benthischer Habitats (und der damit verbundene Verlust der Artenvielfalt) durch Grundnetzschieppfischerei. Illegales, nicht protokolliertes und unreguliertes Fischen stellt ebenfalls eine Gefahr für wichtige Fisch- und Tintenfischarten dar, die auf dem Kontinentalschelf und -hang vor Argentinien heimisch sind. Darüber hinaus birgt der zunehmende Fischfang in internationalen Gewässern ernst zu nehmende Gefahren für die heimischen Fisch- und Tintenfischpopulationen.

Eine weitere Bedrohung ist die Verschmutzung, insbesondere durch Abwässer und Abfall aus den Küstenstädten sowie durch die Fischerei. Die Verschmutzung durch Öl stellt eine weitere potentielle

Gefahr für den Erhalt der Region dar, zumal wichtige Öltransporte von Bohrinselfn und Bohrstationen an Land zu den Raffinerien im Norden an der Küste von Buenos Aires entlang der patagonischen Küste stattfinden.

Die gemeinsame Initiative des Forums

Es gibt derzeit keinen auf detaillierten wissenschaftlichen Tatsachen basierenden Bericht, der eine Diagnose des Erhaltungsstatus dieses großen marinen Ökosystems liefert. Zwar existieren zahlreiche Daten zur biologischen Vielfalt und der Nutzung dieser Region durch den Menschen, doch sind diese auf verschiedene Regierungsinstitutionen, NROs und Forschungseinrichtungen verstreut. Versuche eines Informationsaustausches dieser verschiedenen Interessengruppen sind leider selten. Daher herrscht ein Mangel an klaren und stichhaltigen Aussagen zum Erhaltungsstatus der patagonischen Küstenregion.

Aus diesem Grund besteht das wichtigste Ziel des Forums darin, einen von allen Mitgliedern anerkannten Bericht zu erstellen, der den Erhaltungsstatus der patagonischen Küstenregion aufzeigt und von NROs dazu verwendet werden kann, wichtige Interessengruppen bei Presse, Regierung und Industrie zu erreichen. Der Bericht soll stichhaltige Aussagen zu den wichtigsten Punkten in Bezug auf die Erhaltung der Artenvielfalt der patagonischen Küstenregion enthalten.

Die grundlegende Idee hinter diesem Bericht sieht vor, dass die dringendsten Aspekte hinsichtlich der Erhaltung der Artenvielfalt in diesem Ökosystem aufgezeigt und anschließend Fakten gemeinsam von allen Forumsmitgliedern zusammengetragen werden, wobei auch ein Gremium aus renommierten Wissenschaftlern zu Rate gezogen werden soll.

Das erwartete Ergebnis geht weit über das bloße Erstellen eines fundierten Berichts hinaus. Die Organisationen, die sich für die Erhaltung einsetzen, insbesondere die Organisationen auf nationaler Ebene, können von dem Kapazitäten freisetzenden Prozess profitieren, der durch die Erstellung des Berichts eingeleitet wird. Indem ein Konsens hinsichtlich der wichtigsten Punkte bei der Erhaltung des marinen Ökosystems erreicht wird, haben zivilgesellschaftliche Organisationen die Möglichkeit, die Aufmerksamkeit der Allgemeinheit auf die Erhaltung der marinen Artenvielfalt zu lenken, beispielsweise mit Hilfe von Medien oder Meinungsbildnern.

Es wäre das erste Mal, dass alle beteiligten Organisationen eine gemeinsame Aussage zum Erhaltungsstatus und den Bedürfnissen dieses marinen Ökosystems machen. Selbstverständlich ist die Handlungsfähigkeit des Forums als „Sprachrohr“ aller NROs bei weitem größer als die der einzelnen Organisationen.

Der geplante Bericht könnte sich bei einer Vielzahl von Situationen als nützlich erweisen und zahlreichen Gemeinden vorgelegt werden, insbesondere wenn es darum geht, eine Basis für Diskussionen und Verhandlungen mit Regierungsvertretern bezüglich konkreter Schritte für den Schutz der patagonischen Küstenregion und der umweltfreundlichen Nutzung der marinen Ressourcen zu schaffen.

Die Vorbereitungen für ein solch umfassendes Dokument beinhalten verschiedene Aspekte, darunter:

- * Organisation technischer Workshops: Dabei werden die Methoden für die Datenerfassung und -Verarbeitung diskutiert, Daten werden in einem größeren Kontext analysiert, die Ergebnisse besprochen und in einem Bericht zusammengefasst.
- * Bewertung von potentiellen Indikatoren und anderen relevanten Fragen durch eine Gruppe anerkannter Experten: Während des letzten Treffens in Mar del Plata hat die Arbeitsgruppe des Forums für die Beobachtung des Ökosystems eine Präsentation zu potentiellen Indikatoren vorgestellt, die bei der Beobachtung des Erhaltungsstatus der patagonischen Meeresküste auftreten können. Auf dieser Veranstaltung wurde die Notwendigkeit diskutiert, die Analyse der Datenverfügbarkeit einzubeziehen, um die möglichen Indikatoren quantitativ bewerten zu können. Diese besondere Analyse sollte von einer speziell dafür zusammengestellten Gruppe von Experten aus verschiedenen Bereichen durchgeführt werden.
- * Kommunikationsstrategie: Parallel zu den technischen Workshops wird eine Kommunikationsstrategie speziell für die Veröffentlichung des Berichts ausgearbeitet. Diese Strategie basiert auf den Ergebnissen des vom Forum kürzlich organisierten Workshops zu Kommunikationsstrategien. Hauptziel dieser Strategie ist es, einen optimalen Weg zu finden, den Bericht einem breiten Publikum vorzustellen. Zusätzlich werden auch Anstrengungen unternommen, eine große Zahl von Interessengruppen (darunter auch Regierungsvertreter) als

- teressengruppen (darunter auch Regierungsvertreter) als Befürworter des Berichts mit einzubeziehen.
- * Datenbank: Als Informationsquelle für dieses Dokument dient die bereits existierende Datenbank des „Sea and Sky“-Projektes der Wildlife Conservation Society. Diese Datenbank enthält Informationen, die von verschiedenen Organisationen gesammelt werden, und wird ständig aktualisiert. Sie wird vom CONICET (Consejo de Investigaciones Científicas y Técnicas; www.conicet.gov.ar), der auch mit dem Forum zusammenarbeitet, technisch verwaltet. Bis jetzt enthält die Datenbank ca. 60.000 auf Satellitenbeobachtung basierende Einträge zu den wichtigsten Futter- und Brutstätten der an der patagonischen Meeresküste heimischen marinen Spezies. Sie enthält auch einen kompletten Datensatz zu Ozeanographie und rechtlichen
 - * ~~Erstellung~~ Erstellung von Karten zu den wichtigsten marinen Spezies: Während dieses Prozesses werden Methoden (darunter soweit erforderlich auch Vereinbarungen zur Zusammenarbeit) entwickelt, um (unter Berücksichtigung der entsprechenden zeitlichen und räumlichen Parameter) Karten für die quantitative Nutzung eines Habitats durch Albatrosse und Sturmvögel, Pinguine und Meeressäuger (insbesondere Seelöwen) zu erstellen. Soweit die Menge an verwertbaren Daten dafür ausreicht, soll das Gleiche auch für Schildkröten, Wale, kommerziell genutzte Fischarten, Quallen und andere Arten durchgeführt werden.
 - * Erstellung von Karten in Bezug auf die Fischerei: Es werden Methoden zur Erstellung von fischereibezogenen Karten (z. B. hinsichtlich der Fischart, der benötigten Ausrüstung usw.) für jede Form der in der Region betriebenen kommerziellen Fischerei entwickelt.
 - * Befahrenanalyse und Lösung potentieller Konflikte: Die Daten (Karten), die für die wichtigsten marinen Spezies erstellt wurden, werden mit den Daten (Karten) zusammengeführt, die auf die Fischerei und anderweitige Nutzung der marinen Ressourcen bezogen sind, um aktuelle Gefahren identifizieren zu können. Die Analyse wird auch Vorschläge zu alternativen Management-Optionen und Maßnahmen zur Entschärfung enthalten, die die Errichtung von Meeresschutzgebieten und die Entwicklung von neuen Systemen für das marine Managements einschließen, um eine nachhaltige Nutzung der marinen Ressourcen an der patagonischen Meeresküste sicherzustellen.
 - * Veröffentlichtes Dokument „Review of the Status of Conservation of the Patagonian Sea“ (Bericht über den Erhaltungsstatus der patagonischen Meeresküste: Eine Auflage von 2.000 Exemplaren eines vollständig illustrierten Dokuments wird herausgegeben. Ungefähr 150 Exemplare werden direkt nach der Veröffentlichung 2007 kostenlos an wichtige Ansprechpartner verteilt.
 - * Veranstaltung anlässlich der Veröffentlichung des Berichts: Einige Wochen nach der Veröffentlichung des Dokuments wird eine kleinere Veranstaltung stattfinden, in deren Rahmen der Bericht verschiedenen Meinungsbildnern und anderen relevanten Interessengruppen vorgestellt wird. Diese Veranstaltung wird die erste Maßnahme in einer ganzen Reihe von Kommunikationsaktionen sein, die bezüglich des Berichts im Laufe des Jahres 2008 stattfinden werden.

Arbeitsgruppen des Forums und der Bericht über den Erhaltungsstatus der patagonischen Meeresküste

Zahlreiche Arbeitsgruppen (Working Groups, WGs) werden aktiv an der Vorbereitung und Verbreitung dieses Dokument mitwirken. Ein Beispiel:

- * Die WG on Communication (Arbeitsgruppe für Kommunikation) wird Pläne entwickeln, um die Resultate des Berichts einer breiten Öffentlichkeit näher zu bringen.
- * Die WG on Zoning Strategy (Arbeitsgruppe für Strategien der Gebietsaufteilung) wird sämtliche relevanten Daten zu Habitaten und Spezies in eine GIS-Datenbank eingeben, insbesondere solche Informationen, die Habitatsgrenzen betreffen.
- * Die WG on Vertebrate Bycatch Reduction in Fisheries (Arbeitsgruppe für die Reduktion von Wirbeltieren als Beifang bei der Fischerei) wird Daten für die Kartierung (und Eingabe in die GIS-Datenbank) zur versehentlichen Tötung von Seevögeln, Meeresschildkröten und Meeressäugern in Bezug auf alle relevanten kommerziellen Fischereien und Fischereimethoden sammeln (unter Berücksichtigung der entsprechenden zeitlichen und räumlichen Parameter). Darüber hinaus wird diese Gruppe angemessene Entschärfungsmethoden für Risikobereiche in Bezug auf die versehentliche Tötung von Seevögeln, Meeresschildkröten und Meeressäugern für jede relevante Fischfangmethode ausarbeiten.

Bei der letzten Vollversammlung des Forums in Mar del Plata im Juli 2006 wurde eine neue Arbeitsgruppe ins Leben gerufen: Die WG on the Status of Conservation of the Patagonian Sea (Arbeitsgruppe für den Erhaltungsstatus der patagonischen Meeresküste). Diese neue Arbeitsgruppe arbeitet derzeit an der Entwicklung und Implementierung einer Strategie für die Ausarbeitung des Berichts.

Die Schaffung dieser neuen Arbeitsgruppe verdeutlicht, wie wichtig das Projekt innerhalb des Forums ist.

Dr. Rodolfo Werner Kinkelin
Koordinator
Forum for the Conservation of the Patagonian Sea and Areas of Influence
Puerto Madryn – Chubut – Argentinien
E-Mail: coordforum(ad)gmail.com

Hr. Santiago Krapovickas
Gründer der WG on Status of Conservation of the Patagonian Sea
(WCS / „Sea and Sky“-Projekt)
Puerto Madryn – Chubut – Argentinien
E-Mail: sfkrapovickas(ad)gmail.com

USA: Ökobilanz von Lachszucht und Wildlachs-Fischerei
 Projektpartner: Ecotrust, Portland, Oregon



EURO 30.000,00



Life-Cycle Assessment of Salmon Fisheries and Aquaculture (LCA), Phase II: North-East Atlantic & Chile

Welchen Einflüssen unterliegen Lachszucht einerseits und Wildlachs-fischerei andererseits unter Berücksichtigung des Lebenszyklus und sozio-ökonomischer Aspekte im Bereich des nordöstlichen Pazifiks und welche Auswirkungen haben die beiden Wirtschaftsformen auf die marine Umwelt. In der ersten Phase des Projektes von Ecotrust, SIK - The Swedish Institute for Food and Biotechnology und der School for Resource and Environmental Studies, Dalhousie University wurde zur Beantwortung dieser Frage der methodische Rahmen entwickelt: Bestimmung der funktionalen Einheiten der Analyse, der Systemgrenzen, die Auswahl der Kategorien von Einflußgrößen, Konzipierung verschiedener ökologischer und biophysikalischer Exkurse, Benennung einer Reihe sozio-ökonomischer Indikatoren, Erschließung bereits vorhandener Daten aus drei Untersuchungsgebieten sowie die Erarbeitung von Computermodellen. Erste Ergebnisse geben Informationen über Unterschiede zwischen Zucht und Wildfang, aber auch zwischen verschiedenen Praktiken der Zucht.

In der zweiten Phase, die von der Lighthouse Foundation unterstützt wird, wurde das erprobte Rahmenkonzept der bisherigen Untersuchung in Alaska und British-Columbia auf den Breich Nordost-Atlantik (Schottland, Norwegen) und Chile übertragen. Derzeit werden der Ansatz und erste Ergebnisse mit Vertretern aus Forschung und Industrie in Europa und Chile diskutiert. Es sollen vorhandene Datensätze bzw. weiterer Erhebungsbedarf festgestellt werden, die regionalen Gegebenheiten analysiert und Formen der Präsentation wichtiger Ergebnisse für Politik und Verbraucher entwickelt werden.

Die Studie basiert auf der Lebenszyklus-Analyse (Life Cycle Assessment), einer Methodik der Umweltbilanzierung, die nach ISO 14.000 standardisiert ist, aber erst relativ selten auf Nahrungsmittel angewendet wird. Mit diesem Ansatz ist es möglich, die relativen Umwelt- und Sozialkosten unterschiedlicher Produktionssysteme quantitativ zu untersuchen.

Wilder Lachs kommt, global betrachtet, vor allem aus Alaska, und die Analyse der dortigen Fischereien unterscheidet zwischen verschiedenen Fangmethoden. In der Aquakultur dominiert in allen drei Hauptregionen eine Anbautechnologie: schwimmende Netzkäfige im offenen Wasser, die von Operationsplattformen aus bearbeitet werden. Es gibt allerdings auch wesentliche Unterschiede zwischen den drei Regionen, z.B. was die Zusammensetzung der verwendeten Fischnahrung angeht. Außerdem gibt es in British-Columbia und Schottland wichtige Experimente zu alternativen Produktionstechniken, vor allem mit geschlossenen Systemen an Land sowie mit biologisch-organischer Fischnahrung und Produktionsabläufe.

Ziel der Studie ist, die Umwelt- und Sozialauswirkungen der Lachsproduktion sichtbar zu machen und diese sowohl innerhalb wie auch zwischen den drei Hauptproduktionsgebieten zu vergleichen. Eine wesentliche Frage ist, ob und wie die Lachsproduktion umweltgerecht verbessert werden kann.

Die erste Region, der Nord-Ost Pazifik, diente im Wesentlichen der Methodenentwicklung und ist bereits abgeschlossen. Mit Unterstützung der Lighthouse Foundation ist das Forschungsteam zurzeit mit Kollegen an der Pontificia Universidad Catolica de Valparaiso in Chile dabei, die dortigen Lachsbetriebe zu untersuchen. Projektgelder von anderen Stiftungen ermöglichten die Arbeit im Nord-Ost

Pazifik und Nord-Ost Atlantik. Es ist geplant, das Projekt zum Ende des Jahres 2008 weitgehend abgeschlossen zu haben.

Zu den Partnern dieser Untersuchung zählen die Scottish Association for Marine Science (SAMS), einer unabhängigen Forschungs- und Bildungseinrichtung, und der Escuela de Alimentos (Schule für Lebensmitteltechnologie) der Pontificia Universidad Católica Valparaíso (PUCV).

Teil der Projektarbeit ist auch die Vorbereitung eines Workshops auf dem Seafood Summit 2008 in Barcelona. Ziel des Workshops ist die Beratung der Frage, wie die Ergebnisse der mehrjährigen internationalen Forschung zur Produktion von Nahrung aus dem Meer in konkretes Handeln umgesetzt werden können. Im Wesentlichen wird der Workshop sich auf Aspekte der Informationsaufbereitung, der medialen Verbreitungs Kanäle, mögliche Synergien mit schon bestehenden Initiativen zur Information der Verbraucher und geeignete Partnerschaften im europäischen Raum konzentrieren.

Astrid Scholz, Ph.D.
Vice President, Knowledge Systems
Ecotrust
721 NW 9th Avenue, Suite 200
Portland, OR 97206

Russland: Die Tiefsee-Sammlung des Shirshov-Instituts in Moskau
 Projektpartner: P.P. Shirshov Institute of Oceanology of the Russian Academy of Sciences (IORAS)



EURO 3.000,00



Seit seiner Gründung 1949 hat sich das P.P. Shirshov Institute of Oceanology of the Russian Academy of Sciences (IORAS) zu einem der führenden Zentren der Tiefsee-Forschung entwickelt. Die Fundstücke aus zahllosen Forschungsreisen lagern heute in einer nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten geführten und für Vergleichszwecke zugängliche Forschungssammlung als Grundlage systematischer zoologischer Forschung an Tiefseeorganismen. Gegenwärtig besteht diese Sammlung aus etwa 100.000 wirbellosen Tiefsee-Organismen aus fünf Jahrzehnten sowjetischer und russischer Meeresforschung. Jeweils ein oder auch mehrere Exemplare einer Art sind in Gläsern und anderen Behältnissen konserviert.

Weil Verbrauchsmaterialien wie Ethanol, Formalin und Glasbehälter zur Pflege und Neuanlage von Sammlungsmaterial nur in unzureichender Menge beschafft werden können, befürchtet Dr. Andrey Gebruk einzigartiges Sammlungs-Material zu verlieren. Da gleichzeitig die Bemühungen zur Erforschung der Biodiversität auch in der Tiefsee kontinuierlich ansteigen, wäre ein Verlust von wichtigem und hilfreichen Vergleichsmaterial nicht nur für die IORAS-Sammlung selbst außerordentlich bedauerlich.

In den Jahren 2005-06 bildete die Fertigstellung des neuen Sammlungsraums einen Schwerpunkt der Arbeiten. Teile der Sammlung sowie die dazugehörigen Protokolle und Logbücher wurden aus dem alten Magazin auf neue Metallregale des neuen Archivs umgezogen. Diese Arbeit hat mehrere Monate in Anspruch genommen. 2007 wurde ein Arbeitspatz für Gastwissenschaftler eingerichtet.

Der inzwischen frei gewordene alte Sammlungsraum ist renoviert und mit modernen Regalsystemen ausgestattet worden. Als Teil der täglichen Routinearbeit werden die Gefäße des Sammlungsmaterials mit Alkohol aufgefüllt.

Dr. Andrey Gebruk
 Nakhimovsky Pr. 36
 117851 Moscow
 Russia

Portugal: Deep-water benthic ecosystems of oceanic islands in the Azores archipelago
 Projektpartner: Zoological Society of London (ZSL)



EURO 11.900,00



Die tiefen Abhänge ozeanischer Inseln und unterseeischer Berge sind isolierte Lebensräume mit einzigartigen Lebensgemeinschaften, die jedoch durch fischereiliche Aktivität und den globalen Klimawandel bedroht sind. Um die Belastungen der Biodiversität durch diese Störfaktoren besser einschätzen zu können, bedarf es der speziellen Kenntnis der Reproduktionsraten der verschiedenen Species, ihrer räumlichen und zeitlichen Verteilungsmuster in den jeweiligen Lebensstadien und der Wachstumsraten. Mit diesem Projekt wird eine Langzeit-Untersuchung zur Ökologie von Meeresboden-Organismen (Benthos) an den Tiefseehängen der Azoren gestartet. Insbesondere sollen die Prozesse untersucht werden, die die vorhandene Lebensvielfalt in diesem Habitat kontrollieren und sowohl kurzfristig als auch langfristig auf die Artengemeinschaft einwirken.

Für die Untersuchung der Verteilung und Lebensgeschichte benthischer Organismen wird ein bemanntes Tauchboot der Rebikoff-Niggeler-Stiftung eingesetzt, das in Horta auf Faial stationiert ist und in Tiefen zwischen 200 bis 500 Metern in den Gewässern um die Inseln Faial und Pico operieren wird. Über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren werden die Raten larvaler Entwicklung und Besiedlung fotografisch erfasst und beobachtet. Durch vergleichende genetische Untersuchungen werden in den Untersuchungsflächen die larvalen Ausbreitungsmuster und die Verteilung adulter Organismen in den angrenzenden Arealen erfasst und mit entsprechenden Populationen anderer Archipele im Nordatlantik und der iberischen Halbinsel verglichen.

Für die langfristige Fortführung der Studie ist die Kooperation mit Forschungseinrichtungen in Portugal, Groß Britannien und den USA wichtig. Die Ergebnisse werden einen unmittelbaren Einfluss auf lokale und regionale Initiativen zum Schutz der Tiefsee haben und zur besseren Kenntnis der Biogeographie des nordöstlichen Atlantiks beitragen.

Projektpartner:

Dr. Alex Rogers and Dr. David Bowden
 Zoological Society of London (ZSL)
 Institute for Zoology
 London NW1 4RY

Andrew K. Hurd
 IUCN Global Marine Program
 Rue Mauverney 28
 1196 Gland, Switzerland

Deutschland: Multifunktionale Landwirtschaft auf der Nordseeinsel Borkum
 Projektpartner: Jens Albrecht



EURO 1.074,00

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |

Die Zielsetzung des Projekts ist die Revitalisierung der Borkumer Landwirtschaft. Zur Initiierung des Projekts soll im September 2007 ein Workshop auf Borkum abgehalten werden. Er hat zum Ziel,

- * alle interessierten Akteure erstmalig zusammenzuführen und das gegenseitige Kennenlernen zu ermöglichen,
- * die Neugier der Akteure zu wecken und sie über die Möglichkeiten einer multifunktionalen Landwirtschaft im Rahmen einer nachhaltigen Regionalentwicklung zu informieren,
- * die individuellen und die gemeinsamen Interessen der Akteure diesbezüglich zu identifizieren,
- * die Befürchtungen und die potenziellen Probleme zu ermitteln.

Die Landwirtschaft auf der Nordseeinsel Borkum ist in der Vergangenheit aufgrund verschiedener Faktoren stetig zurückgegangen. Der Tourismus spielte dabei eine Schlüsselrolle, da er ein im Vergleich zur landwirtschaftlichen Arbeit bequemes und sicheres Einkommen ermöglicht. Der Rückgang der Landwirtschaft geht jedoch mit Folgeerscheinungen einher:

- * Eine kleinräumig strukturierte Landschaft verbuscht und verliert an Biodiversität (naturschutzfachlicher Aspekt),
- * die Attraktivität der Kulturlandschaft und somit ein Stück Borkumer Identität gehen verloren (soziokultureller Aspekt),
- * die Lokalökonomie verliert an Reichhaltigkeit und an Wirtschaftskraft (sozioökonomischer Aspekt).

Der geschwächte Stellenwert der Landwirtschaft bedingt in der Folge die wachsende Flächenkonkurrenz anderer Nutzungen, die mit einer irreversiblen Degradierung des naturräumlichen Inventars einhergehen können (z.B. Golfplatzvorhaben).

Eine Potenzialanalyse der Borkumer Landwirtschaft fand mit Hilfe einer Befragung heraus, dass es sowohl Anbieter als auch Nachfrager für landwirtschaftliche Produkte und Dienstleistungen gibt. Aus diesem Grund kann von einem Markt gesprochen werden, der zur Zeit nicht bedient wird. In Hinblick auf die Realisierung des Projektvorhabens kann von optimalen Voraussetzungen gesprochen werden:

- * Die Landwirtschaft trägt einen bedeutenden Teil zur Vielfalt und Schönheit und somit zur Attraktivität der Borkumer Landschaft bei. Die Borkumer Landschaft wiederum stellt das grundlegende Kapital der Insel dar, sie ist die Basis des Tourismus auf Borkum. Die Stadt Borkum und die Kurverwaltung sind an der Aufrechterhaltung landwirtschaftlicher Nutzung interessiert.
- * Die Nordseeinsel Borkum besitzt ein großes touristisches Potenzial, jährlich werden rund 2 Mio. Übernachtungen gezählt. Aufgrund der touristischen Bedeutung gibt es auf der Insel zahlreiche Hotel- und Gaststättenbetriebe sowie Kurkliniken.
- * Die Kurkliniken, der Kindergarten und die beiden Schulen auf Borkum sowie auf dem Festland unweit ansässige Hochschulen sind an landwirtschaftlicher Umweltbildung interessiert.
- * Borkum ist Bestandteil des Nationalparks und Biosphärenreservats „Wattenmeer“, dessen Größe und Ausprägung weltweit einmalig ist. Die Naturschutzbehörden sind an der Aufrechterhaltung landwirtschaftlicher Nutzung interessiert.
- * Borkum verfügt über eine jahrhundertealte Kulturlandschaft mit kulturhistorischen Landschaftselementen.
- * Die Landwirtschaft trägt zur Bewirtschaftung einer Küstenschutzanlage bei.
- * Auf der Insel werden bereits unterschiedliche Nutztiere zur Landschaftspflege eingesetzt: Pferde, Rinder, Schafe und Ziegen.
- * Die große Bandbreite der Akteure vor Ort begrüßt einhellig das Vorhaben und hat dies auch schriftlich bekundet.

