

Der Schutz des Meeres entlang der Pazifikküste

Im Meeresgebiet zwischen der Nordspitze von Vancouver Island und den Küsten Südostalaskas leben mehr als 14.000 Arten von Lebewesen, vom kleinsten Ruderfußkrebchen in der Masse des Zooplanktons bis zum 25 Meter langen und über 100 Tonnen schweren Blauwal. Unter Meeresbiologen gilt das Queen Charlotte Basin als das „Galapagos“ des Nordens. Im Queen Charlotte Sound, der Hecate Strait und Dixon Entrance im Norden an der Grenze zu Alaska findet man eine der reichsten Meeresflora weltweit. Eine gigantische Biomasse an Phytoplankton, mikroskopisch kleine einzellige Algen, welche die oberen, lichtdurchfluteten Schichten des Wassers bevölkern, bildet die Basis einer langen Nahrungskette. Zusammen mit anderen Algen und Wasserpflanzen liefert sie mit ihrer Photosynthese 70 – 90 % des Sauerstoffs der Erdatmosphäre – ein kostenloser Beitrag zum Klimaschutz – absorbiert CO₂ und liefert organisches Material als Nahrung für Tiere, sei es für die Tierwelt des Zooplanktons, für Fische oder Meeressäuger. Mehr als 400 Fischarten, 6.500 Arten von Wirbellosen Tieren, 121 Vogelarten und 29 Arten von Meeressäugern kommen hier vor. Felsenriffe, riesige Seetang-Wälder, sogenannte Kelp Forests, und Seegrass-Wiesen (Eelgrass, *Zostera marina*) der geschützteren küstennahen Gewässer sind Gebiete von unschätzbarem ökologischem Wert. Vier Schwammriffe in der Hecate Strait und im Queen Charlotte Sound (Hexactinellid sponge), die 9.000 Jahre alt sein dürften, sind die einzigen bekannten Riffe dieser Art auf Erden. Diese Riffart war vor 150.000 Millionen Jahren verbreitet und galt als längst ausgestorben. Die Seetang-Wälder kommen nur im kalten und nährstoffreichen Wasser vor, meist in Wassertiefen von 10 – 40 Metern. Sie sind in ihrer biologischen Produktivität mit den tropischen Regenwäldern vergleichbar. Seetang kann bis zu 17 cm am Tag wachsen und bis zu 36 Meter lang werden. Entlang der Küste sind es vor allem zwei Arten dieser Braunalgen, die solche Wälder bilden: Bull Kelp (*Nereocystis luetkeana*) und Giant Perennial Kelp (*Macrocystis integrifolia*). Viele Tierarten sind auf das Vorkommen dieser Seetang-Wälder angewiesen und ein großer Teil des küstennahen marinen Ökosystems würde ohne diese Seetangwälder verschwinden. Robben, Seeotter, viele Fische und auch Vögel wie Kormorane, Reiher und Taubenteiste (Pigeon Guillemot) nützen diesen Lebensraum. Millionen von Seevögeln leben entlang der Küste und ernähren sich aus dem Meer. Alleine auf den Scott Islands (Lanz and Cox Islands Park) vor der Nordwestküste von Vancouver Island finden sich zur Brutzeit über 2 Millionen Seevögel ein. Für drei Arten – Gelbschopflunde (Tufted Puffin, *Fratercula cirrhata*), Nashornalk (Rhinoceros Auklet, *Cerorhinca monocerata*) und Cassin's-Alk (Cassin's Auklet, *Ptychoramphus aleuticus*) ist dieser Brutplatz von globaler Bedeutung. Wie alle Seevögel leiden auch diese drei Arten unter der zunehmenden Überfischung und dem Mangel der für sie geeigneten Nahrung entsprechender Größe aus dem Meer. Die Größe der Brutkolonien der Seevögel geht fast überall entlang der Küste zurück.

Die offiziellen Berichte der Fischereibehörde (Fisheries and Oceans Canada) dokumentieren bis auf wenige Ausnahmen einen Rückgang der Fischbestände im Pazifik vor der Küste British Columbias. Nach Analysen der Living Oceans Society wurde der Bestand bei 24 von 58 kommerziell genutzten Fischarten als niedrig eingeschätzt, bei 12 Arten als unterdurchschnittlich und nur bei 11 Arten als durchschnittlich bis gut. Bei 11 Arten lag nur unvollständiges Datenmaterial vor, so dass keine Aussagen über die Bestandsgrößen gemacht werden konnten. 2006 fing alleine die kommerzielle Fischerei – nicht mitgerechnet die Erträge der Sportfischerei und der Aquakulturen – laut offizieller Fischereistatistik 222.100 Tonnen Fisch und Meerestiere, 13 % weniger als noch 2005. 17 % des Wertes der gesamten Fangmenge stellten die Pazifischen Wildlachse (23.500 Tonnen), 5 % des Wertes die Heringe

(23.900 Tonnen), 31 % die Schalentiere (Shellfish) wie Muscheln, Krabben und Garnelen (15.700 Tonnen), 44 % die Grundfische (Groundfish) wie Red Snapper, Dornhai (Spiny Dogfish), Seehecht (Hake), Pazifischer Heilbutt (Pacific Halibut), Kabeljau/Dorsch (Pacific Cod) etc. (149.000 Tonnen) sowie 3 % die Thunfische und andere (9.600 Tonnen). Der Bestand des Pazifischen Küstenstints (Oolichan, *Thaleichthys pacificus*), eines nur 15 – 20 cm langen stintartigen Kerzenfisches, hat in den letzten 20 Jahren so dramatisch abgenommen, dass sein Fang für die kommerzielle Fischerei verboten worden ist und er nun als bedrohte Art gilt. Nur für die First Nations-Bevölkerung, für die der Pazifische Küstenstint seit Jahrtausenden eine wichtige Nahrungsquelle im Frühjahr war, wenn alle anderen Nahrungsvorräte zur Neige gingen, blieb eine begrenzte Fangmenge erlaubt. Vor allen anderen Fischen kehrten die Küstenstinte in die Flüsse zurück, um dort zu laichen, weshalb sie auch die „Rettungsfische“ nach Zeiten der Nahrungsknappeheit genannt wurden. Sie enthalten sehr viel Öl bzw. Fett und werden auf vielfältige Weise zur Ernährung genutzt. Vielen Tieren diesen die Küstenstinte ebenfalls als Nahrung: Stören, Lachsen, Seelöwen, Robben, Delfinen, Ottern, dem Kabeljau, aber auch Adlern und Seevögeln. Indirekt nützen diese Fische auch den Orcas und sogar den Bären und beim Ausbleiben dieser Fische geraten auch alle Tierarten, die direkt oder indirekt auf sie angewiesen sind, in Gefahr. „Eulachon play a crucial ecological role“, erklärte John Kelson, der zusammen mit dem Fischereibiologen Adam Lewis die Eulachon Conservation Society gründete. „Offshore, they are a key link in transferring energy up to the higher predators we humans like to eat, such as salmon and halibut. They are the first fish to run in the spring at a time when food supplies have been low and many animals are gearing up for reproduction. They are like the gas in the engine of the estuary and forest ecosystem. A few meals of eulachons can increase the number of offsprings in seals and sea lions, otters, eagles, gulls and other seabirds“. John Kelson nennt drei Hauptfaktoren für den Bestandszusammenbruch der Pazifischen Küstenstinte: „They are likely suffering because of poor at-sea conditions caused by global warming, shrimp trawl by-catch, and in-stream modifications ... and changes in hydrology due to dams and logging. ... the biggest by-catch in the shrimp trawl fishery in BC is known to be eulachon. There was a 450 % increase in shrimp trawling from 1982 to 1996 in BC, a period that closely coincided with the decline of eulachon“.

Im Frühjahr 2008 kamen die Küstenstinte in größerer Zahl in den Nass River zurück, nachdem sie einige Jahre ausgeblieben waren. Im Bella Coola River fehlen sie dafür seit 8 Jahren und John Kelson listet die ganze Chronik des Niedergangs auf: „In the Columbia, runs have been very low since 1993. The Fraser, which supported a large commercial and subsistence fishery, is down to a fraction of its former abundance since 1994. Runs on the central coast have disappeared for 6 years or more. The Kitimat River catch, formerly the most valuable aboriginal fishery on the coast is inedible because of pollution. The Kemano run has not appeared for two years“.

Die Küstenstinte laichten einst in großer Zahl in 15 Flüssen in BC, so z.B. im Nass, Skeena, Kitimat und Kitlope River, jedoch auch im Fraser River. Die Jungfische verbleiben einige Monate im Süßwasser, leben dann 2 – 5 Jahre im Meer, um dann wieder zum Laichen in die Flüsse zurückzukehren. Noch immer weiß man viel zu wenig über diese Fische. Es ist nicht einmal sicher, ob sie nach dem Ablachen sterben wie die Lachse oder weiterleben. Was den weitgehenden Bestandszusammenbruch verursacht hat, ist ebenfalls nicht geklärt. Jahrelange Überfischung auch als Beifang anderer Arten, Lebensraumverlust, die Meeresverschmutzung und Nahrungsknappeheit sind mögliche Ursachen.

