

„Die Bekämpfung muss bei der Pflanze ansetzen“

Die Zeiten, in denen Cannabis aus Afrika importiert wurde, sind vorbei. Stattdessen geht der Trend zu „Homegrowing“. Auch die großen Kokain-Kartelle in Südamerika haben laut Europol an Glamour eingebüßt.

Michael Möseneder
aus Den Haag

Die Cannabispflanzen neben dem Foyer im Hauptquartier der europäischen Polizeibehörde Europol gedeihen prächtig. Auch die Maschine, mit der Ecstasytablets produziert werden können, rattert munter vor sich hin. Ein Hort der Drogenproduktion ist hier dennoch nicht – in dem Raum finden Schulungen für Drogenfahnder aus ganz Europa statt, wie Robert H. von der Europol-Abteilung 06, die für organisierte Kriminalität zuständig ist, erklärt.

Wer einen europaweiten Überblick über den kriminellen Teil der Drogensituation erhalten will, ist in dem viertürmigen Neubau im niederländischen Den Haag gut aufgehoben. Hier werden die Erkenntnisse der nationalen Behörden ineinander verwoben.

Ein deutlicher Trend ist dabei das „Homegrowing“ von Cannabispflanzen. „Ein kleines Zuchtzelt kostet ungefähr 10.000 Euro. Ab der zweiten Ernte macht man Gewinn – und es sind jährlich vier möglich“, erklärt H. „Für die organisierte Kriminalität ist das ideal. Es amortisiert sich schnell und ist risikoärmer als beispielsweise der Schmuggel von Heroin.“

Die Zeiten, als Haschisch und Marihuana großteils aus Nordafrika kamen, sind demnach vorbei. Obwohl noch immer genügend von dort nach Europa kommt. „Oft kombiniert mit Menschenhandel. Wenn die Schnellboote erwischt werden, wird die Ware ins Meer

Die Cannabis-Plantage neben dem Eingang zur Europol dient laut der Behörde ausschließlich zu Schulungszwecken. Auch Ecstasy stellen die europäischen Drogenfahnder selbst her.

Foto: Möseneder



geschmissen und man gibt sich als Flüchtling aus“, schildert der bulgische deutsche Beamte. Bei der innereuropäischen Produktion waren die Niederlande Vorreiter, aber mittlerweile praktiziert man es überall.

Dabei gehen die Täter immer professioneller vor. Da man viel Strom für die Aufzucht benötigt, werden mittlerweile fremde Leitungen angezapft, um hohen Stromrechnungen zu entgehen. Der Einsatz von Wärmebildkameras, mit denen man die notwendi-

ge Zuchttemperatur orten kann, wird mit besseren Isolierungen bekämpft. Es finde auch ein Outsourcing statt, erzählt H. Eine niederländische Gruppe lässt beispielsweise in Tschechien produzieren und reimportiert dann die Ware.

Breitere Balkanroute

Heroin kommt dagegen noch immer zu 99 Prozent aus Afghanistan – und dabei bleibt die Balkanroute führend. Diese hat sich aber laut Europol etwas verbreit-

ert – auch Bulgarien und Rumänien werden wichtiger, Ungarn entwickelt sich zusehends zu einer Abpackstation.

Neu ist aber, dass die organisierten Gruppen zusehends flexibler werden. Containerlieferungen von Heroin oder Kokain kommen beispielsweise in Rotterdam an, werden umgeladen und gehen in Montenegro an Land, wo sie für den Vertrieb vorbereitet werden.

Wie schwierig es ist, Drogenlieferungen abzufangen, verdeutlicht H. mit einem Rechenbei-

spiel. „Auf die größten Schiffe passen 15.000 Sechsmeter-Container. Wenn man die aneinanderreihet, sind das über 91 Kilometer. Das kann man unmöglich alles kontrollieren.“ Er erinnert sich auch an einen Fall, bei dem man wusste, dass auf einem Schiff 100 Kilogramm Heroin versteckt sind – gefunden wurde es nicht.