Multifunktionale Landwirtschaft bedeutet, dass nicht nur Produkte hergestellt, sondern auch verschiedene Funktionen für die Gesellschaft erfüllt werden. Das Projekt wird sich aus Einzelprojekten zusammensetzen, die nach Wunsch, Bedarf und finanziellen Möglichkeiten etabliert werden können. Die Bandbreite reicht dabei von der Herstellung und Vermarktung kulinarischer Spezialitäten, über die Mahd einer Orchideenwiese bis hin zur landwirtschaftlichen Umweltbildung.

Die Umsetzung des Projekts soll auf einer hohen Partizipationsstufe erfolgen und sich durch Transparenz kennzeichnen. Ein übergeordnetes Kriterium zur Realisierung des Projekts ist die Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsgedankens.

Die begrenzten natürlichen Ressourcen (Natur / Landschaft) stellen das wichtigste Entwicklungspotenzial der Insel Borkum dar. Ihr Schutz und Erhalt ist nicht nur ethisch begründet, sondern ist auch die Grundlage einer nachhaltigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung. In einer multifunktionalen Landwirtschaft auf Borkum werden neue Wege beschritten, um Landschaftsnutzung und Naturschutz nicht mehr gegenüber zu stellen, sondern überein zu bringen. Alle beteiligten Akteure sollen über die Befriedigung ihrer Bedürfnisse eine große Zufriedenheit erfahren.

Das Vorhaben soll darüber hinaus als ein „Leuchtturm-Projekt“ auch andere Inseln dazu anregen, ihre Landwirtschaft zu erhalten und eine nachhaltige Entwicklung zu verfolgen.

Zwischenbericht von Projektleiter Jens Albrecht (12.11.2007, Auszug)

Als ich bereits auf Borkum war, hatte ich dort bis zum Tag der Veranstaltung am 15.09. noch „Klinken geputzt“, um die geplante Menge an teilnehmenden Personen sicherzustellen. Im Vorfeld zeichnete sich ab, daß von den Hochschulen keine Person Zeit finden würde. Somit plante ich mit nur noch rund 20 Personen anstatt rund 25-30. Schließlich kamen nur 11 Personen. Immer wieder genannter Grund dafür war der Umstand, daß schlichtweg noch „Saison“ war. Angesichts des organisatorischen Aufwandes mit Tagungsmappen, Catering etc. war ich am Ende des Tages aufgrund der Teilnehmerzahl doch etwas geknickt. Auf der anderen Seite arbeiteten diese 11 Personen von 9-17 Uhr konzentriert und engagiert mit – das war beachtlich. Somit konnten dennoch gute Ergebnisse gewonnen werden. Ein Mitarbeiter der Kurverwaltung erzählte mir zudem, daß die Teilnehmerzahl gar nicht so schlecht sei, daß man den Menschen am Anfang immer extrem hinterherlaufen und ein Projekt in kleinen Schritten weiter entwickeln müsse. Ihm selbst erging es exakt genauso.

Jeder Teilnehmer bekam eine individuell auf ihn zugeschnittene Tagungsmappe, d.h. ein Landwirt hat nicht den gleichen Inhalt in der Mappe gehabt, wie die Vertreterin einer Schule. Die Materialien waren vom Inhalt her dementsprechend divers. Einerseits waren es vielfältigste Internetdokumente, andererseits handelte es sich um Broschüren vom Bundeslandwirtschaftsministerium, dem Förderprogramm Ökologischer Landbau und dem AID-Infodienst.

Auf dem Rückweg nach Berlin präsentierte ich das Projekt in der Nationalparkverwaltung in Wilhelmshaven. Anwesend war ein Kreis von rund 8 Personen, darunter auch der Leiter der Behörde, Herr Südbeck. Das Projekt stößt auf Interesse. Es ist allen bewusst geworden, dass die landwirtschaftliche Nutzung notwendig ist, um bestimmten naturschutzfachlichen Belangen nachkommen zu können (z.B. Offenhaltung von Flächen für Wiesenbrüter). Dennoch haben vereinzelt Personen Schwierigkeiten, den Begriff „Multifunktionale Landwirtschaft“ stehen zu lassen. Lieber hätten sie „Grünlandpflege“ gehört.

Ausblick

Der Tourismusedirektor, Herr Claaßen, bot mir an, an der Veranstaltung „Du bist Borkum“ am 17.11. auf der Insel teilzunehmen und das Projekt mit einem Poster zu präsentieren. Auf der Veranstaltung können sich Betriebe und Projekte vorstellen. Ich sagte zu und werde daher kommenden Mittwoch nach Borkum fahren. Den Aufenthalt werde ich nutzen, um dort anzuknüpfen, wo ich im September aufhörte. Im September wurden Interessen und Probleme identifiziert. In ein paar Tagen werde ich in Kleingruppen akteurspezifische Lösungswege für die identifizierten Probleme erarbeiten.

Herr Claaßen erklärte sich außerdem bereit, einen Flyer zu finanzieren, der die Betriebsstandorte und Informationen zu den Betrieben enthält. Gerne würde ich den Flyer zu einer Art „Einkaufsführer“ auszubauen. Der Bio-Einkaufsführer für Berlin und Brandenburg der FÖL ist für mich in dieser Hinsicht Vorbild: <http://www.bio-berlin-brandenburg.de/aktuelle-projekte/bio-einkaufsfuehrer/>

Das Praktikum bei der FÖL ermöglicht mir immer wieder neue Ideen für Borkum. So würde ich gerne einmal einen Kita-Kochworkshop auf Borkum durchführen, um zu zeigen, daß auch mit wenig Geld die Kinder mit ökologischen Lebensmitteln verpflegt werden können (in Berlin schafft es eine Kita, mit 99 Cent pro Kind und Tag die Versorgung der Kinder mit ökologisch erzeugten Lebensmitteln sicherzustellen).

In den Tagungsband möchte ich gerne auch Beiträge von mir bekannten Professoren einbringen. Im Sinn habe ich Prof. Gottwald von der Schweisfurth-Stiftung. Ebenfalls einen Beitrag möchte ich gerne von Prof. Pfriem, Uni Oldenburg, organisieren. Er arbeitet am Fachbereich BWL und hat an einem Projekt über nachhaltige und regionale Ernährung in Ostfriesland (OSSENA) mitgewirkt. Auch die in der nächsten Woche gewonnenen Erkenntnisse sollen im Tagungsband berücksichtigt werden.

Achim Tacke von der NDR-Landwirtschafts-Redaktion und Mit-Autor der Sendung „NDR Landpartie“ rief mich vor einiger Zeit an, um sich über die Landwirtschaft auf den ostfriesischen Inseln zu informieren. Von einem Borkumer Landwirt weiß ich bereits, daß nächste Woche Vorgespräche für Dreharbeiten auf Borkum stattfinden. Herr Tacke ist am Projekt „Multifunktionale Landwirtschaft“ sehr interessiert.

Kontakt:

Dipl.-Ing. (FH) Jens Albrecht, M.Sc.,
Wasgenstraße 75, Haus 25, WG 107
14129 Berlin,
<http://freenet-homepage.de/landwirtschaft-borkum>

Deutschland: Elisabeth Mann-Borgese Meerespreis
 Projektpartner: Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes
 Schleswig-Holstein

Elisabeth-Mann-Borgese-Meerespreis Schleswig-Holstein



EURO 15.000,00 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |

Zur Idee des Meerespreises

Elisabeth Mann-Borgese Meerespreis - Eine blaue Weltkugel - Symbol und Skulptur des Meerespreises. Die Meere spielen eine herausragende Rolle für unser Klima, als einzigartiges Ökosystem und als bedeutender Wirtschaftsfaktor. Wir in Schleswig-Holstein profitieren von den beiden Meeren, die uns umgeben: als Tourismusland, als Wirtschaftsland und als Wissenschaftsland.

Sichere Schiffe sichern sauberes Wasser und schöne Küsten. Naturschutz schützt Flora und Fauna, unterstützt aber auch den Tourismus. High-Tech-Produkte um Navigation sichern nicht nur die Schifffahrt, sondern auch die Arbeitsplätze hier in Deutschland. Und die Erforschung von Wirkstoffen des Meeres wird nicht nur in den Lehrbüchern abgedruckt, sondern schafft Medikamente gegen Neurodermitis oder Krebs. Das Meer ist Lebensraum, Nahrungsquelle, Transportmedium, Sportplatz, Ort der Neugier und des Staunens und sogar eine blaue Apotheke.

Um dieses Netzwerk der Nutzung des Meeres aufzuzeigen und den herausragenden Einsatz zum Schutz und Erhalt des Ozeans einzelner Menschen zu würdigen, vergibt die Landesregierung Schleswig-Holstein mit Unterstützung auch seitens der Lighthouse Foundation seit dem Jahr 2006 jährlich den Elisabeth-Mann-Borgese Meerespreis.

Preisträger 2006

Prof. Dr. Dr. Erwin Suess erhält nach der Entscheidung der Jury den mit 20.000 Euro dotierten Elisabeth-Mann-Borgese-Preis für seine international anerkannten wissenschaftlichen Arbeiten im Bereich der marinen Geowissenschaften.

Prof. Dr. Klaus Töpfer wird mit dem Preis ehrenhalber für sein politisches und ehrenamtliches Engagement für die Meere und den Meeresschutz ausgezeichnet.

Preisträger 2007

Dr. Boris Worm erhält nach der Entscheidung der Jury den mit 20.000 Euro dotierten Meerespreis für seine bemerkenswerte Auswertung und Analyse zur Überfischung und zur Rolle der marinen biologischen Vielfalt (Biodiversität).

Biliana Cicin-Sain. Den Ehrenpreis erhält die US-Amerikanerin Biliana Cicin-Sain. Damit wird ihre Rolle als Initiatorin und Mitbegründerin des "Global Forum on Oceans, Coasts and Islands" und als Direktorin des "Gerard J. Mangone Center für Marine Policy" in Delaware/USA gewürdigt. Seit vielen Jahren engagiert sie sich für ein gerechtes Ozeanmanagement.

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
 Herr Staatssekretär Jost de Jager
 Düsternbrooker Weg 94
 24105 Kiel

Arbeitsbereich PROJECT

Deutschland: Meeresbürger I, Meeresbürger II

Projektpartner: Förderverein Nationalpark Boddenlandschaft e.V.



EURO 15.00,00



Meere und Küsten sind sensible Lebensräume mit sehr hoher ökologischer Bedeutung für den Menschen. In den letzten Jahrzehnten wurde immer deutlicher, welchen Einfluss irreversible Schäden an diesen Ökosystemen auch auf die Lebensqualität des Menschen haben. Fast alle der negativen Veränderungen sind auf die Aktivitäten von Menschen zurückzuführen und so kann auch nur der Mensch selbst durch sein Handeln eine positive Trendwende erreichen. Das Projekt Meeresbürger wird über die Wissensvermittlung hinaus zum aktiven Handeln anregen und das Bewusstsein für die Verantwortung jedes Einzelnen erhöhen. „Vom Wissen zum Handeln“ ist einer der Leitgedanken.

Meeresbürger I - Einführung und Etablierung des Reisepasses „Bürger der Weltmeere“ – vom Wissen zum Handeln: Die Grundidee des „Reisepasses für die Bürger der Weltmeere“ ist Ausgangspunkt für die Entwicklung dieses Projektes. Der Pass, ursprünglich eine Idee der französischen meereskundlichen Einrichtung NAUSICAA in Boulogne sur Mer sowie des dort angesiedelten World Ocean Networks (WON), soll auch im deutschen Küstenraum mit „Leben gefüllt“ werden, das heißt, er wird Mittel zum Zweck bei der Verwirklichung der Projektziele und das verbindende Glied zwischen allen Aktivitäten und Aktionen als deren Markenzeichen.

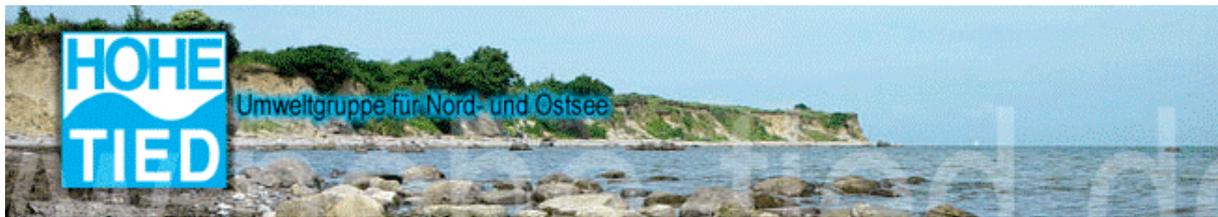
Es soll erreicht werden, dass sich möglichst viele Menschen mit dem Thema Meer und Küste intensiv auseinandersetzen. Die Besucher unterschiedlicher Informationszentren wie Aquarien und Museen, zumeist Touristen der jeweiligen Region, aber auch Schulklassen, sind hierfür ein interessantes Publikum mit hohem Potential. Über das in den Einrichtungen bereits vorhandene Informationsangebot hinaus soll über die sehr sensiblen marinen Lebensräume informiert und insbesondere zum Handeln angeregt werden. Die Akzeptanz für den notwendigen Meeresschutz soll wachsen. Der Pass bietet hier die Möglichkeit, den Besuch oder auch die Teilnahme an konkreter Aktion zu dokumentieren und zum Weitermachen zu animieren. Die Vernetzung der Informationszentren unterschiedlichster Träger an der deutschen Küste, aber auch im Binnenland, die sich mit dem Thema auseinandersetzen, ist dabei ein wichtiger Bestandteil.

In der ersten Phase des Projektes „Meeresbürger“ wurden die Grundlagen für eine geeignete Konzeption der Projektidee über die erforderlich erscheinende Zeitspanne gelegt. Dadurch konnten weitere Mittelgeber für das Vorhaben gewonnen und die zur Umsetzung benötigte finanzielle Grundlage für einen Zeitraum von drei Jahren gesichert werden. Die zweite Projektphase ist ein gemeinsames Vorhaben der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU), der Norddeutschen Stiftung für Umwelt und Entwicklung (NUE), des Fördervereins Nationalpark Boddenlandschaft e.V. (FNB) und der Lighthouse Foundation (LF) und wurde im Juli 2007 begonnen.

Bei der Rundreise im Oktober 2007 und bei weiteren Terminen und Gesprächen war die Resonanz auf das Meeresbürger Projekt sehr positiv. Die ersten 15 Einrichtungen haben einen Kooperationsvertrag unterzeichnet, weitere Institutionen haben ihr ernsthaftes Interesse bekundet. Im Februar 2008 wird als Ergebnis ein erstes Treffen von Vertretern der sich beteiligenden Einrichtungen auf dem Darß in Mecklenburg-Vorpommern stattfinden und die inhaltliche Arbeit vorangetrieben werden.

Fr. Annett Storm
Förderverein Nationalpark Boddenlandschaft e.V. (FNB)
Bliesenrader Weg 2
18375 Wieck a.d. Darß

Deutschland: Das Projekt „Mensch und Meer“, HoheTied e. V.
 Projektpartner: Hohe Tied e.V.



EURO 20.000,00 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |

Der Verein „HoheTied e.V.“ ist eine regionale Umweltorganisation mit Sitz in Kiel. Sein Anliegen ist der Schutz der Meere, insbesondere der Nord- und Ostsee. Zielgruppen für die auf Segelschiffen stattfindenden Ausfahrten sind Familien, Erwachsene und Kinder. Das Ziel der Arbeit des Hohe Tied e.V. liegt darin, den Lebensraum Ostsee mit all seiner Schönheit, Faszination und Gefährdung den Teilnehmern nahe zu bringen. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt aufgrund des bisherigen Tätigkeitsschwerpunktes des Hohe Tied e.V. auf Methoden zur Darstellung der ökologischen Zusammenhänge der Ostsee. Dabei geht es nicht um das Wissen einzelner Fakten und Daten, sondern vor allem um das Verstehen der Zusammenhänge.

Der Mensch ist dabei ein Teil dieses komplexen Netzes und seine Tätigkeiten wirken sich zum Teil sehr belastend auf das System der Ostsee - und damit letztendlich auch wieder auf den Menschen selbst - aus. Die Ostsee ist dabei nur ein Beispiel unter vielen. HoheTied e.V. trägt mit seinen Veranstaltungen dazu bei, das Bewusstsein dafür zu schärfen. Nicht zuletzt deshalb heisst das Konzept „Mensch und Meer“.

Neben der Durchführung weiterer Ausfahrten wurde 2007 insbesondere an der Aufarbeitung der gesammelten Erfahrungen der Vereinsmitglieder gearbeitet. Zum einen sollte das didaktische Konzept formuliert, zum anderen das naturwissenschaftliche Basiswissen für die Ausfahrten zusammengestellt werden. Auch wurde eine „Ausfahrtenkiste“ konzipiert, die die notwendigen Arbeitsgeräte für eine Probennahme enthält. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, um sowohl den theoretischen Hintergrund als auch die praktische Durchführung des Lernkonzeptes weitergeben zu können. HoheTied e.V. gibt damit eine Quelle an Anregungen und Hinweisen, die Pädagogen für ihre eigene Arbeit nutzen können.

Das Konzept „Mensch und Meer“ und Leitlinien der pädagogischen Arbeit

Zielgruppe

Das Konzept ist keiner festen Zielgruppe zugeordnet. Allerdings stellen - wie in vielen anderen außerschulischen Bildungsbereichen auch - Schulklassen einen großen Teil des Teilnehmerkreises bei der Hohen Tied. Jedoch haben wir sowohl Fahrten mit Kindern ab 4 Jahren als auch reine Erwachsenengruppen durchgeführt. Für alle diese Gruppen finden sich in diesem Konzept Methoden und Hinweise.

Leitbild

Der Hohe Tied e.V. orientiert sich bei seiner Arbeit an dem Leitbild der Bildung für Nachhaltige Entwicklung. Ziel der Bildung für Nachhaltige Entwicklung (BNE) ist es, den Erwerb und die Stärkung von Kompetenzen zu unterstützen, die es dem Menschen ermöglichen, selbstständig und verantwortlich zu handeln, um eine zukunftsfähige Welt zu gestalten. Darüber hinaus ist es das Ziel von BNE, die drei Bereiche Ökologie, Ökonomie und Soziales nicht getrennt voneinander, sondern als eine Einheit zu betrachten.

Leitlinien

Der HoheTied e.V. und sein Konzept richten sich nach folgenden Leitlinien:

Nachdenklichkeit und inhaltliche Tiefe statt schnelle Informationen

Um bestimmte Sachverhalte verstehen und beurteilen zu können, ist ein bestimmtes Grundwissen notwendig. Statt aber möglichst viele Fakten vermitteln zu wollen, setzen wir auf nachhaltigen Wis-

sensibilisierung. Hierzu gehört, dass die Teilnehmenden

- * auf unterschiedlichste Art und Weise (spielen, selbst experimentieren, alle Sinne einsetzen...) an die Thematik herangeführt werden
- * ihre Begeisterung für den Lebensraum Meer entdecken können sollen
- * an Bereiche anknüpfen können, die sie selbst betreffen (Anknüpfungspunkte im Alltag oder emotionale Ansprache)

Handelndes Lernen statt der Vermittlung von Theorie

Wissen über Fakten und Zusammenhänge wird nicht theoretisch vermittelt. Im Vordergrund steht die eigene Erfahrung der Teilnehmenden, die selbst anfassen dürfen und an konkreten Beispielen arbeiten.

Förderung des Denkens in vernetzten Systemen

Unsere Welt besteht aus einem Netzwerk von gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Beziehungen. So lassen sich auch Umweltprobleme nicht losgelöst vom gesellschaftlichen Umfeld betrachten. Den Teilnehmenden soll es deshalb möglich gemacht werden, ihr Wissen in einen größeren Zusammenhang einzuordnen.

Förderung von Handlungskompetenz

Um im größeren Umfeld verantwortlich zu handeln, muss zunächst im kleinen Rahmen erlebt werden, dass das eigene Handeln etwas bewirken kann. Die Mitbestimmung bei der Programmauswahl, Rollenspiele oder das Arbeiten in Gruppen erlauben kleine Erlebnisse in dieser Richtung. In besonderem Maße kommen solche Erlebnisse auf, wenn man mit dem Schiff unterwegs ist und gemeinsam Segel setzt und die Aufgaben an Bord erledigt.

Kooperatives und selbstbestimmtes Lernen

Die Hohe Tied fördert in ihren Veranstaltungen das kooperative und soziale Lernen in der Gruppe. Sie sieht sich dabei in der Rolle des Lernbegleiters, der den Teilnehmern Orientierung bietet und eine ansprechende Lernumgebung gestaltet, jedoch weder seine Meinung den Teilnehmern aufzwingt noch sie in ihrer eigenen Art und Weise, das Meer zu entdecken, belehrt.

Durch das selbstbestimmte Arbeiten in Gruppen und die darauf erfolgende Vernetzung der Ergebnisse wird wiederum kooperatives Verhalten gefördert. Nicht alle Ansätze der oben genannten Leitlinien lassen sich in der Praxis umsetzen. Je nach zur Verfügung stehender Zeit, der Motivation und den Interessen der Teilnehmer oder dem eigenen Wissen und Erfahrungen müssen Schwerpunkte gesetzt werden und andere Dinge zurück gestellt werden. Ziel unserer Arbeit ist es aber, möglichst viele der oben genannten Aspekte in der Praxis zu verwirklichen.

Dabei gilt es nicht nur, diesen Aspekt in den einzelnen Aktionen umzusetzen, sondern den gesamten Rahmen der Veranstaltung daran anzupassen. Hierzu zählt, dass z.B. verschiedene Themen auf Ausfahrten zur Auswahl gestellt werden, die Fahrtziele gemeinschaftlich bestimmt werden.

Die praktische Umsetzung

Wie benutze ich das Konzept?

Mit dem hier vorliegenden Konzept möchten wir eine Quelle an Anregungen, Ideen und Hinweisen geben, die Sie für Ihre eigene Arbeit nutzen können.

Das Konzept ist im Blocksystem aufgebaut. Das bedeutet, daß wir unter verschiedenen Überschriften Hintergrundinformationen und Programmteile vorstellen, die alle einzeln durchgeführt, zur Planung einer Veranstaltung aber in unterschiedlicher Art und Weise zusammengesetzt werden können.

Im diesem ersten Teil des Konzeptes „Die praktische Umsetzung“ finden Sie allgemeine Informationen, wie das Konzept benutzt werden kann und wie man eine Veranstaltung und speziell eine Ausfahrt auf dem Meer vorbereitet.

Im zweiten Teil „Grundlagen zu Ostsee und Meeresökologie“ werden allgemeine Informationen zur Geologie, Ozeanographie und Biologie der Ostsee gegeben. Hier wird erläutert, wie Sie mit Hilfe meereskundlicher Geräte Proben nehmen können und wissenschaftlich arbeiten können. Aber auch kurze, prägnante Aktionen und Spiele zu den grundlegenden Ostseethemen sind hier zu finden.

Im dritten Teil „Methoden zur Gruppendynamik“ finden Sie Anregungen, wie eine Veranstaltung gut begonnen, beendet und evaluiert werden kann. Zusätzlich zeigen wir auf, welche mannigfaltigen Möglichkeiten der Veranstaltungsort „Schiff“ bietet.

Im letzten Teil „Mensch und Meer“ schließlich behandeln wir Themenbereiche, in denen der Mensch Einfluß auf das Ökosystem Ostsee genommen hat. Sie finden hier wiederum aufbereitete Hintergrundinformationen und ansprechende Aktionen, die die Situation der Ostsee verdeutlichen sollen.

In der Tabelle am Anfang dieses Konzeptes finden Sie alle Aktionen mit den wichtigsten Informationen in Kurzform aufgelistet. In jedem Kapitel finden Sie Anknüpfungspunkte zu anderen Themen aufgelistet, mit deren Hilfe Sie verschiedene Felder sinnvoll verknüpfen können. Oftmals lassen sich aber auch Aktionen aus einem Bereich mit ein wenig Phantasie auf andere Bereiche übertragen. Ihnen seien keine Grenzen gesetzt!