Ein weiteres Beispiel für den katastrophalen Umgang mit den Reichtümern des Meeres ist der Bestandszusammenbruch der Abalone oder Seeohren (*Northern Abalone*, *Haliotis kamtschatkana*), einer Fassschnecken-Art, die fälschlicherweise auch wegen ihrer perlmuttfarbenen Innenseite der Schalen als „Irismuschel“ bezeichnet wird. Die Abalone waren für die an der Küste siedelnden First Nations eine traditionelle Nahrungsquelle. Entlang der felsigen Küstenabschnitte wurden sie bei Ebbe von Hand gesammelt oder mit einem Stab, an dessen Ende ein Haken befestigt war, aus dem seichten Wasser geholt. Als Nahrungsmittel wie auch als Schmuckgegenstand waren sie von großem Wert und dienten als Handelsware mit anderen Stämmen entlang der Küste. Erst mit der kommerziellen Fischerei begann die Plünderung der Bestände, die bis in die späten 70er Jahre fortgesetzt wurde. Zwischen 1978 und 1984 ging das Abalone-Vorkommen um mehr als 75 % zurück und im Dezember 1990 wurde die Abalone-Fischerei sowie das Sammeln der Abalone auch für die First Nations gänzlich verboten, doch erst im April 1999 wurde die Abalone vom COSEWIC-Komitee (Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada) offiziell als bedrohte Art ausgewiesen. Jahrelange Überfischung, Schwarzfischerei und illegales Absammeln ganzer Abalone-Gruppen zur Laichzeit dürften zum Kollaps der Bestände geführt haben. Meeresverschmutzung, natürliche Feinde und auch Lebensraum- wie auch Nahrungskonkurrenten wie der rote Seeigel (*Strongylocentrotus franciscanus*) könnten den Bestand jetzt vollends vernichten. Trotz mancher Schutzmaßnahmen z.B. der Kitasoo/Xaixais von Klemtu (Kitasoo Abalone Stewardship Project) und der Haida auf den Queen Charlotte Islands (Haida Gwaii Abalone Stewards) erholen sich die Abalone-Vorkommen schon seit Jahren nicht mehr und vielleicht ist bereits eine kritische Größe unterschritten, die für die Erhaltung des Bestandes entlang der Küsten von BC notwendig wäre, zumal die Schwarzfischerei und das illegale Sammeln leider immer noch vorkommen.

Wie schwer es sein kann, eine in einem Meeres- oder Küstengebiet einmal ausgerottete Tierart wieder anzusiedeln und zu verbreiten, zeigt das Beispiel der Seeotter. Zur großen Zeit der Pelztierjäger wurden die Seeotter in Alaska zu Millionen getötet. Einst waren sie auch entlang der Küste von BC weit verbreitet und wurden gnadenlos verfolgt. 1929 waren sie dort ausgerottet. Eine natürliche Wiederbesiedelung ihres ursprünglichen Lebensraumes dort kam nicht zustande. 1969 begannen Wiedereinführungs-Programme, doch auch heute noch dürfte ihre Zahl in BC bei lediglich 2.500 Tieren liegen. Nahezu alle Seeotter, die jetzt die Pazifikküste von BC bevölkern, dürften Nachkommen des damaligen Wiederansiedlungs-Programms sein. Im Wildlife Act gilt der Seeotter bis heute als bedrohte Art. In Alaska hat sich die Seeotterpopulation ebenfalls nie mehr vom jahrzehntelangen Raubzug der Pelztierjäger erholt. Schon im Oktober 1867, als Russland Alaska für 7,2 Millionen Dollar an die Amerikaner verkaufte, waren sie fast ausgerottet. Zu einem empfindlichen Populationsverlust in Alaska kam es, als im März 1989 der Tanker Exxon Valdez im Prince William Sound auf das Blight Riff auflief und sich 41,6 Millionen Liter Rohöl ins Meer ergossen. Zwischen 3.500 und 5.500 Seeotter starben bei dieser Ölpest, nicht gerechnet die späteren Verluste durch langsames Dahinsiechen und weitere Gifanreicherung. Die eingesammelten und mühsam einigermaßen vom Öl gereinigten Seeotter hatten eine extrem geringe Überlebenschance, da ihr extrem dichter Pelz seine isolierende und wasserabweisende Wirkung nahezu verloren hatte. Seeotter haben nicht wie andere Meeressäuger eine kälteisolierende Fettschicht unter der Haut, sie sind ganz auf ihr dichtes und sorgfältig gepflegtes Fell angewiesen, das sie warm hält. Ihr Fell ist das dichteste aller Tiere, auf einen Inch (2,54 cm²) kommen 675.000 Haare.

Eine neue Gefahr für die Seeotter zeichnete sich erst in den letzten Jahren ab. Die Orcas in Alaska sind immer mehr zu für sie eigentlich fremder Kost gezwungen, sie

jagen und fressen zunehmend die ohnehin bedrohten Seeotter. Viele der in Alaskas Gewässern heimischen Orcas bevorzugen Seelöwen und Seehunde, doch deren Zahl ist so stark zurückgegangen, dass sich die Orcas auch auf andere Beutetiere konzentrieren müssen. Das ganze ökologische Gleichgewicht ist empfindlich gestört, berichtet der Meeresökologe James Estes von der Universität in Santa Cruz. Ausgelöst wurde diese Kettenreaktion durch den Rückgang jener Fischarten, von denen sich Seelöwen und Seehunde entlang der Küste von Alaska ernähren. Ihre Anzahl ging aufgrund des für sie schlechter werdenden Nahrungsangebotes ebenfalls zurück, was die hungrig bleibenden Orcas dazu zwang, vermehrt Seeotter zu fressen. Zum Teil schrumpfte deren Zahl in manchen Gegenden um bis zu 25 % jährlich. Die Seeotter fressen gerne Seeigel und mit dem Fehlen der natürlichen Fressfeinde – der Seeotter – kam es mancherorts zu einer Massenvermehrung der Seeigel. Großflächig weideten die Seeigel jene Tang- und Algenbetten ab, die von Fischen und Krebsen dringend zur Futtersuche und Fortpflanzung gebraucht werden.

Selbst bei zunächst erfolgreichem Artenschutz ist ein langfristiges Überleben einer Art noch nicht sichergestellt, da neben dem bloßen Schutzstatus bzw. dem Jagd- und Fangverbot noch weitere Faktoren eine Rolle spielen. Bislang galten die Grauwale als Paradebeispiel für erfolgreichen Tierschutz. Lange Zeit waren sie vom Aussterben bedroht. Die westatlantischen Grauwale verschwanden bereits um 1700, jetzt leben sie nur noch im Pazifik. Seit 1946 sind die Grauwale unter Schutz gestellt und so wohl vom vorläufigen Aussterben bewahrt worden. Die Population der westpazifischen Grauwale ist jedoch auf etwa 100 Tiere gesunken, sie sind akuter bedroht denn je durch die geplante Ölförderung vor der Insel Sachalin. Entlang der Küste von BC ziehen die Grauwale jedes Frühjahr in großer Zahl (Schätzungen belaufen sich auf mehr als 20.000 Tiere) nach Norden, einige verbringen bei günstigem Nahrungsangebot das ganze Jahr in den Küstengewässern und sparen sich die lange Reise nach Norden bis in die Bering-See. Den Winter verbringen die Grauwale in den warmen Gewässern im Süden, vor der Küste Kaliforniens und vor allem entlang der Baja California, wo sie kaum Nahrung zu sich nehmen. Dort bringen sie in geschützten Lagunen ihre Jungen zur Welt und ziehen dann mit ihnen zwischen Ende März und Mai nach Norden. In den nährstoffreichen Gewässern der Arktis verbringen sie den Sommer. Spätestens Ende September verlassen sie wieder die Arktis und ziehen zurück nach Süden, wo sie Ende Dezember wieder eintreffen. Immer wieder in den letzten Jahren entdeckten Walforscher jedoch im sommerlichen Hauptverbreitungsgebiet, der nordpazifischen Bering-See, außergewöhnlich dünne und magere Tiere. Die Grauwale kommen hungrig von ihrer langen Wanderung im Norden an und finden dort nicht mehr genug Nahrung. Die jahrelange Überfischung und der Klimawandel, der auch die Ozeanbedingungen verändert, führen zur zunehmenden Nahrungsknappheit für die Wale. Diese Faktoren dürften auch der Grund dafür sein, dass die Grauwalpopulation trotz jahrelangem Schutz nur ein Viertel der einstigen Größe erreicht hat und vielleicht schon wieder am Zurückgehen ist. Nach einer Studie, die im September 2007 im US-Wissenschaftsblatt „Proceedings of the National Academy of Science“ veröffentlicht wurde, gehen die Forscher davon aus, dass es derzeit noch etwa 22.000 Grauwale gibt. Anhand der vorgefundenen genetischen Variabilität in der aktuell lebenden Grauwalpopulation errechneten sie eine frühere Bestandsgröße zwischen 76.000 und 118.000 Tieren, durchschnittlich etwa 96.000 Tiere. „Diese genetischen Erkenntnisse lassen vermuten, dass sich Grauwale nicht vollständig vom Walfang erholt haben“, stellte Steve Palumbi, einer der Mitautoren der Studie von der Universität Stanford fest. „Daraus können wir ablesen, dass die Wale nun einer neuen Bedrohung gegenüber stehen: der Veränderung der Ozeane, die ihrer Erholung Grenzen setzen“.

Entlang der Küste von BC finden sich neben den Grauwalen im Sommer über 1.000 Buckelwale ein, hunderte Finnwale, viele Orcas, tausende der kleinen Gewöhnlichen Schweinswale (*Phocoena phocoena*; Harbour porpoise) und Dall-Hafenschweinswale (*Phocoenoides dalli*; Dall's porpoise) sowie zehntausende der Pazifischen Weißseitendelfine (*Lagenorhynchus obliquidens*; Pacific white-sided dolphin). Im Sommer 2007 zogen auch erstmals seit langem wieder die seltenen Blauwale nach Norden und wurden mehrfach auf ihrer Wanderung entlang der Küste gesichtet. Nahezu völlig verschwunden sind dagegen die Riesenhaie (*Cetorhinus maximus*), bis zu 14 m lange und 6 Tonnen schwere Planktonfresser. Höchstens ein Tier wird pro Jahr noch entlang der Küste von BC gesichtet.

