



Tarja Halonen

Geboren am 24. Dezember 1943 in Helsinki. Studium der Rechtswissenschaften. Zunächst als Anwältin tätig, 1970 Anwältin des finnischen Gewerkschaftsbundes. Als Mitglied der Sozialdemokratischen Partei von 1974 bis 1975 Parlamentssekretärin des damaligen sozialdemokratischen Ministerpräsidenten Sorsa. 1977 in den Stadtrat von Helsinki gewählt, 1979 erstmals in das Parlament. 1984 bis 1987 Vorsitzende des Sozialausschusses; 1987 als zweite Sozial- und Gesundheitsministerin in die Regierung berufen. 1995 Ernennung zur Außenministerin. Seit 1. März 2000 Präsidentin der Republik Finnland. (2006 zweite Amtszeit bis 2012).

Tarja Halonen
Präsidentin der Republik Finnland

**„Unsere gemeinsame Ostseeregion –
Was bringt die Zukunft?“**

(Die Präsidentin hat ihren Vortrag in englischer Sprache gehalten; der Einfachheit halber wird die Rede auf Deutsch abgedruckt.)

Hamburg ist immer ein wichtiges Zentrum für die Länder des Ostseeraums gewesen, und Finnland sowie die Freie und Hansestadt Hamburg unterhielten immer vielerlei Kontakte. Ich bin daher heute Abend sehr gerne hier, um beim Festessen des traditionsreichen Übersee-Clubs zu sprechen. Der Übersee-Club hat sich im Lauf der Jahrzehnte zu einer wichtigen Hamburger Institution entwickelt, die auch außerhalb Deutschlands sehr geschätzt wird. Man kann sicherlich sagen, dass sich auch in Finnland eine eigene Übersee-Club-Tradition herausgebildet hat. Ich bin schon der dritte finnische Präsident, der vor Ihrem Club spricht. Vor mir haben das 1979 Präsident Urho Kekkonen und 1998 Präsident Martti Ahtisaari getan.

Wir wissen es zu würdigen, dass Finnland das Partnerland des 819. Hafengeburtstagsfestes ist, das morgen eröffnet wird. Die Wachstumszahlen des Hamburger Hafens sind enorm, und die positive Entwicklung setzt sich dank des weiter zunehmenden Welthandels fort. Finnland ist der viertgrößte Kunde des Hamburger Containerhafens. Es liegt auf der Hand, dass die Entwicklung des Hamburger Hafens für die Finnen ebenfalls sehr wichtig ist. Ein gutes Beispiel dafür ist das finnisch-deutsche Businessforum Hafenlogistik, das heute in diesem Saal stattfand und bei dem sich rund dreißig Häfen und Unternehmen aus Finnland vorstellten.

In den kommenden Tagen haben Sie Gelegenheit, an zahlreichen Orten in Hamburg interessante finnische Veranstaltungen zu besuchen. Der alljährliche Hamburger Hafengeburtstag ist eine schöne Tradition. Ich glaube, das Fest trägt auf seine Art dazu bei, das Verständnis und die Zusammenarbeit im Ostseeraum zu fördern. Zu den künftigen Herausforderungen, denen sich die Ostseeregion gegenüber sieht, möchte ich nun einige Sätze sagen.

Zum Foto des Jahres wurde in Finnland eine Aufnahme gewählt, auf der ein einzelnes Segelboot seine Bahn in der Ostsee zieht und in dem grünlichen Blaualgenbrei eine klar zu erkennende blaue Spur hinterlässt – ein trauriger Beweis für den Besorgnis erregenden Zustand der Ostsee. Die Ostsee, unser gemeinsames Meer, ist ein nahezu geschlossenes, flaches und kaltes Becken mit schwach salzigem Wasser. Die Veränderungen im Wassereinzugsbereich, vor allem die Eingriffe des Menschen, wirken sich auf ihren Zustand aus. Die Ostsee ist innerhalb von etwa 50 Jahren überdüngt und verschmutzt worden, weil die Emissionsbelastungen sich vervielfacht haben.

Durch eine signifikante Reduzierung der von der Gesellschaft, der Landwirtschaft, dem Verkehr und der Industrie verursachten Nährstoffbelastung lässt sich die Überdüngung verringern. Hier sind bereits bedeutende Resultate erzielt worden, aber im Meer werden positive Veränderungen erst mit zeitlichem Verzug spürbar. Die Belastung der Ostsee mit Umweltgiften ist trotz eingeleiteter Umweltschutzmaßnahmen um ein Vielfaches höher als in den Ozeanen.

