



AERO-Club Bremerhaven e. V.

Regionalflughafen Bremerhaven, 27572 Bremerhaven

Tel. 0471/9712471 ♦ Fax 0471 / 9712470

Internet: <http://www.aero-club-bhv.de>, E-Mail: kontakt@aero-club-bhv.de

Ust-ID: 75610 00802, Gläubiger-ID: DE82ZZZ00001093429

IBAN: DE25 2926 5747 6004 6821 00 BIC: GENO DEF1 BEV

Werte Fliegerfreunde im ACB und die Menschen, die für unsere Sache einstehen,

die Zeit vergeht und in einem Jahr (Frühjahr 2016) soll die politisch gewollte Schließung vom Regionalflughafen Luneort vollzogen werden. Die Planungsunsicherheit über das "Aprés " betrifft sowohl die gewerblichen Nutzer als auch uns Vereine. Nach wie vor halten die politisch Verantwortlichen in Stadt und Land an ihrem Prestigeobjekt OTB fest und ignorieren die allseits gegenwärtigen Zeichen einer Krise in der Offshore Branche.

Der stetige Verweis auf die falschen Zeichen der Bundesregierung trifft nicht den Kern und ist auf die Dauer bei der Berichterstattung ermüdend. Trotz Insolvenzen von Firmen, Rückbau von bisherigen Arbeitsflächen, Veränderung der Anforderungsprofile für die Errichterschiffe werden überholte Gutachten herangezogen, um sich hinter ihnen zu verstecken und einen wirtschaftlichen Alptraum, nämlich den Bau des OTB , weiter voranzutreiben und nach außen hin zu verkaufen.

Kritische Stimmen des Wirtschaftsrates, der Naturschutzbünde, Nautischen Fachleuten, Wasserbauern und Ingenieuren werden geflissentlich nicht gehört und nach Gutsherrenart ignoriert und übergangen. Die doch oft einseitige Berichterstattung der örtlichen Medien zusammen mit dem sehr komplexen Genehmigungsverfahren bewirken, dass der "Normalbürger" die Gesamtsituation nur sehr schwer durchblicken kann. Informationen und Fakten über die aktuelle Lage werden nur einseitig und spärlich weitergegeben.

So wurden fast unbemerkt die Offshore Arbeitsflächen im Kaiserhafen (ABC Halbinsel) und an der südlichen Stromkaje (RWE) zurückgebaut und ihrem ehemaligen Verwendungszweck übergeben. Im südlichen Fischereihafen waren schon lange keine "Bremerhavener Wahrzeichen" mehr zu sehen und es war nur eine Frage der Zeit, wann Weserwind die Flagge niederholen musste.

Tripods, oder auch die am Offshore Terminal Nordenham/Blexen konstruierten Monopiles, finden bei der Fundamentgründung zukünftig kaum noch Verwendung. Gittermasten sind weitaus ökonomischer zu errichten und erfüllen denselben Zweck. Auch der Rückbau ist weitaus günstiger und wird die Kassen der Energiefirmen in 20 Jahren entlasten.

Die neuen "Wahrzeichen Bremerhavens" versanken sprichwörtlich in den Fluten der Nordsee!

Drei Windparks (Globaltec 1, Helgoland und Amrum Bank) wurden mit Hilfe der vorhandenen Infrastrukturen von Bremerhaven aus erbaut. Zeitgerecht und, nach anfänglichen Anlaufproblemen, ohne große Zwischenfälle. Probleme machte nicht die Erstellung, sondern die Netzanbindung. Bis heute gibt es in dieser Hinsicht große Probleme in den Windparks vor unserer Küste.

Der Informationsfluss in der Öffentlichkeit ist auch hier spärlich!

Die Errichterschiffe (Jack Up's) konnten, nachdem mit großem Aufwand der Hafengrund vor den Umschlagskajen entsprechend verfestigt wurde, ohne Probleme die Tripods von der ABC Halbinsel (sie wurden von der Produktionsstätte Weserwind auf einem eigens dafür gebauten Ponton dorthin transportiert) und die Stahlkörper, Getriebegondeln und Flügel (RWE- Kaje - Containerterminal) übernehmen und zum Baufeld in die Nordsee transportieren.

Dieses alles verlief in den letzten zweieinhalb Jahren reibungslos. Nun sind die Windparks erbaut und warten darauf ans Netz angeschlossen zu werden.

Der eingeschlagene Weg, nämlich die Verwendung von vorhandener Infrastruktur, war der Richtige!

Warum nun noch den Bau des OTB mit allen Mitteln durchsetzen?

Einige Voraussetzungen für das Prognos Gutachten haben sich mittlerweile verändert. Tripods brauchen nicht mehr über Land transportiert werden (denn sie werden nicht mehr verwendet), die angesetzten Kranhöhen von über 110 Metern der Errichterschiffe haben sich in der Praxis nicht bewährt und werden somit auch nicht in die Anflug- und Abflughöhe des Flugplatzes hineinragen. Andere Schwerlastteile, wie Gondeln und Konstruktionsteile können an den tidenfreien Schwerlastkajen des südlichen Fischereihafens auf Schiffe verladen werden, die Fischereihafen Doppelschleuse wurde vor Jahren für Schiffe von 180 x 32 Meter vergrößert.