Seit 2004 läuft das „Marine Mammal Project“ der Raincoast Conservation Foundation zur systematischen Datensammlung und Bestandsdokumentation der Meeressäuger, um Aussagen über Migrationsrouten, die wichtigsten Vorkommensgebiete und Nahrungsgründe machen zu können. Parallel hierzu laufen Studien zur Erfassung der Seevogelvorkommen und zur Untersuchung des Zooplanktons. 1999 startete die Living Ocean Society ein Projekt, um ökologisch besonders wichtige Meeresgebiete zu erfassen und ein Netzwerk von Meeresschutzgebieten ausweisen zu können (Marine Protected Area Design Project). In diesem Projekt arbeiten Umweltschutzorganisationen und First Nations zusammen, um hoffentlich bis Dezember 2012 dieses geplante Netzwerk von Meeresschutzgebieten etablieren zu können. Es soll die ökologisch bedeutsamsten Gebiete umfassen, von Gebieten im Norden (Dixon Entrance), der Hecate Strait zwischen den Queen Charlotte Islands und dem Festland, dem Queen Charlotte Sound bis zur Queen Charlotte Strait und Johnstone Strait im Süden, zwischen Vancouver Island und dem Festland, sowie Gebiete vor der Westküste von Vancouver Island. Im Dezember 2008 wurde zwischen dem kanadischen Fischereiministerium und den First Nations entlang der Küste eine Absichtserklärung unterzeichnet, um bei der Ausarbeitung eines Meeresnutzungsplanes zusammenzuarbeiten (Pacific North Coast Integrated Management Area, PNCIMA). Der Schutz dieses 88'000 km² großen Meeresgebietes und seiner nachhaltigen Nutzung sollen in Anlehnung an die Landnutzungsplanung für den Great Bear Rainforest geregelt werden. Obwohl 34'500 Einwohner an den Küsten des Planungsgebietes leben, 36 Prozent hiervon First Nations, stand die Provinzregierung von British Columbia bei dieser Absichtserklärung als stiller Beobachter abseits.

Ein wichtiges Element all dieser Schutzbemühungen wird jedoch von der kanadischen Regierung wie auch von der Provinzregierung von BC immer mehr in Frage gestellt: der Fortbestand des Moratoriums für Öl- und Gasbohrungen vor der pazifischen Küste. 1972 hatte die kanadische Regierung ein Moratorium erlassen, das Öltankern die Fahrt vom Trans-Alaska-Pipeline-Terminal in Valdez nach Süden, durch Dixon Entrance, Hecate Strait und Queen Charlotte Sound wegen der großen Gefahr für die Umwelt verbietet. Dieses Moratorium wurde noch erweitert, es verbietet auch die Erforschung, Erkundung und Erschließung von Öl- und Gasvorkommen im ganzen Meeresgebiet vor der Küste von BC und dies ist bis heute gültig. Vorausgegangen war ein jahrelanger Rechtsstreit über die Frage, wem das ganze Seegebiet samt aller möglicherweise vorhandener Öl- und Gasvorräte überhaupt gehört – dem kanadischen Staat, der Provinz BC oder – was am naheliegendsten wäre – den seit tausenden von Jahren dort ansässigen und mit vom Meer lebenden First Nations-Bevölkerungsgruppen. Nach internationalen Rechten und Konventionen, die auch Kanada unterzeichnet hat, bestehen für die First Nations klare Rechte, Kontrolle über mögliche Öl- und Gasförderungen auszuüben, sofern diese ihre natürlichen Ressourcen wie z.B. Fischbestände tangieren und in ihren angestammten Gewässern geplant oder durchgeführt werden.

Trotzdem ist eine Meeresfläche von über 9 Millionen Hektar an die Öl- und Gasindustrie verpachtet worden. Das meiste geschah in den 50er und 60er Jahren. Die kanadische Regierung vergab Pachtverträge für Gebiete im Queen Charlotte Sound und in der Hecate Strait, die Provinzregierung für weiter in Küstennähe liegende Flächen im Mündungsgebiet des Fraser River, der Strait of Georgia bei Nanaimo und Comox sowie vor Port Hardy im Norden von Vancouver Island. 1967 begann Shell Canada mit 14 Bohrungen vor Vancouver Island und nördlich durch den Queen Charlotte Sound und in der Hecate Strait. Die Ölbohrinsel hatte damals Wellen von über 24 m Höhe standzuhalten und Windgeschwindigkeiten von deutlich über 100 km/h. Damals wurden nur geringe Mengen an Öl und Gas gefunden, eine kommerzielle Ausbeutung lohnte sich nicht und Shell Canada verpachtete 1969 seine Erkundungsrechte an den Konzern Chevron. Nach dem 1972 von der kanadischen Regierung verhängten Moratorium ging der Rechtsstreit zwischen BC und Kanada über die Besitzverhältnisse möglicher Öl- und Gasvorkommen weiter, doch man arbeitete gemeinsam an einer Erschließung. 1986 wurde ein Bericht vorgelegt, der einer weitere Erkundung und Erschließung der Ölvorräte empfahl sofern 92 Kriterien und Bedingungen eingehalten werden (Federal-Provincial Environmental Review Panel).

Als längst konkrete Verhandlungen liefen zur Aufhebung des Moratoriums und zum Beginn der Erschließungsarbeiten wurden 1988 die Strände an der Westküste von Vancouver Island zwischen Ucluelet und Tofino von einer Ölpest betroffen: in Washington State (USA) kollidierte ein Treibstoff-Lastschiff, die Nestucca, schlug leck und verlor 890 Tonnen Öl (heavy bunker C oil), welches langsam nach Norden trieb. Am 24. März 1989, kurz nach Mitternacht, kam es zu einer Umweltkatastrophe weit schlimmeren Ausmaßes, die jedem drastische vor Augen führte, was bei einer Aufhebung des Moratoriums auch an den Küsten von British Columbia drohen könnte: der vollbeladene Supertanker Exxon Valdez lief mit seinem betrunkenen Kapitän Joseph Hazelwood im Prince William Sound unweit von Valdez auf das Blight-Riff auf und verlor 41,6 Millionen Liter Rohöl (11 Millionen gallons), welche sich ins Meer ergossen, Strände mit einem klebrigen, schwarzen Ölbrei erstickten und 2.000 km Küste verseuchten. Die bislang größte Ölpest in der Geschichte Nordamerikas hatte sich ereignet.

Unter dem Druck der öffentlichen Meinung und der allgemeinen Sorge, dass sich Tankerunfälle mit weiteren Ölkatastrophen ähnlichen Ausmaßes jederzeit wiederholen könnten, sah sich die kanadische Regierung gezwungen, das Moratorium aufrecht zu erhalten. Im gleichen Jahr verfasste auch BC eine Grundsatzerklärung, die besagt, dass es für wenigstens fünf Jahre keine Öl- und Gasbohrungen vor der Küste geben werde – das sogenannte Provincial Moratorium. Man wollte warten, bis sich die öffentliche Meinung wieder beruhigt hatte und die Schlagzeilen aus den Medien verschwunden waren.

Für die Umwelt hatte die Exxon Valdez-Ölpest verheerende Folgen: in einem im März 1991 – zwei Jahre nach der Katastrophe – vorgelegten Bericht des US-Departments of Interior and Agriculture and the National Oceanic and Atmospheric Administration wurde eine vorläufige Bilanz gezogen und darauf verwiesen, dass die Langzeiteffekte auf die Umwelt noch gar nicht abgeschätzt werden können (Summary of Effects of the Exxon Valdez Oilspill on Natural Resources and Archaeological Resources). Schätzungen für die Anzahl getöteter Seevögel lagen zwischen 260.000 und 580.000, 172.000 bis 198.000 hiervon waren Lummens. 10 % des Lummensbestandes im Golf von Alaska starb eines qualvollen Todes, einige Vogelkolonien verloren 70 % der Population. 1989 und 1990 kamen im Ölpestgebiet überhaupt keine Jungvögel durch. Ein Forscher schätzt, dass es bis zu 70 Jahre

dauern könne, bis sich die am stärksten betroffenen Vogelkolonien erholt haben werden. Die Taubenteisten, Verwandte unserer Gryllteisten, verloren 10 % ihrer Population. Von den viel selteneren Marmelalken starben ca. 12.000 Tiere, was 5-10 % der ganzen Population im ölverseuchten Gebiet ausmachte. Der Bestand der Kragenenten ging auf 11 % des früheren Bestandes zurück, 1990 gab es überhaupt keine Jungen. 144 tote Weißkopfseeadler wurden eingesammelt, viel mehr noch dürften unbemerkt und unentdeckt verendet sein, Schätzungen lagen bei 200 – 900 toten Adlern. 85 % der Adlerhorste im ölverseuchten Gebiet brachten keine Jungen durch. Von der gesamten Seeotterpopulation des Gebietes – ca. 20.000 Tiere – starben 3.500 – 5.500 direkt nach der Ölpest, doch selbst 1991 verendeten noch 43 % der erwachsenen Tiere. Darunter waren auch viele jener Tiere, die man vom Öl zu befreien versucht hatte und die wieder ausgesetzt worden waren. Sie starben an Nieren- und Leberversagen, weil sie stark kontaminierte Seeigel oder Muscheln gefressen hatten oder an Lungenschäden. Die Sterblichkeit der Jungotter war besonders hoch, 1990 z.B. überlebten nur 15 %, 1992 nur 50 %. 1993 waren 200 Muschelbänke im westlichen Prince William Sound stark verseucht. Von den 182 Orcas, die im Prince William Sound lebten, blieben nach der Ölpest 22 für immer verschwunden. Weitere Schätzungen und Beobachtungen beinhalteten auch den Tod von 25 Grauwalen und bis zu 2.200 Robben.