Ein gutes Beispiel für die Handlungsbereitschaft der Anrainerstaaten ist der von der Kommission zum Schutz der Ostsee, Helcom, im letzten Jahr in Krakau verabschiedete Aktionsplan zur Rettung der Ostsee. Wir müssen die Umsetzung des Aktionsplans mit allen Mitteln unterstützen. Ich würde sogar vorschlagen, die Umsetzung zu beschleunigen, denn die Natur wartet nicht! Je länger wir die Schutzmaßnahmen hinauszögern, umso schwieriger und teurer wird ihre Realisierung. Es ist inspirierend zu sehen, welche Fortschritte schon jetzt unter anderem in Sankt Petersburg und in Polen erzielt worden sind.

Das Meer verbindet Länder und Völker. Ein wesentlicher Teil dieser Zusammenarbeit ist eine sichere und gut funktionierende Schifffahrt. Mehr als 80 Prozent des finnischen Außenhandels werden über die Ostsee abgewickelt. Auch für Russland, das die Häfen am östlichen Ende des Finnischen Meerbusens ausbaut und effizient nutzt, ist die Bedeutung der Ostsee als Transportweg gewachsen. Ein bedeutender Teil der russischen Außenhandelstransporte erfolgt über die Ostsee.

Der Güterverkehr nach Russland ist stark im Wachsen, aber besonders große Zuwächse sind beim Öl und bei Produkten der Chemieindustrie zu verzeichnen. Über den Finnischen Meerbusen wurden im Jahr 1995 etwa 20 Millionen Tonnen Öl verschifft. Im Jahr 2006 lag das Volumen bereits bei 140 Millionen Tonnen. Laut Schätzungen könnten im Jahr 2015 schon 240 Millionen Tonnen Öl über die Ostsee transportiert werden.

In Hamburg weiß man, dass die Ostsee gerade als Transportweg fundamentale Bedeutung hat. Mit dem zunehmenden Verkehr wächst aber auch das Unfallrisiko. Es liegt im Interesse aller Länder der Region, die Sicherheit auf See zu verbessern.

Die Verbesserung der Sicherheit auf See verlangt intensivierte Maßnahmen und gemeinsame Anstrengungen. Es wäre sinnvoll, einen umfassenden Überblick über den Schiffsverkehr auf der ganzen Ostsee zu haben. Dann wären die Behörden aller Anrainerstaaten über den gesamten Schiffsverkehr auf der Ostsee informiert, und die Bewegungen und Aktivitäten der Schiffe könnten ständig gesteuert und beobachtet werden. Vorstellbar ist auch eine Lotsenpflicht für Öl- und Chemietanker auf der ganzen Ostsee. Darüber hinaus könnte man verlangen, dass die Schiffe bestimmte technische Standards erfüllen und dass die Besatzung über bestimmte Kenntnisse verfügt. Die Seekarten und Navigationssysteme müssen ebenfalls fortlaufend verbessert werden.

Für den Fall von Unfällen sollte die Rettungszusammenarbeit ausgebaut werden. Beispielsweise mangelt es sehr an Schiffen und Material für die Ölpestbekämpfung in der gesamten Ostseeregion. Die Länder der Region müssen sich auch ernsthaft und vorurteilslos Gedanken über die Einführung alternativer Transportrouten und Transportmethoden machen. Damit verbunden sind natürlich ganz eigene logistische Herausforderungen und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt. Einfache Lösungen gibt es nicht.

Die oben genannten Maßnahmen verlangen die Zusammenarbeit aller Länder der Region, und es ist sicherlich nicht immer einfach, Einigkeit zu erzielen. Wir befinden uns jedoch auf einem guten Weg. Das Meer wartet aber nicht, Maßnahmen müssen sofort ergriffen werden.

Es gibt aber auch Resultate. Mit dem schon 2004 von Finnland, Russland und Estland im Finnischen Meerbusen eingeführten gemeinsamen Schiffsmeldesystem Gulf of Finland Reporting System, kurz: GOFREP, haben wir gute Erfahrungen gemacht, und das System wird weiterentwickelt. Bei diesem System können sich die Schiffe anmelden, die in den Finnischen Meerbusen einfahren. Sie erhalten dann Informationen über den Schiffsverkehr in der Region. Die Ausweitung des Systems auf die gesamte Ostsee würde die Sicherheit des Schiffsverkehrs erhöhen.

