

Freie Fahrt im Wesertunnel

Nach sechs Jahren Bauzeit ist am 20. Januar 2004 der Wesertunnel zwischen Dedesdorf (Kreis Cuxhaven) und Kleinensiel (Kreis Wesermarsch) für den Verkehr freigegeben worden. „Das Bauwerk verbinde zwei seit Jahrhunderten getrennte Regionen“, sagte Ministerpräsident Christian Wulff (CDU) vor rund 400 Gästen. Er machte sich dabei für den Bau der seit langem geplanten Küstenautobahn A 22 stark, um die Region an das transeuropäische Verkehrsnetz anzuschließen. Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) und Ministerpräsident Christian Wulff hatten den Wesertunnel offiziell um 16.00 Uhr eröffnet. Der öffentliche Verkehr rollte danach durch die beiden Röhren. Die Kehrseite: Die Fährleute verlieren ihre Arbeit. Insgesamt müssen rund 60 Fährleute zum Arbeitsamt.

Die Nord-Süd-Erschließung des Unterweserraumes wurde durch den Bau der A27 von Bremerhaven nach Cuxhaven im Jahre 1981 sowie des Weser-Jade-Raumes mit der A29 von Oldenburg nach Wilhelmshaven und zur A1 in Richtung Osna-brück/Richtung Ruhrgebiet in den 80er Jahren abgeschlossen. Eine Verbindung der Regionen Weser-Ems und Elbe-Weser fehlt bis heute. In Bremen ist im Verlauf der Weser die letzte feste Weserbrücke, bevor die Unterweser nach weiteren 60 km in Bremerhaven die Nordsee erreicht. Die Unterweser kann auf dieser Strecke nur mit Hilfe von sechs Fährverbindungen zeitaufwendig und kostenpflichtig überquert werden. Damit trennt die Unterweser zwei große Wirtschaftsregionen voneinander. Die zu erwartende Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur durch den Wesertunnel dient der Standortsicherung der zahlreichen Industrie- und Gewerbebetriebe, sowie der Stärkung der Wettbewerbsposition der Seehäfen Bremens und Niedersachsens. Die Weserquerung wird auch für die Fremdenverkehrswirtschaft (Budjadinder Küste, Urlaubsregion Bremerhaven/Cuxhaven) positive Auswirkungen haben. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf zusammen ca. 269 Mill. € (aus NZ).

Deutsche Küstenwache Thema in Bundes- und Landtagsdebatten.

Die Schaffung einer neuen „Deutschen Küstenwache“ haben nun die Abgeordneten im Schleswig-Holsteinischen Landtag gefordert. Ziel dieses gemeinsamen Antrags ist die Zusammenfassung der verschiedenen vorhandenen schwimmenden Kräfte der Bundesbehörden in eine schlagkräftige Organisationsstruktur unter einheitlicher Führung. Das Havariekommando, zuständig bei Bekämpfungen von Schiffsunfällen, soll in diese neue Struktur eingegliedert werden. Auch die Mitglieder der CDU-Bundestagsfraktion haben einen entsprechenden Antrag vorbereitet. Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN fordert bereits seit 15 Jahren die Schaffung einer „Deutschen Küstenwache“, und die Kreistage der Landkreise Nordfriesland und Dithmarschen hatten ähnliche lautende Beschlüsse nach der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ gefasst, sowie die Fraktion der CDU im Bundestag eingebracht

Europarechtsanpassungsgesetz Bau - EAG Bau

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bereitet eine Novellierung des Baugesetzbuchs vor. Der jetzt fertig gestellte Regierungsentwurf wurde vom Kabinett am 15.10.2003 verabschiedet. Ziel der geplanten Novelle ist es, die Verfahrensschritte im Bereich der Bauleitplanung auf hohem Umweltschutzniveau zu vereinheitlichen und zu stärken. Es soll damit eine dem Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung entsprechende zügige und sichere Planung ermöglicht werden. Städte und Gemeinden sollen in die Lage versetzt werden, mit einem modernen Planungsrecht den europäischen Herausforderungen zu begegnen. Darüber hinaus soll das Raumordnungsgesetz um Regelungen ergänzt werden, die sich auf die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone beziehen (Planung von (Offshore Windparks) und es ermöglichen, für einzelne raumordnerische Funktionen in dieser Zone Ziele und Grundsätze der Raumordnung aufzustellen. (aus BMVBW).