Im gesamten ölverseuchten Gebiet musste 1989 die kommerzielle Fischerei eingestellt werden – ein riesiger wirtschaftlicher Schaden. Die Lachseier der Buckellachse aus ölverseuchten Flussmündungen und Flussunterläufen hatten 1989 eine 70 % höhere Mortalität als die Eier aus unverseuchten Flussmündungen, 1990 war es noch eine um 50 % höhere Mortalitätsrate. In den Jahren 1992 und 1993 kam nur die Hälfte der erwarteten Lachse in den Prince William Sound zurück, ihr Laich ging fast zur Hälfte ein. Jungfische hatten verkrümmte Wirbelsäulen, deformierte oder gar keine Unterkiefer und teilweise missgebildete Flossen. Bei den Heringen sah es ähnlich schlimm aus. Entlang der ölverseuchten Küstenlinie wurden Proben von Heringseiern genommen und untersucht: 90 % der Jungfische zeigten Abnormitäten bzw. Missbildungen im Vergleich zu lediglich 6 % Abnormitäten bei Jungfischen aus nicht ölverseuchten Küstenzonen. Die überlebenden Heringe entwickelten Leberschäden, wuchsen nicht mehr zur vollen Größe heran und hatten ein geschwächtes Immunsystem, welches sie anfällig machte für Fischkrankheiten. Vier Jahre nach der Ölpest – 1993 – kam es zu einem Zusammenbruch der Heringsbestände. Sie haben sich bis heute nicht wieder erholt. Die Auswirkungen der Ölverschmutzung auf Phytoplankton und Zooplankton sowie auf wirbellose Tiere wurde weniger untersucht, z.T. gab es auch widersprüchliche Ergebnisse.

Selbst Landsäugetiere hatten unter der Ölpest im Meer zu leiden. Es wurden Bären mit veröltem Fell gesichtet, Schwarzbären, Grizzlies, Füchse, Marder, Fischotter und sogar Schwarzwedelhirsche kamen mit dem Öl im Kontakt, wenn sie entlang der verschmutzten Küsten nach Nahrung suchten. Manche Beutegreifer fraßen auch von den Kadavern der im Öl verendeten Tiere und nahmen hierüber Öl auf.

Trotz aller Anstrengungen konnte nur etwa 8 % des Ölteppichs durch Putz- und Reinigungsaktionen geborgen werden. Wenn man heute mit dem Schiff oder Kajak im Prince William Sound unterwegs ist sieht man zwar auf den ersten Blick keine offensichtlichen Spuren der Ölpest von 1989 mehr, doch die Folgen sind noch lange nicht ausgestanden. Gräbt man an den einst ölverschmutzten Stränden nur etwas unter die Oberfläche, so stößt man rasch auf Ölkumpen, die von der Exxon Valdez-Ölpest stammen. Viele in Alaska und BC denken nicht mehr an diese Umweltkatastrophe, verdrängen deren Langzeitschäden, da sie persönlich hiervon nicht unmittelbar betroffen sind und lassen sich von den Aussagen der Ölindustrie

blenden, dass solch ein Unglück nicht mehr vorkommen würde. Es ist auch fast vergessen, dass bereits 1987 der Tanker Glacier Bay auf seinem Weg von Valdez ins Cook Inlet auf einen Felsen auflief und 473.000 l Rohöl verlor und dass es zwischen 1977 und 1989 im Hafen von Valdez und im Prince William Sound 440 kleinere Ölunfälle gegeben hatte, bevor es zur großen Katastrophe kam. „Eine Ölpest währt ewig“ (Oil spills are forever) steht von Hand geschrieben auf der Wand einer Bar in Cordova, dem Fischerort, der von der Exxon Valdez-Ölpest am schlimmsten getroffen wurde. Dieses Graffiti drückt aus, was viele der verbliebenen 2300 Einwohner empfinden, die noch heute unter den Folgen der Ölpest vom März 1989 leiden. Die Fischereiflotte schrumpfte auf die Hälfte der einzigen Größe, drei von fünf Fischfabriken von Cordova gingen bankrott. Ungezählte Fischer und Fischereiarbeiter verließen den Ort, ein früherer Bürgermeister nahm sich aus Verzweiflung über das Schicksal des Ortes das Leben. Vor der Ölpest lag der Preis für Lachse aus dem Prince William Sound bei 1 US \$ pro pound (453,59 g), nach der Ölpest bei 6 cent. Die Fischhändler orderten ihren Lachs aus anderen Gegenden, viele kehrten nie mehr nach Cordova zurück. Das Stigma von veröltem Fisch haftet dem Ort bis heute an. Tomas A. Tizon schilderte im Februar 2008 die Geschichte des einstigen Heringsfischers Mike Maxwell aus Cordova, der 1989 fast 60.000 US \$ für sein Fischerboot zahlte und in Folge der Ölpest alles verloren hatte: „When the herring vanished in 1993, Maxwell lost the only life he knew how to live. His boat and equipment became worthless. His commercial fishing permit, valued at \$ 300.000 before the spill, amounted to a scrap of paper. Maxwell went into debt and eventually filed for bankruptcy. He withdrew from friends and family. He sank into deep depression. His life fell apart, and he – like the herring – has not recovered. Except for a small circle of scientists and local taverns of forlorn seamen, few know the fate of the Prince William Sound herring and the fishermen whose story runs parallel. They were collateral damage, a faint ripple long after the fact“. Verbittert stellt Maxwell fest: „For me, for the people I grew up with, the oil is still spilling. We're still waiting for the end“. 19 Jahre nach der Ölpest ist der Rechtsstreit mit dem Verursacher der Umweltkatastrophe, dem Ölkonzern Exxon – zwischenzeitlich Exxon Mobil genannt – immer noch nicht abgeschlossen. In einem Gerichtsurteil von 1994 wurde Exxon zu Schadensersatzzahlungen in Höhe von 5 Milliarden US \$ verurteilt. Durch eine Berufungsentscheidung wurde diese Summe im Jahr 2006 auf 2,5 Milliarden reduziert, doch Exxon legte erneut Widerspruch ein und ging abermals in Berufung. Tony Cudmore, der Pressesprecher des Konzerns, teilte mit, dass Exxon Mobil bereits 3,5 Milliarden US \$ innerhalb eines Jahres nach der Ölpest für Reinigungsaktionen und Bußgelder bezahlt habe, Kompensationszahlungen an geschädigte Kläger eingeschlossen. Der Konzern habe schon eine enorme Summe bezahlt, eine darüber hinaus reichende Strafzahlung sei ungerechtfertigt. Berücksichtigt wurden allerdings nur die unmittelbaren Schäden, jedoch nicht die Langzeitfolgen, die sich erst einige Jahre nach der Ölpest herausstellten. Der Staat Alaska erhielt von Exxon 900 Millionen US \$ Schadensersatz, doch noch immer warteten 32.600 Fischer, Fischereiarbeiter und First Nations auf die endgültige Entscheidung des U.S. Supreme Court über die Höhe der Entschädigungszahlungen. Seit dem ersten Richterspruch 1994 waren schätzungsweise schon 6.000 Kläger verstorben. In Cordova sind die Namen der zwischenzeitlich verstorbenen Fischer auf kleinen Schildchen unter der Bronzestatue des Fischerdenkmals verewigt. „They died waiting,“ sagte Maxwell. Wie viele andere wartete auch er auf die höchstrichterliche Entscheidung. Falls die Kläger gegen Exxon Mobil gewonnen hätten, hätte die durchschnittliche Entschädigung etwa 76.500 US \$ betragen. Dies wäre gerade ausreichend gewesen, damit Maxwell sein Boot wieder hätte herrichten können. „It's not like Exxon can't afford it“, sagte Maxwell nach dem Besuch seines auf dem

Trockenen aufgebockten Fischerbootes. „It's only the richest corporation in the world“. Im Februar 2008 gab Exxon Mobil den höchsten Gewinn bekannt, der jemals von einer Firma in einem einzigen Jahr erwirtschaftet wurde: 40,6 Milliarden US \$ für das Jahr 2007. Den verbitterten einstigen Fischern von Cordova verschlug es die Sprache. 19 Jahre lang mussten sie auf Entschädigung warten, hörten die leeren Worthülsen des Konzerns („Wir bedauern den Unfall zutiefst ...“/„The corporation deeply regrets the accident ...“) und kämpften gegen die von Exxon beauftragten und finanzierten „Experten“ an, die erklärten, dass sich der Prince William Sound innerhalb nur weniger Jahre nach der Ölpest im Grunde genommen erholt habe. Zu Prozeßbeginn zweifelte einer der Exxon-Anwälte sogar an, dass das ausgelaufene Öl überhaupt als Schadstoff einzuschätzen sei und deshalb auch keine Langzeitschäden haben könne. „Die Umwelt im Prince William Sound ist gesund, robust und blühend“ (The environment in Prince William Sound is healthy, robust and thriving), erklärte im Februar 2008 der Exxon Mobil-Sprecher Tony Cudmore. Dies kam einer Verhöhnung aller ruinierten Fischer gleich, doch es kam noch schlimmer für die Fischer: Ende Juni 2008 fällte der US Supreme Court sein höchststrichterliches Urteil über die ausstehenden Entschädigungszahlungen. In einer 5:3 Richterentscheidung wurde dem Widerspruch des schwerreichen Ölkonzerns stattgegeben. Die Höhe der Schadensersatzzahlungen wurde von 2,5 Milliarden US\$ auf nur noch 507,5 Millionen US\$ reduziert. In der Urteilsbegründung wurde festgestellt, dass eine Forderung von 2,5 Milliarden US\$ nach Meeres- und Schifffahrtsrechten „übermäßig“ gewesen wären. Angesichts des 40,6 Milliarden US\$-Gewinns 2007 und des zu erwartenden neuen Rekordgewinns 2008 erfuhr Exxon Mobil eine geradezu übermäßige Schonung durch den US Supreme Court. Vielen Fischern in BC wurde drastisch vor Augen geführt, was auch ihnen bei einem Tankerunfall und einer Ölpest sowie verschleppter Schadensersatzzahlungen drohen könnte, doch es bleibt offen, ob die richtigen Schlussfolgerungen gezogen werden, um eine Umweltkatastrophe ähnlichen oder größeren Ausmaßes entlang der Küste von BC auch zukünftig zu vermeiden.

