

merbacher, 24, vor allem die finanzielle und organisatorische Unabhängigkeit von der AL geregelt werden. Die Berliner Junggrünen wollen lieber den Senat als die Partei zur Kasse bitten: Als Mitglied im Ring Politischer Jugend, spekuliert Hammerbacher, habe die Gruppe „Anspruch auf staatliche Zuschüsse“.

Offen ist die Frage der Gründung eines Grünen-Jugendverbandes derzeit in Hessen und in Nordrhein-Westfalen. Robert Hübner, 24, Mitorganisator eines grünennahen „Jugendstammtischs“ in Frankfurt, sieht derzeit keine „inhaltliche Notwendigkeit“ für einen Landesjugendverband. Und an Rhein und Ruhr sind die Jungen ebenso zerstritten wie die Alten.

Gruppen in Unna, Dortmund und Essen drängen aus Verärgerung über die „grünen Opas und Omas“ auf Gründung eines eigenen Landesverbandes. Die Kids aus Köln dagegen winken ab: Sie fürchten, die Gründungsbeflissenen hätten in erster Linie die Staatsknete im Blick und wollten, so Anja Krüger, 22, „Karriere machen, sich da hochdienen, um dann später in die Partei übernommen zu werden“.

Während in den meisten Landesverbänden die Widerstände gegen grüne Jugendorganisationen schwinden, gibt es im Bundesvorstand, wie Verena Krieger versichert, niemanden, der einen Nachwuchsverband befürwortet. Dabei hat auch die Grünen-Sprecherin, die im Bundesvorstand für Jugendpolitik zuständig ist, das Defizit erkannt: „Ich habe vor zehn Jahren als Jüngste angefangen“, sagt sie, „und bin heute immer noch die Jüngste.“

Anders als die Grünen wollen die „Grauen“, die sich im Juli von der Öko-Partei abgespalten haben, der naheliegenden Gefahr der Überalterung frühzeitig vorbeugen. Zwar will die Senioren-Partei der Trude Unruh, 64, keine eigene Jugendorganisation gründen. Aber das Mindestalter haben die Grauen relativ niedrig angesetzt – laut Parteisatzung auf 18 Jahre.

## UMWELT

### Aus allen Ritzen

**Der Giftunfall auf dem Frachter „Oostzee“ illustriert eine gigantische Umweltbedrohung: Massenhaft werden hochgefährliche Chemiestoffe unter skandalösen Bedingungen verschifft.**

Die Männer des Hamburger Bergungsunternehmens Harms, gewandet in grünfarbene „Vollschutzanzüge“ und ausgerüstet mit schwerem Atemschutzgerät, hantieren bedächtig mit Ladegeschirr, Sandsäcken und stählernen Fässern. Ein Mediziner überwacht jeden Handgriff.

Vom niederländischen Frachtschiff „Oostzee“ (3601 Bruttoregistertonnen), das querab Brunsbüttel in der Elbmündung ankert, wird seit Freitag vergangener Woche Gefahrgut geborgen, darunter die hochgiftige Chemikalie Epichlorhydrin. Sorgsam hievt die Bergungsschiffmannschaft leckgeschlagene Behälter in Übertöpfe und füllt die Tonnen, gebündelt in Containern, auf einen längsseits schwimmenden Ponton.

Weil unkalkulierbare gesundheitliche Risiken beim Löschen des Gifts bestehen, das bislang nur Experten bekannt war, müssen die verummten Schauerleute nach jeweils 20 Minuten von Bord und lange Pausen einlegen. Boote der Wasserschutzpolizei sichern weiträumig um die „Oostzee“ den Schiffsahrtsweg; der Luftraum darüber ist gesperrt. Schlepper liegen bereit, um den Chemiefrachter notfalls auf den Haken zu nehmen – Szenen des aufwendigen Versuchs, eine Umweltkatastrophe abzuwenden.