Die US-amerikanischen Bemühungen, das Kokainproblem in Südamerika buchstäblich an der Wurzel auszutilgen, findet er sinnvoll. „Die Bekämpfung muss bei der Pflanze ansetzen, die Zerstörung von Feldern ist notwendig. Wenn wir die Produktion nicht reduzieren, werden wir nicht erfolgreich sein.“ Denn: „Wie effizient war Europa bisher?“

Weniger Coca-Anbaufläche

Gleichzeitig gesteht er ein, dass es einen Balloneffekt gibt – gesunkener Produktion in Kolumbien steht ein Anstieg in Peru und Bolivien gegenüber. Die offiziellen Zahlen der UNO scheinen seiner grundsätzlichen Einschätzung aber recht zu geben: Die Coca-Anbaufläche ist demnach seit dem Jahr 2000 um ein Drittel zurückgegangen.

Zumindest in Südamerika sei die Zeit der großen Kartelle mit prominenten Bossen wie Pablo Escobar vorbei. Die neuen Gruppierungen sind rein wirtschaftlich ausgerichtet und arbeiten mit vielen Seiten zusammen. In Kolumbien sitzen Vertreter europäischer Gruppen, mit denen dann über Preis und Routen verhandelt wird, der Schmuggel wird anschließend teilweise wieder ausgelagert. Als Gegenmittel hat man mittlerweile ein Abkommen über den Datenaustausch mit Kolumbien getroffen, nachdem dort die Datenschutzrichtlinien von Europol implementiert worden sind.

KURZ GEMELDET

TIROL

Fünf illegale Bordelle in Innsbruck entdeckt

Innsbruck – Die Tiroler Polizei stieß im Rahmen einer Schwerpunktkontrolle auf fünf illegale Bordelle. Diese befanden sich in fünf Wohnungen im Innsbrucker Stadtteil Hötting. Laut Polizei gibt es auch Hinweise auf die Betreiber, darunter ein Tiroler. Die Ermittlungen seien aber noch am Laufen. (APA)

WIEN

Bewaffneter Serienräuber in der Wiener City

Wien – Ein bewaffneter Serienräuber hat es seit Anfang Juni auf Geschäfte in der Wiener Innenstadt abgesehen und überfällt meist spätabends Trafiken und Souveniergegeschäfte. Zumindest vier Überfälle rechnet die Polizei dem Gesuchten zu, weitere Taten sind nicht ausgeschlossen. Der Mann fiel aufgrund der einheitlichen Personenbeschreibung auf und konnte bisher nicht geschnappt werden. (APA)

VORARLBERG

„Schwertkämpfer“ festgenommen

Bregenz – Ein stark alkoholisiertes Mann hat am Samstagabend in Hard einen Polizeieinsatz verursacht. Der 44-Jährige fuchtelte mit einem Schwert herum und bedrohte die Beamten. Die Polizei räumte das Mehrfamilienhaus und rief das Einsatzkommando Cobra zu Hilfe. Kurz vor deren Eintreffen ergab er sich. (APA)

Die Festspielstadt lebt auf Pump

Trotz Schuldenbergs beträchtliche Investitionen in Bregenzer Stadtbild

Jutta Berger

Bregenz – Das Stadtbild von Bregenz wird poliert. Nach dem Hafenneubau stehen in den nächsten Jahren weitere optische Veränderungen an: Zwischen Bahnhof und Stadtzentrum entsteht ein neues Geschäfts- und Wohnviertel mit Zugang zum See. Der Bahnhof wird abgerissen und ersetzt. Durch den Neubau des Landesmuseums erhält die „Kulturmeile“ ein neues Gesicht und die Stadt eine neue Fußgängerzone. Rund um die bestehende Fußgängerzone wird ein Quartierentwicklungsprozess gestartet.

Man könnte meinen, die Landeshauptstadt schwimme im Geld. „Ganz im Gegenteil, die Stadt steuert auf eine Katastrophe zu“, prophezeit Stadtrat Michael Ritsch (SPÖ), der schärfste Kritiker von Bürgermeister Markus Linhart (ÖVP). Die Sozialdemokraten hatten die Vorlage einer mittelfristigen Finanzplanung beantragt, kurz vor der Sommerpause wurde diese Vorschau auf 2015 präsentiert: Die Prognose ist schlecht, in vier Jah-

ren wird die Verschuldung der 30.000-Einwohner-Stadt 83,7 Millionen Euro betragen. „Und das bei einem Jahresbudget von rund 70 Millionen Euro. Wäre die Stadt ein Unternehmen, dann müsste sie spätestens 2015 Konkurs anmelden“, sieht Ritsch rundum schwarz. Was ihn, der Linhart gerne als Bürgermeister ablösen würde, besonders wurmt: „Als die ÖVP 1990 die Stadt nach 20 Jahren SPÖ-Regierung übernommen hat, war sie quasi schuldenfrei.“