Die universellen Vorschriften der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO gelten auch für die Ostsee. Auf Initiative der Ostseeanrainer hat die IMO die Ostsee als „Besonders empfindliches Meeressgebiet“ ausgewiesen (auf Englisch Particularly Sensitive Sea Area, kurz PSSA). Diese gemeinsame Errungenschaft muss zugunsten der Ostsee genutzt werden. Im Ergebnis der Anstrengungen dürfen im Finnischen Meerbusen nur noch Tanker mit doppeltem Rumpf fahren. Ab 2009 sind in der Region überhaupt keine Schiffe mehr mit einfachem Rumpf zugelassen.

Die im Bau befindliche Gaspipeline Nord Stream von Russland nach Greifswald hat in den Ostseeanrainerstaaten sehr unterschiedliche Reaktionen hervorgerufen. Wir in Finnland sehen das Projekt als einen Weg, die Energiesicherheit Europas zu erhöhen. Gas lässt sich in Röhren sicher transportieren, aber wir wollen – und unsere Gesetze verlangen dies –, dass die mit dem Projekt verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt sorgfältig geprüft werden. Das Meer ist äußerst verletzlich. Finnland wird über die Genehmigungen zur Nutzung seiner maritimen Wirtschaftszone ausschließlich unter Umweltaspekten entscheiden.

Die Ostseeanrainerstaaten, maritime Nachbarn, haben schon immer zusammengearbeitet. Wir kennen uns und haben gelernt, gemeinsam Fragen anzugehen und Lösungen für Probleme zu finden. Unsere systematische Arbeitsweise erklärt sicherlich auch, warum sich im Laufe der Jahre im Ostseeraum eine große Gruppe von Akteuren herausgebildet hat, angefangen von der Zusammenarbeit auf Regierungs- und Behördenebene bis hin zu Städten, Regionen und privaten Verbänden, Stiftungen und Vereinen. Für die Rettung der Ostsee benötigen wir vor allem zusammenhängende Maßnahmen.

Die Europäische Union erarbeitet derzeit eine eigene Ostsee-Strategie. Diese Arbeit soll bis 2009 abgeschlossen sein, wenn Schweden die EU-Ratspräsidentschaft innehaben wird. In Finnland haben wir unsere Standpunkte und Bedürfnisse auch im Hinblick auf die Ostsee-Strategie zusammengetragen. Unser Ziel ist eine saubere und gesunde Ostsee sowie ein wirtschaftlich starker und erfolgreicher Ostseeraum. Die Ostsee-Strategie der EU ist in erster Linie eine interne Strategie der Union, aber um konkrete Ergebnisse zu erzielen, sind auch die Länder außerhalb der EU in den Fällen einzubinden, wo es angebracht ist. Das gilt insbesondere für Russland. Russland ist ein zentraler Akteur im Ostseeraum, und ohne die Mitwirkung Russlands können wir nicht von wirklicher Zusammenarbeit sprechen. Natürlich erwarten wir bei dieser Zusammenarbeit auch von Russland einen positiven Beitrag. Bei der Zusammenarbeit im Ostseeraum müssen auch Norwegen sowie die anderen Wasserzugsgebiete des Meeres wie Weißrussland berücksichtigt werden.

Die EU-Politik der Nordischen Dimension bietet unserer Ansicht nach einen funktionierenden Rahmen für die Zusammenarbeit im Ostseeraum. Insbesondere die Partnerschaften der Nordischen Dimension haben konkrete Resultate erbracht, und sie müssen auch in Zukunft weiterentwickelt und genutzt werden. Neben den erfolgreichen Umwelt- sowie Sozial- und Gesundheitspartnerschaften wird nun unter anderem auch an einer neuen Verkehrs- und Logistikpartnerschaft gearbeitet. Sowohl Finnland als auch Deutschland haben eine starke Verbundenheit mit der Ostseeregion. Hier in Hamburg weiß man genau, wie wichtig Deutschlands Beitrag für die Ostsee-Zusammenarbeit ist. Ich für meinen Teil hoffe, dass die nördlichen Bundesländer die Bundesregierung von der Notwendigkeit überzeugen können, die Zukunft der Ostsee zu sichern. Finnland und Deutschland sind vertraute Partner. Unsere Zusammenarbeit ist auf allen Gebieten intensiv und eng. Ich hoffe, dass wir unsere Zusammenarbeit zum Wohle der Ostsee noch verstärken können. ■