Spiekerooger müssen tiefer in die Taschen greifen

Zum neuen Jahr erhöhte die Nordseebad Spiekeroog GmbH (NSB) die Fahrpreise für die Insulaner drastisch. Statt neun Euro kostet die Bewohner eine Fahrt zum Festland und zurück jetzt 15 Euro. Damit streicht die NSB den speziellen, früher wesentlich günstigeren Tarif für die Spiekerooger. Und auch die Gäste sind von einer Preiserhöhung nicht verschont geblieben. Tageskarten kosten nun 17 anstatt 16 Euro.

Die Langeooger hingegen werden auch weiterhin zu günstigen Preise auf das Festland reisen können. Derzeit zahlen sie für Hin- und Rückfahrt 8 Euro. Eine Tageskarte für Gäste kostet 17 Euro. Erhöhungen sind bei der Gemeinde im Moment nicht im Gespräch. Ähnlich sieht es für die Norderneyer aus. Nach Angaben der AG Reederei Norden-Frisia soll der Fahrpreis von 6,80 Euro für die Einwohner bis zum nächsten Jahr stabil bleiben. Auf Wangerooge wird allerdings über eine Erhöhung der Fahrpreise nachgedacht, die aber fünf Prozent nicht überschreiten sollen. Somit bleibt es auch dort bei günstigen Sondertarifen für die Insulaner. (aus NWZ)

Seltene Gänse machen Rast am Dollart

Vogelkundler des Naturschutzbundes Nabu haben auf Weideflächen des Rheiderlandes am Dollart seltene Zwerggänse entdeckt. Mindestens vier Vögel, die auf dem Weg in ihre Brutgebiete sind, wurden gesehen, teilte der Nabu Ostfriesland mit. Die Zwerggans ist weltweit bedroht. Auf den ersten Blick sei der Vogel von den häufigen Blessgänsen kaum zu unterscheiden, so Gänse-Experte Dr. Helmut Kruckenberg. Noch vor 30 Jahren habe die Zwerggans fast flächendeckend zwischen Lappland und Taimyr in Sibirien gebrütet. Doch der Bestand der Zwerggans habe dramatisch abgenommen. „Die Gänsejagd

in Deutschland und dem benachbarten Ausland trifft die Zwerggans sehr stark“, beklagt Kruckenberg. Wirklichen Schutz genießen Zwerggänse nur, wenn mindestens auch die Jagd auf die Blessgänse eingestellt würde. (aus OZ).

Algen gegen Treibhausgas: FTZ-Leiter Dr. Franciscus Colijn forscht im Südatlantik

Weltweit geht es den Wäldern an Land immer noch durch Abholzung an den Kragen. Der Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) nimmt hingegen weltweit zu, so dass Bäume und andere Pflanzen alle Blätter voll zu tun haben, um dieses Kohlendioxid durch die Photosynthese in Sauerstoff umzuwandeln und damit den Treibhaus-Effekt einzudämmen. Auch die Algen in den Meeren helfen bei dieser Arbeit, denn Kohlendioxid und Sauerstoff werden im Wasser gelöst und im ständigen Austausch wieder an die Luft abgegeben. Forschergruppen aus verschiedenen Ländern haben inzwischen herausgefunden, dass sich die Algen fernab der Küste noch prächtiger entwickeln und fleißiger sind, wenn Eisendünger hinzugegeben wird. Vielleicht könnte damit sogar der Klimawandel wirkungsvoll beeinflusst werden. Am 21. Januar 2003 ist der Leiter des Büsser Forschungs- und Technologiezentrums (FTZ), Professor Dr. Franciscus Colijn, gemeinsam mit 48 anderen Wissenschaftlern aus neun Nationen zur einer Forschungsfahrt mit der „Polarstern“ in den Südatlantik aufgebrochen. Im Südatlantik werden die Wissenschaftler 20 Tonnen Eisenlösung auf einer Fläche von 200 Quadratkilometern ausbringen, regelmäßig Wasserproben ziehen und acht Wochen lang beobachten, wie sich die Algen verändern. Untersucht werden soll zum Beispiel auch, was genau passiert, wenn die Algen absterben, denn dabei wird Kohlendioxid wieder freigesetzt. Passiert das schon nahe der Oberfläche, würde es in absehbarer Zeit wieder an die Luft abgegeben, erklärt Dr. Colijn. Die Bremswirkung für den Treibhauseffekt wäre schnell verpufft.