Wir empfehlen, bei der Planung einer Veranstaltung auf folgende Punkte zu achten:

- * wenn nötig, sorgen Sie dafür, daß die Gruppe zu Beginn Gelegenheit hat sich kennenzulernen.
- * um in das Thema einzusteigen, wählen Sie eine ansprechende Einstiegsaktion, in der die Teilnehmenden ihren eigenen Bezug zum Thema herstellen können.
- * mit einem gelungenen Abschluß bleibt die gesamte Veranstaltung in guter Erinnerung

Überprüfen Sie bei jeder Veranstaltung

- * ob genug praktische Elemente im Programm enthalten sind,
- * ob die Teilnehmenden Möglichkeit haben, Ergebnisse und Informationen zu vernetzen,
- * ob die Teilnehmenden selbst wirken können, also z.B. in einem Rollenspiel teilnehmen oder aus verschiedenen Angeboten wählen können
- * ob Sie als Veranstaltungsleiter, wenn möglich, die Umgebung anregend gestaltet haben.

Damit Sie selbst sich und Ihre Veranstaltungen weiterentwickeln können, ist es wichtig, diese zu evaluieren. Überlegen Sie sich im Vorfeld, was Ihnen wichtig ist und was Sie erreichen möchten, und fragen Sie das nach der Veranstaltung ab. Die Durchführung einer Ausfahrt bringt Besonderheiten mit sich, die auf den folgenden Seiten näher betrachtet werden sollen.

Das Leben an Bord

Das Leben an Bord eines Segelschiffes unterscheidet sich in vielerlei Hinsicht von dem an Land. Dieses hat nicht nur auf das gemeinsame Erleben des „Alltages“ an Bord entscheidenden Einfluss, sondern auch auf die pädagogische und didaktische Arbeit.

Ein wesentlicher Faktor bei einer Fahrt mit einem Segelschiff ist der zu Verfügung stehende Platz an Bord. Der Raum unter und an Deck ist eingeschränkt und gibt den Teilnehmern nur wenige Möglichkeiten, einander aus dem Weg zu gehen. Gerade wenn längere Strecken gesegelt und auf See verbracht werden, befindet sich die Gruppe also über einen längeren Zeitraum in sehr intensivem Kontakt. Dieses spiegelt sich – gerade auch im Zusammenhang mit den anderen Besonderheiten einer Segelausfahrt - häufig in besonderen gruppenspezifischen Prozessen wieder. Auf der einen Seite kann es zu einem sehr intensiven Gruppenerlebnis führen, auf der anderen Seite besteht auch die Gefahr, dass die räumliche Nähe sich in eher negativen Prozessen und Stimmungen niederschlägt. Als Fahrtleiter sollten Sie besonders auf diese Prozesse achten und darauf eingehen.

Ein wichtiger Punkt ist, dass eine Segelausfahrt nur gelingt, wenn alle Teilnehmer mit anpacken, sei es beim Segelsetzen oder beim Ordnung halten auf dem Schiff. Je nach Größe des Schiffes sind 4 bis 10 Personen nötig, um ein Segel zu setzen. Der schon erwähnte, knapp bemessene Raum verlangt, daß alle Teilnehmer ihren Teil zur Ordnung und Sauberkeit an Bord beitragen. Hier hat es sich als hilfreich erwiesen, wenn Bockschafts- und Ordnungsdienste eingeteilt werden.

Beim Segeln selbst ist man abhängig von Wind und Wetter. Im Gegensatz zum Leben an Land, in dem wir uns im Alltag fast unabhängig vom Wetter bewegen, erfährt man auf einer Segelausfahrt hautnah, was es heißt, von Wind und Wetter abhängig zu sein und diesen zum Beispiel beim Segeln im Dauerregen oder bei starkem Wellengang trotzen zu müssen. Es kann passieren, dass man den Hafen gar nicht verlassen kann, weil das Wetter es nicht zulässt, oder dass man wegen Flaute erst viel später am geplanten Ziel ankommt.

Sicherlich lassen sich einige dieser Unwägbarkeiten ausschalten, indem man viel mit Motor fährt. Andererseits besteht der Reiz einer Segelausfahrt ja gerade darin, sich der Umwelt, dem Wind und dem Wetter anzupassen und diese bewusst als Teil der Ausfahrt – und des eigenen Lebens - zu erle-

ben. Wichtig ist deshalb, die ganze Ausfahrt flexibel zu planen. Selten kann eine Aktion auf die Minute genau, manchmal noch nicht einmal auf die Stunde oder auf den Tag genau durchgeführt werden. Das Leben an Bord eines Segelschiffes eignet sich also in vielerlei Hinsicht, den eigenen Lebensstil an Land zu reflektieren. Sei es im Hinblick auf das Zusammenleben mit anderen, dem Verbrauch an Ressourcen wie Wasser und Lebensmitteln, die an Bord nur begrenzt vorhanden sind, oder auch dem Umgang mit der (eigenen) Zeit.

Die hier angesprochenen Punkte haben auch für die didaktische Arbeit an Bord Konsequenzen, auf die wir im Folgenden eingehen.

Wie man eine Ausfahrt gestaltet

Im Folgenden geben wir Ihnen ein paar allgemeine Hinweise für die didaktische und pädagogische Arbeit an Bord.

Lassen Sie sich und den Teilnehmern Zeit

Die Teilnehmer brauchen Zeit

- * zum gegenseitigen Kennenlernen
- * zum Verarbeiten ihrer Eindrücke, besonders, wenn sie das erste Mal an einer Segelfahrt teilnehmen
- * zum Verarbeiten des Wissens, das ihnen vermittelt wird
- * zum Ausruhen nach einem anstrengenden Segeltag

Sie (die Fahrtleitung) brauchen Zeit

- * zum Kennenlernen der Gruppe
- * zum Verarbeiten von Eindrücken,
- * zur Erholung. Anders als bei vielen Veranstaltungen an Land sind Sie auf einem Schiff den ganzen Tag gefordert. Sie müssen Organisieren, Entscheidungen treffen und pädagogisch und didaktisch arbeiten. Dabei steht die Leitung ständig zwischen den eigenen Ansprüchen, denen der Teilnehmer, des Skippers und eventuell der eigenen Kollegen. Gönnen Sie sich Auszeiten. Auch zum Kochen, Abwaschen, Aufräumen etc. sollte genügend Zeit eingeräumt werden.

Lassen Sie die Teilnehmer entscheiden und gestalten

Wo immer es möglich ist, lassen Sie die Teilnehmer mit über das Programm entscheiden. Fragen Sie nach Interessen und ermuntern Sie die Teilnehmer, eigene Fragen zu stellen oder Anregungen zu geben. Haben Sie keine Angst davor, Wünschen nicht nachkommen zu können oder über bestimmte Dinge nicht Bescheid zu wissen. Das Material unserer Ausfahrtenkiste und die Informationen in diesem Konzept ermöglichen es in manchen Fällen, Dingen nachzugehen, die Sie vorher gar nicht eingeplant hatten. Mitgestaltung bedeutet auch, die Teilnehmer, wenn es möglich ist, in die Diskussion über mögliche Fahrtziele mit einzubeziehen oder morgens den Seewetterbericht mit zu hören.

Achten Sie auf das soziale Zusammenleben

Das Leben an Bord unterscheidet sich in vielerlei Hinsicht vom Leben an Land. Dazu gehört zum Beispiel die räumliche Enge und die Tatsache, sich kaum aus dem Weg gehen zu können und aufeinander angewiesen zu sein.

Zum einen können daraus unter Umständen Konflikte entstehen, denen Sie rechtzeitig begegnen sollten. Zum anderen sollten Sie besonders bei Gruppen, die sich noch nicht kennen, darauf achten, dass die Teilnehmer sich kennen lernen. Neben Kennenlernspielen am Anfang der Fahrt gehören dazu auch gemeinsame „gesellige“ Abende, das gemeinsame Essen zubereiten etc.

Es ist hilfreich, nach einiger Zeit, mindestens nach der Hälfte der Zeit, eine Runde einzuberufen und dort abzufragen, wie es den Teilnehmern geht und ob es Schwierigkeiten oder ähnliches gibt, die abgestellt oder anders organisiert werden können.

Halten Sie ihre Geräte sortiert und einsatzbereit

Da man auf einer Ausfahrt kaum vorhersehen kann, was einen erwartet, ist es sinnvoll, die Geräte und Materialien immer einsatzbereit zu haben. Verzweifeln sie jedoch nicht, wenn Ihnen das nicht gelingt! Allein die Enge des Schiffes macht Ihnen da manchmal schon einen Strich durch die Rechnung.

Zu guter Letzt: Seien Sie flexibel

Dieser abschließende Tipp fasst die Vorhergegangenen noch einmal zusammen und ist gleichzeitig der wichtigste! Beachten Sie, dass ihr geplantes Programm sich durch schlechtes Wetter, Seekrankheit,

eine Flaute oder auch durch einen bereits besetzten Liegeplatz für das Schiff sehr schnell ändern kann. Abgesehen davon kann auch das laufende Programm durch notwendiges Segelsetzen, Essen machen oder andere Dinge unterbrochen werden. Bereiten sie eine Ausfahrt deshalb immer so vor, wie wir auch dieses Konzept gestaltet haben: im Baukastenprinzip.

Und bleiben Sie gelassen...

Die Vorbereitung einer Fahrt

Nehmen Sie sich ausreichend Zeit, eine Ausfahrt vorzubereiten. Nachfolgend haben wir ein paar Punkte aufgeführt, die sie auf jeden Fall beachten sollten.

Länge der Ausfahrt

Neben den finanziellen Gegebenheiten, den Terminwünschen der Teilnehmer oder der Verfügbarkeit der Schiffe, sollte sich die Länge einer Ausfahrt auch an den Zielen der Veranstaltung richten. Nach unseren Erfahrungen bietet es sich an, entweder eintägige oder mehrstündige Ausfahrten durchzuführen, oder bei mehrtägigen Ausfahrten gleich etwa eine Woche einzuplanen.

Kurze Ausfahrten sind gut geeignet, um einen Einblick in das Ökosystem Ostsee zu geben und mit Gruppen, die schon über Vorwissen verfügen auch weitergehende Themen zu behandeln. Längere Ausfahrten sollten etwa ein Woche lang sein. Bei Fahrten, die kürzer sind, ist es oft schwierig, die Gruppendynamik und das Programm zusammen unter einen Hut zu bekommen. Ein längere Fahrt gibt sowohl der Gruppe als auch dem Fahrleiter mehr Zeit, sich mit den anderen Teilnehmern, als auch mit den Gegebenheiten an Bord vertraut zu machen. Ganz wichtig ist auch, dass eine Gruppe immer etwas Zeit braucht, bis sie sich gefunden hat.

Buchung des Schiffes

Buchen Sie ihr Schiff rechtzeitig. Besonders, wenn Ihnen ein ganz bestimmter Termin wichtig ist, den Sie wahrnehmen möchten. Je nach Anbieter sind die Schiffe oft schon sehr früh ausgebucht. Deshalb sollte man schon etwa ein bis ein dreiviertel Jahr im voraus den Termin festmachen.

Je nachdem, wie lange Sie fahren möchten, mit welcher Gruppe Sie unterwegs sein werden und welches Programm Sie planen, sollten Sie ihr Schiff dementsprechend danach aussuchen (Kabinenverteilung!). Schiffsbeschreibungen gibt es im Internet oder bei den Anbietern. Nehmen Sie vor der Fahrt Kontakt zum Skipper auf. Eine freundliche Geste gegenüber der Besatzung ist es, sich vor der Fahrt (telefonisch) bei ihr zu melden, sich kurz vorzustellen und organisatorische Dinge zu klären. Gerade wenn Sie ein Programm planen, das die Schiffsbesatzung mit einbezieht (besondere Abfahrtszeiten, Aufstoppen des Schiffes für Probenahmen, Mitbestimmung der Teilnehmer bei den Fahrtzielen etc.) ist es gut, dieses schon vorher abzuklären.

Verpflegung an Bord

Das Essen ist eine der wichtigsten Dinge, die Sie auf einer Fahrt berücksichtigen sollten. Seeluft macht hungrig! Das gemeinsame Vorbereiten und Einnehmen der Mahlzeiten dient nicht nur der Nahrungsaufnahmen, sondern hat auch einen sozialen Aspekt. Darüber hinaus ergeben sich gerade beim Thema Essen oft Anknüpfungspunkte, die zu Gesprächen über den Umgang mit Nahrungsmitteln, Landwirtschaft und Umweltschutz führen können. Nicht nur aus diesem Grund sollten die Nahrungsmittel wenn möglich aus der Region kommen und aus ökologischem Anbau stammen.

Weitere Tipps

Seien Sie pünktlich und vor ihren Gästen an Bord erkundigen Sie sich nach den Stromanschlüssen an Bord nicht nur, damit Sie eventuell den Teilnehmern Auskunft über die Versorgung ihrer Handyakkus geben können, sondern auch, wenn Sie beabsichtigen Mikroskope oder andere Geräte zu benutzen. Bringen Sie ihr Gepäck in Reisetaschen oder Rucksäcken, da an Bord immer wenig Platz ist und sich diese leichter verstauen lassen als Koffer.

HoheTied e.V.
Flensburger Straße 40
24106 Kiel

Argentinien: “Sustainable use of our marine resources”: an environmental education program in Patagonia
 Projektpartner: EcoCentro Puerto Madryn



EURO 5.000,00

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |

Der argentinische Kontinentalschelf ist eines der produktivsten Meere der Erde. Die Küsten sind weitgehend unberührt und werden im jahreszeitlichen Wechsel von großen Kolonien von Pinguinen und Robben aufgesucht. Verschiedene Walarten ziehen zur Paarungszeit durch die außerordentlich fischreichen küstennahen Gewässer, in denen vor allem Seehecht und Tintenfisch intensiv befischt werden.

Puerto Madry, Chubut, Patagonien, ist ein wichtiger Fischereihafen und Ausgangspunkt touristischer Aktivitäten zur nahegelegenen Halbinsel Valdez. Im Unterschied zu den zahlreichen Besuchern haben viele einheimische Schüler und Studenten kaum eine Möglichkeit, den Reichtum der Meeresumwelt in ihrer unmittelbaren Umgebung kennenzulernen. Die Meeresumwelt findet zudem nur wenig Eingang in die Schulbücher und Unterrichtsmaterialien. Vor diesem Hintergrund wurde vor drei Jahren das Vorhaben „Nachhaltige Nutzung unserer Meeresressourcen“ entworfen, das sich vornehmlich an die elfte Klassenstufe und ihre etwa 16jährigen Schüler wendet.

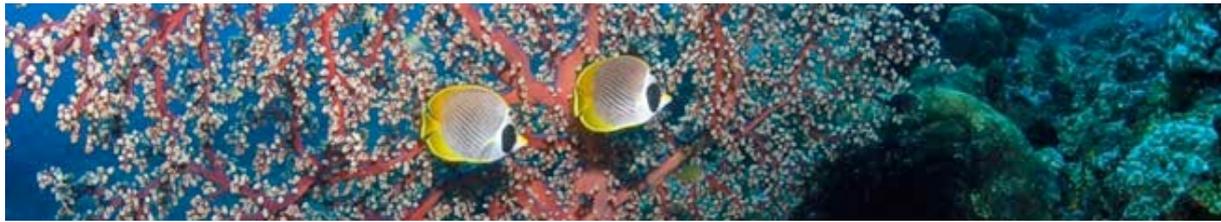
Das “Sustainable use of our marine resources” Programm

Das Colegio Provincial 736 “Aviadores de Malvinas” wurde für das Projekt ausgewählt, da die Schüler hier überwiegend aus weniger privilegierten Bevölkerungsschichten stammen und daher zumeist nach dem Abschluss nicht zur Universität gehen, sondern in der regionalen Wirtschaft (Fischerei, Tourismus) Beschäftigung finden.

Das Programm bietet wöchentlich einen freiwilligen zweistündigen Kursus von März bis November an und wird von Wissenschaftlern des CENPAT (National Patagonic Center, Forschungseinrichtung in Puerto Madryn) sowie drei Lehrern durchgeführt. Seit 2004 wurden bereits drei Kurse mit jeweils 20 Schülern veranstaltet. Zur Weiterführung des Programms konnte jedoch seither nicht mehr auf öffentliche Mittel zurückgegriffen werden, so dass für die nötigen Arbeitsmaterialien und Reisekosten Mittel eingeworben werden mussten. Die Lighthouse Foundation hat das Programm gefördert, wodurch im akademischen Jahr 2007 ein weiterer Kurs für 30 Schüler angeboten werden konnte.

Fr. Alexandra Sapoznikow
 Paso 348
 9120 Puerto Madryn
 Chubut
 Argentina
www.ecocentro.org.ar

Karibik: Coral Garden Initiative, Counterpart International
Projektpartner: Counterpart International



| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |

EURO 5.000,00

Die „Coral Garden Initiative“ von Counterpart International (CPI), einer seit 1965 bestehenden gemeinnützigen Organisation mit Sitz in den USA, setzt auf eine Öffentlich-Private Partnerschaft (Public Private Partnership, PPP), um einen Beitrag zur Erhaltung der Korallenriffe im pazifischen Raum und der Karibik als Grundlage von Fischerei und Tourismus zu leisten. Das Programm unterstützt laufende Schutzmaßnahmen der öffentlichen Hand sowie von Nicht-Regierungsorganisationen (NGOs) und fördert die Beteiligung der verschiedenen Interessenvertreter an nachhaltigem Management. Von besonderem Interesse im Hinblick auf eine Zusammenarbeit zur langfristigen Erhaltung der außerordentlich wertvollen Meeresökosysteme sind dabei Fischer und ihre Familien einerseits sowie Tauchsport und Tourismusindustrie andererseits.

Korallenriffe bilden die Grundlage sowohl für einen dynamischen Tourismus als auch für die Fischerei, doch gleichzeitig unterliegen die wertvollen Habitate einem dramatischen Rückgang mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Fremdenverkehr und das tägliche Leben der Küstenbevölkerung, die teils ausschließlich von dieser Ressource abhängig sind. Die zunehmende wirtschaftliche Entwicklung und das Bevölkerungswachstum verstärken dabei den Nutzungsdruck auf die Korallenriffe zusätzlich. Überfischung, Sedimentation und Verschmutzung haben ebenso zu einem Rückgang der Riffflächen geführt wie Entwaldung und Abwassereinleitungen.

Um die besondere Wichtigkeit von Meeresschutzgebieten und Fischereischutzzonen herauszustellen, arbeitet CPI mit Gemeinden, NGOs, der öffentlichen Verwaltung und Vertretern des Tourismus und des Tauchsports im Rahmen von Bildungs- und Trainingsprogrammen zusammen. Diese Programme sind gekoppelt mit einfachen manuellen Methoden zur Wiederherstellung geschädigter Korallenriffe und stärken die theoretischen wie praktischen Kenntnisse und Fähigkeiten der beteiligten Gruppen.

Mit Förderung durch die Lighthouse Foundation wurde eine zehnteilige Serie von Plakaten an die Verhältnisse der Karibik angepasst. Die thematischen Schwerpunkte der Plakate sind:

- Plakat 1: Häufigkeit von Meeresfrüchten und Überfischung
- Plakat 2: Einsame und verliebte Hornschnecken
- Plakat 3: Besondere Laichgebiete der Fische in Saisonalität
- Plakat 4: Meeresschutzgebiete
- Plakat 5: In den Korallen wohnt der Fisch
- Plakat 6: Wie sich Korallen vermehren
- Plakat 7: Schlechte Praxis zerstört Korallen
- Plakat 8: Verzahnung von Land und Meer
- Plakat 9: Pflanzenwuchs vermeidet Verschmutzung
- Plakat 10: Sand-Kreisläufe

Geeignete und an den regionalen kulturellen und naturräumlichen Kontext angepasste Bildungsmaterialien z.B. für die Gruppe der Fischer, sind bereits in laufenden Programmen der National Oceanic and Atmospheric Association (NOAA), der National Fish and Wildlife Foundation (NFWF) und des Mar Fund (SAM) in Honduras und der Dominikanischen Republik erfolgreich eingesetzt worden. Die Verwendung der Plakatserie hat den Mitarbeitern der Coral Garden Initiative ermöglicht, das Anliegen des Vorhaben auch in Öko-Camps für Jugendliche, im direkten Erfahrungsaustausch zwischen Fischern oder im Rahmen von Veranstaltungen mit Vertretern des Tourismus bzw. der Verwaltung transparent zu machen.

Insgesamt wurden 1.000 Plakatserien gedruckt, die bislang etwa 8.000 Personen über die besondere Bedeutung des Meeresschutzes informiert haben und damit einen wichtigen Beitrag zur Sensibilisierung der verschiedenen Interessengruppen leisten konnten.

Ms. Maggie Brunet
Program Assistant
Counterpart International
2345 Crystal Drive, Suite 301
Arlington, VA 22202

Global: Youth Visioning for Island Living II (UNESCO, Paris)
 Projektpartner: UNESCO, CSI



Das Jahr 2007 begann mit heftiger Aktivität in Bezug auf den Vertragsschluss mit den Projekten, die Ende 2006 angenommen wurden. Die Projekte auf Madagaskar, St. Vincent and the Grenadines und San Andres konnten somit Fördermittel erhalten und ihre Umsetzungsplanungen beginnen. Allerdings benötigten vier Vorhaben im Pazifik (zwei auf Niue, Cook Inseln und Tuvalu) etwas mehr Zeit, da die jeweiligen Projektleiter noch mit Budgetfragen beschäftigt waren.

In dieser Zeit wurde über verschiedene weitere Projektvorschläge beraten. Wegen zäher oder fehlender Kommunikation oder nicht erfüllter Kriterien zur Teilnahme an Youth Visioning wurde allerdings beschlossen, erneut auf die Suche nach geeigneten Vorhaben zu gehen. So wurden im März Jugendorganisationen, die über das Internet identifiziert wurden, angeschrieben und eingeladen, Vorschläge für geeignete Projekte zu machen. Gewöhnlich führen dieser Aufforderungen zu einem gewissen Erfolg, allerdings ist oft das Problem, dass zunächst enthusiastische Projektleiter mit der Zeit ihre Begeisterung verlieren und notwendige Folgeaktivitäten einschlafen. Ausnahmen bestätigen die Regel.

Auf den Aufruf im März hat die damalige Präsidentin des nationalen Jugendparlaments von Tonga, Elaine Howard, umgehend mit einem durchdachten Vorschlag reagiert. Ihre Organisation bereitet gerade ein Einbaumkanu-Festival vor, das die eigene Wertschätzung und kulturelle Identität der tonganesischen Jugend durch einen generationenübergreifenden Erfahrungsaustausch über die Kunst des Einbaumbaus steigern soll. Die finanzielle Unterstützung wurde vereinbart und das Festival hat zwischenzeitlich stattgefunden.

Es muss nochmals betont werden, welche Vorteile ein Vertreter vor Ort für die Vernetzung und die Übersee-Projekte hat. Norman Wai aus Papua Neu Guinea beispielsweise traf die frühere Youth-Visioning-Vertreterin Lindsey Higgs erstmals im Juli 2006 auf dem 1. Pazifik-Jugend-Festival in Tahiti. Nicht einmal sechs Monate später präsentierte er einen Projektvorschlag zum Thema HIV und AIDS. In der Zwischenzeit hatte seine Foundation for Young People registrieren lassen.

„Die Motivation für die Gründung dieser Organisation war meine (Norman Wai) Teilnahme am 1. Pazifik-Jugend-Festival letztes Jahr im Juli in Tahiti. Später im September 2006 war ich auch beim 1. Nationalen Jugendgipfel in unserer Hauptstadt Port Moresby. Danach beschloss ich, allen Jugendlichen in der Provinz zu helfen und ich suchte Gleichgesinnte, die mich bei der Organisation unterstützen.“

Laura Berdejo, treibende Kraft von Youth Visioning Pazifik, war ebenfalls sehr rege bei der Suche nach neuen Projekten und hat die Idee auf verschiedenen Workshops und Tagungen in der Region präsentiert. Darüber hinaus hat sie unermüdlich Spanisch sprechende Inseln und nationale Kommissionen in der Karibik angesprochen.

Youth Visioning hat nun sein Portfolio an Projekten konsolidiert und konzentriert sich nunmehr auf die Betreuung der Vorhaben, die bis zum Ende 2008 beendet werden sollen.