Rund 4000 Fässer zu je 250 Litern Epichlorhydrin, das schon in Kleinstmengen Nerven- und Organschäden verursacht sowie als krebserzeugend und erbgutschädigend gilt, lagern unter Deck der „Oostzee“. Mindestens 120 dieser Behälter wurden beschädigt, als das Schiff, das außerdem mit Zinkbarren und Eisendraht, Quarzsand und Stauholz beladen ist, am 18. Juli auf dem Weg von Rotterdam nach Leningrad vor Cuxhaven in schwere See geriet.

Aus lecken Fässern suppt seither die farblose, brennbare Flüssigkeit, die zu hochexplosiven Gasen verdampft. „Aus allen Ritzen pfeift das Zeug“, sagt der Kieler Toxikologe Otmar Wassermann,

54. Schon 400 millionstel Teile pro Kubikmeter Luft, die an Bord gemessen wurden, seien „eine absolut tödliche Konzentration“.

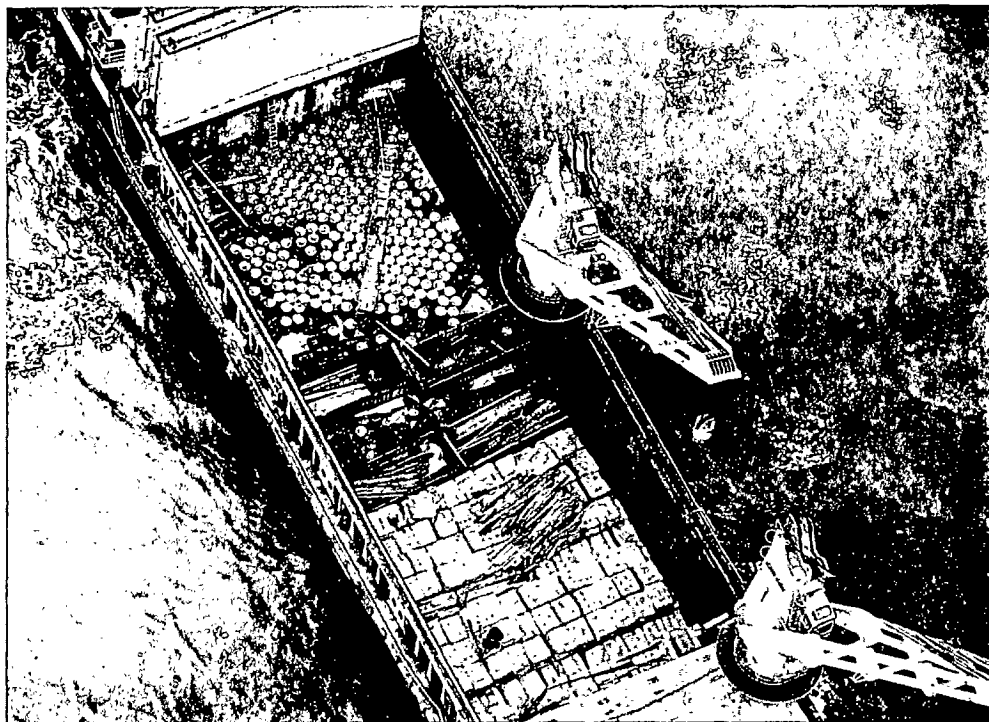
Gebraucht wird die Substanz, die vom US-Konzern Dow Chemical hergestellt wird, zur Produktion umweltbelastender Insektengifte, von Lösungsmitteln und Epoxidharzen. Verbindet sich Epichlorhydrin mit Wasser, bildet sich eine ätzende Mischung; die wiederum setzt leichtentzündlichen Wasserstoff frei, wenn sie mit Zink zusammentrifft.

Gerät das Epichlorhydrin in die Elbe oder in die Nordsee, so errechneten Chemiker der Umweltschutzorganisation Greenpeace, die mit im Brunsbütteler Krisenstab sitzen, „würden über 1000 Kubikkilometer Wasser verseucht; das wäre eine größere Katastrophe als der Sandoz-Unfall 1986 in Basel“. Damals hatten Chemiegifte das bislang größte Fischsterben im Rhein verursacht.