Eine Gefahr von Überdüngung und Algenblüte sieht Colijn im Atlantik hingegen nicht. „Man müsste dazu so riesige Mengen Eisendünger einbringen, dass ich das für nicht vorstellbar halte“, sagt er auf Nachfrage der DLZ/BZ. Und in der Nordsee würde das Prinzip ohnehin nicht funktionieren, weil die Algen hier mit Eisen übersättigt sind. (aus DLZ)

Landtag spricht sich für Bau der A 22 aus

Der Landtag hat sich mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP für die Küstenautobahn A 22 ausgesprochen. Die Grünen lehnten den Bau ab. Die Autobahn werde die Wirtschaft im Nordwesten ankurbeln, sagte die CDU-Abgeordnete Astrid Vockert. Die Grünen erklärten dagegen, sie hielten das Projekt nicht für sinnvoll. Die A 22 soll nach derzeitigen Plänen bei Glückstadt die Elbe queren und über Bremervörde durch den neu eröffneten Wesertunnel nach Ostfriesland führen. (aus NWZ)

Fisch-Institut kommt erst im Jahr 2007 / Langwieriges Planungsverfahren für Neubau

Das Institut für Fischereiökologie (Ifö) wird frühestens Mitte 2007 von Hamburg nach Bremerhaven umziehen. Obwohl das Bundeslandwirtschaftsministerium die Verlegung des Instituts bereits im Oktober 2000 beschlossen hat, wird sich auf dem vorgesehenen Bauplatz im Fischereihafen auch in diesem Jahr nichts bewegen. Zurzeit liegen die Pläne für den Institutsneubau bei der Bundesforschungsanstalt für Fischerei, zu der das Ifö gehört. Von dort wandert die Akte anschließend zu den zuständigen Ministerien nach Bonn und Berlin. „Letztlich muss der Bundesfinanzminister zustimmen“, erklärt Detlef Sieker, Leiter des Geschäftsbereichs Bundesbau beim Bremer Bausenator. Denn der Bund trägt die Kosten für den Neubau – knapp 13,3 Millionen Euro. Dann müssen die Architekten- und Ingenieursleistungen sowie die einzelnen Baugewerke ausgeschrieben werden – und das wegen der Größe des Projekts nach EU-Recht, also europaweit. Eventuell wird sogar ein Architektenwettbewerb ausgelobt. „Wenn alles gut geht, können wir im April 2005 mit dem Bau beginnen“, sagt Sieker. Bei einer Bauzeit von zwei Jahren wäre das Gebäude also im April 2007 bezugsfertig. (aus NZ).

SDN fordert Bündelung der Kräfte / Konkurrierende Entwicklungen zwischen den Deutschen Häfen vermeiden

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN setzt sich ausdrücklich dafür ein, dass der Wirtschaftsstandort Deutschland einen auf zukünftige Entwicklungen ausgerichteten leistungsfähigen Tiefwasserhafen mit einer entsprechend ausgebauten landseitigen Infrastruktur dringend benötigt. Angesichts der knappen öffentlichen Mittel und der massiven Eingriffe in die Watt- und Flussökosysteme sollten nach Meinung der SDN konkurrierende Entwicklungen zwischen den Deutschen Häfen vermieden und die Kräfte gebündelt werden, um im europäischen Wettbewerb erfolgreich zu sein. Denn Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen, die unmittelbaren Konkurrenten der deutschen Häfen sind, sind bereits für die Zukunftsanforderungen gerüstet. Bereits vor vier Jahren hatte sich die SDN für den Ausbau Wilhelmshavens als dem deutschen Tiefwasserhafen ausgesprochen und dies damit begründet, dass der Raum Wilhelmshaven die wirtschaftlichen Impulse, die der Tiefwasserhafen nebst landseitiger Infrastruktur und zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur dringend benötigt. Auch sei unter Verkehrssicherheitsaspekten als auch ökologischen Folgen der Bau eines Tiefwasserhafens bei Wilhelmshaven eher zu vertreten als der Elbeausbau. Denn Hamburgs wirtschaftliche Entwicklung wird wegen des großen Elbeinzugsgebietes in Verbindung mit der Osterweiterung der EU auch ohne einen weiteren Elbeausbau voranschreiten, meint die SDN.

