

Abbot Point - umstrittener Kohlehafen in Australien



M1 Kohlehafen Abbot Point (AMCS Collection, Kiwi)

Australien genehmigt Ausbaupläne für den Kohlehafen Abbot Point. Meldungen mit diesem Inhalt gingen am 22. Dezember 2015 über die Nachrichtenkanäle der Welt. Ein seit langem geplantes, gigantisches Bauvorhaben an der Ostküste Australiens erhielt damit grünes Licht. In unmittelbarer Nähe des berühmten UNESCO-Weltnaturerbes Great Barrier Reef soll der größte Kohlehafen der Welt entstehen - mit unabsehbaren Folgen für die empfindliche Korallenwelt unter Wasser. Umweltschützer in aller Welt protestierten.

Der Kohleverladehafen Abbot Point existiert schon seit 1984. Er besteht bisher aus einem 2,8 km ins Meer hinausragenden Pier mit Anlegeplätzen für zwei große Kohlefrachter bis zu 300 m Länge und 17 m Tiefgang. Die Export-Kapazität des Hafens reicht bis heute für ca. 50 Millionen t Kohle. Über eine Eisenbahnstrecke kommt die Kohle aus den großen Tagebauminen des Hinterlandes und wird dann verschifft, vor allem in südostasiatische Staaten und nach Indien. Der Hafen ist mit nicht einmal 200 Schiffsbewegungen pro Jahr aber derzeit nur knapp zur Hälfte ausgelastet.

Trotzdem sehen die genehmigten Ausbaupläne mittelfristig eine Kapazitätserhöhung um mehr als das Doppelte vor, zunächst durch den Bau eines weiteren Terminals von 70 Millionen t Umschlagskapazität pro Jahr. Später sollen sogar zwei weitere Terminals mit ähnlich hohen Kapazitäten folgen. Was sind die Hintergründe?

Kohle - wichtiges Exportgut Australiens



M2 Australien

Hinter den Ausbauplänen steckt ein indisches Industrie-Konsortium aus den Konzernen GVK und Adani, welches im

Hinterland der Küste im Galilee-Becken ein bisher unerschlossenes riesiges Kohlevorkommen abbauen und mehr als 120 Millionen t jährlich nach Indien exportieren will. Damit soll die Energieversorgungssicherheit Indiens für die Zukunft gestärkt werden. Auf australischer Seite steht der Rohstoffkonzern Hancock Partner, welcher der reichsten Australierin Gina Reinhart gehört. Sie ist als Minen-Erbin zur Milliardärin geworden. Ihr werden beste Verbindungen zur liberalen australischen Regierung unter dem Ministerpräsidenten Tony Abbott nachgesagt, die trotz der weltweiten Klimabemühungen weiter auf die Kohle als Energieträger und Devisenbringer setzt und deren Export ausweiten will.

Die drei Firmen investieren zusammen rund 16 Milliarden Dollar in das Carmichael- Kohleprojekt. Um die dort gewonnene Kohle in großen Mengen nach Indien exportieren zu können, muss neben dem erweiterten Hafen Abbot Point eine neue Bahnstrecke gebaut werden. Gleichzeitig soll auch ein neues Kohlekraftwerk entstehen. Beides ist wie der Hafenausbau bereits beschlossen und von der australischen Regierung genehmigt worden.

Gefahrenquelle für das Weltnaturerbe Great Barrier Reef und den Tourismus



M3 Great Barrier Reef (shutterstock.com, Dropu)

Die ersten Anträge für die Hafenerweiterung von Abbot Point waren bereits 2009 gestellt worden, bis 2014 wurden die begleitenden Risikostudien zum Schutz des Great Barrier Reef geprüft und überarbeitet. Abbot Point liegt wie alle Häfen an der Nordostküste Australiens nicht im Great Barrier Reef Nationalpark, jedoch im Gebiet des Weltnaturerbes. Die Nationalparkgrenze liegt etwa 20 km entfernt. Der nahe Küstenbereich gehört zur sogenannten „Multi-Use Zone“ des GBR-Nationalparks. Die Schiffe fahren auf einer nahen küstenparallelen Route und queren das Riff an bestimmten Passagestellen. Jede Schiffsbewegung mehr bringt so auch mehr Risiken, denn die Gefahr von Havarien und die Wasserverschmutzung durch Betriebsstoffe der Schiffe steigen. Nicht zu unterschätzen ist auch die Beeinträchtigung der Fauna durch den Unterwasserlärm der Schiffe, insbesondere bei den Meeressäugern, da diese besonders auf ihr Gehör angewiesen sind.