Im Februar 2009 – nahezu 20 Jahre nach der Exxon Valdez Katastrophe – berichtete der Meeresbiologe Craig Matkin, dass sich die sogenannte AT1-Gruppe der Orcas, die ursprünglich 22 Tiere umfasste, von der Ölpest nie mehr erholt hat. Heute umfasst diese Population lediglich noch 7 Tiere. Nicht die Ölpest alleine machte den Orcas das Leben schwer, aber sie war vielleicht die entscheidende Ursache für den dauerhaften Bestandsrückgang. Nur zwei Weibchen überlebten und sie sind inzwischen zu alt, um noch Nachwuchs zu bekommen. Diese Orcagruppe wird deshalb innerhalb der nächsten Jahre aussterben. Die stark dezimierte Seeotter-Population beginnt erst jetzt wieder um ca. 4 % pro Jahr zu wachsen – das ist gerade die Hälfte der jährlichen Populationszunahme als in der Zeit vor der Ölpest. Auch fast 20 Jahre nach der Katastrophe hätten sich die Heringsbestände und die Population der Taubenteisten nicht erholt. Die Vorkommen an Seeottern, Muscheln, Austernfischern, Kragen- und Spatelenten und die sogenannte AB-Gruppe der Orcas zeigten jedoch eine Erholung. Annähernd vollständig erholt hätten sich die Populationen der Weißkopfseeadler, Eistaucher, Trottellummen und der drei Kormoranarten sowie die der Seehunde, Fischotter, Buckellachse und Rotlachse. Daten über die Vorkommen der Kurzschnabelalke und Marmelalke liegen nicht vor.

Mit zunehmender zeitlicher Distanz zur Exxon Valdez-Ölpest und unaufhaltsam steigenden Ölpreisen wurden in BC Stimmen laut, das bestehende Moratorium der Öl- und Gasförderung im Meer und das Verbot des Öltankerverkehrs zu überdenken. 2001 richtete die Provinzregierung ein Expertengremium ein, welches 2002 Empfehlungen für das weitere Vorgehen vorlegte. 2003 beauftragte die kanadische Regierung die Royal Society of Canada mit der Untersuchung möglicher Wissenslücken. Im Ergebnisbericht von 2004 wurden dann 17 Wissenslücken

dokumentiert und weitere Empfehlungen ausgesprochen für wissenschaftliche Untersuchungen zur Einholung der öffentlichen Meinung und zum Einbezug der First Nations-Bevölkerung. Eine bedeutende Mehrheit aller Befragten sprach sich gegen die Aufhebung des bestehenden Moratorium aus. Alle beteiligten First Nations-Bevölkerungsgruppen brachten klar zum Ausdruck, dass eine Aufhebung des Moratoriums nicht in ihrem Interesse ist. Trotz des klaren Widerstandes der Bevölkerungsmehrheit gegen die Wiederaufhebung des Moratoriums bestätigte die Provinzregierung im neuen BC-Energie-Plan von 2007 (BC Energy Plan) nochmals ausdrücklich ihr Engagement in die Erschließung der Öl- und Gasvorkommen vor der Küste und auch den dringenden Wunsch an die kanadische Regierung, das 1972 verhängte Moratorium aufzuheben. Die Regierung von BC wiederholte nochmals, dass das sogenannte Provinz-Moratorium für die küstennahen Gewässer zeitgleich aufgehoben werden würde. Beide Moratorien sind ein Hemmnis für sechs große Öl- und Gasprojekte an der Nordküste von BC. Die explodierenden Rohölpreise führten dazu, dass jetzt die Ölgewinnung aus den Öl- bzw. Teersanden (tar sands) in Alberta immer gewinnbringender wird. In einem 138.000 km² großen Gebiet – was etwa der Größe Floridas entspricht – finden sich diese ölhaltigen Teersande. Das potentielle Abbaugelände schließt eine Fläche von 4,3 Millionen Hektar borealen Waldes ein. Bereits heute werden täglich über 1,2 Millionen Barrel Öl aus den Teersanden gewonnen, was 5 – 10-mal mehr Energie verschlingt als bei der konventionellen Ölförderung. Damit ist diese Ölförderung die klimaschädlichste weltweit. Bis 2018 sollen täglich sogar 3 Millionen Barrel gefördert werden. Dieses Öl soll durch eine 1150 km lange Pipeline, welche die traditionellen Stammesgebiete von 50 First Nations Gruppen durchschneidet, zur Industrie- und Aluminiumstadt Kitimat – einem „Wunder der Natur und der Industrie“, wie sie von Bürgermeister Richard Wozney bezeichnet wird – oder eventuell nach Prince Rupert gepumpt werden. Dort könnte ähnlich wie in Valdez ein gigantisches Öllager entstehen. Geplant sind allein von der Enbridge Corp. zwei Tankerliegeplätze, 11 riesige Öltanks und drei Kondensatlagertanks. Vom Hafen Kitimat aus müssten die vollbeladenen Tanker durch den engen Douglas Channel navigieren, die Schiffs- und Fähreroute der Inside Passage kreuzen, entweder zwischen Fin Island und Gil Island die Lewis Passage und den Squally Channel durchschiffen oder zwischen Gil Island und Princes Royal Island und nach Umschiffung von Ashdown Island, einer kleinen Insel im Campania Sound, die Hecate Strait und den Queen Charlotte Sound zu erreichen. Sie müssten just die Stelle passieren, an der im März 2006 das Fährschiff Queen of the North mit voller Fahrt die Felsen der Nordostspitze von Gil Island rammte und auf 400 m Tiefe gesunken war. Damals wurden 89 km der Küstenlinie mit Diesel und Öl verschmutzt. Dieses Unglück geschah trotz aller nur denkbaren technischer Sicherheitsvorkehrungen aufgrund grober Fahrlässigkeit der diensthabenden Schiffsführer. Durch eine Pipeline sollen von Kitimat aus täglich bis zu 193.000 Barrel sogenanntes Kondensat bis in die Gegend von Edmonton gepumpt werden. Kondensat ist ein vor allem für Meereslebewesen hoch toxisches petrochemisches Produkt, welches benötigt wird, um das aus den Teersanden gewonnene Öl soweit zu verdünnen, dass es durch die Pipelines fließen kann. Durch eine andere Pipeline sollen täglich bis zu 525.000 Barrel Rohöl nach Kitimat gepumpt werden. Die Realisierung des mindestens 4,5 Milliarden CAD teuren Pipelineprojektes war zunächst für 2009 geplant, der Baubeginn wurde wegen Finanzierungsproblemen jedoch glücklicherweise auf 2012 – 2014 verschoben. Die Enbridge Corp. spricht von der Schaffung von 4.000 Arbeitsplätzen während der Baumaßnahmen und von weiteren tausenden indirekten Arbeitsplätzen zur Unterstützung der Baumaßnahmen. Diese Arbeitsplätze brächten wieder Wohlstand in den Norden von BC, der durch die Krise in der Forstwirtschaft ohnehin viele Arbeitsplätze verloren habe. Die Bürgermeister

von Prince Rupert, Kitimat und Prince George begrüßten die Pipeline Projekte von Enbridge, Kinder Morgan und anderen und maßen sich an, für alle Einwohner in BC zu sprechen. Arnie Bellis, Präsident des Haida First Nation Council, widersprach ihnen aufs Schärfste: „The word delusional comes to my mind when I hear that the mayors will speak for us. Through our own system of governments ... our position is ‚No to gas and oil‘“. Auch im Landesinneren stossen die Pipelineprojekte auf Widerstand. Das Carrier Sekani Tribal Council, welches 8 Stämme im Gebiet westlich von Prince George repräsentiert, wies die Pläne und Angebote von Enbridge schroff zurück.

Welch geringen Stellenwert die Enbridge Corp. Sicherheitsaspekten beim Pipelinebau einräumt, zeigen zwei Pipelinebrüche im Januar und Februar 2007 im Norden von Wisconsin, bei denen 800.000 l Rohöl austraten und auch das Grundwasser kontaminierten. „Wir bedauern außerordentlich, was passiert ist – und es ist eine Ölverschmutzung, die wir so nicht hinnehmen können“, erklärte die Enbridge-Sprecherin Denise Hamsher, um zu beschwichtigen (We greatly regret what happened – and it’s a spill we just won’t accept). Im Jahr 2005 traten aus Enbridge-Pipelines in Nordamerika 1,875 Millionen l Öl aus und verseuchten die Umwelt. 2003 traten allein 378.500 l Öl aus, über 68.000 l hiervon verseuchten einen Zufluss des Lake Superior.

Neben einer breiten Werbeoffensive sah sich Enbridge gezwungen, den First Nations Aktien bzw. Besitzanteile an der Pipeline anzubieten. Durch solche Lockangebote soll offensichtlich der Widerstand gegen das Projekt gebrochen werden und schon beginnt die Front der Ablehnung unter den First Nations zu bröckeln. Welche Besitzanteile auch versprochen werden, die Enbridge Corp. wird der Mehrheitseigentümer bleiben mit alleinigen Entscheidungsbefugnissen in allen wichtigen Angelegenheiten.

Würden die Großprojekte von EnCana, Enbridge, Kinder Morgan und Pembina Pipeline Corp. realisiert, so würden jedes Jahr etwa 320 Tanker in den gefährlichen Gewässern unterwegs sein. Trotz des bestehenden Moratoriums laufen schon seit 2006 Kondensat-Tanker den Hafen von Kitimat an. Die kanadische Regierung blickt hierüber hinweg, was einen klaren Bruch des bestehenden Moratoriums darstellt und deckt hiermit die Interessen von Methanex, dem weltgrößten Methanol-Produzenten und von EnCana Corp., dem größten kanadischen Öl- und Ergaskonzern. Die Gitga’at von Hartley Bay sandten frühzeitig eine Delegation zum Pipelinekonsortium Enbridge, um gegen den geplanten Öltankerverkehr durch ihr traditionelles Territorium zu protestieren. Im März 2008 reiste eine Delegation mit Vertretern von fünf First Nations-Gruppen von BC, deren Stammesgebiete durch Pipelinebau und Öltankerverkehr betroffen wären, nach Alberta, um sich von den Umweltzerstörungen beim Abbau der Teersande ein Bild zu machen. „Social and environmental threats from the oil sands boom will stretch far beyond Alberta“, sagte der Stammesführer der Wet’suwet’en, Kloumkhun. „We’re already seen plans for multiple pipelines across our traditional territories and for tanker traffic off the coast. Our leaders are keen to learn more about the profound impacts of this industry and to build bridges with First Nations in northern Alberta“.