UNESCO, CSI
 75732 Paris Cedex 15
 France
www.unesco.org/csi

Beendete Projekte (Januar bis September 2007)

Project title		Theme
AIMS region		
Seychelles	Helping to create more employment through local investment	Money in my pocket
Mauritius	HIV and AIDS Awareness Workshop	Love and life on islands
Zanzibar	HIV and AIDS awareness in schools	Love and life on islands
Caribbean region		
Dominica	Kwéyòl Exchange Program, Dominica-Seychelles	Love and life on islands
Haiti	Environmental education through tree-planting and clean-up competitions	My Island Home
San Andres	Training and role playing games to educate on land tenure issues	My Island Home
St. Kitts and Nevis	Camp Sanguine: Decision Making (Choices)	Love and life on islands
Pacific region		
Samoa	Teaching and promoting the fire-knife dance	Love and life on islands
Samoa	Training and developing young people to be actively involvein their communities	Love and life on islands

Laufende Projekte

Island	Project title	Time Frame	\$ US
AIMS region			
Madagascar	Environmental education and planning in a village	February - October 07	3,000
Maldives	Environmental awareness: Prevent erosion & green coastal vegetation	September – December 07	3,000
CARIBBEAN			
Grenada	HIV/AIDS Project Management Capacity Building for Youth Groups	September 07 – March 08	4,000
Jamaica	Photovoice: My Island through My Eyes	September – December 07	3,000
St Lucia	HIV/AIDS awareness through a panel discussion and jingle competition	June 06 – December 07	4,000
St. Vincent and Grenadines	Recording local traditions from elders to pass on to the next generations	December 06 – October 07	3,000
PACIFIC			
Marshall Islands	Inter-generational exchange to preserve local handicraft and skills	October 06 – June 07	3,000
Niue	Environmental awareness raising and cleanup campaign	September – December 07	1,800
Niue	Preserving the Niuean language	April – September 07	2,600
Cook Islands	Implement recycling system in schools	March 07 – March 08	3,000
Papua New Guinea	Fish farming to sell fish in local markets to create sustainable income	November 06 – June 07	3,000
Papua New Guinea	Let's fight HIV/AIDS together	July – November 07	4,000
Solomon Islands	Career development and training	June 07 – March 08	3,100
Tonga	National Canoe Festival	June – October 07	3,000
Tuvalu	Educate young people how to establish sustainable home gardening for income	December 06 – November 07	3,000
Vanuatu	Environmental education and construction of village rubbish pits	November 06 – June 07	3,200

Philippines: FARMC I, II - Für ein effektives Küstenzonen-Management
 Projektpartner: Ocean Beacon, Inc.



EURO 63.226,00



Das Jahr 2007 hat in mehrfacher Hinsicht Veränderungen für das Projekt gebracht. Mit der Beendigung der ersten Projektphase fand ein Wechsel des philippinischen Kooperationspartners statt. Während anfänglich der PAMPANO, ein Dachverband der philippinischen Fischerorganisationen das Projekt geleitet hat und seinen Schwerpunkt in der Stärkung der lokalen Selbstorganisation der Fischer (Fisheries und Aquatic Resources Management Councils, FARMC) in den zehn Modellgemeinden hatte, ist mit dem Start der zweiten Phase Ocean Beacon, Inc. (OBI) mit der Leitung des Vorhaben vor Ort betraut. PAMPANO ist insbesondere mit der Durchführung spezieller Trainings auch weiterhin am Projekt beteiligt, die Kooperation mit dem Bureau for Fisheries and Aquatic Resources (BFAR) durch Dr. Gloria Diaz bleibt bestehen.

OBI wurde als NGO von Fachleuten mit überwiegend meereskundlichem Hintergrund gegründet (Präsidentin: Hilda Tabar-Cleofe). Als Teilnehmer an mehrmonatigen Fortbildungsmaßnahmen zum integrierten Küstenmanagement (IKZM) in Deutschland zwischen 1994 und 2007 haben sie Fachwissen erworben, das für die weitere Entwicklung des Projektes außerordentlich geeignet ist. Die Mehrzahl der Mitglieder von OBI hat das Projekt bereits seit Beginn neben der jeweiligen hauptberuflichen Tätigkeit in Verwaltung und Forschung als Honorarkraft begleitet.

Im Mittelpunkt der ersten Phase, die offiziell im Februar 2007 abgeschlossen wurde, stand die Bildung von Kerngruppen mit Leitungsfunktion der FARMC (Core Group Building), die Erhebung von Daten zur Kennzeichnung der ökonomischen und ökologischen Situation, die Schulung der Mitgliedschaft (z.B. marine Ökologie, Fischereibiologie, betriebswirtschaftliche Grundlagen, Katastrophenmanagement) sowie die Entwicklung von Managementplänen in den zehn Modellgemeinden. Darüber hinaus wurden kleine Mikroprojekte geplant und begonnen, die konkrete Anliegen aufgreifen (Einrichtung von Schutzgebieten, Aufforstung von Mangroven, Förderung ökotouristischer Initiativen etc.)

Durch die philippinischen Regionalwahlen wurden in mehreren der am Projekt beteiligten Gemeinden die politischen Repräsentanten der Local Government Units (LGU) ausgetauscht. Für die Leiter der Fisheries und Aquatic Resources Management Councils (FARMC) wurden dadurch zahlreiche Gespräche mit den neuen kommunalen Vertretern (Bürgermeister, Gouverneure) erforderlich, um erneut die Bedürfnisse und Anliegen der Fischer und ihrer Familien dazulegen, für die Fortsetzung der bislang überwiegend guten Zusammenarbeit zu werben und entsprechende Vereinbarungen zu treffen. Dabei haben sich auch die zuvor während der ersten Phase durchgeführte Trainings (Core Building Training) als hilfreich erwiesen, die den Mitgliedern der FARMCs Selbstvertrauen sowie Einblick und Verständnis in die administrativen Abläufe des Gemeinwesens vermittelt haben.

Die Mitglieder der FARMCs, zu denen alle registrierten Fischer einer Gemeinde zählen, werden durch die geschulten Kerngruppen weiter angeleitet, indem diese ihr erworbenes Wissen weitergeben. Darüber hinaus werden unterstützende Workshops zu verschiedenen jeweils relevanten Themen abgehalten, die durch OBI-Mitglieder organisiert und vor Ort geleitet werden, z.B. zur Kenntnis mariner Organismen und deren Kartierung, zum philippinischen Fischereirecht, Katastrophenschutz (die Philippinen sind ein „Hot Spot“ in Bezug auf Naturkatastrophen wie Erdbeben, Vulkanismus, Taifune usw.).

Im Ergebnis sind während der ersten Projektphase die Grundlagen für eine lokales, partizipatives Küstenmanagement gelegt worden: die Fischer und ihre Familien in den zehn Modellgemeinden sind im Hinblick auf die Wahrnehmung ihrer durch das philippinische Rechtssystem zugewiesenen Rolle

bei der nachhaltigen Bewirtschaftung der lokalen Küstengewässer gestärkt worden.

Die Evaluation der unterstützten FARMCs war neben der Betreuung der Mikroprojekte ein Thema der zweiten Projektphase. Dazu nahmen Projektmitarbeiter an den FARMC-Sitzungen teil und gaben im Anschluss Rückmeldung über Sitzungsverlauf und Ergebnisse. Bislang haben die FARMCs von Looc, Lupon, San Isidro und Aroroy diesen Prozess bereits durchlaufen. Zusammen mit offiziellen Stellen des BFAR wurde zudem ein Fragenkatalog zur Einschätzung des Entwicklungsstandes ausgegeben, dessen Auswertung noch nicht abgeschlossen ist.

Mit der Zusammenstellung der Skripte der modular aufgebauten Trainingsprogramme und insbesondere durch deren Übersetzung von Tagalog ins Englische wurden die seit Projektbeginn entwickelten Unterrichtsmodule dokumentiert und können einem weiteren Anwendungsbereich zugänglich gemacht werden. Mit Vertretern der deutschen Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ) wurde auf dieser Grundlage eine Kooperation bei entsprechenden Trainings für FARMCs im Bereich des von GTZ fokussierten Schwerpunktraumes (Visaya Sea) vereinbart.

Die Datenerhebung für das FARMC Datenbanksystem wurde fortgeführt. Dies beinhaltet neben allgemeinen Daten zur Sitation in der Gemeinde auch die Registrierungsdaten der Fischer. Die Datenbank bietet einen geregelten Zugang zu Informationen wie der sozio-ökonomischen Profile sowie wichtige Daten über die Fischerei, die für das Küstenmanagement benötigt werden.

Wichtiges Instrument für ein nachhaltiges Fischereimanagement ist die Fangmengen Datenbank (Fish Catch Monitoring Database, „NEMO“). Nachdem die Software entwickelt worden ist wurde das System mit bereits vorhandenen Daten aus Sagay getestet und notwendige Änderungen und Verbesserungen an der Software durchgeführt. Inzwischen ist das System in verschiedenen FARMCs (z.B. Aroroy) installiert worden und dient zur Erfassung der täglich angelandeten Fangmenge und der gefangenen Fischarten. Dort, wo aus technischen Gründen noch keine EDV verfügbar ist (z.B. Calabanga, Looc, Cuenca) dienen entsprechende Formulare zur Datenerfassung. Begleitend hierzu finden spezielle Schulungen statt, um den reibungslosen Betrieb zu sichern.

Wegen der organisatorischen Umstrukturierung des Projektes wurde die zweite Phase auf ein Jahr begrenzt. Derzeit wird von OBI an der weitergehenden Planung über das Projektende im Februar 2008 hinaus gearbeitet.

Fr. Hilda Tabar-Cleofe
President
Ocean Beacon, Inc.
35 10th Lacson Street Bacolod City 6100
Philippines

Fr. Dr. Gloria C. Diaz
Program Management Center
National Fisheries and Aquatic Resources Management Council
NFARMC PMC
3F Arcadia Building 860 Quezon Avenue
1103 Quezon City
Philippines

Mexiko: Zum Umgang mit Abfall auf Isla Mujeres III, Networking for Sustainability III
 Projektpartner: Amigos de Isla Contoy



EURO 52.900,00 (Abfall)		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
				←									
EURO 48.773,00 (Networking)		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
				←									

Zum Umgang mit Abfall auf Isla Mujeres III – August 2006 bis Dezember 2007

Die Amigos de Isla Contoy (AIC) haben im August 2006 in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Natur und Umwelt den Workshop „Saubere Schule“ im Rahmen der „Nationalen Bewegung für ein sauberes Mexiko“ durchgeführt. Dabei wurde mit 28 Teilnehmern (Lehrer, Studenten, Umweltrainer) von der Isla Mujeres, aus Cozumel und Holbox das Programm zu Mülltrennung und Recycling weiterentwickelt. Darüber hinaus wurden zwischen September 2006 und Mai 2007 in zahlreichen Veranstaltungen vor fast 2.600 Kinder und Jugendliche aus sechs Kindergärten, vier Grundschulen und zwei weiterführenden Schulen der Isla Mujeres für die Beteiligung an dem Recycling-Programm geworben. Auch die Eltern und Erzieher von Kindern aus Kindergärten und Grundschulen wurden zur Teilnahme an dem Programm motiviert. Etwa 650 Personen konnten in speziellen Veranstaltungen informiert werden.

Zahl der Workshops an Schulen und Hotels	134
Zahl der Teilnehmer aus Kindergärten und Schulen	2857
Zahl der erwachsenen Teilnehmer	790
Zahl der abfalltrennenden Haushalte	323
Zahl der abfalltrennenden Geschäfte	15

Auf Initiative der Amigos wurden 26 Abfallbehälter in den öffentlichen Schulen der Insel aufgestellt, um den Schülern die praktische Umsetzung der Trennung von Abfall- und Reststoffen zu ermöglichen. Das gesammelte und wiederverwertbare Material wird zweimal wöchentlich mit dem Transportfahrzeug der Amigos de Isla Contoy an Schulen, Hotels, Restaurant, Geschäften und Privathaushalten abgeholt. Das gebrauchte Fahrzeug wurde mit Unterstützung der LF sowie lokalen Geschäftsleuten von Mujeres und aus Cancun im Oktober 2006 angeschafft.

Das vom Sammelfahrzeug zusammengetragene Material, vornehmlich Plastikflaschen, Karton und Papier, wird zu Recyclingfirmen in Cancun transportiert. Die Menge beträgt zweiwöchentlich jeweils etwa 300 Kilogramm Kunststoffe bzw. Pappe/Papier.

Weitere Aktivitäten der Amigos de Isla Contoy im Bereich Abfall

Zwischen Herbst 2006 und Frühjahr 2007 wurden Kinder und Erwachsene durch ein Puppenspiel auf die Gefahren von Abfällen an Stränden und im Meer aufmerksam gemacht. Dabei hatten Meeresschildkröte, Leguan, Pelikan und Kinder der Isla Mujeres eine zentrale Rolle. Das Stück wurde 590 Kindern und ihren Erziehern gezeigt.

Im März 2007 haben die Amigos eine öffentliche Konferenz in Cancun organisiert, auf der der bekannte Wissenschaftler Carlos Padilla Massieu über Abfallwirtschaft gesprochen hat. Das Thema der Veranstaltung war „Können wir auf eine Zukunft hoffen, wenn wir weitermachen wie bisher“ und zeigte die negativen Auswirkungen unzureichenden Abfallmanagements in der mexikanischen Geschichte auf. In einem Workshop wurden Techniken zur Wiederverwertung von Kunststoffen und Altglas demonstriert. Etwa 135 Teilnehmer wurden registriert und der Workshop wurde später mit mehr als 40 Studenten und Lehrern auf Isla Mujeres wiederholt.

Mit Unterstützung der Amigos und der Foundation Lima Zuno wurde eine Aufforstungskampagne der Grundschule „Julio Sauri“ im Mai 2007 durchgeführt. Lehrer, Eltern, Schüler und Mitarbeiter der Amigos haben 80 heimische Bäume auf dem Schulhof gepflanzt und damit Schäden des Hurrikans „Wilma“ beseitigt.

Im Laufe des Sommers haben die Amigos kleinere Workshops durchgeführt, bei denen aus Reststoffen z.B. Früchte aus Pappmaché, Armreifen aus Aluminium sowie Holzschilder angefertigt werden konnten. Teilgenommen haben etwa 130 Kinder und Jugendliche von Isla Mujeres. Weiterhin wurden im November 2007 gemeinsam mit Müttern traditionelle Figuren aus Pappmaché gefertigt sowie die Technik der Herstellung von Recyclingpapier demonstriert.

Ebenfalls im November wurde in Zusammenarbeit mit dem für Umweltbildung zuständigen Mitarbeiter des Nationalparks Isla Contoy für Kindergartenkinder ein Workshop zur Herstellung von Schildkröten aus Eierkartons organisiert. Anlaß war die Nationale Umweltschutzwoche der Kommission für Schutzgebiete im November 2007.

Networking for Sustainability III

Eine Tagungsreihe zum Thema „Künstliche Riffe“, „Meeresschutzgebiete Mexikos“ und „Gefahren für die Meeresumwelt“ wurde im Rahmen des Internationalen Tages der Ozeane im Juni 2007 von den Amigos für mehr als 50 Teilnehmer in Cancun organisiert und durchgeführt.

Der AIC wurden mit der Erstellung einer technischen Studie zum Thema „Analyse der Wahrnehmung und Erwartungen der Öffentlichkeit hinsichtlich der Abfallprobleme in der Gemeinde Puerto Morelos“. Das Vorhaben wurde gefördert mit Mitteln des Programm für nachhaltige ländliche Entwicklung des Ministeriums für Natur und Umwelt. Von Juni bis August wurde die Studie ausgeführt, die Ergebnisse wurden auf drei Veranstaltungen den Gemeindevertretern und der Öffentlichkeit präsentiert. Weiterhin wurde durch den AIC die Produktion eines Videofilms „Puerto Morelos – bedrohtes Paradies“ koordiniert.

Auf Einladung des CECADESU (Bildungs- und Trainingszentrum für Nachhaltige Entwicklung) des Ministeriums für Umwelt und Natur hat der AIC den Workshop „Saubere Schule“ für Mitarbeiter aus verschiedenen Servicebereichen der Gemeinde Felipe Carrillo Puerto im südlichen Quintana Roo, Lehrer aus öffentlichen Schulen, Personen der Umweltbildung und Mitarbeiter des Ministeriums für Stadtentwicklung und Umwelt der Landesregierung Quintana Roo ausgerichtet. Die Veranstaltung fand im September 2007 mit 21 Teilnehmern statt.

Beim Internationalen „Beach Clean-up“ von Quintana Roo, das im September 2007 stattfand, hat sich der AIC als Mitveranstalter beteiligt. Die jährliche Veranstaltung ist Teil einer Initiative der internationalen Organisation „Ocean Conservancy“. Der AIC hat dabei die Aktionen von mehr als 90 Studenten, Lehrern und Mitarbeitern der Gemeinde auf Isla Mujeres koordiniert. Die Abfallfunde von den Stränden wurden dokumentiert, sortiert und gewogen und die Daten weitergeleitet.

Ein weiteres „Beach clean-up“ wurde im November 2007 zusammen mit Schülern und Lehrern der Technischschule „Presidente Juárez No1“ und unterstützt von Mitarbeitern des Nationalparks Isla Contoy am Nordstrand der Insel Contoy durchgeführt. Den Transport bewerkstelligte die mexikanische Marine. Anlaß auch für diese Aktivität war die Nationale Umweltschutzwoche der Kommission für Schutzgebiete im November 2007.

Eine Schnorcheltour für Erwachsene und Kinder zu den Riffen rund um die Isla Mujeres wurde im November gemeinsam der Umweltbildung des Nationalparks angeboten. Die Reiseveranstalter haben für diesen Zweck den kostenlosen Transport von fast 50 Teilnehmern übernommen.

Anlässlich der Wissenschafts- und Technologiewoche der Technischen Universität Cancun hat der AIC im Oktober 2007 eine Präsentation zum Thema „Nachhaltige Praxis der Trennung und Sortierung wieder verwertbaren Materials“ vor mehr als 150 Studenten und Dozenten abgehalten. Am Technologischen Institut in Cancun wurde weiterhin im November ein Seminar zum Thema „Verschmutzung mariner Ökosysteme durch Plastikabfälle“ durchgeführt.

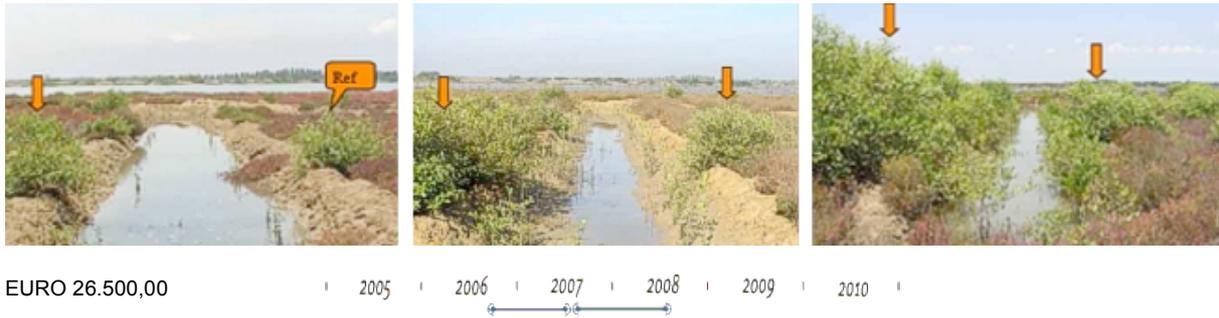
Ebenfalls im November stellte AIC seine Arbeit auf Einladung des Ministeriums für Stadtentwicklung und Umwelt der Landesregierung Quintana Roo anlässlich der „Präsentation von Aktivitäten und erfolgreicher Ergebnisse im Abfallmanagement im Bundesstaat Quintana Roo“ vor. Diese Veranstaltung

wurde gemeinsam mit der deutschen Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ) durchgeführt. Der AIC war auch auf einer weiteren Veranstaltung des Ministeriums zur „Teilnahme am staatlichen Programm für Vermeidung und integriertes Abfallmanagement im nördlichen Quintana Roo“ vertreten.

Sr. Catalina Galindo de Prince
Amigos de Isla Contoy
Centro Comercial Plaza Bonita
Local E1 PB S.M.28 Cancun
Mexico
www.islacontoy.org

Indien:**Mangrove Restoration & Ecology - MANGREEN II, III**

Projektpartner: Organization for Marine Conservation, Awareness and Research



EURO 26.500,00

Das Projekt Mangreen zielt auf die Wiederaufforstung der Mangrovenwälder an der Küste Tamil Natus im Süden Indiens und setzt sowohl auf die natürliche als auch ein künstliche Regeneration der degradierten Mangroven-Bereiche. Dort, wo noch naturnahe Bereiche als Reste der Mangroven-Wälder vorhanden sind, kann durch gezielte Maßnahmen die natürliche Ausbreitung gefördert werden. Wo keine natürliche Wiederbesiedlung erfolgen kann, müssen die Jungpflanzen per Hand in der Gezeitenzone gepflanzt werden. Voraussetzung hierfür ist neben der Auswahl der geeigneten Arten auch die jahreszeitlich abgestimmte Sammlung und Anzucht der Stecklinge.

Januar, Februar

Zu Beginn des Jahres wurden in der neuen Zuchtanlage 5.000 Setzlinge herangezogen, 85% *Avicennia marina* und 15% *Rhizophora apiculata*. Zur Monsoonzeit zum Jahresende wurden diese zum Schutz vor starkem Regen und der damit verbundenen Gefahr der Aussüßung des Substrates in den erweiterten Bereich des Schattendaches umgesetzt.

Ein lokaler Gartenbau-Experte hat die Anzucht besucht und Ratschläge zum Pflanzenschutz auf naturverträglicher Basis gegeben. Ein traditionelles Pflanzenextrakt („Panchakavyaa“) wurde hergestellt und angewendet, wodurch Pflanzenschädlinge zu 65% beseitigt werden konnten. Die gleiche Methode wurde auch lokalen Gärtnern und Bauern zur Verfügung gestellt.

Nach zweimonatiger Unterbrechung aufgrund des Monsoons und der Erntezeit hat die Mangreen Frauengruppe das Kokosfaser-Projekt wieder aufgenommen. Zur Unterstützung wurden durch den Projektpartner OMCAR einiger Werkzeuge ausgetauscht sowie Rohmaterial beschafft.

März

Die Entwicklung des Mangroven-Wachstums wurde mit einer neuartigen Methode, die von australischen Wissenschaftlern erarbeitet worden ist, auch weiterhin dokumentiert. Zudem wurde das Mangroven-Dickicht an der südlich angrenzenden Seite der Mangreen-Flächen im Hinblick auf den Zustand und eine mögliche Eingliederung in das Projekt hin untersucht. Die Anwendung des australischen Ansatzes bot eine gute Gelegenheit zur Erprobung. Die Ergebnisse werden auch in den von OMCAR für 2008 geplanten Workshop zum Mangrovenschutz einfließen.

OMCAR hat erstmals für die Region die Verwendung von Mangrovenästen und Zweigen beim Tintenfischfang in einer Studie dokumentiert und damit Grundlagen für die Folgenabschätzung dieser Praxis für die Mangrovenart *Avicennia marina* gelegt. Um negative Auswirkungen durch das regelmäßige Schneiden von Mangroven durch Fischer zu lindern, soll eine geeignete Falle aus Bambus entwickelt und propagiert werden. Die Studie hat zudem Hinweise auf Möglichkeiten der Nutzung von Meeresfrüchten im Schatten der Mangroven ergeben.

Auch im März wurden wieder zeitraubende Arbeiten an den Umzäunungen vorgenommen. Dabei wurden schon vorhandene Dornensträucher an den Drahtzäunen verstärkt. Das Material für die Dornenhecken stammt von höher gelegenen Küstenstreifen.

Ein wichtiger Wasserkanal, der Brackwasser auf die Mangrovenflächen leitet, ist durch Baumaßnahmen im Zuge der Küstenstraßenentwicklung versperrt worden. Für einige Tage trocknete der Kanal wegen der Ablagerungen von Seegrass vermischt mit feinem Sand im Mündungsbereich aus. Die Instandsetzungsarbeiten nahmen drei Tage in Anspruch, danach konnte eine ausreichende Vernässung der mit 1.200 Setzlingen bepflanzten Seitenkanäle erreicht werden.

Die durch die Projektmaßnahmen ausgelösten Sukzessionen des Mangrovenbewuchses wurde fotografisch an ausgewählten Standorten dokumentiert.

April

Nachdem die alljährliche Reparatur des Projektbüros in Keezhathottam abgeschlossen war, wurde der Projektpartner Dr. Onno Groß (Deepwave, Hamburg) anlässlich seines Besuches durch die Projektflächen geführt. Dabei wurden mit Unterstützung von Wolf Wichmann und weiteren Mitgliedern von OMCAR Filmaufnahmen gemacht, die zu einem Dokumentarfilm über das Projekt und die Aufzucht der Mangroven ausgearbeitet werden sollen.

Dr. Gross und der Projektleiter V. Balaji nahmen im Anschluß an den Ortstermin an der „Living Lakes“-Konferenz in Sri Lanka teil, auf der das Mangreen-Projekt vor zahlreichen Teilnehmern aus 12 Nationen präsentiert wurde. Ein Exkursionsprogramm zu entsprechenden Vorhaben auf Sri Lanka hat neue Impulse gegeben und Ideen für das von OMCAR geplante Bildungszentrum für Küstenschutz in Palk Bay genährt.

Die kürzlich in das Projekt eingegliederte Fläche 5, die gute Voraussetzungen für die Zucht von Krabben und Fischen bietet, wurde durch Aushub der Kanäle und die Anlage von Zäunen weiterentwickelt. Insgesamt werden allerdings für diesen Bereich noch bessere Kenntnisse über das Wasserregime sowie die Ökologie der hier relevanten Arten benötigt.