380 Millionen Kronen für Küstensicherung

In den Schutz der westjütischen Küste vor Überschwemmung bei Sturmfluten investieren Staat und Amt Ringkøbing in den nächsten fünf Jahren 380 Millionen Kronen. Nach einer Absprache zwischen beiden Partnern werden jährlich 76 Millionen Kronen bewilligt. Fast drei Viertel davon (56,7 Millionen Kronen) übernimmt der Staat, teilte das Küstendirektorat gestern mit. Gesichert wird die Küstenstrecke mit Sand, der aus großer Tiefe gewonnen wird. »Das ist die beste Methode und garantiert gleichzeitig«, so das Direktorat, »dass die Uferzonen ihren natürlichen und attraktiven Strandcharakter bewahren.« (aus DN)

Großauftrag für Hafen / DFDS Tor Line und CuxPort verschiffen 80000 BMW-Neuwagen

Wer im Hafenumschlaggeschäft erfolgreich sein will, braucht gute Argumente, Ausdauer und die richtigen Partner. All das stimmt diesmal und so konnten Peter Kramp für die DFDS Tor Line und Heinrich Ahlers für CuxPort kürzlich gemeinsam ihren Erfolg präsentieren: einen Großauftrag von BMW über die Verschiffung von Neuwagen für England mit der DFDS über Cuxhaven. Der Vertrag läuft über 7,5 Jahre und bietet ausreichend Sicherheit auch für längerfristige Investitionen. Für dieses Jahr rechnet Ahlers mit einem Umschlag von rund 80000 Pkw. Steigerungen in den kommenden Jahren seien durchaus möglich. Die Fahrzeuge werden per Bahn von den BMW-Werken in Regensburg, Dingolfing, München und Graz nach Cuxhaven transportiert. Die nagelneuen bayrischen Edelkarossen sollen in Cuxhaven nicht lange herumstehen. Ein Teil wird sofort auf eine der drei DFDS-Fähren verladen, ein anderer Teil geht auf eine der Stellflächen, um bei Anforderung möglichst schnell Richtung Immingham und später Harwich ausgeliefert werden zu können. Dafür muss CuxPort laut Vertrag mittelfristig 9000 Stellplätze vorhalten. Um die edlen Pkw möglichst umwelt- und lackschonend zu lagern, ist der Bau einer mehrstöckigen Hochgarage mit 6000 Stellplätzen für rund zehn Millionen Euro vorgesehen. (aus CN)

Ein Paukenschlag für den Nordwesten: Vorzeitige Freigabe der A 31: Bröring liefert „Meldung des Jahres“

Anfang Dezember 2003 hatte der emsländische Landrat Hermann Bröring (CDU) eine der besten Nachrichten des Jahres verkündet: Die Autobahn 31 werde schon im April 2005 fertig sein. Gestern legte er eine neue „Meldung des Jahres“ nach: Die A 31 wird sogar am 22. Dezember dieses Jahres eröffnet. Als Initiatoren der bundesweit einmaligen Finanzierung durch Kommunen, Wirtschaft und die benachbarten Niederlande gelten Bröring und der Großefehner Unternehmer Rolf Trauer-nicht. Die erneute Verkürzung der Bauzeit brachten die Bauunternehmen Bunte aus Papenburg und Strabag aus Nordhorn gemeinsam mit der Straßenbauverwaltung zustande. Das klappte, weil die Firmen einige Arbeiten parallel ausführen. Zudem gelang es, das erst für das Jahr 2005 eingeplante Geld schon in diesem Jahr freizugeben. „Unterm Strich bleibt es bei der Summe“, meinte Bröring gestern. Zwei Teilstücke der A 31 werden, wie geplant, im April und Mai fertig. Die restlichen sechs Kilometer, die das Schüttofer Kreuz bilden werden, sollen bis Ende dieses Jahres gebaut sein, am 22. Dezember soll die A 31 dann eröffnet werden. Bröring sprach gestern von einem „Paukenschlag für den Nordwesten“. Die Zusammenarbeit der gesamten Region sei nicht nur europaweit vorbildlich, der Erfolg erhöhe auch den Druck auf den geplanten Bau der Küstenautobahn A 22. Das wiederum bringe auch den Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven voran. (aus NWZ)