Bei jährlich 320 Tankern in den Küstengewässern wäre gemäß den Durchschnittswerten der Industrie etwa alle 2 – 4 Jahre mit kleineren Ölunfällen mit 1.000 oder mehr Barrel Ölaustritt zu rechnen. Alle 6 – 9 Jahre könnte es zu schweren Ölunfällen mit über 10.000 Barrel Ölaustritt kommen. Oonagh O’Connor von der Living Oceans Society stellte Analysen der internationalen Schifffahrt vor, nach denen sich statistisch alle 9,2 Jahre eine Ölpest mit 10.000 Barrel oder mehr an den Küsten von BC ereignen könnte, wenn auch nur eine von den sechs geplanten Pipelines von Tankern angelaufen würde. „Wenn wir Tankerverkehr entlang der Küste

erlauben, ist eine Ölpest unausweichlich. Es ist nur eine Frage, wann die Ölpest sich ereignen wird und wie groß sie sein wird, es ist nicht eine Frage, ob sich eine Ölpest ereignen wird“ berichtete sie (We would say that based on statistics of occurrences throughout the world in terms of tanker accidents, if we allow tankers onto our coast, oil spills are inevitable. It's a matter of when the spill will happen and how large it will be. It's not a question of if a spill will happen). Eine Studie von Environment Canada von 1990 machte ebenfalls Vorhersagen über die Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Tankerunfällen beim damaligen Tankerverkehr in kanadischen Gewässern. Die Studie ergab, dass jedes Jahr mit 100 kleineren, 10 mittleren und einem großen Ölunfall zu rechnen sei, und mit einer katastrophalen Ölpest von über 10.000 Tonnen Öl alle 15 Jahre. Von 1996 bis 2006 gelangten bei Tankerunglücken weltweit 370.000 Tonnen Öl ins Meer. Es ereigneten sich alleine 205 Vorkommnisse, bei denen 700 Tonnen Öl und mehr austraten. Die Anzahl der Tankerunglücke geht zwar ganz langsam etwas zurück, jedoch ist die Unglücksrate immer noch alarmierend hoch: im Zeitraum der Dekade 1996 bis 2006 kam es im Durchschnitt zu 5,5 Tankerunglücken jedes Jahr.

Ein Computermodell der US National Oceanic & Atmospheric Administration, welches Daten des Instituts für Ozeanwissenschaften der kanadischen Regierung verwendete sowie Daten von Transport Canada über vorhandene Gefahrenstellen entlang möglicher Tankerrouten zeigt, in welchem verheerendem Ausmaß sich eine Ölpest entlang der Küste von BC ausbreiten würde. Für verschiedene Unglücksorte (Fin Island, Ness Rock, Grenville Rock, Sockeye B 10 Oil Rig) wurde die Ausbreitung des Ölteppichs durch Wind, Gezeiten und Strömungen für die Monate Januar und Juli durchgerechnet. Das jeweilige Szenario ist absolut niederschmetternd, die Auswirkungen für Lachse, Heringe, Seevögel und Meeressäuger wäre katastrophal. Nur unter optimalen Bedingungen können höchstens 15 % des ausgelaufenen Öls geborgen werden. Dies gilt für die Ölindustrie bereits als Erfolg, der allerdings noch nie bei einer Ölpest erreicht wurde. An den Küsten von BC herrschen bei weitem keine optimalen Bedingungen. Windgeschwindigkeiten von 20 – 25 Knoten machen Auffang- und Reinigungsmaßnahmen nahezu unmöglich. Betrachtet man die durchschnittlichen Windgeschwindigkeiten z.B. im Queen Charlotte Basin, so wird klar, dass Auffangmaßnahmen von Dezember bis März nahezu undurchführbar wären.

Bei der geplanten Erschließung der Öl- und Gasvorkommen vor der Küste gingen auch von den Ölbohrinseln große Umweltgefahren aus. Sogenannte „kleinere“ Ölunfälle, bei denen höchstens 1.000 Barrel Öl ins Meer gelangen, sind bei der Öl- und Gasförderung vor der Küste häufige Vorkommnisse. Alleine von 1997 bis 2002 ereigneten sich solch „kleine“ Ölunfälle z.B. vor Neufundland 138 mal. Eine statistische Analyse der Öl- und Gaserschließung im Cook Inlet in Alaska auf der Basis der vergangenen Ölunfälle erbrachte für die auf 25 Jahre angelegte Förderdauer der Anlagen eine Auftretenswahrscheinlichkeit von 484 kleineren Ölunfällen mit bis zu 1.000 Barrel Öl. Die Wahrscheinlichkeit für das Auftreten einer großen Ölpest mit über 1.000 Barrel Öl lag bei 19 %. Nach einem Bericht der Simon Fraser Universität bieten diese Berechnungen für das Cook Inlet eine angemessene Grundlage, um auch das Risiko einer Ölpest durch die Öl- und Gasförderung vor der Küste von BC abschätzen zu können. Über die gesamte Betriebsdauer einer einzigen Ölbohrinsel können bis zu 90.000 Tonnen metallischer Rückstände und toxischer Bohrrückstände ins Meer gelangen. Norwegische Wissenschaftler nannten die Freisetzung solcher Bohrrückstände von den Ölbohrinseln in der Nordsee eine der größten tickenden Zeitbomben für das ganze Nordsee-Ökosystem.

Nicht nur für die Umwelt hätten die unausweichlichen kleinen Ölunfälle oder eine früher oder später mit hoher Wahrscheinlichkeit große Ölpest schlimme Folgen, auch die ökonomischen Schäden für Fischerei und Tourismus wären verheerend. Alleine der Fischereisektor im Gebiet der Nordküste von BC stellt 6 – 9 % aller Arbeitsplätze. An der kommerziellen Fischerei in BC hängen insgesamt etwa 16.000 Arbeitsplätze. Sportfischerei, Fischverarbeitung und kommerzielle Fischerei erwirtschaften zusammen etwa 1,7 Milliarden CAD. Für die Krabbenfischerei an der Nordküste werden alleine 41 Schiffe betrieben mit 145 Arbeitsplätzen auf See und 250 an Land und es werden ca. 20 Millionen CAD erwirtschaftet. Studien für das Cook Inlet-Gebiet in Alaska ergaben, dass selbst eine relativ kleine Ölpest mit nur 1.500 Barrel Öl zur Schließung der gesamten Fischerei für mindestens ein Jahr führen könnte, tausende Menschen würden arbeitslos.

Die Tourismusbranche in BC bietet über 113.000 Arbeitsplätze, etwa 15.000 im Bereich Ökotourismus. Im Gebiet der Nordküste hängen 7 – 10 % aller Arbeitsplätze am Tourismus, sie wären bei einer Ölpest akut gefährdet. Dem stehen nur sehr wenige neu geschaffene Arbeitsplätze auf den Bohrinseln gegenüber, die wohl kaum mit Einheimischen besetzt werden würden. Die ganze Öl- und Gasförderung würde trotz gigantischer staatlicher Subventionssummen – ähnlich wie in Neufundland – der Provinz BC nur wenige Steuereinkünfte verschaffen, aber das ganze Umweltrisiko aufbürden. Ungewissheit herrscht darüber hinaus über die Öl- und Gasmengen, die überhaupt erschließbar wären. Schätzungen (Geological Survey of Canada) belegen, dass lediglich 1,3 Billionen Barrel Öl (25 % des gesamten Ölvorkommens) und 274,4 Billionen m³ Gas (75 % des Gasvorkommens) gefördert werden könnten. Dies sind bereits sehr optimistische Schätzungen im Vergleich zu denen anderer Organisationen. Diese Mengen würden gerade einmal 2 ½ Jahre lang den gesamten kanadischen Ölverbrauch abdecken und lediglich vier Jahre lang den gesamten kanadischen Gasverbrauch. In der Bevölkerung von BC zeigt sich bei sorgfältiger Risiko-Nutzen-Abwägung eine Mehrheit für die Beibehaltung des bestehenden Moratoriums. In Meinungsumfragen sprachen sich 2008 zwischen 72 und 79 % der Befragten für die Beibehaltung des Moratoriums aus, doch die Regierung von Premierminister Campbell scheint sich auch bei dieser Frage über die Mehrheit der Bevölkerung hinwegsetzen zu wollen. Eine gewisse Doppelzüngigkeit der Regierung ist unverkennbar. Im kanadischen Parlament wurde bereits im Juni 2008 von einer Abgeordneten von Vancouver Island ein Gesetzentwurf eingebracht, den Öltankerverkehr entlang der Küste zu verbieten. Auch regionale Verwaltungsbezirke unterstützen Resolutionen gegen den drohenden Tankerverkehr. Premierminister Campbell lässt sich gerne als Führer in Sachen Klimaschutz feiern, hält jedoch gleichzeitig unbeirrt an den Erschließungsplänen der Öl- und Gasvorkommen vor der Küste fest – wohl wissend, dass bei deren Förderung durch das notwendige Abfackeln von Öl und Gas auf den Bohrinseln soviel CO₂ freigesetzt würde, dass Kanadas Verpflichtung zur Einhaltung des Kyoto-Protokolls in Frage gestellt würde. Über eine 20-jährige Förderdauer hinweg würde eine CO₂-Menge freigesetzt, die dem CO₂-Ausstoß von 13 Millionen Fahrzeugen auf den Straßen im gleichen Zeitraum entsprechen würde. Umweltminister Barry Penner verkündete im November 2007 ebenso stolz wie presserwirksam, dass die Provinzregierung mit 500.000 CAD die Initiative „Grüne Fahrzeugflotte BC“ (Green Fleets B.C.) unterstützen wird: „Over the next three years, Green Fleets B.C. will help remove over 900 tons of smog-causing emissions and 200.000 tons of greenhouse gases from our air“, erklärte er. „That’s the equivalent of taking 50.000 light-duty vehicles off the road – a key part of our government’s plan to improve air quality in British Columbia“. Dies wäre ein schöner Erfolg, der jedoch völlig zunichte gemacht werden würde durch den Umstand, dass

schon eine einzige Ölbohrinsel pro Tag etwa soviel Luftverschmutzung verursacht wie 7.000 Fahrzeuge, die 50 Meilen (80 km) am Tag fahren.