Mai

Auf der Projektfläche 2 wurden frische Zweige von *Prosopis spec.* eingebracht. Eine zusätzlich eingegliederte kleine Fläche macht das Areal jetzt zu einem für die Mangrovenzucht gut geeignetem Standort. Die Salinitäts- und pH-Messungen haben belegt, dass durch den Einfluß des Brackwassers der Salzgehalt des Boden reduziert wurde und damit die Chancen für die Mangrovenansiedlung verbessert wurden. Dieser Vorgang hat 13 Monate gedauert.

Das OMCAR-Boot wurde aus dem Wasser genommen, gereinigt und gewartet. Das Boot ist für die Sammlung und den Transport der Setzlinge zu den Pflanzflächen.

Das Mangreen-Projekt wurde bei einem Treffen der Tamil Nadu Child Rights League (TNCRL) vorgestellt. Die teilnehmenden NGOs luden daraufhin OMCAR zu weiteren Vorträgen über den Meeresschutz ein.

Zum zweiten Mal wurde das Sommerlager in Velivayal, einem der zwei Mangreen-Dörfer, abgehalten. Die Kinder des Ortes nahmen für eine Woche daran teil und wurden mit unterschiedlichen Aktionen an ihre natürliche Umwelt herangeführt. Die Teilnehmer wurden gepflegt und mit Informations- und Arbeitsmaterial versorgt. Insgesamt waren 65 Kinder im Alter von 5 bis 14 Jahren beteiligt.

Auf einem Treffen mit den Fischern des Dorfes Velivayal wurde über ein Zentrum zur Fischverarbeitung diskutiert. Eine solche Einrichtung wäre zudem für die Wartung und Pflege der Netze und könnte die hygienischen Bedingungen verbessern. Bislang müssen die Fischer ihren Netze täglich vom etwa 750 Meter entfernten Strand zum Dorf und zurück transportieren, da direkt am Strand kein geeigneter Lagerplatz vorhanden ist. Zusammen mit OMCAR werden die Fischer nun das Genehmigungsverfahren für ein solches Vorhaben angehen.

Juni

Die etwa 70 Fischerfamilien, die an der Rückseite des Mangrovenürtels nahe dem Dorf Keezhathottam leben, zählen zu den ärmsten Bewohnern der Mangreen-Dörfer. Sie haben bisher alle Aktivitäten des Projektes aktiv unterstützt, OMCAR hat im Gegenzug für eine Verbesserung von Bildung und Lebensgrundlagen gesorgt. Da 32 Kinder dieser Familien wegen fehlender Schuluniformen vom Schulbesuch ausgeschlossen wurden, hat OMCAR ein Treffen mit den Lehrern organisiert sowie Schuluniformen und Unterrichtsmaterial bereitgestellt.

Gemeinsam mit den lokalen Fischerfamilien hat OMCAR 10 von 32 benötigten neuen Hütten im Dorf Keezhathottam erstellt. Dadurch hat es breite Unterstützung für OMCAR auch aus anderen Dörfern gegeben, weil erkannt wurde, dass sich Mangreen nicht ausschließlich im Naturschutz engagiert, sondern auch die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung in das Vorhaben einbezieht.

Ein spezielles Programm für Frauen wurde in Velivayal durchgeführt, um die unternehmerischen Fähigkeiten und Fertigkeiten der Frauen zu stärken, die Möglichkeiten von Mikrokrediten zu erörtern und den Wert einer aktiven Beteiligung an der Dorfentwicklung zu propagieren. In der abschließenden

den Wert einer aktiven Beteiligung an der Dorfentwicklung zu propagieren. In der abschließenden Diskussion wurden auch Ideen und Wünsche hinsichtlich der Verbesserung von Wasserversorgung, Verkehrsinfrastruktur, Umwelt- und Naturschutz sowie der Kokosfaser-Produktion herausgearbeitet.

28 Studenten eines lokalen Colleges haben die Mangreenflächen eins und zwei erkundet und sich über das Projekt, die ökologischen Zusammenhänge, die Mangrovenzucht und das partizipative Konzept informiert.

Juli

Eine weitere Sammlung von 120 Jungpflanzen von *Rhizophora spec.* wurde in die Baumschule gebracht. Die Stecklinge wurden in Tüten mit Sand, Dünger und dem im Januar erzeugten organischen Pflanzenschutzmittel gepflanzt und hinsichtlich Krankheitsbefall und Entwicklung sowie der Bodenparameter untersucht. In einigen Bereichen der Mangreen-Flächen vier und fünf zeigte der Boden Verzuhrungserscheinungen durch die Verdunstung von Seewasser. Die betroffenen Areale wurden von Arbeitern abgetragen.

Mitarbeiter von OMCAR haben an einem Trainingsprogramm für Projektmanagement und Buchhaltung teilgenommen.

Am Strand von Manora haben Mitarbeiter von OMCAR gemeinsam mit Freiwilligen aus Schulen und Colleges eine Aktion zur Säuberung der Küste gestartet. Manora entwickelt sich zunehmend zu einem Tourismuszentrum und hat sehr schöne Mangroven-Dickichte und andere kulturelle Attraktionen. Allerdings ist der Tourismus auch für die Verschmutzung der Küste durch Kunststofftüten und –geschirr, Flaschen und anderen Dinge verantwortlich, die sich im Geäst von Mangroven und Dorngebüsch verfangen. Mehrere Säcke wurden gefüllt und entsorgt, die Zeitungen der Region haben darüber berichtet.

August

In fünfzehn Schulen hat OMCAR in den vergangenen sechs Monaten Informationsveranstaltungen zu Mangrovenwäldern, Seegraswiesen und Korallen durchgeführt. Weitere Themen, die in Absprache mit den Schulleitungen der Region 2008/09 präsentiert werden sollen, sind Abfallbehandlung, Kompostierung, die Einrichtung einfacher Wetterstationen, die Meeresverschmutzung sowie eine Aufräumaktion an der Küste. Weiterhin wird OMCAR Informationsmaterialien für die Schulen zusammenstellen und in die lokale Sprache übertragen. Themenschwerpunkte werden hierbei der globale Meeresschutz, Gefährdung der Meeressäuger und deren Ursachen sowie besondere Aspekte des Ökosystems Meer sein.

Im Gelände wurden die notwendigen Unterhaltungsarbeiten an den Zäunen durchgeführt. Zusammen mit einer neuen Arbeitsgruppe aus dem Dorf wurden versandete Seitenkanäle ausgehoben und zusätzliches Dorngebüsch entlang der Zäune gepflanzt.

Vor dem Beginn der Monsunzeit wurden Jungpflanzen von *Rhizophora apiculata* gesammelt, Setzlinge aus dem Vorjahr wurden im Bereich der Flussmündung eingestzt.

September

Die zahlreichen Veranstaltungen an Schulen der Region, in denen auch für die Pflanzung von Alleebäumen geworben wurde, haben eine wachsende Nachfrage nach geeigneten Pflanzen ausgelöst. Mitglieder der Frauen-Selbsthilfegruppe haben die Betreuung des Vorhaben übernommen, während OMCAR mit den Ingenieuren der Straßenverwaltung die Pflanzungen vereinbart hat, die ein Ersatz für die zahlreich im Zuge von Ausbaumaßnahmen gefälltten Bäume sein sollen. Weiterhin mussten auch im September wieder Unterhaltungsmaßnahmen an den Zäunen durchgeführt werden.

Die wissenschaftliche Begleitung des Mangreen-Projektes ist durch zwei Studenten aus Eberswalde bzw. aus Köln fortgesetzt worden. Fragestellung und Methoden wurden mit OMCAR abgestimmt. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden OMCAR zur Verfügung stehen.

Insgesamt 2.350 Setzlinge von *Avicennia marina* wurden auf die Flächen 4 und 5 verbracht. Es wurde beobachtet, dass zahlreiche Jungpflanzen, die sich auf natürliche Weise in diesem Bereich angesiedelt hatten, durch eine Fliegenart stark beeinträchtigt waren.

Oktober

Auf besondere Nachfrage aus dem Dorf Velivayal wurde eine Abendschule eingerichtet, in der 45 Schüler vertiefend in Küstenökologie unterrichtet werden. Teil des Unterrichts ist auch die Einführung in die EDV.

Die Kontrolle und Reparatur der Einzäunungen ist allmonatliche Routine. Darüber hinaus wurden weiterhin zahlreiche Setzlinge gesammelt und in die Baumschule verbracht. Besonderes Augenmerk wurde auf die Pflanzengesundheit gerichtet und versucht, die Ursachen etwas genauer zu analysieren.

November

Um den Wasserzufluß zu verbessern wurde ein neuer Kanal im nördlichen Bereich des Projektgeländes ausgehoben. Unter dem Einfluß des Monsuns verändert sich die Landschaft durch Sedimentation sehr schnell und beeinträchtigt die Funktion der Kanäle. Anschließend wurden mehr als 1.800 Jungpflanzen von *Avicennia maritima* in diesem Bereich eingesetzt.

Eine Exkursion ins Gelände wurde mit einer neuen Gruppe Freiwilliger in den Muthupet Reserve Forest unternommen. Dabei wurden insbesondere die ökologische Anpassungen und der ökonomische Nutzen der Mangroven herausgestellt.

Dezember

Ebenfalls auf besondere Nachfrage aus dem Dorf Velivayal wurde eine Abendschule für Erwachsene eingerichtet. Vornehmlich Fischer des Dorfes erhalten Unterricht in Mathematik und Englisch sowie grundlegende EDV-Kenntnisse. Nachdem anfänglich der Unterricht unter einem Baum im Freien stattfinden musste, kann inzwischen ein wellblechgedecktes Haus mit Elektrizität genutzt werden. Neben dem regulären Unterricht ist Umweltbildung eines der Hauptthemen.

Drei der sechzehn Ecoclub-Schulen, die an der Pflanzaktion teilnehmen, hatten keine Möglichkeit, das Schulgelände mit den dortigen Jungpflanzen gegen eindringendes Vieh zu schützen. Die Enttäuschung über den Verlust war groß, OMCAR hat daraufhin die Schule mit neuem Pflanzenmaterial versorgt und bei der Herstellung eines Gatters unterstützt.

Wegen des ständig wachsenden Bedarfs ist die Zahl der Setzlinge in der Baumschule inzwischen auf über 10.000 gestiegen. Allerdings hatten unerwartete Fluten zahlreiche bereits ausgesiedelte Jungpflanzen weggespült, so dass mit dem angezogenen Pflanzenmaterial entstandene Lücken wieder gefüllt werden können.

Mr. V. Balaji
OMCAR Organization for Marine Conservation, Awareness and Research
156, Mannai Nagar, Mattusanthai Road,
Pattukottai-614
601. Tamil Nadu
Indien
www.omcar.org

Panama: Nachhaltige Nutzung mariner Ressourcen in Kuna Yala IV, No take reserves III
 Projektpartner: BALU UALA Foundation



US\$ 68.548,00



Die BALU UALA Foundation ist eine nichtstaatliche Organisation der Kuna und anerkannt durch den General Kuna Congress (CGK) als höchste politischen und Verwaltungsinstanz in Kuna Yala, dessen Aufgabe die Unterstützung der Gemeinden im Hinblick auf eine nachhaltige Ressourcennutzung ist. BALU UALA hat Programme zur Umwelterziehung, zur Forschung und zum Management mit und für lokale Gemeinschaften sowie den General Kuna Congress seit 2004 durchgeführt.

Die Aktivitäten BALU UALAs sind seit einer Pilotphase im Jahr 2004 laufend angewachsen. Derzeit laufen zwei Vorhaben mit einem deutlichen umweltpädagogischen Ansatz in sechs bzw. zwölf Gemeinden, nämlich

- a) die Förderung der Meeresschutzgebiete und
- b) ein Fischereimanagementprogramm.

Die sechs Gemeinden, die an dem Programm seit 2005 teilgenommen haben, haben zwischenzeitlich Meeresschutzgebiete eingerichtet.

Die Rolle der BALU UALA Foundation in diesem Prozess ist die Vermittlung von technischem Wissen, die Beratung sowie die Bereitstellung von Informationsmaterialien, die im Hinblick auf Schaffung und Management von Meeresschutzgebieten notwendig sind. Alle politischen und administrativen Aufgaben werden von den Gemeinden in speziellen Schutzgebietskommissionen selbst beraten.

Zu Projektbeginn hatten lokale Projektbeteiligten Befürchtungen, allein der Begriff „Meeresschutzgebiet“ könne Ablehnung erzeugen, da ein geschärftes Bewusstsein zum Wert der Korallenriffe und ihre gegenwärtige Bedrohung in der Bevölkerung nicht vorhanden war und generell eine ablehnende Haltung gegenüber von außen angetragene Konzepte besteht. Dank einer vielfältigen, offenen und anpassungsfähigen Moderation, einem motivierten Team und verantwortungsbewussten lokalen Partnern, konnte die Mehrheit der Bevölkerung von Nutzen und Vorteilen der Schutzgebiete überzeugt werden, deren Bedeutung eigentlich seit langem Bestandteil des traditionellen Wissens der Kuna ist.

Ein Jahr nach der Einrichtung des ersten kleinen Schutzgebietes, haben sich die Zahlen der Langusten von einzelnen Tieren auf über hundert erhöht, während sich die Zahl der junge Snapper und Goldbrasen mehr als verdoppelt hat. Diese sichtbare Verbesserung hat sich herumgesprochen und ist die beste Werbung für die Schutzgebiete, weil die Gemeinden den Nutzen für die Fischerei und den Tourismus direkt erkennen. Deshalb gibt es deutlich mehr Interesse von Gemeinden, sich an dem Vorhaben durch Einrichtung von Schutzgebieten zu beteiligen.

Das Fischereimanagement-Programm hat einerseits das Ziel, den CGK und die örtlichen Gemeinden bei der Umsetzung bereits vorhandener Fischereirichtlinien zu unterstützen z.B. Einhaltung der Mindestgrößen oder befristete Schließung von Fanggründen. Als Antwort auf das Problem der Überfischung wurde ein Netz von lokalen Prüfern eingerichtet, die die täglichen Fänge registrieren, untermäßige Fische oder geschützte Arten konfiszieren und die Bevölkerung weitergehend informieren. Anfänglich werden die Prüfer über BALU UALA finanziert, langfristig soll dies durch eine von der jeweiligen Gemeinde zu erhebende Steuer oder andere Finanzierungsmodelle geschehen.

Annual report by Renate Sponer, Balu Uala, Panama**January**

We started preparations for the coming closed season for seafood (except fish) during the months of March, April and May, by organizing public meetings in several important fishing communities. Lobster divers, exporters (KY-Panamá), hotel and restaurant owners, public offices and community leaders and authorities were the main participants in these meetings that served to advertise, discuss and plan (based on an evaluation of previous years) the coming fishing ban and any measures that might be taken to enforce it. We also held meetings with the executive board of the General Kuna Congress (CGK) in order to coordinate procedures for enforcement of CGK regulations. We suggested there should be an inspector at the domestic airport since small private and passenger aircrafts have been the main vehicle for an illegal seafood market during the fishing ban during recent years. We also proposed undertaking coordinated inspection tours throughout the archipelago of Kuna Yala (KY) during the closed season for an improved enforcement.

In January we also took part in the extraordinary meeting of the General Kuna Congress on Tourism (Mamidup, 13-15 January). At this assembly of representatives from all 49 communities of KY it was decided that tourism activities in this region is to be the exclusive right of the kuna people and no kind of non-kuna investment is to be allowed. Also, sailboat charter (very common in KY) was banned, a secretariat of tourism affairs was created and any tourism activity or establishment is to comply with strict social, cultural and environmental rules set by the CGK and the communities. As an officially recognized NGO, BALU UALA has the right to speak within the kuna general assembly. Our delegates highlighted the importance of this extraordinary congress as an opportunity to plan tourism in KY as a truly sustainable activity, at a time when it is experiencing a sudden rapid increase. In the communities where marine parks have been established, we gave mini-workshops on climate change, marine species identification and environmental education, for project staff and any interested persons.

February

This month was mostly dedicated to activities connected to the upcoming fishing ban. We organized a press conference with the CGK and BALU UALA representatives in order to publicize the closed season throughout Panama, fisheries inspectors in all communities were sent the materials to make signposts to advertise the closed season among the local public as well as tourists, and the necessary paperwork was done to allow us to operate a fisheries inspector at the domestic airport. All inspectors were given official CGK ID cards, along with notes from the CGK stating their authorization to inspect, register and confiscate any seafood throughout KY, at any time and place. Brochures about the importance of the closed season in Spanish, English and German were to be distributed to any potential diver and dealer of seafood in KY and the airport. All hotels and hostels (cabañas) between Gaigirgordup and Ogobsukun were visited and alerted about the upcoming seafood ban and their collaboration was asked for. Inspectors were given instructions about how to deal with any potential confiscation or confrontation with stakeholders and how to register data during the closed season. We also visited the two main seafood dealers (operating by aircraft), explaining the importance of the 3-month fishing ban and their complete collaboration.

Preparations were taken for the upcoming BALU UALA quarterly meeting of project personnel and collaborators, to be held in March.

March

March was dedicated to our quarterly meeting of project staff and collaborators, this time held in Wichubwala. These meetings have the aim of promoting the exchange of experiences and ideas among project personnel in different communities, to enable all promoters, inspectors and commissions to inform others about their ongoing work, evaluate our efforts and plan future work, promote traditional knowledge of marine life among the project staff by inviting knowledgeable experts in the different fields of knowledge, and finally promote BALU UALA's work and ideas among the public. One of the main themes of this meeting was the enforcement of the fisheries ban. We invited the main seafood buyers, ANAM (national environment agency), several important local and regional leaders of KY, as well as representatives of the CGK tourism commission.

April

This month we had the pleasure to receive Jens Ambsdorf as a visitor to the project site. Before traveling to Kuna Yala, Jens visited our Panama City office, with our secretary/accountants and the fisheries inspector at the Albrook Domestic Airport. Once in KY, Jens traveled together with the project coordinators from Ukupseni to Akwanusadup and Yandup, visiting five of the six communities that have created their own community-run marine reserves, with all their personnel, including promoters, inspectors and commissions. In each community we held meetings with the staff, visited the authorities and when possible also the reserves. After Jens' visit we carried out an inspection tour throughout the offshore islands of Maoki, where we had been informed about illegal fishing activities. Several community fisheries inspectors as well as the three project coordinators participated in this trip. Spiny and spotted lobster and queen conch were confiscated at various islands. Inhabitants of several offshore islands informed us about the names and locations of illegal lobster fisheries. During April we also organized the visit of lobster fishers from Mexico's Sian Ka'an Biosphere Reserve scheduled for May.

May

The month of May was dedicated to the visit of our colleagues from Sian Ka'an who during one week talked about their experience and struggle to manage their spiny lobster fishery in a sustainable and economically fruitful way, highlighting the importance of forming fisheries cooperatives to improve the management as well as profitability of the fisheries. The group of four gave talks in the community of Usdup, for kuna participants from Usdup, Ogobsukun, Achudup, Mamidup and Ailigandi, in Ukupseni for participants from Ukupseni and Dad Nakwe Dupbir, and in Digir for participants from Niadup, Digir, Yandup, Akwanusadup, Uargandup, Urgandi, Gardi Sugdup, Gardi Muladup, and Wichubwala. Representatives of the CGK and the tourism commission were also present. All together, some 120 people attended the seminars on fisheries cooperatives, marine reserves and community-run tourism. This one-way exchange program had a strong impact on different stakeholder groups in Kuna Yala due to the fact that the Mexican counterparts demonstrated how they could achieve significant advances through community organization and environmental conservation, starting from a situation that was very similar to today's Kuna Yala.

After the departure of our visitors from Sian Ka'an, we started out the annual ecological surveys of the existing marine reserves, starting at the MPA Digirdupu (Digir community), using manta tow, point intersect and line transect for benthic species and area counts for selected fish and shellfish species. Following the survey we carried out another surveillance trip to the offshore islands of Maoki and Chichime in order to enforce the ongoing closed season for seafood.

June

In June, we ran a series of seminars on "Natural marine resources in Kuna Yala – importance, problems and alternatives" for fisheries inspectors and the general public in the communities of Wichubwala, Nalunega, Gorbiski, Gardi Sugdup, Gardi Yandup, Gardi Dupbir, Gardi Muladup, Urgandi y Uargandup, using a combination of digital slide projection and video documentary. In the communities Yandup, Akwanusadup, Digir and Niadup we continued the annual ecological survey of MPAs. From there we continued to Achudup, to assist at the biannual general assembly of the General Kuna Congress. As has been the case since the outset of our project, BALU UALA presented a brief report on some of the activities, achievements and problems linked to the work we carry out in 12 communities throughout KY. Some of the 49 communities questioned our project, particularly the validity of marine reserves and asked that BALU UALA and indeed all organizations that carry out projects in Kuna Yala be evaluated. From comments made inside and outside the assembly house we understood that some delegates managed wrong or biased information concerning our foundation and work. How to improve the information and understanding of our work in the communities would certainly be an important topic in our July meeting of all project personnel, to be held in Dad Nakwe Dupbir.

July

Our quarterly meeting of staff and collaborators was well attended and an interesting evaluation of our project's II stage which was to be at the end the following month. All project staff reported on their work and progress, local and external community leaders and traditional authorities helped us evaluate the work and gave seminars on traditional environmental knowledge. Plans for the III stage were discussed, including the needs for improved educational materials and training courses for staff. Preliminary results from the ecological MPA surveys were presented, explained and discussed. We also

discussed the recent negative comments about our foundation that have been circulating lately and came to the conclusion that it was important to inform the authorities and leaders of communities personally on what BALU UALA is all about. After the meeting we carried out the first surveys at the newly created MPA at Dad Nakwe Dupbir. This reserve has some *Porites porites* dominated reefs that are in much better condition compared to most other sites we have seen close to communities in KY. The reason is probably that the island of Miryaa, around which the reserve is located, has been protected from coral extraction since the 1960s.

August

In this trip we traveled eastwards as far as Goedup, visiting 10 communities on the way where BALU UALA has never worked and in some cases never visited. Our mission on this trip was to inform communities personally about our mission, members, project etc., so as to clarify any misunderstandings or false interpretations. In fact, we noted that it was very common for people in these communities to think that BALU UALA prohibits fishing, hunting and even collecting of medicinal plants, and that our organization is run by foreigners with the ultimate aim of putting up big hotels. Fortunately, people understood our concern for this situation and our true intentions and admitted that they were dealing with second-hand information which had obviously suffered a lot of changes since the original source. In Goedup we participated for the first time at an assembly of the Cultural Kuna Congress of (the cultural arm of the CGK, whose mission it is to conserve and further kuna culture and traditions among the kunas). We were given the opportunity to present ourselves and the project and told that we could give a longer talk at the next assembly, which was to take place in October.

September

The full moon of August / September is the scene of the annual mass-spawning of corals in the Caribbean. STRI researchers know that spawning in Bocas del Toro is at its highest some 5-7 days after the full moon (28th August). Since we don't have any specific reference for Kuna Yala, we tried the Bocas dates. Project staff in several communities dived at different sites during September 2nd - 4th. On the first day (2 Sep) no coral spawning was observed, however, the nights of Sep 3rd and 4th, we observed mass spawning of the species *Montastrea faveolata*, *annularis* and *franksi*, at the island of Bugadup, off Digir community. The spawning took place just before the rise of the moon, between 9–10pm. We could also appreciate great numbers of small fish, crustaceans, annelids and other zooplankton which suddenly appeared to predate on coral eggs. All those who participated in the night dives were amazed about this spectacle which also served them to understand coral biology a lot better.

At the communities of Uargandup, Urgandi, Gardi Sugdup and Gorbiski, we gave seminars to lobster divers and buyers as well as community leaders and interested persons, about the biology, fisheries and conservation of the spiny lobster, *Palinurus argus*, in the Caribbean. In Yandup, Akwanusadup, Digir, Niadup, Ukupseni and Dad Nakwe Dupbir we carried on with the surveys in- and outside the MPAs. We also carried out a first survey of the reefs adjacent to the island of Porvenir (Gaigirgordup), which is patrimony of the CGK and was declared MPA some two years ago, however has not yet been enforced. Our aim is to assist the CGK in making this MPA work in practice. In Nalunega we participated at the meeting of the traditional authorities of the 24 communities of the area and gave a talk on the purpose and work of BALU UALA.

October

October is traditionally the month of the annual Agricultural Fair of Digir, where the community presents itself along with its products and culture to visitors from Kuna Yala, Panama and abroad. BALU UALA has been participating for three years now and its stand has become one of the highlights and attractions to the participants, particularly children. Our program consists of educational activities on the marine environment for the different interest groups (e.g. snorkeling, games, painting, documentaries, etc.). This year the fair was held during 12-14 October. From Digir we went to Ukupa, a community situated on the mainland, where the assembly of the General Kuna Congress of Culture was in session during the days 14-18 October. We participated with a talk on BALU UALA's vision, work and successes so far. This month, the talk on the biology, fisheries and conservation of the spiny lobster, *Palinurus argus*, in the Caribbean was given in Ukupseni, Tupile and Ogobsukun.

