

Seehafen Brake an der Unterweser kriegt teure neue Kaje(n) zum Leerstehenlassen

## »Verschwendung von Steuermillionen«

VON BURKHARD ILSCHNER

Niedersachsens Ministerpräsident Christian Wulff (CDU), so geht das Gerücht, sei anfangs stinksauer gewesen auf die Hafenwirtschaft der Unterweserstadt Brake: Zweimal nämlich wurde er – vorgesehen als Eröffnungs-Promi für die Einweihung der neuen Kaje – eingeladen, weil das Objekt weder im Februar noch im Mai hatte fertiggestellt werden können. Dann aber, am 10. August 2009, durfte der Regierungschef endlich die Prozedur hinter sich bringen...

Natürlich geschah das mediengerecht: »Angetan mit Sicherheitshelm, Arbeitshandschuhen und Weste schlüpfte ... Wulff ... in die Rolle eines Festmachers und ... legte ... eine Trosse des Seeschiffes »Baltic Skipper« über einen der neuen Poller« (1). Diese Inszenierung vor 400 spendabel bewirteten Ehrengästen ändert aber nichts an der Tatsache, dass die »Baltic Skipper« wie eigens für die Einweihung bestellt schien. Seit dem 10. August kommt bestenfalls einmal die Woche ein Schiffchen vorbei, ansonsten gähnt die Betonmauer leer in der Sommersonne. Eine »maßlose Verschwendung von Steuergeldern« hat WATERKANT die neue Kaje in einer Pressemitteilung (2) genannt: Knapp 40 Millionen Euro öffentlicher Gelder zu verbauen für die Norderweiterung eines Hafens mit seit Jahren stagnierendem Umschlag, sei ein politischer Skandal.

Wiederholt ist an dieser Stelle schon amtliche Statistik bemüht worden (3): In den vergangenen zehn Jahren sind mit nur geringen Schwankungen jährlich zwischen fünf und sechs Millionen Tonnen Güter über die 1700 Meter lange bisherige Kaje an der Unterweser gegangen, im Schnitt liegen dort zwei Schiffe pro Tag, nur selten hat eines davon eine Länge von mehr als 200 Metern. Eine Erweiterung um jetzt 270 Kajenmeter auf Kosten des Steuerzahlers ist da wenig nachvollziehbar – und erst recht nicht die geplante zweite Erweiterungsstufe um noch mal 180 Meter. Eigentlich müsse das »ein Fall für Rechnungsprüfer und möglicherweise auch Gerichte sein«, hieß es in der genannten Pressemitteilung.

**Bereits** seit Ende 2006 ist im Braker Hafen immer wieder partielle Kurzarbeit angeordnet worden, unmittelbar vor Einweihung der neuen Kaje wurde diese Maßnahme bis zum Jahresende verlängert. Und das hat, wie die Zeitangaben

zeigen, nur sehr bedingt etwas mit der aktuellen Krise zu tun, unter der auch andere Häfen stöhnen – aber sehr viel mit Propaganda und Märchen.

Eingeweihte erinnern sich, wie etwa Anfang 2007 die Planer bei der Erörterung zur Weservertiefung noch von boomenden Braker Umschlagszahlen insbesondere beim Holzexport in die USA schwärmten (und dafür größere Schiffe in tieferem Fahrwasser herbeisehnten...). Im Hafen aber herrschte zu jenem Zeitpunkt bereits Kurzarbeit, weil sich nämlich in den USA kaum noch jemand Eigenheime baute, für die europäisches Holz aus Brake benötigt wurde.

**So** richtig ist der Holzexport bis heute nicht wieder in Gang gekommen, dafür ist mittlerweile auch der Umschlag im Getreide- und Futtermittelbereich eingebrochen. Ein wenig Ausgleich bieten derzeit zwar Teile für Windkraftanlagen – aber hier ist fraglich, ob das ein Geschäft von Dauer sein wird: Es könnte auch sein, dass sich die noch ungenutzte Fläche der neuen Kaje als günstiges Zwischenlager anbot für zum Teil seit Monaten dort lagernde Windräder, die nun von – siehe oben – wöchentlich einem Schiffchen sukzessive abgeholt werden.