Niemand glaubt ernsthaft daran, dass es der Provinzregierung gelingen könnte, die Einhaltung von Umweltschutzverordnungen in der Öl- und Gasindustrie jemals durchzusetzen. Eine Überprüfung der Industrie im Nordosten von BC durch die Öl- und Gaskommission fand an 35 von 160 untersuchten Orten schwerwiegende Verstöße gegen den Umweltschutz, an 16 Orten gab es kleinere Verstöße. Erst im Dezember 2007 wurden zwei Firmen (Anadarko Canada Corporation und Norcana Resources Services (1991) Ltd.) zu einer Geldstrafe von 113.000 CAD verurteilt, da sie gegen das Wasserschutz-Gesetz (Section 41 of the Water Act) verstoßen hatten. Den leeren Umweltschutzversprechen der Anadarko Canada Corporation schenkt in BC niemand mehr Glauben: „And whenever we undertake a new project, we attempt to understand the environmental issues and cultural considerations of an area. Then we create a balanced plan ... to protect the locations in which we operate“. (Website der Firma). Nicht nur in BC, auch in der Nachbarprovinz Alberta verstoßen Ölkonzerne fortwährend gegen Umweltschutzgesetze. Erst am 11. März 2009 wurde bekannt, dass z.B. der Suncore-Konzern, einer der schlimmsten Umweltverschmutzer im Abbaugelände der Teersande in Alberta, seit 2005 90 mal wegen Verstößen gegen Umweltschutzgesetze (Alberta's Environmental Protection and Enhancement Act) verurteilt wurde. Die Verstöße reichten vom bewussten Fälschen von Dokumenten bis hin zum Einleiten verseuchten bzw. verschmutzten Wassers in den Athabasca River – über die Dauer von 2 Jahren.

Auch wenn es zu Unfällen kam, zeichnete sich die Provinzregierung in BC zunächst einmal durch Untätigkeit aus. Seit 22. März 2006 liegt die BC-Fähre Queen of the North vor Gil Island in 400 Meter Tiefe und verliert kontinuierlich kleinere Mengen Diesel, Benzin und Öl, vielleicht auch wegen der vielen Fahrzeuge im Schiffsrumpf. Noch sind die Schiffstanks nicht korrodiert, doch die Zeitbombe tickt. Die Queen of the North fasst immerhin 220.000 Liter Diesel und 20.000 Liter leichtes Öl. Immer wieder beobachten die Bewohner von Hartley Bay einen Öl- oder Treibstofffilm auf der Meeresoberfläche im Wright Sound, der an manchen Tagen mehrere hundert Meter lang und 10 Meter breit ist und finden teilweise verschmutzte Strände auf Gil Island und Gribbel Island. Vor allem die Muschelvorkommen, die seit Generationen in diesem Gebiet geerntet werden, sind von der Verschmutzung bedroht, doch auch Krabben und Seegras können kontaminiert sein. Krabben z.B. halten sich im Larvenstadium an der Wasseroberfläche auf und sind deshalb besonders bedroht durch Ölverschmutzungen. Geraten sie in verschmutztes Wasser, sinkt ihre Überlebensrate und die späteren Erträge der Krabbenfischerei gehen empfindlich zurück. Besorgt sind die Gitga'at auch wegen der möglichen Auswirkungen der fortdauernden Diesel- und Ölverschmutzung auf Heringe, Lachse, Robben, Seelöwen und die Wale in diesem Gebiet, zumal die Buckelwale im Wright Sound, Whale Channel und McKay Reach eine große Bedeutung für den Ökotourismus haben. Auf Gribbel Island fressen im Frühjahr Spirit-Bären und ihre schwarzen Vettern bei Ebbe entlang der Strände von den mehr oder weniger stark kontaminierten Muscheln. Wie sich dies langfristig auswirken wird, ist derzeit noch nicht absehbar.

Die Regierung und B.C. Ferries sehen sich nach wie vor außer Stande, eine technisch sicherlich schwierige und teure Bergung der Fähre in die Wege zu leiten. Der mangelnde Wille, dieses noch überschaubare Umweltproblem zu beseitigen, lässt das Schlimmste befürchten für den Fall eines größeren Tankerunfalls mit einer Ölpest in diesem Gebiet. Nach zweijähriger Untätigkeit der Regierung haben die Gitga'at jetzt B.C. Ferries fristgerecht auf Schadensersatz verklagt und am B.C. Supreme Court Anklage erhoben. Die Fischgewässer der Gitga'at wurden durch die Diesel- und

Ölverschmutzung und durch den Schadstoffeintrag anderer Giftstoffe aus der gesunkenen Fähre zwei Jahre lang geschädigt und es wird auch zukünftig zu weiteren Schäden kommen. Die Bewohner von Hartley Bay haben Großes geleistet bei der Rettungsaktion der Passagiere von der sinkenden Fähre. Als Dank erhielten sie ein fortwährendes Umweltproblem in ihren traditionellen Fischgründen. „They feel in a lot of ways they've been shut out due to the impacts of this thing and the long term impacts on their area“, kommentierte Matthew Kirchner, Anwalt der Gitga'at. „It's sort of ironic given the role they played in assisting B.C. Ferries early on“.

Am 24. Juli 2007 traten bei Burnaby in der Nachbarschaft von Vancouver aus einer gerissenen Pipeline 240.000 Liter Schweröl aus und gelangten auch ins Burrard Inlet. Obwohl in diesem dicht besiedelten Gebiet viele Helfer, Ausrüstung, Material und die ganze Infrastruktur vorhanden waren, konnte ein so großer Ölaustritt nicht verhindert werden. Dies lässt Schlimmes erahnen für den Fall einer Ölkatastrophe in weit abgelegenen und schwer erreichbaren Gegenden entlang der Küste.

Als am 20. August 2007 innerhalb der Grenzen des Robson Bight (Michael Bigg) Ecological Reserve, einem Orca Schutzgebiet in der Johnstone Strait zwischen Telegraph Cove und Sayward, ein Lastschiff kenterte und unter anderem ein Tanklastzug mit 10.000 Litern Diesel und 13 Barrel Öl im Meer verschwand und einen 2 km langen Ölfilm auf der Meeresoberfläche hinterließ, geschah zunächst von offizieller Seite ebenfalls nichts. Obwohl mit all den für die Forstindustrie bestimmten Ausrüstungsgegenständen insgesamt 19.000 Liter Sprit – das meiste davon Diesel – ins Meer gelangt waren, hielt die kanadische Küstenwache eine Untersuchung der in 350 Meter Tiefe liegenden Teile nicht für nötig. Erst als Greenpeace Canada, die Living Oceans Society und Walschutzorganisationen längst Spenden sammelten für eine Untersuchung und ankündigten, eine solche selbst durchzuführen, reagierten die kanadische Küstenwache und das Umweltministerium von BC. Am 12. Dezember 2007, nach fast vier Monaten der Untätigkeit offizieller Stellen, konnten die Untersuchungen mit Unterstützung des Umweltministeriums und der kanadischen Küstenwache endlich beginnen. Kamerauntersuchungen der Wrackteile zeigten – so eine Pressemeldung des Umweltministeriums vom 11.02.2008 – keine wesentlichen Beschädigungen der gesunkenen Ausrüstungsgegenstände, insbesondere des Tanklastzuges. „It is believed, that the current condition of the equipment on the sea floor will allow the time necessary to undertake a complete analysis of the options available“. Doch am 11. April 2008 gab Fischereiminister Loyola Hearn zu erkennen, daß eine Bergung überhaupt nicht beabsichtigt ist: „Sometimes trying to remove things such as the tanker can do more harm than good and we are not going to do that“. Erst auf massiven Druck der Öffentlichkeit und vieler Umweltschutzorganisationen gab das Umweltministerium am 18. April 2008 bekannt, dass doch eine Bergung erfolgen soll – 8 Monate, nachdem das Lastschiff gesunken war. „We are delighted that this ticking time bomb will be removed, and we are hopeful that this happens before the whales return to Robson Bight this summer“, sagte Jennifer Lash von der Living Oceans Society. Doch die Orcas kehrten zurück und es war nichts geschehen. Im Juli 2008 wurden zwar die Verantwortlichen der Havarie verurteilt, doch eine Bergungsmaßnahme war immer noch in weiter Ferne. „Almost a year after this spill, the mess remains on the seabed of one of the world's most important ecological reserves“, kommentierte Jennifer Lash die Untätigkeit der kanadischen Regierung und des Umweltministeriums von BC. Im September 2008 erhielt schließlich eine Bergungsfirma den Zuschlag zur Hebung der Wrackteile. Mit der Bergung soll im Frühjahr 2009 begonnen werden, noch rechtzeitig bevor die Tanks korrodiert sein sollen. Nach Expertenanalysen sei mit der Korrosion frühestens 2½ – 3 Jahre nach dem Sinken zu rechnen.