Die Handhabung (auch der Umschlag der Ladung) der Schiffe hinter den Schleusen ist weitaus unproblematischer als im Tiden- und Schwellbereich des Blexer Bogens.

Nach wie vor ist der Bau des OTB im Bereich des Blexer Bogens bei Wasserbauern, nautischem Fachpersonal, Naturschützern und Umweltverbänden stark umstritten.

Der Bau im Gebiet des Schwemmlandes der Luneplate mit einer geologisch notwendigen tiefen Gründung (siehe Wilhelmshaven), um die sandführenden Schichten zu erreichen, ist sehr aufwendig und birgt das Risiko der späteren Instabilität der Spundwände. Aufwendige und teure Bau- und Erhaltungsmaßnahmen sind in diesem Bereich vorprogrammiert!

Die Lage des Terminals im Blexer Bogen birgt eine Gefahr für die durchgehende Großschifffahrt zu den Unterweserhäfen, Auflagen der verantwortlichen Behörden sind zu erwarten.

Die Problematik der Deichsicherheit, Verschiebung der Tiden und der Brackwasser-Salinität im Bereich BHV- Nordenham darf nicht außer Acht gelassen werden, die Versandung der Geesteeinfahrt ist durch die Verlagerung des natürlichen Flusssandes zu erwarten, teure Unterhaltsbaggerung in diesem Bereich wären die Folge.

Die größten Brut- und Rückzugsgebiete des Säbelschnäblers an unserer Küste werden vernichtet, dieser Vogel braucht einen Bereich im Watt mit bestimmter Salinität und Schilfbewuchs.

Einer " Umsiedlung " wird der Vogel nicht zustimmen!!

Auch hängt die Genehmigung zum Bau des OTB an dem noch offenen Verfahren der Weservertiefung, Brüssel beschäftigt sich damit, eine Klärung ist nicht vor 2017/18 zu erwarten.

Was soll also das Geklapper unserer Mandatsträger um den Baubeginn im nächsten Jahr und der damit verbundenen Schließung vom Regionalflughafen Luneort?

Ist es etwa ein strategischer Schachzug zur Wahl?

Ehrlichkeit und Offenheit gegenüber den Betroffenen und der Allgemeinheit – dem Volk – wären hier sicherlich angebrachter!

In Zeiten leerer Kassen und einer Haushaltssperre ist es jetzt an der Zeit Farbe zu bekennen. Die rosigen Prognosen der Gutachten sind Jahre danach nicht eingetreten und trotzdem wurden die Windparks mit Hilfe der angepassten vorhandenen Infrastruktur erbaut. Bremerhaven konnte hier seine Stärke zeigen, kurzfristig auf neue Situationen zu reagieren.

Einen funktionierenden Regionalflughafen als Bauernopfer für den fraglichen Erfolg eines OTB zu schließen, ist eine Verzweiflungstat von Uneinsichtigen und das auf Kosten der Steuerzahler. Die Zeichen der Zeit sollten erkannt und die Pläne zum Bau des OTB auf Eis gelegt werden. Die schon im Vorfeld erstellten Infrastrukturen im Bereich des südlichen Fischereihafens können auch anders genutzt werden, bzw. tragen zur Attraktivität des dortigen Gewerbegebietes bei. Eine direkte Anbindung an den Flugplatz ist obligatorisch.

Bremerhaven sollte sich zu seinem Flughafen bekennen und diese Perle nicht Spekulanten opfern, denn die optimale geografische Lage, 24 Std. Betriebsbereitschaft, kurze Wege, eine gute Erreichbarkeit und eine gute Entwicklungspolitik haben Luneort zu dem „Großen unter den Kleinen“ werden lassen.

Leider wurde Luneort in letzter Zeit an seiner weiteren Entfaltung durch das Negativeimage der drohenden Schließung gehindert. Eine Kehrtwende dieser Politik könnte durch die Erkenntnis, einem Millionengrab abzusagen, eingeleitet werden.

Bleibt also nur zu hoffen, dass die Erkenntnis und Einsicht bei den dafür politisch Verantwortlichen einzieht und es verhindert wird, dass das Land Bremen eine Bauruine und ein Millionengrab in Bremerhaven erschaffen wird.

Eine Anmerkung zum Schluss :

Diese geschilderten Erkenntnisse habe ich in den letzten Jahren durch viele Gespräche mit Beteiligten, Lektüre von Fachliteratur, als Nautiker und Hafendienst in Bremerhaven und als engagierter Privatpilot im ACB sammeln können. Ich bin mir bewusst, dass diese Erkenntnisse und die daraus logischen Schlussfolgerungen ohne entsprechendes "Gutachten" nicht belastbar sind. Unsere beiden Fliegerclubs haben schon fünfstelligen Eurobeträge in die Klärung der juristischen Fragen zur Sportstättenproblematik investiert, weitere Geldmittel gehen an die Substanz der Vereine und würden unsere weitere Existenz gefährden. Vielleicht findet sich ja noch ein großzügiger Sponsor!

Markus Brandes

1. Vorsitzender Aeroclub Bremerhaven