Fünf Standorte für Test von Offshore-Windenergieanlagen im Angebot

Mit großer Mehrheit stellte sich der Rat der Stadt Cuxhaven hinter die 71. Flächennutzungsplanänderung: Damit wird zwischen der Baumrönne und dem Altenbrucher Hafen in unmittelbarer Nähe der Mehrzweckumschlaganlage ein Standort zur Erprobung von bis zu fünf Offshore-Windenergieanlagen ausgewiesen. Inzwischen gibt es zwei Interessenten, die dort Anlagen testen wollen. Die Stadt Cuxhaven sieht in dem damit verbundenen Offshore-Basishafen zur Nutzung der Windenergie eine einmalige Chance, die wirtschaftlichen Möglichkeiten dieses expandierenden Marktes zu nutzen und damit neue Arbeitsplätze in der Region zu schaffen. Die guten Voraussetzungen des Seehafenstandortes Cuxhaven und die Synergieeffekte, die im Zusammenhang mit anderen Hafennutzungen möglich werden, sind die entscheidenden Gründe für die getroffene Standortwahl. Weil die Fläche für die Erforschung und Entwicklung der 180 Meter hohen Offshore-Pilotanlagen auch in der Ergänzung des regionalen Raumordnungsprogramms vorgesehen ist, das voraussichtlich im Spätsommer/Frühherbst Rechtskraft erhält, kann der Landkreis als regionale Raumordnungsbehörde bei einem Bauantrag die Vorabgenehmigung erteilen. Die geplante Ergänzung des Regionalen Raumordnungsprogramms sieht im Bereich Cuxhaven auch eine Erweiterung des Windparks Altenbruch über die Autobahn hinaus nach Westen (zwischen BAB-Zubringer Altenwalde und Heerstraße) vor. Dort können Windenergieanlagen mit einer Höhe unter 100 Meter und im Hinblick auf die geplante Offshore-Industrie auch mit einer Höhe bis zu 180 Meter gebaut werden. Die sind in diesem Bereich zulässig, wenn vertraglich sichergestellt ist, dass das Vorhaben im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Offshore-Industrie realisiert wird. Interessenten aus der Windenergie-Branche haben damit die Möglichkeit, in einem "Schaufenster für Kunden" voraussichtlich etwa sechs bis acht Windenergieanlagen mit einer Höhe bis 180 Meter zu präsentieren. (aus CN)

Einladung der SDN zur Mitgliederversammlung 2004

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN lädt zur Mitgliederversammlung am 05. März 2004, um 11:00 Uhr in den Sitzungssaal der Kreisverwaltung Jever, Lindenallee 1 in 26441 Jever, ein. Neben den Formalien, wie Wahl des Vorstandes, wird insbesondere über die Finanzsituation und deren Stabilisierung gesprochen werden. Die Mitglieder werden um aktive Teilnahme an der Sitzung gebeten..

Entscheidung für Transrapid in den Niederlanden?

Ob und in welcher Form eine Anbindung der Niederländischen Provinzen am Wattenmeer an die Wirtschaftszentren um Rotterdam und Amsterdam zukünftig erfolgen soll, will die Regierung voraussichtlich am 10. Februar 04 entscheiden. Seit langem wird eine verbesserte Anbindung der Provinzen geplant, um sie an den wirtschaftlichen Aktivitäten der starken Regionen besser beteiligen zu können. Drei Varianten, bestehend aus einer Beschleunigung der bisherigen Strecke, einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke und die Transrapidvariante waren in den Planungen, die heftig in den Niederlanden diskutiert wurden, vorgesehen. Auch die niedersächsische Landesregierung hatte die Transrapidplanungen mit großer Aufmerksamkeit verfolgt und über eine Verlängerung nachgedacht. Eine endgültige Entscheidung ist aber noch nicht in Sicht.

Die Inter-Regionale Wattenmeer Kooperation IRWC ist eine Kooperation mit den Landkreisen Dithmarschen und Nordfriesland und den Dänischen und Niederländischen Wattenmeer Regionen. Die SDN wurde 1973 von Küstenkreisen und Kommunen gegründet und möchte die Nordsee, das Wattenmeer und angrenzende Küstenregionen schützen und die Eigenheiten und Schönheiten erhalten.

Texte „Watt'-Neues“: Hans von Wecheln, ICT D/NF u. Vorstandssprecher SDN