Man solle nicht dramatisieren, sagt Vizebürgermeister Gernot Kiermayr (Grüne), „aber es besteht unbestritten Konsolidierungsbedarf.“ 2007, der Schuldenberg war auf 66 Millionen gewachsen, hatte Bürgermeister Markus Linhart den steirischen Finanzexperten Peter Pilz zu Hilfe geholt. Pilz erstellte ein Konsolidierungskonzept. Dann durchkreuzte die Krise den Kurs. Wo und wie das Konzept Wir-

kung zeigt, müsse nun überprüft werden, sagt Kiermayr. Nicht umgesetzt wurde eine, wie es Kiermayr nennt, „versteckte“ Forderung des Konzepts: die Konsolidierung durch Dritte. Womit das Land gemeint ist. Der sogenannte graue Finanzausgleich, die Rückflüsse an das Land durch Sozial- und Pflegefonds und Spitalerhalterbeiträge, müsse überdacht werden. Kiermayr: „Die Rückflüsse sind zu hoch.“

In der Kritik am Land sind sich Grün und Rot einig. Ritsch: „Bei der Finanzverteilung Bund-Länder-Gemeinden sind eindeutig die Gemeinden die Verlierer.“ Bregenz liefere 2011 fast 17 Millionen an das Land ab. Die 96 Vorarlberger Gemeinden hätten zusammen eine Milliarde Schulden, rechnet Ritsch, „das Land hat nur eine geringe Nettoverschuldung, aber ein Riesenvmögen“. Da die ÖVP 93 der 96 Bürgermeister stelle, liege die Lösung nahe: „Die Schwarzen sollen mit ihren Parteikollegen im Land mutiger verhandeln.“

Ritschs Entschuldungskonzept: Übernahme des Kindergartenpersonals in den Landesdienst, – für Bregenz würde das jährlich eine Einsparung von 3,2 Millionen Euro bedeuten –, die Landesumlage überdenken und den Finanzierungsschlüssel für Sozial-, Pflegefonds und Spitäler auf 65:35 zugunsten der Gemeinden ändern.

Reformagenda Bregenz



Der Bregenzer Hafen ist fertig, bald soll es ein neues Wohn- und Geschäftsviertel mit Seezugang geben.

Foto: Stiplovsek

Österreichische Porr erhält Aufträge für Stuttgart 21

Stuttgart/Wien – Die deutsche Bahn hat den Kompromissvorschlag des „Stuttgart-21“-Schlichters Heiner Geißler abgelehnt und Bauaufträge für das umstrittene deutsche Bahnprojekt vergeben. Den Zuschlag bekam eine Bietergemeinschaft unter Federführung der österreichischen Porr-Gruppe. Der zweitgrößte Baukonzern Österreichs soll den 9,5 Kilometer langen Fildertunnel bauen, der den geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof mit dem Flughafen verbindet. Zudem erhielt Porr den Zuschlag für den Bau der Tunnel nach Ober- und Untertürkheim.

Volksabstimmung im Herbst

Die für November geplante Volksabstimmung über das Projekt will die Bahn nicht abwarten. „Wir werden natürlich weiterbauen“, sagte Bahnvorstand Volker Kefer der *Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung*. Die Bauvergabe schafft nach Ansicht der rot-grünen Regierungskoalition in Stuttgart keine unumkehrbaren Fakten. „Der Zeitplan für die Volksabstimmung steht“, sagte SPD-Fraktionsvorsitzender Claus Schmiedel. Ein Ausstieg aus dem Projekt sei weiterhin möglich, ebenso ein Umstieg auf das Geißler-Modell.

Geißler hatte am Freitag überraschend eine Kombination vorge schlagen: den oberirdischen Kopfbahnhof für den Nahverkehr zu nutzen und einen kleineren unterirdischen Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr. Der Neubau soll 4,1 Milliarden Euro kosten, die Kombilösung 2,5 bis 3 Milliarden Euro. (dpa, red)