Die Havarie in der Elbmündung, die seit zwei Wochen die Behörden und die TV-Nation in Atem hält, ist drastischer Beleg für eine alltägliche Umweltbedrohung von gigantischen Dimensionen: Mehr als 105 Millionen Tonnen gefährlicher Chemiefrachten werden alljährlich auf westdeutschen Wasserstraßen verschifft.

Die Umstände, unter denen Stoffe wie Epichlorhydrin, aber auch radioaktives Uranhexafluorid oder dioxinhaltige Pestizide auf Flüssen, Kanälen oder auf hoher See hin- und hergeschippert werden, werten Umweltschutzorganisationen und Fachbehörden als „kriminell“:

▷ Die Fracht wird ohne amtliche Aufsicht oder Kontrolle oft nachlässig gestaut, wie auf der „Oostzee“, und



Giftfässer auf der „Oostzee“: „Absolut tödliche Konzentration“

muß als Stückgut nicht besonders deklariert werden;

- ▷ Verpackungsvorschriften für gefährliche Güter differieren national und international, Fässer halten oft nicht einmal den Stößen und Schwingungen des Schiffes stand;
- ▷ besondere Sicherheitsvorkehrungen, etwa doppelwandige Schiffsrümpfe oder Giftbehälter, wie für jeden privaten Öltank im Garten erforderlich, sind nicht vorgeschrieben;
- ▷ weder Gasmasken noch Schutanzüge oder spezielle Feuerlöscheinrichtungen müssen vor Gefahrguttransporten nachgewiesen werden.

Bisweilen stapeln sich bis zu 20 verschiedene Giftfrachten in den Luken, von deren Toxizität die Besatzung nichts

kommt es auf diesem weltweit meistbefahrenen Schiffsweg zu Kollisionen, Bränden und Explosionen.

Auch die „Oostzee“ unterlag bei ihrer geplanten Kanalpassage keiner speziellen Meldepflicht. Die meisten Schiffsführer, weiß Brunsbüttels Hafenkapitän Horst Dietze, deklarieren „einfach ‚general cargo‘, was soviel bedeutet wie gemischte Ladung“.

Doch die Fahrt der „Oostzee“ endete bereits 22 Seemeilen vor dem Kanal. Als die 14köpfige Besatzung, darunter drei Frauen, „süßlichen Parfümgeruch“ bemerkte, warf sie Anker vor der Insel Neuwerk und verließ den Frachter, der tagelang, wie ein fliegender Holländer, in der Strömung trieb.

Hamburg, zu dessen Staatsgebiet Neuwerk gehört, mochte das Geister-



Decksarbeiter auf der „Oostzee“: „Gift für 1000 Kubikkilometer Wasser“

weiß. Schiffsführer, die oft „wahre Giftbomben“ (Wassermann) durch alle Wasserwelten kutschieren, müssen sich nicht mal einer besonderen Ausbildung unterziehen.

Ist der Käpt'n, wie auf dem Tanker „Exxon Valdez“ vor Alaska, dann auch noch blau, werden Umweltkatastrophen bisweilen unausweichlich. „Erst wirst du Kapitän“, spottet ein Hamburger Schiffsversicherer, „dann auf die Menschheit losgelassen.“

Die Folgen sind nahezu täglich zu registrieren: Ölpest vor Alaska, Chemikalienfässer am Nordseestrand, Giftfrachter auf dem Grund des Mittelmeers, versunkene Container mit Insektiziden in der Biskaya.

Für Menschen akut bedrohlich ist die Giftschifferei vor allem dann, wenn eine Wasserstraße entlang besiedelter Gebiete und sogar durch Städte führt – wie der Nord-Ostsee-Kanal. Immer wieder

schiff nicht übernehmen; auch Bonn, zuständig für Bundeswasserstraßen, ergriff keinerlei Initiative. Als sich die Schleswig-Holsteiner des Havaristen annahmen, waren sie überfordert: Es mangelte an geeignetem Meßgerät, sicheren Entsorgungsanlagen und überhaupt an fachlichem Know-how.