November

This month's main activities were the last quarterly staff meeting in Uargandup, interviews on the garbage problem in various communities and the assembly of the General Kuna Congress at the community of Urgandi. This latest staff meeting was definitely the best so far, as we enjoyed the presence of some 15 renowned traditional authorities from communities throughout Kuna Yala. These personalities are a) some of the most knowledgeable in Kuna culture and therefore an important source of information for our project staff, and b) very important opinion makers within the Kuna authorities and thus important allies. We made digital recordings of nearly all talks and comments which will be made available to all staff for their subsequent further analysis. The exchange of information between the authorities and project personnel was very positive and enriching, as well as strategically important. All fisheries inspectors had been asked to prepare a survey of the fishing activities in their communities. Their results were presented at the meeting.

In Yandup, Akwanusadup, Digir and Niadup we carried out basic surveys of the public opinion on the pollution problem in KY. This gave us an idea about the willingness of the communities to participate in and take up several measures to help manage garbage, such as different ways of recycling and reusing.

The General Kuna Congress was held in Urgandi, during 19-21st November. On this occasion we were told that several projects, including ours was going to be publicly evaluated. However, at this point only the evaluation criteria and methods were presented which are going to be used in any future project evaluation. BALU UALA gave its usual short activity report, where we made three important suggestions to the delegates of the 49 communities, namely: that our organization take lead in the realization of the Porvenir MPA, which is right now a "paper park", the creation of an additional CGK MPA at Piderdupu and the creation of unique prices for seafood products throughout the KY. Unfortunately, no decisions were taken on either of these issues.

December

Due to gasoline shortage in the communities there was no trip this month. Staff were paid by mail and their reports were to be received in January. Also, due to the fact that our project accountant suddenly left and that we had experienced some problems with accountancy, it was necessary for the project coordinators to dedicate themselves to the revision of cheques, receipts, registers, bank statements etc. as to make sure that all records are in order and to devise a secure and easy system of accountancy for our project in the future. One of the practical outcomes of this was a workshop for all project personnel on how to administer and justify small funds, held in January to all project staff in all communities.

Fundación Balu Uala (FBU)
Dr. Renate Sponer
Calle Hains, 5520-C
Diablo, Ancón
Ciudad de Panamá
Panamá

Russland: Nachhaltiges Ressourcen-Management, Chupa Basin Council IV, V
 Projektpartner: WWF-Russia



EURO 42.842,00



Nach wie vor sind die größten Probleme sowohl in der Region als auch bei der Projektentwicklung die schwierige ökonomische Situation in Nord-Karelien – der Verlust von Arbeitsplätzen und die Abwanderung junger und qualifizierter Menschen und ihrer Angehörigen. Damit sinkt die Schülerzahl in den Schulen beständig (von 530 auf 380 innerhalb eines Jahres) und die Projektmitarbeiter fürchten den weiteren Abzug von Lehrkräften.

Die Projektpartner der LF vor Ort - der WWF-Russland und das Biodiversity Conservation Center (BCC) - haben bereits verschiedene Vorhaben entlang der russischen Küste insbesondere zur Planung vielfältiger Nutzungen in der Umgebung von Meeres- und Küsten-Schutzgebieten initiiert. In diesem Zusammenhang leistet das Projekt neben der Anregung einer selbstverantwortlichen Regionalentwicklung auch einen Beitrag zur Umsetzung der Schutzstrategie Ökoregion Barentssee, die Teil des Engagements des WWF in Russland ist.

Strategische Ziele für den Großraum Barentssee ebenso wie für die Region Chupa sind dabei der Schutz und die Wiederherstellung natürlicher Ökosystemprozesse und -funktionen, um die vielfältigen Lebensgemeinschaften zu erhalten, die Förderung der Zivilgesellschaft und der Möglichkeiten von alternativer, nachhaltiger Wirtschaftsweise durch z.B. umweltgerechten Tourismus, kleine Küstenschifferei nachhaltige Forstwirtschaft. Gleichzeitig sollen Erfahrungen mit der Einrichtung von Meeresschutzgebieten in Russland gesammelt sowie Modelle zur Einführung partizipativer Ansätze im Küstenzonenmanagement entwickelt werden.

Als Ergebnis auch der gesteigerten lokalen Initiativen, die durch das Basin Council ausgelöst wurden, entwickelt sich Chupa mehr und mehr eine kleinskalige Infrastruktur. Neue Hotels wurden kürzlich am Stadtrand eröffnet und eines der Häuser der Northern Geological Expedition wurde in ein Hotel umgewandelt. Chupa ist daher nicht mehr länger ein Ort, in dem es Schwierigkeiten bereitet eine Unterkunft zu finden. Als erfolgreich, auch durch die Mithilfe des Chupa Basin Council, kann auch das am Projekt beteiligte Tauchcenter „Polar Circle“ genannt werden. Das Dorf Nilma, das 2003 seinen letzten Bewohner verlor, hat inzwischen wieder sieben Familien und ein kleines Lebensmittelgeschäft.

Im Einzelnen haben sich 2007 folgende Ergebnisse ergeben:

Projektziel: Einführung effektiver Mechanismen in der Partnerschaft lokaler Repräsentanten (Fischer, Reiseveranstalter, Verwaltung, Bildungseinrichtungen) zur Entscheidungsfindung im Küstenmanagement

Die Arbeit des Basin Council im Hinblick auf Fischereifragen hat sich ausgeweitet. Unter der Schirmherrschaft des Basin Council haben sich die Nebenerwerbs- und Freizeitfischer organisiert und sprechen derzeit mit den verantwortlichen Stellen über die Anpachtung von Fischereigeieten zur Einrichtung von Sportfischereizonen. Die Rechtskenntnisse der lokalen Fischer konnten durch Aktivitäten des Basin Councils hierzu hilfreich erweitert werden, das verschiedene Rechtsvorschriften veröffentlicht und erläutert hat.

Ein erster Entwurf für ein Naturpark-Konzept wurde im März 2007 der Öffentlichkeit in Chupa vorgestellt. Das Ergebnis war zunächst nicht sehr ermutigend, da zahlreichen Konferenzteilnehmern die Idee eines Naturparks nicht einleuchtete und sie Restruktionen im Hinblick auf das Sammeln von Beeren und Pilzen im Küstenbereich befürchteten. Daraufhin wurde das Konzept in der Lokalzeitung gedruckt und die Bevölkerung zu Fragen an die öffentliche Verwaltung aufgefordert. Diese Fragen

wurden dann im Mai in einer öffentlichen Anhörung beantwortet. Dieses durch das Chupa Basin Council veranstaltete Treffen veranstaltet mündete schließlich mit einer Resolution in einer breiten Unterstützung durch die lokale Bevölkerung. Der Stadtrat des Bezirks Louhi hat die Resolution an die Regionalverwaltung übernommen und um die Übermittlung an die Regierung Kareliens zur weiteren Planung und Umsetzung des Naturparks gebeten. Das Basin Council hat das Konzept an relevante wissenschaftliche Einrichtungen mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet.

Projektziel: Förderung der Kommunikation zwischen Besuchern und potentiellen Investoren mit den lokalen Interessenvertretern – Einrichtung eines Informationszentrums.

Eine populärwissenschaftliche Broschüre „Naturpark an der Küste Nordkareliens für Mensch und Natur“ gibt Auskunft über die Ziele und Auswirkungen von Zonierungen und andere Maßnahmen im Naturpark. Diese Broschüre diente auch zur Hintergrund-Information für die verschiedenen Veranstaltungen zum Thema.

Eine weitere Broschüre von Pro. V.V. Khlebovich, dem ehemaligen Direktor der Cape Kartesh Biological Station zum Thema „Muschelzucht – Ratschläge für den Züchter“ wurde gedruckt und neben anderen Mitteilungen veröffentlicht. Ein weiteres Buch von Prof. Khlebovich „Kartesh und Umgebung“ wurde auf einer offiziellen Präsentation an der Moskauer Universität herausgegeben und im District Louhi verbreitet. Das Buch fasst die regionale Natur und Naturgeschichte, die Umweltprobleme, die Kultur der Menschen und ihrer Geschichte in einer allgemeinverständlichen Form zusammen. Das Buch wird auch weiterhin bei Treffen, Tagungen und Konferenzen im Zusammenhang mit der Einrichtung des Naturparks vorgestellt.

In Ergänzung zur Broschüre über Muschelzucht wurde eine wissenschaftliche Zusammenstellung der umweltbezogenen, ökonomischen, technischen und juristischen Aspekte von Muschelzucht im Weißen Meer von entsprechenden Experten angefertigt. Zielgruppen sind lokale Unternehmer, Organisationen und mögliche Investoren.

Projektziel: Förderung der kommunalen Beteiligung am Management der natürlichen Ressourcen auf lokaler und regionaler Ebene

Das Verfahren zur Beteiligung der Gemeinden im Planungsprozess und der Errichtung des Naturparks wurden geklärt und ein Aktionsplan für die ersten Schritte zwischen dem Basin Council und den Gemeinden vereinbart.

Das Müllfahrzeug, das mit den vom Basin Council organisierten Mitteln angeschafft werden konnte, trägt zur Säuberung der Küste bei.

Projektziel: Einbeziehung der jungen Generation in die regionale nachhaltige Entwicklungsplanung – Einrichtung der Sommer-Ökoschule

Die Öko-Schule in Keret hat nicht nur erfolgreich an der Wissensvermittlung gearbeitet, sondern auch Karten der Küstenregion unter Mithilfe von Kindern aus Chupa sowie Wissenschaftlern der staatlichen Petrozavodsk Universität erstellt.

Zusammen mit der International Foundation for Animal Welfare, der White Sea Biological Station und dem Tauchzentrum „Polar Circle“ wurden eine Reihe von Exkursionen zur Beobachtung von Meeressäugern im Zeitraum von Mai bis Juni 2007 durchgeführt.

Projektziel: Vernetzung des Projektes mit anderen regionalen und überregionalen Programmen zur Nachhaltigen Entwicklung zum Erfahrungsaustausch

Im Juni 2007 nahm Marina Nikiforova als Direktorin des Basin Council Informationszentrums an der internationalen Messe in Kuusamo (Finland) teil, dem grenzüberschreitenden Partner des Bezirks Louhi und hat mit Poster und Broschüren die Aktivitäten im Bereich Chupa präsentiert. Ziel war die Suche nach finnischen Partnern und Ansatzpunkten für Partnerschaften im Bezirk Kuusamo. Auf einem Treffen mit der Verwaltung von Louhi später im Juni ergaben sich Perspektiven zur Kooperation durch die Aussage des anwesenden finnischen Referenten für grenzüberschreitende Angelegenheiten im Hinblick auf eine Stärkung des grenzüberschreitenden Tourismus.

Materialien des Chupa Projektes wurden für das Projekt im Internationalen Arktis-Jahr „Beeinträchtigung des Umwelt – und Sozialbereichs in der Küstenregion der russischen Arktis“ verwendet. Auch hier hat sich gezeigt, dass es zukünftig besonders wichtig ist, sorgfältig geschriebene und illustrierte Publikationen über die Region in englischer Sprache zur Verfügung zu haben. Dies wird dazu beitra-

gen, das Projekt und seine Ziele langfristig auch finanziell zu sichern. In diesen Kontext gehört auch die Webseite des Projektes. Zwar werden die Berichte dort auch von der Lokalzeitung übernommen, die überregionale Verbreitung ist jedoch noch stark eingeschränkt.

Probleme und Hindernisse

Neue Regelungen für die Fischerei verbieten seit May 2007 den Gebrauch von Netzen durch nicht-kommerzielle Fischer. In der Vergangenheit hatte diese Gruppe noch die Möglichkeit eine entsprechende Lizenz für Meer und Seen zu erwerben. Diese Möglichkeit ist entfallen.

Fischfang für den persönlichen Bedarf hatte immer eine große Bedeutung für die lokalen Haushalte, es besteht daher kein Grund zu der Annahme, dass die Netzfischerei durch die Regelung unterbunden werden kann. Vielmehr driftet diese Aktivität in die Illegalität, was zu Konflikten mit der Verwaltung führen und die Korruption fördern wird. Darüber hinaus wird die Menge der nunmehr illegal gefangenen Fische nicht mehr zu dokumentieren sein. Die lokalen Fischer haben über das Basin Council kontakt mit anderen Organisationen in anderen Gebieten im russischen Norden aufgenommen, um Briefe und Eingaben an die zuständigen Stellen zu organisieren und eine nochmalige Prüfung der Lage zu erreichen. Das Ziel ist, den „Menschen der nördlichen Bereiche“ (so die offizielle Definition) im Hinblick auf die Subsistenzfischerei die gleichen Rechte einzuräumen wie indigenen Völkern. Eine schnelle Lösung ist aufgrund der Komplexität der Situation nicht zu erwarten.

Der Keret' Fluss hat große Bedeutung für den Atlantischen Lachs an der karelischen Küste und ist offiziell in zwei Bereich geteilt. Der Mündungsbereich ist an eine Firma verpachtet, die Lachse für die Zuchtanlage in Vyg fängt, der Oberlauf ist von den Besitzern der Tauchbasis „Nereis“ gepachtet worden. Dies kann deutliche Konsequenzen für das Management der gesamten Lachspopulation im Keret' haben. Einerseits kann zwar die Kontrolle über den Lachsfang für Zuchtzwecke verbessert werden, andererseits werden die lokalen Fischer vom Lachsfang ausgeschlossen, da der Pächter im Oberlauf die ausschließlich touristische Erschließung seiner Gewässer beabsichtigt. Derzeit beobachtet das Basin Council die weitere Entwicklung und arbeitet an einem Konzept zur Konfliktlösung, die sich an die noch zu erarbeitende Position des WWF zur Sportfischerei auf den Atlantischen Lachs anlehnen soll.

Perspektive und Herausforderungen

- * Organisation der Unterstützung für den Naturpark „von oben nach unten“ und Einbindung andere Gemeinden in den Planungsprozess.
- * Einführung eines Pilotprojektes zur nachhaltigen Muschelzucht an der Küste des Weißen Meeres.
- * Erarbeitung einer Position zur Sportfischerei auf den Atlantischen Lachs.
- * Stärkung des Fundraising für das Basin Council zur langfristigen Sicherung der Aktivitäten

Dr. Vassily Spiridonov
WWF Russia Representative Office
19-3, Nikoloyamskaya st.
109240 Moscow
Russia
www.wwf.ru

Kenia: **Nachhaltige Entwicklung an Kenias Südküste**
 Projektpartner: Coast-Rural Development Organisation, CRDO



EURO 61.628,00



Nachdem es zum Ende 2006 Probleme im Hinblick auf die Durchführung des Projektes gegeben hatte, wurde die Zusammenarbeit mit dem langjährigen Projektpartner EEIU, Kenya Chapter, seitens der Lighthouse Foundation beendet. Da die bisher geleistete Arbeit in der Küstenregion im Süden Mombasas jedoch gemessen an den Projektzielen erfolgreich war und fortsetzungswürdig erschien, wurde mit der von langjährigen Mitarbeitern gegründeten Einrichtung *Coast-Rural Development Organisation* (CRDO) die Weiterführung des Vorhabens für zunächst ein Jahr vertraglich vereinbart.

Die Situation

Der freie Zugang zu den Meeresressourcen und deren unregelmäßige Nutzung durch die Fischerei hat zur Überfischung und dadurch zu starken Störungen des marinen Ökosystems der küstennahen Gewässer geführt. Betroffen ist insbesondere das küstenparallele Korallenriff und die von diesem mit dem Strand gebildeten Lagune. Ein ungenügendes Fischereirecht, institutionelle Hemmnisse und ein Mangel an Wissen begrenzen die Möglichkeiten, wenigstens die vorhandenen Regelungen zum Management der fischereilichen Situation durchzusetzen.

Die Kleinfischerei hat im Schatten des dominierenden Tourismus eher den Status einer Gelegenheitsarbeit für untere Bevölkerungsschichten denn als wichtige ökonomische Basis für die Mehrheit der Küstenbewohner. Durch den Zuzug von Menschen aus dem Hinterland, die in der Fischerei die einzige Chance zur Sicherung des Lebensunterhaltes sehen, hat sich der Nutzungsdruck auf die marinen Ressourcen kontinuierlich noch erhöht und damit auch die traditionell ansässigen Fischerfamilien in Existenznöte gebracht. Alternative Einkommensquellen zu erschließen muss daher neben einem ökosystembezogenen Management der marinen Ressourcen eines der vordringlichen Ziele in der Region sein.

Die von der Umweltorganisation Kenyan Wildlife Service (KWS) sowie dem kenianischen Fischereiministerium - unter dem Druck der Ansprüche des ökonomisch wichtigen Tourismus - durchgesetzten Schutzmaßnahmen, haben in der Vergangenheit wegen der unberücksichtigt gebliebenen Ansprüche der Bevölkerung nur eine geringe Akzeptanz bei den Fischern gefunden. Die Bemühungen um den Meeresschutz gehen vor dem Hintergrund der eigenen schwierigen Lebenssituation nach allgemeinem Verständnis der Küstenbevölkerung zu Lasten der Fischer, während die Tourismusindustrie davon profitiert. Ursächlich hierfür ist auch die fehlende Information über die Auswirkungen von Maßnahmen zum Fischerei- und Schutzgebietsmanagements und die nicht stattfindende Einbeziehung der Fischer.

Traditionelle Fangmethoden stützen sich auf die Verwendung von kleinen Netzen und Langleinen, mit denen von kleinen Booten, zumeist Einbäumen, im Bereich der Lagune und des Riffs gefischt wird. Die Nutzung von küstenferneren Fanggründen außerhalb des Riffs ist mit diesen Fahrzeugen nicht gefahrlos möglich. Die Anfertigung oder Beschaffung seetauglicher Fahrzeuge ist den Fischern aus eigener Kraft wegen fehlender eigener finanzieller Mittel und mangelnder Kreditwürdigkeit in der Regel verwehrt.

Die Fangmengen schwanken stark im Jahresverlauf. Während in der Regenzeit die Zahl der gefangenen Fische den Bedarf deutlich übertrifft, bleiben zu anderen Zeiten die Netze auch schon einmal leer. Fehlende Konservierungs- und Lagerungsmöglichkeiten haben in Zeiten hoher Erträge daher zu Ver-

lusten durch verderbenden Fisch geführt. Zudem führt das zeitweilige Überangebot zu einem deutlichen Preisverfall. Grundlage für die Sicherung des Fanges sind neben Konservierungsmöglichkeiten auch die hygienischen Bedingungen der Fischverarbeitung. An kleineren Anlandungsorten war vor Beginn des Projektes im Jahr 2001 keine geeignete Infrastruktur vorhanden, diese wurde erst im Rahmen der Unterstützung durch LF hergestellt (festes Gebäude „Fishbanda“, Wasser, Elektrizität, sanitäre Anlagen u.a.). An zwei Landingsites (Gazi, Schimoni) wurden bereit 2005 Verarbeitungsmethoden wie Räuchern und Trocknen eingeführt und durch begleitende wissenschaftliche Untersuchungen verbessert.

Ein Erfahrungsaustausch mit Interessenvertretern des Küstenmanagements benachbarter Küstenländer findet kaum statt. Grenzüberschreitende Kooperationen begrenzen sich auf die Konfliktbereinigung zwischen ansässigen Fischern und Migranten, insbesondere bei Grenzverletzungen und die Verwendung illegaler Fangmethoden.

CRDO, unter der Leitung von Matano Ngati und Barua Mshenga, hat im Juni 2007 die Projektarbeit wieder aufgenommen. Arbeitsfelder sind:

- * Verbesserung der hygienischen Bedingungen an der Landingsite in Likoni, Bau einer sanitären Anlage mit Anschluß an das Trinkwasser- und Elektrizitätsnetz (Fertigstellung im September 2007)
- * Training für die Gruppe der Frauen in Gazi und Munje zu den Grundlagen einer Geschäftsentwicklung (Business planning workshop). Als Grundlage wurden von CRDO entsprechende Manuale erarbeitet, die als Lehrmaterial dienen.
- * Durchführung von Workshops in Shimoni zur Stärkung der Organisation der Fischer (Beach Management Unit, BMU). Hauptthema ist die rechtliche Situation der Klein-Fischerei in Kenia.
- * Bildung einer integrated BMU (iBMU) als Zusammenschluß der BMUs aus der Region
- * Einbindung von CRDO in das Netzwerk der im Arbeitsfeld aktiven Organisationen (Regional Fisheries Office, Coast Development Authority, CORDIO-East-Africa u.a.)
- * Aufbau eines geeigneten CRDO-Sekretariats
- * Aufbau einer Datensammlung über die Landingsites und deren BMUs

Die Projektphase endet im März 2008. An einem Konzept zur Fortsetzung wird derzeit gearbeitet.

Hr. Matano Ngati
Coast-Rural Development Organisatio
CRDO Sekretariat
P.O.Box 85319 Mombasa
Kenya

Kenia: Dried and smoked fish - Improved Fish Quality Program, IFQP
 Projektpartner: Kenya Marine Fisheries Research Institute (KMFRI)



EURO 25.528,00



Das Projekt zur Fisch-Verarbeitung durch solare Trocknung und Räuchern wird in enger Zusammenarbeit von Kenya Marine Fisheries Research Institute (KMFRI) und Coast-Rural Development Organization (CRDO) unter direkter Beteiligung der Gemeinden in Gazi und Shimoni an der kenianischen Südküste ausgeführt. Bereits 2006 wurde mit entsprechenden Untersuchungen in Shimoni und Gazi im Rahmen des Projektes „Zusammenarbeit mit Kenias Fischern“ begonnen und Pilotanlagen errichtet. Die verbesserten traditionellen Methoden zur Fischkonservierung dienen zur Herstellung qualitativ hochwertiger Fischprodukte für den lokalen wie den regionalen Markt. Die mit dem Projekt eingeführte Verarbeitung ist umweltfreundlich und sichert die Versorgung mit hochwertigem Protein.

Die Rolle der Konservierung von Fisch kann nicht überbewertet werden. Die Untersuchungen zur Verbesserung der traditionellen Verarbeitungsmethoden in Verbindung mit der Markteinführung von geräuchertem sowie solar getrocknetem Fisch beziehen bewusst die lokalen Akteure – die Fischer einerseits und die Frauen als zukünftige Händlerinnen – mit ein und stärken dadurch die Identifikation mit den Projektzielen als eine Möglichkeit zur Erschließung neuer Einkommensquellen. Die anfänglich positive Haltung gegenüber dem Produkt Räucherfisch in Shimoni und das wieder erwachte Interesse in Gazi aufgrund einer verbesserten Umsetzungsstrategie machen den langfristigen Erfolg des Vorhabens wahrscheinlich.

Es wurden bereits verschiedene Arbeitsfelder abgearbeitet. Dabei hatten die regelmäßige Treffen zwischen den Vertretern von KMFRI, CRDO, der Mpaaju ni Mungu Frauengruppe aus Gazi, Vertretern der Beach Management Units (BMU, lokale Selbstorganisationen der kenianischen Fischer) und den Fischern von Gazi und Shimoni eine wichtige kommunikative Funktion.

Fortschritte in Shimoni

In Shimoni wurde 2006 ein Räucherofen konstruiert, der allerdings wegen ungeeigneter Roste nicht dauerhaft einsatzbereit war. Die wichtigen Roste wurden inzwischen angefertigt und an die Ofenmaße angepasst. Geräuchert wurde zunächst Känninchenfisch (*Siganus spec.*), um die Effizienz des Ofens zu testen. Die Ergebnisse waren voll zufrieden stellend.

Es wurden weitere Modifikationen an den Rosten vorgenommen, insbesondere wurde die Maschenweite variiert, um sowohl große als auch kleinere Fische gleichzeitig verarbeiten zu können. Der Fisch wurde von lokalen Fischern geliefert, gewaschen, ausgenommen und gesalzen und zum Abtrocknen auf den Rand eines Rostes gelegt. Der Fisch wurde anschließend für drei Tage bei geringer Hitze geräuchert.

Dies war die erste Demonstration des Fischräucherns in Shimoni, dem wichtigsten Anlandungsort an der kenianischen Südküste, und die Reaktionen, auch auf den Geschmack des Produktes, waren ausgesprochen positiv. Insbesondere wurde aber in dem Verfahren eine Möglichkeit erkannt, die Rate an verderbendem Fisch aufgrund fehlender Konservierungsmethoden in Zeiten hoher Fangmengen während der Regenzeit zu senken. Ein Teil der Räucherfische wurde im Rahmen des Optimierungsprozesses in das Labor von KMFRI in Mombasa zur lebensmitteltechnischen Untersuchungen gebracht.

