

Prof. Dr. Gottfried Vauk – Ehrenvorsitzender des Verein Jordsand

Die Mitgliederversammlung hat im letzten Jahr beschlossen, den ehemaligen Vorsitzenden Dr. Gottfried Vauk zum Ehrenvorsitzenden des Verein Jordsand zu ernennen. Dieses Amt gab es bisher noch nicht in der Geschichte des Verein Jordsand.

Am 6.4.2003 fand nun diese Ehrung auf Wunsch von Gottfried Vauk in nur kleinen Rahmen im Haus der Natur statt. Rolf der Vries hielt die Laudatio vor den Gästen, hauptsächlich Mitstreitern des ehemaligen Vorsitzenden (1979–1990 Vorstand des Verein Jordsand). G. Vauk war von 1958 bis 1988 Leiter der Vogelwarte Helgoland und hat auch den Verein Jordsand maßgeblich beeinflusst. In seiner Amtszeit wurde die Zeitschrift SEEVÖGEL geboren und das vereinseigene Institut INUF (Institut für Natur und Umweltforschung) gegründet. Inzwischen lebt Gottfried Vauk im »aktiven Ruhestand« in der Lüneburger Heide bei Schneverdingen.

Ein ausführliches Portrait folgt in der nächsten Zeitschrift SEEVÖGEL.

Wir freuen uns sehr über die Bereitschaft zu dieser Ehrenposition und wünschen ihm alles Gute.

Veit Hennig



Gottfried Vauk in der Runde der Gäste. Zu seiner Linken seine Frau Dr. Erika Vauk-Hentzelt.

Foto: Niels Gönner

Umweltministertagung Ende Juni in Bremen

Von 23.–27. Juni 2003 treffen sich in Bremen die Umweltminister der Anrainerstaaten des Nordostatlantiks und der Ostsee. In den Kommissionen von OSPAR und HELCOM sollen koordiniert die Probleme des Meeresschutzes besprochen werden. Zur Erklärung dieser beiden Begriffe:

Die internationale Zusammenarbeit zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (einschließlich Nordsee) erfolgt seit den frühen 70er Jahren auf der Grundlage des Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen durch Schiffe und Luftfahrzeuge (Oslo 1972) und des Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus (Paris 1974). Beide Konventionen wurden durch das Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (Oslo-Paris-Konvention, OSPAR) ersetzt, das am 25. März 1998 in Kraft getreten ist. OSPAR Tagungen finden alle sechs Jahre statt, HELCOM Treffen dagegen jährlich.

Die HELCOM Konvention regelt den Schutz der Ostsee. Die regionale Zusammenarbeit der Ostseeanrainerstaaten auf dem Gebiet des Meeresumweltschutzes begann Anfang der 70er Jahre im Rahmen des ersten Helsinki Übereinkommens, das 1974 von den damaligen Anrainerstaaten Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, DDR, Finnland, Polen, Schweden und UdSSR gezeichnet wurde.

Auf der Tagung Ende Juni sollen eine ganze Reihe von Themen angesprochen werden, wie zum Beispiel

- der Erhalt der Artenvielfalt im Meer
- negative Auswirkungen der Fischerei
- Bekämpfung der Überdüngung
- Verbesserung des Umweltschutzes bei der Schifffahrt und der Schiffssicherheit
- und Strategien zum Umgang mit giftigen und gefährlichen Stoffen (z.B. radioaktive Substanzen) beim Meeresschutz

Möglicherweise wird auch das Thema der Windkraftnutzung im Offshore-Bereich angesprochen werden. Verfolgen Sie die Presse zu diesem für den Meeresschutz wichtigen Termin. Wir werden in SEEVÖGEL von den Ergebnissen berichten.

Neues aus dem Naturschutz

Ausbau der Autobahn A 20 – Asseler Sand erst einmal nicht betroffen

Im Rahmen der öffentlichen Anhörungsverfahren (§29) bekam der Verein Jordsand diesen Winter, wie andere Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein auch, einen besonders dicken Brocken vorgesetzt: In mehr als vier Umzugskartons mit insgesamt über 60 Ordnern wurde die geplante zukünftige Linienführung zum Bau der A20 zwischen Lübeck und Niedersachsen beschrieben. Der neue Abschnitt sollte die Ostseeautobahn A 20 über Lübeck hinaus, an Bad Segeberg und Bad Bramstedt vorbei nach Niedersachsen hin verlängern. Nach der geplanten Querung der A20 mit der A7 bei Bad Bramstedt Richtung nach Westen wurden drei unterschiedliche Trassen geprüft: Die westlichste Trasse I hätte die Elbe direkt nördlich unserer Schutzgebiete Asseler Sand und Schwarztonnensand gequert, Trasse II beim Pagensand und die östlichste Trassenführung III hätte das Schutzgebiet Haseldorfer Marsch passiert. Da

sich zwischen Wedeler Marsch und Asseler Sand in diesem Raum viele Gebiete entlang der Elbe ziehen, die nach der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie besonders geschützt sind, wurde die Trasse I von den Gutachtern als die noch umweltverträglichste Lösung deklariert. Aber auch diese hätte (wie die anderen Trassen auch) mit einem Langtunnel realisiert werden müssen, der die ufernahen, naturräumlich besonders wertvollen Bereiche geschont hätte. Diese kostenträchtige Variante hätte einen großen „Umweg“ um Hamburg bedeutet, weshalb sie allein von den zusätzlich zu bauenden Straßenkilometern her die unrentabelste Lösung gewesen wäre. Denn gleichzeitig hätte das zu erwartende Verkehrsaufkommen von Trasse III nahe Hamburg zu Trasse I im Westen stark abgenommen. Die Begründung für den Ausbau war jedoch unter anderem die Entlastung des Engpässe nahe Hamburgs auf den Autobahnen A 7 und A23.

Gebaut werden soll nach dem Bundesverkehrswegeplan nun erst einmal nur das Anschlussstück zwischen Lübeck und der A 21 bei Bad Segeberg. Für die übrigen Strecken liegt die Planung nach dem Angaben des Bundesverkehrsministeriums unter Vorbehalt bis 2015 auf Eis, die Planungen müssen unter ökologischen Gesichtspunkten nachgebessert werden.