Als die Behörden beispielsweise vergangene Woche feststellen wollten, ob und wieviel von der flüssigen Chlorverbindung ins Unterdeck gelaufen war, verfielen sie auf eine Primitiv-Methode: An langer Leine wurde ein Feudel herabgelassen.

Und unklar war bis zum Wochenende, wie die Entgiftung nun vor sich gehen soll, wie lange sie dauern und wie viele Millionen sie kosten wird. „Der Giftfrachter“, befürchtet ein Greenpeace-Beobachter, „erfordert eine Sondermüllentsorgung von nie gekanntem Ausmaß.“

## NIEDERSACHSEN

### Voor appel en ei

**36 Millionen Mark gab Ernst Albrechts Niedersachsen-Regierung für eine Agrarfabrik aus. Das Unternehmen rauschte innerhalb von zwei Jahren in die Pleite.**

Landtagswahlen standen an, und die leinst CDU-treuen Bauern in Niedersachsen waren sichtlich verbittert. Laut klagten vor allem die Bewohner des armen Landkreises Lüchow-Dannenberg.

Ministerpräsident Ernst Albrecht versprach dem Landvolk Hilfe. Kurz vor den Wahlen im Juni 1986 ließ er sein Kabinett – unter Umgehung des Haushaltsausschusses – beschließen, in der Kleinstadt Lüchow eine Kartoffelstärkefabrik zu bauen.

Es wurde eine 87-Millionen-Mark-Pleite. Vergeblich hatten Fachleute davor gewarnt, den teuren Betonklotz in die Landschaft an der DDR-Grenze zu stellen – „diese Totgeburt“, so Berthold Jaschinski-Hegemann vom Marktführer Emsland-Stärke GmbH.

Für eine Million Mark wird die Fabrik nun an den holländischen Agrarmulti Avebe verramscht. Verblüfft kommentierte die niederländische Fachzeitung „Agrarisch Dagblad“ den Kaufpreis: Avebe bekomme das Lüchower Unternehmen „voor appel en ei“.

Das Projekt, ein Musterbeispiel für staatliche Subventions-Mißwirtschaft, war eine der absurdesten Initiativen der Regierung Albrecht. Selten ist ein Unternehmen so schnell in eine krachende Pleite gefahren wie die Wendland-Stärke GmbH Lüchow. 36,5 Millionen Mark Steuergelder sind perdu, und rund 1400 niedersächsische Kartoffelbauern büßen knapp 40 Millionen Mark ein. Freuen dürfen sich die Holländer, die nun das Unternehmen quasi zum Nulltarif übernehmen.

Landesvater Albrecht hatte (und hat immer noch) den Ehrgeiz, seinen Bauern „industrielle Absatzmärkte“ zu erschließen, etwa mit Kartoffelstärke. Das ist ein vielseitiges Produkt. Kartoffelstärke macht die Saucen sämig und die Gardinen knitterfrei. Hauptsächlich aber wird sie für zahlreiche industrielle Zwecke genutzt: für die Produktion von Papier und Tapetenkleister, für Spanplatten und Feuerwerkskörper.

Als Albrecht 1986 das Projekt Wendland-Stärke anschoß, hatten Europas Kartoffelverarbeiter 250 000 Tonnen Stärke auf Halde liegen. Mitten in die Marktflaute wurde für 87,5 Millionen Mark die Fabrik in Lüchow gebaut.

Mit einer Jahreskapazität von 250 000 Tonnen Kartoffeln – das bedeutet 50 000 Tonnen Stärke – war der Betrieb so großzügig ausgelegt, daß die Bauern im Landkreis Lüchow-Dannenberg gar nicht genug Rohstoff liefern konnten.