Fortschritte in Gazi

In Gazi ist ein Solartrockner sowie ein verbesserter zweitüriger Räucherofen vorhanden, der bereits 2005 am Beginn des Vorhabens installiert wurde. Das Trocknungsgestell wurde so konstruiert, dass der Fisch unter hygienischen Bedingungen gelagert und vorgetrocknet werden kann, bevor der eigentliche Trocknungs- bzw. Räuchervorgang beginnt. Da das Trocknungsgestell während der organi-

satorisch bedingten Projektunterbrechung stark gelitten hatte, musste dieser zunächst wieder instand gesetzt werden. Um zukünftige Zerstörungen zu vermeiden und die Kontrolle zu erhöhen, wurde eine kleine Gruppe von Fischer für den Umgang mit dem Gerät trainiert und ihnen die Verantwortung für Betrieb und Erhaltung übertragen.

Die Konstruktion des renovierten Solartrockners misst zehn mal einen Meter. Bauholz aus Mangroven und nahrungsmittelgerechter Maschendraht bilden das Grundgerüst. Der Betrieb des Trockners befindet sich noch in der Erprobungsphase.

Das Engagement der lokalen Gruppen

Im Ergebnisse haben zwei Treffen mit den Fischern zur Bildung von zwei verantwortlichen Gruppen geführt, der Mpaaji ni Mungu Frauengruppe in Gazi und der Shimoni Fisherfolk Gruppe, die sich der Umsetzung des Projektes verschrieben haben und den zähen Fortgang in der Vergangenheit bedauern. Es wurde deutlich, dass die Gemeinschaften nun gewillt sind, die neue Technologie zu nutzen und marktfähige Produkte zur Steigerung des eigenen Einkommens herzustellen.

Begrüßt wurde insbesondere der partizipatorische Ansatz des Projektes, durch den die Fischer und ihre Familien in die Entwicklung des Herstellungs- und Vermarktungsprozesses direkt einbezogen sind, der sie letztlich in die Lage versetzt, unabhängig zu agieren.

Acknowledgements:

Director KMFRI, Boaz Ohowa, Maurice Obiero, Maurice Omega, Shadrack Tunje, Milton Apollo.

Peter Michael Oduor-Odote
KMFRI
P.O.Box 816581
Mombasa
Kenya

Grenadinen: Integrierte Nachhaltige Entwicklung und Schutz der Biodiversität II
 Projektpartner: Centre for Resource Management and Environmental Studies



US\$ 227.000,00



Das Projekt auf St. Vincent and the Grenadines „Integrierte Nachhaltige Entwicklung und Schutz der Biodiversität“ (SusGren) basiert auf der Idee, dass die Partner der Zivilgesellschaft letztlich selbst in der Lage sind, gerechte und nachhaltige Veränderungen zu bewirken. Daher konzentriert sich das Projekt darauf, die Zivilgesellschaft zu stärken, damit sie dieser Rolle besser gerecht werden kann. Das Vorhaben unterstreicht den notwendigen Schutz der biologischen Vielfalt speziell in den damit verbundenen weitergehenden Aktivitäten.

SusGren wird umgesetzt in enger Kooperation von:

- Centre for Resource Management and Environmental Studies (CERMES), UWI, Barbados
- Carriacou Environmental Committee, Grenada
- Projects Promotion Lt., St. Vincent and the Grenadines
- Caribbean Conservation Association, Barbados
- Governments of Grenada and St Vincent and the Grenadines
- Zahlreichen NGOs von den Grenadinen

Die Aktivitäten im Jahr 2007 konzentrierten sich auf folgende Bereiche:

Die Projekt-Umsetzungsgruppe

Die Projekt-Umsetzungsgruppe wurde mit zwei Mitarbeitern auf Union Island gegründet. Ihr Zweck ist die Umsetzung der Kernaktivitäten sowie die finanzielle Ausstattung für damit verbundene Aktivitäten und deren Umsetzung zu gewährleisten.

Es wurden vier Workshops veranstaltet zu den Themen: Regatta, Wassertaxi-Betreiber, Grüne Schule und Fischerei, an denen 60 Teilnehmer von allen Inseln des Archipels teilgenommen haben.

Training Workshops

Die zahlreichen NGOs und Soziale Gruppen sind zwar sehr an Veränderungen interessiert, sind jedoch unsicher darin, eine effiziente und wirksame Organisation sicherzustellen. SusGren bietet hierzu ein besonderes Training an. In sechs Training Workshops mit etwa 220 Teilnehmern wurden Gruppenleiter-Fähigkeiten, Grundlagen von Buchhaltung und Berichtswesen, Konfliktmanagement, Gesprächsführung und Antragstellung oder strategische Planung angeboten.

Miniprojekte

Miniprojekte bieten kleinen NGOs oder Gruppen von NGOs die Möglichkeit zur Umsetzung kleiner Vorhaben bis zu einem Wert von jeweils etwa US\$ 2.000. Diese Komponente soll sichtbare Ergebnisse auf vielen Inseln liefern und die Fähigkeiten der Gruppen im Hinblick auf die Projektumsetzung stärken.

Insgesamt wurden 16 Miniprojekte auf fünf Inseln der Grenadinen gestartet, die auf Verbesserungen im Strand und Küstenbereich oder der Fischerei zielten oder die Gemeinschaft stärken sollten. Vier Schul-Clubs, sieben NGOs und die öffentliche Verwaltung haben diese Vorhaben umgesetzt.

Einige Miniprojekte haben Pionierarbeit geleistet. Das Petit Martinique Informationstafel Projekt hat erstmal öffentliche Tafeln aufgestellt, das Projekt zur Verbesserung von Diabolo Beach hat zur Planung eines Nationalparks für diesen Bereich geführt.

Praktika und Erfahrungsaustausch

Erfahrungsaustausch und Praktika fördern das Learning-by-doing und vermitteln den Mitgliedern aktiver NGOs Beispiele guter Praxis in der Region. 14 Personen von acht verschiedenen NGOs haben von Praktika profitiert, die Wissen im Bereich Segeln, Wassertaxi-Organisation, Algenfarming, Naturpark-Entwicklung, Naturpfad-Entwicklung, Monitoring mariner Schutzgebiete und NGO-Entwicklung vermittelt haben.

Institutionelle Selbsteinschätzung

Der Projektansatz zum Training von NGOs hat sich weiterentwickelt und das The Nature Conservancy's (TNC) Institutional Self-Assessment Tool (ISA) für die Grenadinen angepasst. An dem Training haben sich elf NGOs beteiligt.

Kommunikation und Networking

SusGren fördert die Vernetzung zwischen verschiedenen Interessenvertretern auf den Grenadinen, um die Aufmerksamkeit auf das Projekt und seine Ziele zu lenken. Insgesamt elf vierteljährlich erscheinende Newsletter wurden herausgegeben, die internetgestützte Newsgroup hat 207 Mitglieder. Alle Projektberichte und Veröffentlichungen sind auf der Webseite erhältlich. Darüber hinaus findet eine Berichterstattung über das Projekt in den Medien statt.

Verknüpfte Projekte

SusGren hat Partnerschaften mit lokalen, regionalen und internationalen Organisationen gebildet, um weitere mit SusGren verknüpfte Projekte auf die Grenadinen zu holen und den Wert des Projektes über die von der LF geleistete Förderung hinaus zu steigern. Mehr als zehn Projekte wurden gestartet, einige wurden bereits abgeschlossen, z.B. das Wassertaxi-Projekt oder das Menschen-und-Korallen-Projekt. SusGrens Rolle reichte hierbei von der Vorbereitung bis hin zur kompletten Umsetzung.

Das Wassertaxi-Projekt

Die verschiedenen Aspekte des täglichen Betriebs von Wassertaxis und insbesondere deren potentiell negativen Auswirkungen auf die Umwelt wurden durch das Projekt adressiert. Dabei wurden die Fähigkeiten der Wassertaxi-Betreiber gestärkt, neben der beruflichen Tätigkeit auch die Funktion eines Naturschutzwartes auszuüben. Das Projekt wurde mit Mitteln der Global Environmental Facility/Small Grant Fund (GEF/SMF) und der EU (durch Counterpart Karibik) gefördert.

Die Umsetzung erfolgte durch das Umweltkomitee Carriacou in Zusammenarbeit mit der Southern Grenadines Water Taxi Association sowie der Carriacou and Petit Martinique Water Taxi Association. Die Wassertaxi-Betreiber wurden zudem geschult in Sicherheitsmaßnahmen auf See, Leitungskompetenz, Berichtswesen, Buchhaltung, Konfliktmanagement und Gesprächsführung. Insgesamt haben 362 Personen an den Trainings teilgenommen.

Das Menschen-und-Korallen-Projekt

In diesem Projekt ging es um den Schutz der Korallenriffe, indem Schutzkonzepte und geeignete Maßnahmen in den Grundschulen erläutert wurden. Die Förderung übernahm die National Fish and Wildlife Foundation sowie das UNEP Caribbean Environmental Programme Jamaica.

Jede der 18 teilnehmenden Schulen erhielt 25 Exemplare des „Menschen und Korallen“ Arbeitsbuches, 25 Lehrer aus allen Teilen der Grenadinen wurden mit dem Arbeitsbuch vertraut gemacht und in die Umweltbildung eingeführt.

Effektivität im Management mariner Schutzgebiete (Marine Protected Areas, MPA)

Die Initiative des Center for Resource Management and Environmental Studies (Cermes) wurde mit Unterstützung der National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA, USA) durchgeführt. Das MPA Management von drei Schutzgebieten wurde evaluiert, einer davon der Tobago Cays Marine Park (TCMP). Bereits 2005 hatten dessen Vertreter auf dem Workshop „Förderung des effektiven Managements im TCMP“ einen Evaluation angeregt.

Reef Check Training und Monitoring

Reef Check ist Teil einer globalen Initiative zur Beobachtung des Zustandes von Korallenriffen insbesondere in Gebieten mit begrenzten finanziellen Ressourcen. Die Riffe im Bereich der Grenadinen werden alle zwei Jahre kontrolliert, die entsprechende Aktivität wurde von *Reef Check* unterstützt.

Dazu wurden Taucher von den Inseln St. Vincent, Mustique und Union Island von Reef Check ausgebildet und zehn Standorte untersucht.

Bibliographie der Grenadinen

Informationen zur Umwelt, nachhaltiger Entwicklung, Kultur und zu Sozialem ist in der Literatur sehr zerstreut vorhanden. Die Bewohner der Grenadinen haben oftmals Schwierigkeiten, die für Entscheidungen notwendigen Publikationen über die eigene Entwicklung zu bekommen. Ziel dieser Aktivität, die von CERMES und LF finanziert wird, ist die Sammlung der entsprechenden Literatur, um den Zugang zu erleichtern. Das kommentierte Literaturverzeichnis für die Grenadinen wurde als Broschüre und auf CD erstellt.

Wiederherstellung der Ashton Lagune

Das Vorhaben zielt auf die Wiederherstellung und die nachhaltige Nutzung der Ashton Lagune. Verschiedene Interessenvertreter trafen sich zu einem Planungsworkshop, um das Projekt „Ashton Lagoon Restoration and Union Island Sustainable Tourism Project“ und das Internetportal „Friends of Ashton Lagoon“ zu organisieren. Umgesetzt wird das Projekt durch die „Society for the Conservation and Study of Caribbean Birds“ (SCSCB) in Zusammenarbeit mit SusGren und CERMES. Bislang sind als Ergebnisse die Herstellung und Verbreitung von Karten mit Vogelartbeschreibungen und Informationsmaterialien zu Mangroven, die Bereitstellung von Ferngläsern und Literatur zur Vogelbeobachtung sowie eine Informationsschrift zur Ashton Lagune.

Marine Space Use Information System (MarSIS)

Das Vorhaben soll die Planung der marinen Flächennutzung in den Grenadinen durch entsprechende Datensammlung unterstützen. Das Vorhaben wird von einem Doktoranden umgesetzt und von CERMES, UWI sowie der Nature Conservancy unterstützt. Bislang entstand ein Verzeichnis der Meeresnutzer wie Fischer und Sportbootbesitzer. Weiterhin wurden Karten aller Grenadinen Inseln mit den lokal gebräuchlichen Namen von Stränden, Buchten und Riffen versehen.

Schutzgebiete der Organisation of Eastern Caribbean States (OECS) und damit verbundene Projekt zum Lebensunterhalt (OPAAL)

Das OPAAL-Projekt soll den Schutz der Biodiversität in Bereichen mit globaler Bedeutung durch Förderung eines effektiven Schutzgebiets-Managements und durch die verstärkte Beteiligung der Zivilgesellschaft und des privaten Sektors bei Planung, Management und nachhaltiger Nutzung. In St. Vincent und den Grenadinen konzentriert sich das Vorhaben auf die Einrichtung des Tobago Cays Marine Park. Mitarbeiter von SusGren sind an vielen Aktivitäten, Workshops und der Projektentwicklung beteiligt.

Schutzgebiet Sandy Island Oyster Bed (SIOB) und der Tobago Cays Marine Park (TCMP)

Meeresschutzgebiete sind auch auf den Grenadinen wertvolle Instrumente zur Erhaltung mariner Ressourcen. SusGren war eine der treibenden Kräfte bei Verbesserung von Betrieb und Managementstruktur des TCMP und auch bei der Errichtung des neuen SIOB Schutzgebietes in Carriacou. Kürzlich wurden zur offiziellen Deklaration die notwendigen Gründungsdokumente an das Kabinett geleitet.

Seamoss-Farming

Zur Vorbereitung einer nachhaltigen Nutzung mariner Rotalgen (*Gracilaria spec.*, *Eucaema spec.*, Seamoss). Das Vorhaben wird finanziert durch die National Marine Sanctuary Foundation und wird umgesetzt durch von den Young Help Striders 4-H Club (Ashton, Union Island), SusGren und CERMES. Organisiert wurde ein spezielles technisches Training sowie Informationsveranstaltungen, um die Bevölkerung auf die Chancen des Algenfarmings aufmerksam zu machen. Das Projekt arbeitet eng mit der Fischereiministerium von St. Vincent zusammen. Bislang konnte etwa 50 Kilogramm (Trockengewicht) an Seemoos vermarktet werden.

Unterstützende Forschung

Studenten des CERMES haben ihren Untersuchungen in den Grenadinen zwischen 2005 und 2007 durchgeführt und Beiträge zur Wissensbasis für eine nachhaltige Entwicklung geliefert.

- Water taxi livelihoods (Alexcia Cooke, 2005)
- Environmentally friendly boat practices (Dominique Lizama, 2005);
- Environmental legislation (Indira Mattai, 2006)
- Environmental practices in the accommodation sector (Christine George, 2006)
- Fisheries livelihoods (Tanya Staskiewicz, 2006)
- Fisheries socio-economic profiling (David Gill, 2006)

- Land-based sources of pollution (Eugene Williams – in Bearbeitung)

Grundlagenforschung wird in den drei Bereichen Umweltbewusstsein, soziale und wirtschaftliche Bedingungen sowie soziale Vernetzung betrieben und liefert Beiträge zur Abschätzung der Projektwirkungen.

Weitere unterstützte Aktivitäten

Caribbean Environmental Health Institute (CEHI): Trinkwasserschutz und Wassergewinnung

UNESCO: Verzeichnis indigener Pflanzen und Training workshops

Dr. Robin Mahon
Centre for Resource Management and Environmental Studies
University of the West Indies
Cave Hill Campus
Barbados
West Indies

Brasilien: Local Beach Global Garbage IV, V
 Projektpartner: Local Beach, Global Garbage e. V



EURO 105.266,00



Blue Flag

Jeden Monat findet das Staatliche Forum für Tourismus des Bundesstaates Bahia statt. Jede Region aus Bahia hat eine Tourismuskammer. Bei dem Forum treffen sich die Räte aller Tourismuskammern von Bahia, ca. 150 Personen. Wir haben es geschafft, bei dem letzten Treffen in diesem Jahr, das am 14.12. stattfand, das Programm Blue Flag auf die Tagesordnung zu setzen. Das Programm wurde vorgestellt von Marinez Scherer, der Nationalen Koordinatorin, der Vortrag war ein großer Erfolg.

Im Februar 2008 werden wir in Bahia ein regionales Treffen organisieren mit dem Ziel, andere Strände im Nordosten Brasiliens in das Programm aufzunehmen. Insgesamt nehmen 10 Strände an der Pilotphase des Programms teil, von denen 3 in Bahia sind. Bahia ist der einzige Bundesstaat im Nordosten, der 3 Pilotstrände hat. Die Initiative, das Programm auf den Nordosten auszuweiten, kam von uns. Die Strandkultur ist im Nordosten viel ausgeprägter als im Süden oder Südosten des Landes.

Wir werden der regionale Operator der Blue Flag für die Region Nordosten sein. Der Präsident der FEE wird bei dem regionalen Treffen anwesend sein.

Coastwatch

Vom 9.-12.12. war Lurdes Soares, die Koordinatorin von Coastwatch Portugal, in Bahia. Sie wurde von der Biologin Carla Circenis empfangen, die sich für uns jetzt nicht nur um Blue Flag kümmert, sondern auch für Coastwatch verantwortlich ist. Es fand ein Besuch der Strände an der Nordküste statt, sowie ein Treffen mit der Direktorin der Schule São Vicente (Dorfschule von Diogo, Landkreis Mata de São João) und dem Vorsitzenden des Vereins Green Wave (der bei diesem Treffen auch die Herren des Strandes vertrat).

Der Direktorin der Schule gefiel die Idee, Coastwatch an der Küste des Landkreises Mata de São João einzuführen, und sie schlug ein zweites Treffen für März 2008 mit den Schuldirektoren der Dörfer Imbassaí und Praia do Forte vor. Wir haben beschlossen, Coastwatch in einer Pilotphase 2008 nur mit Schülern der Schule São Vicente (und 2 GastSchülern aus Praia do Forte und Imbassaí) einzuführen. 2009 werden wir das Programm auf andere Schulen der Region ausweiten. Wir werden außerdem in einer Pilotphase Coastwatch an einer Privatschule in Salvador einführen und eine Interaktion zwischen dieser Schule und der öffentlichen Schule São Vicente herstellen, die für beide Seiten gut sein wird, da die Realitäten sehr unterschiedlich sind.

Die Vereine Herren des Strandes, Green Wave – Verband für Surfen und Lebensrettung an der Linha Verde und TVCatraca

Die beiden Vereine arbeiten als Schwester- und Partnervereine. Die mit den Herren des Strandes und Green Wave entwickelte Arbeit ist ein Vorbild in dieser Region. Es ist das einzige Projekt, das zur Zeit entwickelt wird, bei dem die Handlungsfähigkeit der lokalen Bevölkerung und der Jugendlichen im Vordergrund steht. Das hat auch zu Veränderungen in der Art und Weise geführt, wie die Sozialprogramme der großen Bauvorhaben und der NGOs vor Ort und der Akteure in der Region mit den lokalen Einwohnern arbeiten. Das Projekt ist zu einer Referenz geworden, das heißt nicht, dass die Tourismusprojekte und andere NGOs in der Praxis die Handlungsfähigkeit der lokalen Bevölkerung fördern. Aber wenigstens wird mittlerweile darüber gesprochen. Vielleicht werden diese Reden ja bald einmal in die Praxis umgesetzt.

Die Handlungsfähigkeit der lokalen Bevölkerung erweckt Unbehagen, denn dadurch wird der "Status Quo" der Region verändert, der heute sehr bequem für die Sozialen Programme der Bauvorhaben und die in der Region etablierten NGOs ist, denn schließlich ist der „Einäugige im Land der Blinden ein König“.

Die Arbeit mit den Gemeinden erfordert sehr viel mehr Zeit und auch mehr Mittel, als wir angenommen hatten. Wir glauben aber, dass wir in diesem Moment ein ideales Modell erreicht haben. Wir haben das Haus zurückgegeben, das wir angemietet hatten und haben ein kleineres im Zentrum des Dorfes angemietet. Die Miete kostet ca. 120 Euro (das andere kostete 550 Euro). Die Erfahrung, selbst auch im Dorf zu wohnen, war nicht gut. Die Leute erwarten, dass man alles für sie macht. Außerdem denken viele Leute, dass man nur etwas für das Dorf tun will, weil man vorhat, sich dort (im Paradies) niederzulassen. Das liegt daran, dass dies in der Tat häufig geschieht mit den Ausländern, die sich in der Region etablieren, jedoch nicht als Touristen angesehen werden wollen.

In dem angemieteten Haus befinden sich:

- Büro des Vereins der Herren des Strandes;
- Büro der Green Wave – Verband für Surfen und Lebensrettung an der Linha Verde;
- Büro der Surfschule Amigos de Jóa;
- Lan House der Gemeinde (nur 1 Computer, derselbe, der auch von Herren des Strandes, Green Wave und Amigos de Jóa benutzt wird);
- Gemeindebibliothek;
- Gemeindevideothek;
- Cine Diogo (Cine Diogo ermöglicht Filmvorführungen an verschiedenen Orten: Dorfplätzen, Schulen, am Strand, etc.).

Das Haus stellt die einzige Internetverbindung für die Gemeinde dar. Die Schule hat zwar einen Computer, aber kein Internet, keinen Drucker, keinen Scanner. Der Scanner funktioniert auch als Kopiergerät, die einzige Möglichkeit für das Dorf. Das Internet muss von Touristen und Dorfeinwohnern, die nicht aus der Region stammen, bezahlt werden. Mit diesen Einnahmen ist es möglich, die Druckerpatronen und das Papier zu bezahlen. Die Schüler der Schule benutzen das Internet für Recherche. Sie nehmen das Papier aus der Schule mit, um ihre Recherchen auszudrucken. Viele Dorfbewohner fertigen ihre Lebensläufe an. Die Fotos können sie zuhause mit den von uns angeschafften Digitalkameras machen.

In der Bibliothek gibt es viele Zeitschriften. Da es keine stark ausgeprägten Lesegewohnheiten bei den Dorfbewohnern gibt, haben wir uns gedacht, dass für sie Zeitschriften interessanter sind, da es dort immer um aktuelle Themen geht und weil die Lektüre einfacher ist. Wir haben fast alle Titel (wöchentlich, monatlich, etc.) von Qualität gekauft: Tourismus, Allgemeinwissen, Kultur, Politik, Surfen, etc. Wir stellen dort auch alle Studien (Umwelt-, Sozial-, Wirtschaftsstudien, etc.) über die Region in gedruckter und gebundener Form zur Verfügung sowie Tageszeitungen und Monatszeitungen über die Region und unterschiedliche Themen. Das Ergebnis war bis jetzt hervorragend.

TV Catraca hat ihr Pilotprogramm auf YouTube zur Verfügung gestellt, ebenso wie die Sendung über die Schule São Francisco, die am Tage der Eröffnung der Schule gezeigt wurde. In der letzten Woche bat uns die Direktorin der Schule, das Programm aus dem Netz zu nehmen, da der Ansturm auf die Plätze in der Schule sehr groß ist, sogar von Leute aus dem Nachbarbezirk (Porto de Sauípe).

Es wurden 2 neue Englischklassen eröffnet. Diese Klassen mit dem Titel Englisch für Tourismus und Hotelfach sind ausschließlich für Angestellte von Restaurants, Pousadas und Strandbars. Insgesamt gibt es 6 Klassen, 4 für die Grundstufe (Buch 1) und die beiden oben erwähnten Klassen. Es wurde eine Partnerschaft zwischen den Herren des Strandes und dem Restaurant Sombra da Mangueira für die Bezahlung dieser Englischkurse ins Leben gerufen. Zur Zeit bezahlt Sombra da Mangueira 5 der 6 Klassen und wir bezahlen eine. Die wöchentlichen Kosten für die 5 Kurse betragen ca. 140 Euro.

Einige Personen, die in den von Green Wave organisierten Kursen zur Lebensrettung, Surflehrer und Schiedsrichter, zertifiziert wurden, sind bereits beruflich in diesem Bereich tätig. Wir sind dabei, die Grundlagen für einen Kollektivverband der Region zu schaffen, der dann sozusagen das Cluster der Gemeinden wäre.

Praktika

2008 werden wir 4 Praktikanten der Universidade Zamorano (Honduras) haben. 2 Studenten (Marcela- Nicaragua und Mabel- República Dominicana) und 2 Studierende (Meli- Honduras und Felipe- Ecu-

dor). Die Praktikumszeit der Studenten ist vom 12. Januar bis zum 26. April. Die der Studierenden vom 20. Januar bis 30. Juli. Sie werden in Diogo wohnen. Wir werden sie dort unterbringen und verpflegen. Die Studierenden werden 6 Monate bleiben und wir verpflegen sie die Hälfte der Zeit.

Wir haben 3 Themen für das Praktikum definiert: Wasser (einschließlich Wasserversorgung und Abwasserentsorgung), Landwirtschaft (ökologische) und Müll (einschließlich der Einführung einer Mülltrennung) Sie schreiben gerade einen Arbeitsplan für ihr Praktikum, der sich auf diese Punkte bezieht. Neben diesen Themen werden sie auch andere Aktivitäten durchführen. Spanischkurse, Schwimmkurse, Informatik, etc., und sie werden zusammen mit den Herren des Strandes und Green Wave den Jahresbericht 2007 und das Strategiepapier 2008-2010 ausarbeiten. Außerdem sollen Sie die Internetseite ins Spanische übersetzen. Im April werden wir die Müllsammlung an der Costa do Dendê machen.