2,1 Millionen Tonnen seien im ersten Halbjahr 2009 über die (alte) Braker Kaje gegangen, verkündet die »Nordwest-Zeitung« (4) und kommentiert: »Das ist eine Million Tonnen weniger als im ersten Halbjahr 2008, als der Hafen Brake ein Umschlagplus von 34 Prozent zu verzeichnen hatte.« So ist das eben: Bei vergleichenden Angaben bleibt leicht mal die halbe Wahrheit auf der Strecke. 34 Prozent plus von 2008 auf 2007 (je erstes Halbjahr) und 33 Prozent minus von 2009 auf 2008 (selber Zeitraum) – das kann auch bedeuten, dass das internationale Schifffahrtsboomjahr 2008 der Braker

*Containerbrücken von der Elbe, ein Flair von Hamburg an der Unterweser? – Denkste. Brakes neue Kaje liegt meistens brach.*



Statistik einen Ausrutscher nach oben bescherte und nun wieder Normalität einkehrt. Solch eine Aussage indes mögen weder der Hafen noch die Zeitung verbreiten: Das wäre denn doch allzu schädlich für die weiteren Ausbaupläne.

Stattdessen nutzte man lieber die Medieneuphorie über die neue Kaje und präsentierte wenige Tage später den Planfeststellungsbeschluss für die zweite Ausbaustufe. Den Angaben zufolge sollen die Bauarbeiten noch in diesem Jahr beginnen, Ende 2010 soll der Seehafen Brake dann alles in allem über rund 2,2 Kilometer Flusskaje verfügen. Die jetzt bevorstehende Erweiterung wird übrigens vom Salzgitter-Konzern nach einem skurrilen Konzept vorfinanziert: »17,5 Millionen Euro werden für die zweite Ausbaustufe veranschlagt«, schreibt die Bremerhavener »Nordsee-Zeitung« (5): »Sie kommen als Darlehen von der Salzgitter AG, die den Braker Hafen stärker als bisher nutzen will. Die Rückzahlung erfolgt über die Umschlagsmengen.« Das wirft die Frage auf, wer wann und wie den Kredit mit welchen Zinsen zurückzahlt, wenn die Umschlagsprognosen im Keller bleiben.

Immerhin sind wenige Wochen nach der glanzvollen Einweihungsfeier am jüngsten Kajeabschnitt zwei Containerbrücken installiert worden, denen allerdings jeder Glanz fehlt: Es handelt sich um zwei ausrangierte Brücken vom Terminal Burchardkai der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Der älteste Containerterminal der Elbestadt soll modernisiert werden, da kamen die Braker mit ihrem Bedarf wohl gerade recht. Allerdings sind die Brücken laut Angaben von Niedersachsen Ports an der Unterweser für den Umschlag von Eisen und Stahl vorgesehen...

**Übrigens** darf, wer die Braker Hafenpläne beschreibt und beurteilt, zwei Aspekte nicht vernachlässigen: Erstens sind für beide Ausbaustufen erhebliche Vordeichflächen vernichtet worden, die zuvor ein Paradies für Kiebitz, Rotschenkel, Uferschnepfe und Rohrschwirl sowie weitere wertvolle Vogelarten, aber auch für etliche brackwatt-typische Pflanzen bedeuteten. Entlang der Unterweser sind bereits etliche Flächen als Ausgleich für Eingriffe an anderen Stellen (wie in Bremerhaven) unter Schutz gestellt worden; die Frage, wo denn die Braker Ausbau-Eingriffe qualifiziert ausgeglichen werden können, ist nicht zur Zufriedenheit der Naturschutzverbände beantwortet worden.

