



„Plan B“ für den Liegeplatzbau

Stadt und Rat signalisieren, nicht länger auf Zusagen aus Berlin warten zu wollen / Gesellschaftsgründung im Gespräch

Von Kai Koppe

Cuxhaven. Nicht länger warten, sondern selbst machen: Nach diesem Motto wollen Ratspolitik und Verwaltung verfahren, um beim Thema Liegeplatzbau eine Hängepartie um die noch ausstehende Drittel-Finanzierung zu beenden. Darauf, dass der Bund seinen Anteil beisteuert, möchte im Rathaus offenbar niemand mehr wetten. Weswegen sich Mandatsträger und OB in der letzten Sitzung des Jahres auf einen ganz anderen Weg verständigten.

„Plan B“ nannte es Cuxhavens Oberbürgermeister Uwe Santjer, als er am Donnerstagabend auf die Möglichkeit zu sprechen kam, vor Ort eine Gesellschaft zu gründen, die eine Hafenerweiterung in die eigene Hand nimmt. Zu den Aufgaben dieser Körperschaft würde dann nicht allein die Realisierung der als dringend benötigt beschriebenen Liegeplätze V bis VII gehören, sondern auch die Bereitstellung weiterer Ansiedlungsflächen jenseits der Bahnlinie - ein Vorhaben, das sich bei der Stadt bereits in der Pipeline befindet und in der politischen Diskussion meist unter dem Arbeitstitel „Flächennutzungsplan 90“ zusammengefasst wird. Allein die Entwicklung der Gewerbeflächen wurde am Donnerstag mit einem Aufwand in Höhe zwischen 150 und 200 Millionen Euro beziffert, der Kajenbau am seeschifftiefen Wasser - Bedingung für die Erhöhung der nationalen Windstrom-Kapazitäten - soll bekanntlich 300 Millionen Euro kosten.

Auf Landesmittel weiterhin angewiesen

Auf Landesmittel sei man in diesem Zusammenhang auch in Zukunft angewiesen, merkte Santjer an und bezog sich auf das eigentlich als Königsweg propagierte Modell einer Kostenteilung: Wirtschaft, das Land Niedersachsen sowie die Bundesrepublik sollten zu gleichen Teilen ihr Scherflein zum Ausbau der Cuxhavener Offshore-Infrastruktur beisteuern. Während die beiden Erstgenannten jeweils 100 Millionen Euro zugesagt haben, blieb Berlin ein klares Bekenntnis zur Kostenübernahme schuldig. „Ich bin zutiefst enttäuscht vom Bund, aber auch von Hannover“, bekannte der Oberbürgermeister, der offenbar darauf gezählt hatte, dass die Landesregierung in Berlin stärker Druck macht. In der Hauptstadt versteckt man sich offenbar hinter Zuständigkeiten, weswegen sich die Mittelakquise bereits über Monate hinweg in die Länge zog: Dem Erfolg der Energiewende abträglich und für den Standort Cuxhaven sogar gefährlich: Die längst erfolgte Planfeststellung für die drei Liegeplätze habe nur noch bis 2025 Bestand und rechtfertigte damit die Überlegung, selbst ins Handeln zu kommen.

Um die Planfeststellung nicht zu riskieren, müsse man „eigentlich im Jahr 2024 in die Bauphase kommen“, pflichtete Enak Ferlemann im Namen von CDU und „Die Demokraten“ bei. In dieser Sache hatten die Oppositionsführer im Stadtparlament offenbar schon in der dem Rat vorangegangenen Verwaltungsausschuss-Sitzung einen Schulterschluss mit der sich aus Sozialdemokraten, Grünen und „Die Cuxhavener“ zusammensetzenden Mehrheitskooperation vollzogen. Für die Koop signalisierte der SPD-Ratsfraktionsvorsitzende Gunnar Wegener Zustimmung. „Was gerade gesagt wurde“, so Wegener unter Bezugnahme auf den vom OB angeregten Plan B, „verdient unsere volle Unterstützung“.

Kann die Stadt diese Aufgabe stemmen?

Dass das Unterfangen, mit einer lokalen Gesellschaft den Infrastruktur-Ausbau voranzutreiben, kein Spaziergang wird, schien klar zu sein unter den Rednern. Wegener erwähnte die Notwendigkeit, Partner zu finden, Ferlemann sprach von einer „Riesenaufgabe“, die man in dieser Form noch nie gestemmt habe. „Aber wenn wir das jetzt nicht machen, versündigen wir uns“, warnte der CDU-Bundestagsabgeordnete. „Nicht nur gegenüber uns selbst als Stadt, sondern gegenüber Deutschland und der angestrebten Energiewende“ Wichtig sei, sich auf politischer Ebene „unterzuhaken“ - auch um all diejenigen widerstehen zu können, die das Cuxhavener Vorhaben möglicherweise torpedieren möchten.

Aber betritt Cuxhaven mit dieser neuen Strategie tatsächlich gänzlich unbekanntes Terrain? Gunnar Wegener erinnerte an eine „kleine Blaupause“, auf die man im aktuellen Fall zurückgreifen könne, wenn man sich der Lösung entsinne, die einst zum Bau der Schwerlastplattform (Keimzelle der örtlichen Offshore-Basis) gewählt wurde.

Die scheidende Stadtkämmerin Andrea Pospich, die am Donnerstag die letzte Ratssitzung vor ihrem Wechsel ins Kreishaus erlebte, wertete die Anstrengungen um die Schwerlastplattform als „nicht so dramatisch“. Ein umso größerer Kraftakt sei dagegen die von der Stadt angeschobene Testfeld-Verlagerung (2013) gewesen. Allerdings, so gab Andrea Pospich zu bedenken, habe die Kosten dafür im Endeffekt das Land tragen müssen.

Anzeige