YouTube

Wir haben eine Seite der Gruppe TurMA.Com (Tourismus, Umwelt, Gemeinde) in YouTube eingerichtet. Zur Zeit haben wir 33 Videos, die fast 7000 mal abgespielt wurden. Auch die Videos von TV Catraca werden auf dieser Seite zur Verfügung gestellt. Bald werden wir die Videos von TV Catraca auch auf der Seite www.catraca.tv zur Verfügung stellen. Es gibt Lehrer von Schulen und Universitäten (in Brasilien und Portugal), die diese Videos in ihrem Unterricht zeigen.

Dokumentarfilm Linha Verde

Der Dokumentarfilm wurde produziert und in einer Probeversion von 52 Minuten editiert. Diese Version wurde in den Gemeinden gezeigt und an die Interviewten und die Leute gegeben, die mit audiovisuellen Medien arbeiten. Ausgehend von verschiedenen Kritiken und Anregungen werden wir zwei neue Versionen, eine 52 min. und eine 15 min., editieren. Wir werden diese Versionen auf YouTube zur Verfügung stellen, Fernsehsendern anbieten, bei Kinofestivals anmelden.

Die Produktion des Dokumentarfilms ist auf ein großes Echo gestoßen und war ein Gesprächsthema in der Region.

Wissenschaftliche Wanderung

Die Wanderung mit 8 Studenten (5 Ozeanographie, 1 Biologie, 1 Tourismus, 1 Sporterziehung) der Unimonte (Santos, São Paulo), einer Meeresbiologin der Universidade Santa Cecília (Santos, São Paulo), und einem Studenten von Santa Cecília und einem Umweltberater (Jefferson "Tubarão") war sehr erfolgreich.

Zunächst sollte die Wanderung entlang der Costa do Dendê gehen, schließlich fand sie jedoch an der Costa dos Coqueiros statt. Wir haben schon einige Einzelberichte geschickt und noch in diesem Monat sollen wir den Gesamtbericht bekommen. Einige der Projekte werden weitergeführt, und im April wird ein Student die Ergebnisse des Projektes in den Gemeinden präsentieren.

V. Treffen der interamerikanischen Hafenkommision

Ich habe an dem V. Treffen der Interamerikanischen Hafenkommision teilgenommen. Das Thema Meeresmüll hat keine Relevanz. Die Umweltanliegen beziehen sich in der Mehrheit auf den Ausbau von Hafenbecken und dessen Machbarkeit bezogen auf die Umwelt. Ich habe während des Treffens viele Kontakte mit Umweltverantwortlichen von Häfen aus ganz Amerika hergestellt. Ein Kontakt ist besonders wichtig: mit dem Vertreter der Sonderbehörde für Häfen (die erst vor kurzem geschaffen wurde).

Er fand die Idee sehr interessant und wichtig, einen Film über die Frage der Müllentsorgung auf den Schiffen in den Häfen zu machen. Außerdem waren ihm ein Teil der Informationen, die ich ihm nannte, unbekannt. Er sagte, die Behörde könnte ein Schreiben verfassen, das es uns ermöglichen würde, Zugang zu den Häfen zu bekommen

Tourismus-Cluster der Costa dos Coqueiros

Das Thema besorgt die Tourismusbranche immer mehr. Ich denke, es wäre eine gute Möglichkeit, die Erhebungen in der Region wieder aufzunehmen und die Arbeit der Herren des Strandes bezüglich der Sammlung von Meeresmüll zu bekräftigen.

Da es an der Costa dos Coqueiros viele Flussmündungen gibt, könnte dies auch eine gute Möglichkeit sein, um eine Erhebung und Überwachung in den Flüssen ins Leben zu rufen.

Webseite

Leider sind wir hier nicht so vorangekommen wie geplant, obwohl dies im Budget vorgesehen war.

Yahoo Groups

Das Ergebnis der Gruppen war bis jetzt hervorragend. Außerdem verbreiten wir qualitativ wertvolle Informationen in zahlreichen anderen Gruppen und Netzwerken.

Buch UNEP

Das Buch wurde übersetzt, jedoch noch nicht in Druckversion veröffentlicht. Leider haben wir auch noch keine PDF-Version ins Internet gestellt, das wollen wir bis Februar machen. Das Buch soll im April gedruckt werden.

Hr. Fabiano Prado Barretto
Verein zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung e. V
Local Beach, Global Garbage
Zickzackweg 30
22605 Hamburg
www.globalgarbage.org

Chile: Küstenmanagement im Golf von Ancud und Corcovado
 Projektpartner: Fundación Pumalin



US\$ 35.600,00



Die Küstenregion des Golfs von Ancud und Corcovado sowie der angrenzenden Fjordenlandschaft im Süden Chiles erstreckt sich vom 41. bis zum 46. Grad südlicher Breite und umfasst eine Gesamtfläche von ca. 35.000 Quadratkilometern. Die meist weit ins Landesinnere reichenden Fjorde, mit einer Vielzahl an Kanälen, Buchten und Inseln, bilden dabei eine Küstenlinie von geschätzten 90.000 km Länge. Diese Region erstreckt sich von der Regionalhauptstadt Puerto Montt im Norden bis zum rund 1.500 km weiter südlich gelegenen Kap Hoorn und stellt eines der größten Ästuariensysteme der Welt dar, in dem Land und Wasser in einem besonders starken Austausch stehen.

Das Meer ist geprägt durch den kalt-temperierten Humboldtstrom, während die Fjorde und Kanäle durch den Zufluss von wasserreichen Flüssen aus der Andenkordillere mitbestimmt werden. Bedingt durch die Nähe zur Antarktis und die geomorphologische Entwicklung ist die Artenvielfalt an Meerestieren und Pflanzen im Vergleich zu anderen Fjordregionen besonders hoch. Neben zahlreichen Süßwasserkorallen und Fischarten wurden bislang 31 Meeressäugertierarten (von weltweit 124 bekannten und 51 vor der Küste Chiles beheimateten Arten) registriert, was diese Region weltweit zu einem „Hotspot“ der Biodiversität und Artenvielfalt an marinen Säugetieren macht.

Darüber hinaus gilt der Golf von Ancud und Corcovado als eines der wichtigsten Nahrungs- und Aufzuchtgebiete für Blauwale auf der südlichen Halbkugel. Doch auch andere Walarten nutzen den Plankton- und Nahrungsreichtum der Küstengewässer insbesondere als Futterplätze auf ihren Wanderungen zum Südpol, wie etwa die Buckelwale, Finnwale, Pottwale und Orcas. Weitere Meeressäuger, wie Seelöwen und verschiedene Delphinarten sowie eine Vielzahl an Seevögeln, darunter auch einige Pinguinarten, nutzen die Gewässer als Brut- und Aufzuchtgebiete oder als ständigen Lebensraum.

Im Zuge der globalen Expansion der Fischerei und Fischzucht wurden diese unbelasteten Gewässer während der 1980er Jahre als ideales Gebiet für die Lachszucht entdeckt. Seit der Einführung der Aquakulturindustrie ist dieser Wirtschaftszweig in Chile um das 140fache angewachsen. Die einst beschauliche Region der Patagonischen Fjorde hat sich explosionsartig in eine der industrialisiersten Zonen Chiles verwandelt. Heutzutage befindet sich hier mittlerweile rund 90 % der chilenischen Aquakulturanlagen. Weltweit ist Chile nach Norwegen der zweitgrößte Lachsproduzent, produziert derzeit rund 485.000 Tonnen Lachsfleisch pro Jahr und setzt damit mehr als zwei Milliarden Dollar um. Die bedeutendsten Exportmärkte für chilenischen Lachs sind Japan, die USA und die Europäische Union.

Umweltbelastungen und Konflikte

Die Reinigung der Netzkäfige ist aufwändig. Eine Klärung der Abwässer gibt es nicht (Foto: W. Heise) Die Nutzung der Fjordregion durch die Lachsindustrie erfolgt ohne ein fundiertes Managementkonzept von Seiten des chilenischen Staates und orientiert sich überwiegend an den Interessen der Lachsindustrie. Umweltauflagen sind entweder gar nicht vorhanden oder werden, im internationalen Vergleich gesehen, überaus großzügig ausgelegt. Zudem wird die Einhaltung der bestehenden Normen von staatlicher Seite kaum kontrolliert.

Die wissenschaftlichen Kenntnisse über das marine Ökosystem dieser Region ist auch heute noch sehr begrenzt, so dass eine Berücksichtigung ökologischer Aspekte bei der Vergabe von Aquakulturkonzessionen oder der Nachweis von Schädigungen durch massive Fischzucht sehr erschwert werden. Gleichzeitig sind viele der auch aus anderen Fjordregionen (z.B. in Kanada, Norwegen, Schottland) bekannten negativen Auswirkungen intensiver Lachszucht bereits deutlich sichtbar. Hierzu zählen insbesondere:

- Verschlechterung der Wasserqualität (besonders in den flachen Küstengewässern) durch Sauerstoffdefizite, bedingt durch den erhöhten Eintrag von Exkrementen, Nahrungsmittelresten, die u.a. Antibiotika und andere Chemikalien enthalten, sowie Industriemüll aus den Fischfarmen;
- Verschmutzung des Meeresbodens durch die Anreicherung mit den genannten Stoffen, was u.a. zu einer Minderung des Wachstums von Kaltwasserkorallen führt;
- Ausschwemmung und Verbreitung von Futterstoffen und chemischen Zusätzen, die in die Nahrungskette von wildlebenden Organismen gelangen und zu gesundheitlichen Schäden und eingeschränkter Fortpflanzung bei diesen führen;
- Erhöhte Gesundheitsrisiken für Mensch und Meeresbewohner, durch die Häufung von toxischen Algenblüten („Red-Tides“), die wiederum durch den überhöhten Nährstoffeintrag gefördert werden;
- Verlust von Lebensraum für Meeresarten durch den großen Platzbedarf und „Flächenverbrauch“ von Aquakulturanlagen;
- Bedrohung einheimischer Vögel- und Säugetierpopulationen durch ihre Bejagung oder Vertreibung aus ihren natürlichen Habitaten und Brutgebieten;
- Bedrohung des natürlichen Fischbestandes durch die Einführung und Ansiedlung gebietsfremder, exotischer Fischarten in das lokale Ökosystem. Folge hiervon sind die Übertragung von Krankheiten (z.B. von Seeläusen) und der Rückgang der Beutetiere für die Meeressäuger;
- Verlust von traditionellen Fischgründen und damit Rückgang der traditionellen kleingewerblichen Küstenfischerei;
- Verlust von touristisch attraktiven Gebieten durch die steigende Präsenz von Lachscentren, Verladeanlagen, Verarbeitungsbetrieben und Müllhalden;
- Entstehung von Interessenkonflikten zwischen Lachsindustrie, Fischern und Tourismusbranche.

Was bringt die Zukunft?

Neben direkter Belastung der Gewässer ist die Praxis der Entsorgung von Müll problematisch. Trotz offensichtlicher Probleme mit der zunehmenden Industrialisierung der Region durch das Betreiben von Fischfarmen und Muschelzuchtanlagen, gibt es bislang von staatlicher Seite keinerlei gezielte Konzepte für ein strukturiertes und nachhaltiges Küstenzonenmanagement unter Berücksichtigung der notwendigen ökologischen Aspekte. Grundlagenforschungen für eine Verbesserung des Kenntnisstandes über die Ökologie und die Ökosysteme in der Region wird nicht betrieben und die vorhandenen Umweltauflagen werden nur zögerlich und ansatzweise der aktuellen Problematik angepasst. Auch von Nichtstaatlichen-Organisationen und von wissenschaftlicher Seite fehlen klare Initiativen oder Vorschläge zum Schutz des marinen Ökosystems in der chilenischen Fjordregion.

Zielsetzung des Vorhabens

Das Projekt ist Bestandteil eines umfangreichen Konzepts zur Verbesserung des integrierten Küstenzonenmanagement in den südchilenischen Fjorden. Schwerpunkte sind:

Umweltkartierung und Biomonitoring: Grundlegende Kartierungen der vorhandenen marinen Ressourcen und Habitatstrukturen sowie Identifizierung der wirtschaftlichen Aktivitäten und bereits bedrohter Bereiche. Erstellung einer GIS Datenbank und Kartierung zu den Nutzungsgebieten und wirtschaftlichen Aktivitäten, den generellen Umweltbedingungen und dem Vorkommen der wichtigsten Tier- und Pflanzenarten im Marinen Bereich.

Kontrolle bestehender Umweltgesetzgebungen: Überwachung der Einhaltung von bestehenden Umweltnormen für die Lachsindustrie, einschliesslich der Kontrolle illegaler Mülldeponien sowie die Überwachung von Fischerei- und Jagdgesetzen. Registerierung und Lokalisierung per GPS aller in Betrieb befindlichen Aquakulturkonzessionen, Überprüfung ihrer tatsächlichen Standorte sowie Erstellung eines Register über Verstösse der bestehenden Umweltrichtlinien.

Umweltkommunikation: Aufbau eines Netzwerkes von Umweltorganisationen sowie die Aufklärung und Beratung der lokalen Bevölkerung und Interessengruppen aus Fischerei und Tourismusbranche. Einrichtung eines Netzwerkes der in diesem Bereich tätigen Umweltschutzorganisationen, sowie Programme und Workshops zur Bewusstseinsbildung der lokalen Bevölkerung und der Interessengruppen aus Fischerei und Tourismus.

Der geographische Schwerpunkt des Projekts liegt auf der Region um die Isla Magdalena und umfasst insbesondere die Fjorde Puyuhuapi, Ventisquero und Jacaf (XI.Region). Dieses Gebiet ist durch die Vergabe von schätzungsweise 2.500 neuen Lachsfarmkonzessionen besonders gefährdet, gleichzeitig befinden sich in diesem Gebiet einige bereits ausgewiesene Naturreserve.

Ein 9 Meter langes Forschungsboot wurde in Puerto Montt gebaut und ausgerüstet und operiert seit April 2007 in der Projektregion. Gleichzeitig werden notwendige Datenrecherchen über die Standorte der Fischerei- und Aquakulturkonzessionen gesammelt und in eine Datenbank eingegeben. Der Ankauf und die Auswertung von Satellitenaufnahmen der Projektregionen werden die Datenrecherche unterstützen und ergänzen, um insbesondere auch rechtswidrige Standorte und illegale Müllentsorgungen aufzuspüren und entgegenzuwirken.

Dr. Wolfram Heise
Fundación Pumalin
Calle Klenner 299,
Puerto Varas,
X.Region, Chile

Madagaskar: Partizipative Entwicklung des Tourismus auf der Insel Ile aux Nattes
 Projektpartner: Association Santeet Development



EURO 8.000,00

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |

"Ohne Tourismus läuft hier überhaupt nichts",

so die Aussage eines Lebensmittelhändlers in Sainte Marie, Madagaskar. Auf der kleinen Insel vor der Ostküste des Landes boomte der Tourismus viele Jahre lang. Überwiegend Rucksacktouristen haben die Insel in den vergangenen zwanzig Jahren besucht. In der Hauptsaison von Juli bis September tummeln sich vor der Küste von Sainte Marie Buckelwale, die Temperaturen liegen bei angenehmen 23°Celsius und es ist die Hauptreisezeit der Europäer.

"Wir hatten gehofft, die Europäer würden Fortschritt und Entwicklung zu uns bringen", so die Dorfbewohner gegenüber den Mitgliedern der „Association Santé et Développement“ (ASD), einem Verein, der sich um die Integration Jugendlicher und Erwachsener in entwicklungsfördernde sanitäre, wirtschaftliche und soziale Aktivitäten bemüht. "Heute müssen wir feststellen, dass die meisten Menschen hier nur Probleme durch ihre Anwesenheit haben." Für die überwiegend arme Bevölkerung, die ohnehin täglich ums Überleben kämpft, sind die entstandenen Nachteile gravierend, ja existenzbedrohend.

Zeit sich zu fragen, wie es weitergehen soll

Die Entwicklung des Tourismus, sein Potenzial für die Verbesserung des Lebensstandards und die Probleme, die er mit sich bringt, waren Thema eines Workshops des ASD. Acht Mitglieder des Vereins bearbeiteten einen Tag lang das Thema "Nachhaltiger und sozialverträglicher Tourismus". Sie stellten sich folgende Fragen: Welche Probleme bringt der Tourismus auf Sainte Marie und was sind unsere Spielregeln für die Zukunft? In systematischer Gruppenarbeit und in lebhaften Diskussionen wurden Ängste, Hoffnungen, gute und schlechte Erfahrungen zusammengetragen. Filme zum Thema lieferten neue Anregungen und zeigten, dass auch andere Länder mit der Problematik zu kämpfen haben.

Als Hauptursache der tourismusrelevanten Probleme hatte sich der fehlende Respekt der Europäer gegenüber den Einheimischen herausgestellt. Der Überlegenheitskomplex der Europäer und ihre Ignoranz gegenüber der lokalen Kultur schwächen das Selbstbewusstsein der Einwohner. Sextourismus ist das nächste Problem. Die steigende Zahl von Touristen auf der Suche nach Minderjährigen sowie Homosexualität machen den Teilnehmern besonders große Sorgen.

Erde bedeutet Ernährung. Da die Bauern sich ihrer Tätigkeit schämen und das schnelle Geld lockt, werden landwirtschaftlich genutzte Flächen an Investoren verkauft. Die Menschen in Sainte Marie haben meist nicht gelernt, mit Geld zu wirtschaften, und so verschleudern sie den plötzlichen Gewinn innerhalb kurzer Zeit und verarmen oft völlig.

Die ökologischen Aspekte und die öffentliche Sicherheit rangieren schließlich auf den letzten Plätzen. Die Beschädigung des Korallenriffs und der Verlust der traditionellen ökologischen Kenntnisse, die das ökologische Gleichgewicht auf der Tropeninsel bisher sicherten, wurden dabei genannt.

"Endlich haben wir das, was uns alle längst beschäftigte, in konkrete Aussagen gefasst", kommentierten damals einheimischen Teilnehmer das Workshop-Ergebnis. Zu weiteren Schritten konnte sich der bislang in der Aidsprävention tätige Verein jedoch zunächst nicht entschließen. Dazu fehlten profunde Kenntnisse zum Thema und auch ein bisschen der Mut. Tourismus ist lokalpolitisch ein "heißes Eisen", an dem man sich leicht die Finger verbrennen kann.

Engagement auf Ile aux Nattes - der nächste Schritt

Die Ile aux Nattes zählt zu den größten touristischen Attraktionen der Gegend. Eingebettet in eine türkisblaue Lagune, gesäumt von weißen Sandstränden und Kokospalmen, entspricht die Insel genau der europäischen Vorstellung vom Tropenparadies. Weder Krafffahrzeuge noch Elektrizität sind bisher hierhin vorgedrungen. Trotzdem oder gerade deshalb: Ile aux Nattes boomt. Größtenteils französische Investoren haben innerhalb kurzer Zeit sieben Hotelanlagen gebaut. Begeistert von der Idylle, versuchen außerdem Touristen, sich ein Stück vom Paradies zu sichern. Entlang der Küste wurde ein Ferienhaus neben dem anderen gebaut. Praktisch alle am Meer gelegenen Grundstücke sind verpachtet oder verkauft.

Ausgesperrt - typische Konflikte auf der Trauminsel

Zwar sind der Strand und die folgenden 30 Meter des Landesinneren Staatseigentum, das Nutzungsrecht dieser Grundstücke und der Bestand an Kokospalmen können jedoch veräußert werden. Die Verpachtung an Europäer, auf madagassisch Vazahas genannt, schien eine ideale Verdienstmöglichkeit zu sein. Auf die Legalität und die eventuellen Nachteile der Pachtverträge wurde kaum geachtet, traditionelle Besitzansprüche innerhalb der Familien wurden vielfach übergangen.

Die Fischer müssen jetzt große Umwege machen, um an den Strand zu ihren Pirogen (Booten) zu gelangen. Das Durchqueren der verpachteten Grundstücke ist durch die neuen Besitzer untersagt. Die lokale Regelung schreibt zwar vor, einen Pfad von 30 Zentimeter Breite freizulassen, aber niemand würde es ernsthaft wagen, die Europäer mit dieser afrikanischen Tradition zu konfrontieren. Madagassen dagegen haben ein ganz anderes Verständnis von Landbesitz: Nach Absprache wird ein Grundstück sehr häufig von mehreren Akteuren zu unterschiedlichen Zwecken genutzt.

"Der Umgang mit den zugezogenen Ausländern ist problematisch. Die Vazahas haben einfach immer recht. Jede alltägliche Angelegenheit wird zu einer unangenehmen Auseinandersetzung, bei der wir uns stundenlang rechtfertigen müssen", erklärt Denis Alfred, Mitglied einer angesehenen Familie vor Ort. „Sie beschimpfen uns sogar und behaupten, wir wollten ihnen nur Geld aus der Tasche ziehen.“ Er schüttelt den Kopf und fügt ernst hinzu: "So geht das nicht."

Die Jugendlichen der Insel verweigern das traditionelle Rollenverhalten. Sie wollen "modern" sein, mit dem durch Medien und Touristen transportierten Lebensstil der Nordhalbkugel mithalten. Von Landwirtschaft und Fischfang wollen sie nichts mehr wissen, stattdessen sind sie ständig auf der Suche nach Touristen, um diesen ihre Dienste anzubieten. Alkohol- und Drogenmissbrauch sind an der Tagesordnung. Durch die Entfremdung von ihren Familien entsteht ein tiefer Riss in der Gesellschaft. Islamisten haben das Potential dieser Generation erkannt und missionieren systematisch - und mit einigem Erfolg. Die Kluft zwischen den Jugendlichen und dem Rest der überwiegend katholischen Bevölkerung wird dadurch noch größer.

Die - völlig unterbezahlten - Hoteljobs werden vorzugsweise an Auswärtige vergeben. Man hat den Eindruck, die Hotelbesitzer wollen Abstand zur lokalen Bevölkerung halten. Mit der Behauptung, es mangle dort an Hygiene, raten sie ihren Gästen zudem davon ab, in den einheimischen Restaurants zu essen. Ein Teil der Insulaner rächt sich für derartige Diffamiation durch Diebstahl an den Hoteliers und Ferienhausbesitzern. Hin und wieder rauben sie auch die Rucksäcke der badenden Touristen aus.

Das Projekt

Die ASD beschloss, einen Workshop mit interessierten Dorfbewohnern zu veranstalten, aus dem gemeinsam mit dem Gemeinderat von Ile aux Nattes ein Projekt entwickelt wurde. Unter der Regie der ASD und einem lokalen Komitee soll nun ein christlich orientiertes Begegnungs- und Informationszentrum entstehen, eine Diskussionsplattform und eine Beratungsstelle rund um die Probleme und Möglichkeiten des Tourismus. Durch die Einbindung der Jugendlichen in das Projekt könnten auch diese neue Perspektiven entwickeln und ihre Rolle in der Gesellschaft neu definieren. Ortsvorstand, Distriktverwaltung und das madagassische Tourismusministerium unterstützen das Vorhaben.

Silke von Kraewel
Association Santeet Development
B.P. 19
Sainte Marie 515
Madagasikara

Anhang:
Übersicht der LF-Aktivitäten 2007 und die gemeinnützigen Ziele der Stiftung

Projekt	Gemeinnütziger Zweck					Aktivitätsfeld
	Förderung der Entwicklungshilfe	Förderung des Umweltgedankens	Förderung der Bildung	Förderung der Wissenschaft	Förderung der Kultur	
Forum						
Marine Awareness Course						3
Coastal Shipping						1
IFLOS Academy						3
IOI Assessment						1
PIM XXXII						3
Patagonian Sea Forum						1,3
Salmon Assessment						1
Shirshov Institut						3
Deep Water Ecosystems						3
Multifunktionale Landwirtschaft						3
EMB Preis						2
Projekt						
Meeresbürger						1
Mensch und Meer						1
Education Program Patagonia						1
Coral Garden						1
Youth visioning						1,2,3
FarmC						3
Networking Mexico						1,3
Mangreen						3
Kuna Yala						3
Chupa Basin Council						2,3
Kenya Fisherfolk						3
Dried Fish Kenya						1,2
Grenadinen						2,3
Local Beach Global Garbage						3
Küstenmanagement in Chile						2
Ile aux Nattes						3

Das Kuratorium:

Claus-G. Budelmann, Hamburg, Vorsitzender

Dr. Gert Völschau, Hamburg, Stellvertretender Vorsitzender

Nikolaus Gelpke, Hamburg

Die Organisation:

Jens Ambsdorf, Vorstand

Jörg Grabo, Öffentlichkeitsarbeit und Projekte

Andrea Eckl, Sekretariat und Verwaltung

Kontakt:

Lighthouse Foundation

Neuer Jungfernstieg 20

20354 Hamburg

Büro Kiel

Kanalstraße 61

24159 Kiel

Telefon: +49 (0)431 668468-0

Telefax: +49 (0)431 668468-11

Email: info@lighthouse-foundation.org

www: <http://www.lighthouse-foundation.org>