Allgemein steht es um den Orca-Schutz in BC schlecht. Obwohl die Gruppe der „Southern Residents“ in ihrem Bestand als gefährdet gilt und die der „Northern Residents“ als bedroht, verweigerte das DFO im September 2008 die Ausweisung von Orca-Schutzgebieten nach den Species at Risk Act (SARA) mit dem Hinweis, dass bereits mit bestehenden Gesetzen kritischer Orca-Lebensraum geschützt sei und nichts weiter unternommen werden müsse. Umweltschutzgruppen klagten deshalb im Oktober 2008 gegen diese Entscheidung und versuchten das DFO dazu zu bringen, das zum Schutz der Orcas zu tun, was das Gesetz vorschreibt. Mit zweijähriger Verspätung war im März eine Orca-Schutzstrategie (Resident Killer Whale Recovery Strategy) vorgelegt worden. Es wurden zwei Gebiete benannt, die für die Orcas Lebensräume von zentraler Bedeutung sind und weitere Schutzgebiete wurden vorgeschlagen. Das Ministerium versuchte, die Veröffentlichung dieses Berichts zu verzögern und die Schutzvorschläge ganz aus dem Bericht zu streichen, um nicht durch diese Vorschläge per Gesetz zur Schaffung solcher Schutzgebiete verpflichtet werden zu können. Nur durch vehementen öffentlichen Protest des Expertengremiums wurden die Schutzvorschläge überhaupt wieder in den Bericht aufgenommen und mit publiziert. Im Februar 2009 veröffentlichte das Umweltministerium gemeinsam mit dem DFO unter dem Druck der anstehenden Klage eine Erklärung zum gesetzlichen Schutz kritischer Orca-Lebensräume. Es wurde festgestellt, dass das Artenschutzgesetz „auf die kritischen Lebensräume der Northern Resident- und Southern Resident-Orcas angewandt wird“, d.h. die Zerstörung dieser Lebensräume wird zur Straftat erklärt. Zum ersten Mal überhaupt erwies Kanada eine Anordnung nach dem Artenschutzgesetz, um einen kritischen Lebensraum für eine Tierart zu schützen: für die verbliebenen ca. 85 „Resident“-Orcas. Innerhalb von vier Jahren soll ein Aktionsplan erstellt werden, doch derzeit gibt es weder ein Team unabhängiger Orca-Experten, noch wurden die Bedrohungen der Orcas vom DFO explizit benannt. „Each time we think the government has finally given these ailing populations greater legal protection, they find a way to avoid meaningful change. Is this another hollow promise or will the federal government do the right thing and prohibit harmful activities in the orcas' critical habitat?“ fragte sich Sarah King von Greenpeace.

Am 31. Dezember 2008 wurde ein 33 m langes und 9 m breites Lastschiff auf Denny Island an Land gespült und beschädigt, nachdem es sich ein oder mehrere Tage zuvor von seinem 25 km entfernten Ankerplatz losgerissen hatte. Es gehörte der Black Tusk Helicopter Inc. und war beladen mit Flugbenzin. 5 der 6 Tanks im Rumpf waren durchlöchert, doch die beiden gefüllten Tanks an Deck waren unbeschädigt, so dass 20.000 l Benzin noch abgepumpt werden konnten kurz bevor ein Sturm aufkam. Nur pures Glück hat bei diesem Ereignis Schlimmeres verhindert. Weder die Firma, der das Schiff gehörte noch die kanadische Küstenwache hatten diesen Vorfall überhaupt registriert. Sie wurden erst durch einen Bewohner von Bella Bella, der das gestrandete Schiff auf Denny Island sichtete, informiert.

Dank des breiten öffentlichen Protests konnte ein für Herbst 2007 geplantes Projekt, das Batholiths Projekt, welches für alle Meeressäuger in den Küstengewässern eine massive Gefährdung bedeutet hätte, noch gestoppt werden. Glücklicherweise zog Kanadas National Science and Engineering Research Council (NSERC) seine Unterstützung für dieses seismische Projekt zur Erforschung des Aufbaus der Küstenberge zurück. Im Queen Charlotte Sound und im Küstengebiet zwischen Douglas Channel im Norden und Burke Channel im Süden, einem Gebiet mit hohem Wal- und Delphinvorkommen, hätten gewaltige Unterwasserdetonationen ausgelöst werden sollen, um über die Ausbreitung der Schallwellen den Aufbau des Meeresgrundes und der Küstenberge zu erkunden. Alle 20 – 60 Sekunden sollten während der Untersuchungen im Wasser Detonationen erfolgen mit einer Lautstärke,

die zu den stärksten von Menschen je erzeugten Lärmquellen gehört hätten. Teilweise hätten diese Detonationen in nur zwei Meilen breiten Fjorden erfolgen sollen. Die schallempfindlichen Wale und Delphine wären diesen Lärmquellen schutzlos ausgeliefert gewesen. Sie wären womöglich betäubt, verletzt oder orientierungslos umhergeschwommen ohne noch Nahrung aufnehmen zu können. Der terrestrische Teil des Projekts beinhaltete Detonationen in küstennahen Flusstälern mit einer Sprengkraft von jeweils einer Tonne herkömmlichen Sprengstoffs. Die ausgelösten Erschütterungen in den Flusstälern hätten in den Flüssen selbst Sedimente aufgewirbelt und gerade im Herbst die empfindlichen Lachseier und die Fischbrut gefährdet.

Sofern an der weiteren Erkundung der Öl- und Gasvorkommen vor der Küste festgehalten wird, dürften weitere seismische Untersuchungen zwangsläufig die Folge sein mit weitreichenden Konsequenzen für Wale, Delphine und andere Meeressäuger. Studien zeigen darüber hinaus, dass die Fischfangerträge in diesen Untersuchungsgebieten während der Tests um 50 – 70 % zurückgehen. Der Lärm in den Küstengewässern ist schon jetzt ohne Ölförderung und Tankerverkehr gewaltig, der Verkehr an Kreuzfahrtschiffen und Containerfrachtern nimmt stark zu. Alleine in Prince Rupert nahm die Zahl der Kreuzfahrtschiffe 2007 um 50 % im Vergleich zum Vorjahr zu, die Zahl der Passagiere um ca. 75 %. Im Herbst 2007 wurde in Prince Rupert der neue Containerhafen (Fairview Terminal) eröffnet und es wurden Abkommen mit der größten Container-Schiffsgesellschaft Chinas, COSCO (China Ocean Shipping (Group) Company) geschlossen. Prince Rupert hat den kürzesten Seeweg nach Asien und gilt als sicherster Hafen entlang der ganzen Westküste von BC und Washington State. Nach einer bereits längere Zeit zurückliegenden Studie von Fisheries und Environment Canada (Potential Pacific Coast Oil Ports: A Comparative Environmental Risk Analysis) wird der Hafen von Prince Rupert mehr als doppelt so sicher eingeschätzt als der Hafen von Kitimat. Trotzdem sollen die geplanten Ölpipelines offensichtlich in Kitimat enden und die Öltanker Kitimat anlaufen müssen. Der Hafen von Prince Rupert boomt und bringt endlich die so dringend benötigten Arbeitsplätze in die Stadt zurück, 2007 wurden schätzungsweise 10 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. 2011, nach der geplanten gigantischen Erweiterung des Containerhafens, sollen es bereits 28 Millionen Tonnen sein. Der Hafen von Port Edward (Ridley Terminals) expandiert ebenfalls. Der Umschlag an Getreide, Kohle, Holzpellets und Schwefel nimmt stark zu, gestiegene Weltmarktpreise und die günstige Eisenbahnanbindung von Prince Rupert nach Alberta und in die anderen kanadischen Provinzen erleichtern dies. Niemand kann derzeit voraussagen, was der zunehmende Lärm des Schiffsverkehrs um Prince Rupert herum für Auswirkungen auf die Buckelwale haben wird, die sich jedes Jahr im Chatham Sound zur Nahrungsaufnahme aufhalten. Vielleicht werden sie – genauso wie die Orcas – dieses Gebiet zukünftig meiden.

Durch all diese Gefahren für das Meeresökosystem entlang der Küste von BC bedarf es dringend der Ausweisung eines Netzwerks von Meeresschutzgebieten, um wenigstens die ökologisch bedeutsamsten Gebiete unter Schutz zu stellen. All dies könnte jedoch gefährdet werden durch eine einzige große Ölpest, die bei Aufhebung des aktuell noch bestehenden Moratoriums zur Öl- und Gasförderung und zum Öltankerverkehr entlang der Küste sehr wahrscheinlich werden würde. Dr. Rick Steiner von der University von Alaska stellt hierzu ernüchtert fest: „In Alaska haben wir unsere Lektion auf die harte Tour gelernt. Von Industrie und Regierung wurden in den frühen 70er-Jahren viele Versprechungen gemacht, dass neueste Technologie sicherstellen würde, dass nicht ein einziger Tropfen Öl die Umwelt verschmutzen würde, aber wie wir durch die Exxon-Valdez-Ölpest gesehen haben, wurden diese Versprechen schnell gebrochen“ (In Alaska we learned our lesson the

hard way. Many promises were made by industry and government in the early 1970s that state of the art technology would ensure not a single drop of oil would be spilled, but as we saw with the Exxon Valdez spill, the promises were quickly broken). Wie damals hört man auch jetzt wieder die gleichen Versprechungen der Regierung und der Industrie. Angesprochen auf die Risiken des Tankerverkehrs von Kitimat aus durch den engen Douglas Channel Richtung offenes Meer erklärte Neil Sweeney, Chef für Öffentlichkeitsarbeit für das Pipelineprojekt von Enbridge Corp. voller Überzeugung und ohne jede Spur von Zweifel im November 2008: „Wir glauben, dass wir diesen sicher bewerkstelligen können, und wenn wir es nicht glaubten, würden wir dieses Projekt nicht vorschlagen.“ Diesmal liegt es an uns, ob wir diesen Versprechungen Glauben schenken oder ob wir aktiv werden, um etwas gegen diese Pläne zu unternehmen.