Zweitens muss man sich bewusst machen, dass – sagt »Robin Wood« – ein Teil der in Brake umgeschlagenen Fracht aus »blutgetränktem« Palmöl besteht: Im Oktober dieses Jahres geht in Hafennähe die für Millionen modernisierte Anlage der ehemaligen Fettraffinerie in Betrieb. Der neue Eigner, die Wilmar Edible Oils GmbH, will dort künftig Palmöl aus Indonesien verarbeiten. »Robin Wood« gehört zu den schärfsten Kritikern des in Singapur beheimateten Konzerns und wirft ihm, gestützt auf Angaben indonesischer Menschenrechtler, vor, »Gemeinden und Einzelpersonen ... brutal um ihr Land gebracht« zu haben (6); zudem

biere der Palmöl-Anbau auch auf ökologischem Gebiet Zündstoff. Indonesien sei bereits für mehr Treibhausgasemissionen aus Waldzerstörung verantwortlich als jedes andere Land der Erde. ◀

#### ANMERKUNGEN:

1. »Nordwest-Zeitung« vom 11. August 2009
2. Förderkreis WATERKANT e. V.: Pressemitteilung vom 10. August 2009
3. WATERKANT, Jg. 22, Hefte 1 und 4, sowie Jg. 23, Heft 1.
4. »Nordwest-Zeitung« vom 8. September 2009
5. »Nordsee-Zeitung« vom 11. August 2009
6. zitiert nach »Kreiszeitung Wesermarsch« vom 12. September 2009

### Elbvertiefung: Zweite Runde der Erörterungen

Das monatelange Erörterungsverfahren im Zuge der Planungen für eine weitere Elbvertiefung (1) war »für die Katz« und muss neu aufgerollt werden – und zwar mit völlig neu überarbeiteten Planungunterlagen. Denn obwohl die bereits im Herbst vergangenen Jahres hatten nachgebessert werden müssen (2), haben die aktuell stattgefundenen Erörterungen erneut eklatante Mängel bestätigt – insbesondere im Hinblick auf die Bedarfsbegründung sowie auf die mit den Ausbaumaßnahmen verbundenen schwerwiegenden Eingriffe in ausgewiesene europäische Schutzgebiete. Die sachkundigen Einwendungen und Vorträge der Elbvertiefungsgegner haben unter anderem gezeigt, dass »... die Elbvertiefung erhebliche Beeinträchtigungen von Gebieten im Sinne der europäischen «Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie» mit sich bringt« (3).

Nach mittlerweile acht Jahre dauernder Planung wollen die Planer nun versuchen, die Mängel zu korrigieren und die gewünschte Elbvertiefung mit »Nachdruck, schnellstmöglich und zügig« (3) umzusetzen. Für Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) ist die Vertiefung der Unterelbe »eine Aufgabe von nationaler Bedeutung« (3). Die nunmehr festgestellten zu erwartenden Beeinträchtigungen im Sinne der FFH-Richtlinie erfordern aber nicht nur ein Ausnahmeverfahren mit erneuter Öffentlichkeitsbeteiligung, sondern auch eine Beteiligung der EU-Kommission.

Solche Ausnahmen sind aber nur dann zulässig, wenn bestimmte Voraussetzungen gegeben und Prüfungen vollzogen worden sind:

1. Es gibt keine zumutbare Alternative zur vorgelegten Planung und die Alternativen wurden entsprechend geprüft.
2. Für den Eingriff gibt es zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.
3. Durch dauerhaft wirksame Ausgleichsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen am Erhaltungszustand im entsprechenden Gebiet vollständig kompensiert.

Diese drei wesentlichen Voraussetzungen wurden bisher nicht erfüllt: Es gab weder eine Alternativenprüfung noch konnten zwingende Gründe für überwiegendes öffentliches Interesse stichhaltig nachgewiesen werden; und das Fehlen vollständiger Angaben über Ausgleichsmaßnahmen ist von den Gegnern eh schon wiederholt beanstandet worden.

Minister Tiefensee und der Hamburger Wirtschaftsminister rechnen dennoch mit einem Planfeststellungsbeschluss im Herbst 2010.

Herbert Nix

#### ANMERKUNGEN:

1. WATERKANT, Jg. 24, Heft 2 (Juni 2009), Seite 21 f.
2. WATERKANT, Jg. 23, Heft 3 (September 2008), Seite 13 ff.
3. Freie und Hansestadt Hamburg, Pressestelle des Senats, Mitteilung vom 12. August 2009.