Das Hauptproblem ist jedoch vorerst das Ausbauprojekt des Hafens selbst. Hauptstreitpunkt war jahrelang die Frage, was mit dem Baggeraushub im Rahmen der Hafenerweiterung geschehen sollte. Rund 3 Millionen m³ fielen nach den ursprünglichen Plänen an, diese sollten innerhalb des Weltnaturerbegebietes auf dem Meeresboden in der Hafenumgebung in etwa 40 m Tiefe ausgebracht werden. Umweltschützer in Australien und aller Welt liefen Sturm gegen diese Pläne. Sie fanden Unterstützung unter australischen Wissenschaftlern und in der örtlichen Bevölkerung, die das Projekt zu 92 Prozent ablehnte. Die Hauptargumente:

- Die Ablagerung des Baggergutes auf dem Meeresboden wird Sedimentwolken erzeugen, die bis in weit entfernte Küstengebiete und bis in den GBR-Nationalpark hineinreichen und irreparable Schäden an den Korallen verursachen.
- Der Nahrungs- und Aufzuchttraum der Fische und zahlreicher geschützter Tierarten wie Meeresschildkröten, Delfine, Seekühe und anderer empfindlicher Arten wird dauerhaft beeinträchtigt.
- Der Tourismus wird geschädigt, allein die nahe gelegenen Whitsunday-Inseln werden jährlich von 700 000 Menschen besucht, über 60 000 Arbeitsplätze bietet die Fremdenverkehrsbranche am Riff.
- Alternativen wurden zu wenig geprüft; man könnte z. B. Kohlepiere des Hafens 2 km länger ins tiefere Wasser des Meeres bauen, dann wären die Aushubarbeiten am Meeresgrund nicht in dem geplanten Umfang von 3 Millionen m³ notwendig.

Unter mehr als 30 strengen Auflagen hatten die Regierung und die Great Barrier Reef Marine Park Authority (GRMPA) diese Planungen im Jahr 2014 schließlich trotz aller Bedenken genehmigt. Die Proteste rissen jedoch nicht ab und so kam es

schließlich beim wesentlichsten Punkt noch einmal zu einer Änderung: Die ursprünglich geplanten 3 Millionen m³ Aushub am Meeresboden werden auf etwa 1 Million m³ reduziert und diese Menge darf nicht in der Umgebung auf dem Meeresboden verteilt, sondern muss vollständig an Land deponiert werden. Nachdem die Projektunternehmen diese Zusicherung gegeben hatten, genehmigte das australische Umweltministerium als verantwortliche Instanz das Projekt Hafenausbau Abbot Point am 22.12.2015 endgültig.

Weiter weltweite Proteste der Naturschützer

Umweltschutzorganisationen befürchten auch nach dem Beschluss zur Reduzierung der Menge und zur Landdeponierung des Meeresaushubs Schäden am Riff durch Schwebesedimente, denn umfangreiche Baggerarbeiten im Meer finden ja trotzdem statt.

Außerdem ist das Great Barrier Reef auch durch andere Gefahrenquellen immer mehr belastet: Sechs weitere Kohlehäfen an der Nordostküste haben Ausbaupläne, die insgesamt über 100 Millionen m³ Baggeraushub am Meeresgrund erfordern. Aus der Landwirtschaft werden Pestizide und Dünger ins Meerwasser eingetragen. Nicht zuletzt setzt der Klimawandel dem Riff zu: Ansteigende Temperaturen führen zum Absterben der Korallen auf breiter Front. Ein wissenschaftliches Monitoring in den letzten 30 Jahren ergab, dass bereits rund ein Drittel der küstennahen Riffzonen gänzlich zerstört sind. Das Welterbekomitee der UNESCO hat aus diesem Grund der australischen Regierung bereits zur Auflage gemacht, bis Dezember 2016 deutliche Fortschritte zum Schutz des Great Barrier Reef vorzuweisen und nahm das Riff im Juli 2015 nicht wie ursprünglich vorgesehen in die Rote Liste des bedrohten Welterbes auf.

Schutzmaßnahmen sind jedoch bisher nicht in nennenswertem Umfang getroffen worden, wie das Umweltministerium einräumen musste. In diesem Zusammenhang ist doppelt zu kritisieren, dass ausgerechnet Australien als „Hüter“ der empfindlichen Natur des größten Korallen-Ökosystems der Erde den Abbau und Einsatz von Kohle als fossilem Brennstoff forciert, was auch allen Bemühungen zur Reduzierung der weltweiten Klimaerwärmung zuwiderläuft.

Quellen:

Bearbeitungsdatum: 8.4.2016

Autor/Autorin:

Eberhard Pyritz

langjähriger Autor für TERRA und Projekt G

<http://www.klett.de/terrasse>

Letzte Änderung: 20.04.2016