

Unnötig und illegal?

Von Burkhard Ilschner

Wumm. Wumm. Wumm. – Monoton, nichtendenwollend und nervenzerrend dröhnt der Lärm der Ramme kilometerweit über die Wesermarsch, je nach Windrichtung wechselseitig auf beiden Ufern des Flusses unüberhörbar: Im Norden der Kreisstadt Brake baut die landeseigene Hafenauf- und -betriebsgesellschaft »Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG« (NPorts) an der ersten Stufe der Hafenerweiterung. Die Sache hat nur leider zwei Haken: Erstens gibt es erhebliche Zweifel am Bedarf für diese aus Steuergeldern finanzierte Maßnahme – und zweitens deutet einiges darauf hin, dass sie planungsrechtlich illegal sein könnte.

»Der Seehafen Brake liegt am linken Ufer der Weser etwa 26 Kilometer oberhalb des Mündungstrichters. Kennzeichnend ist die knapp 1700 Meter lange Strompriel, an die sich im Norden der private Anleger der Fettraffinerie anschließt.« Mit diesen Worten präsentiert »Seaports of Niedersachsen GmbH«, Gemeinschaftsunternehmen der Seehafenbetreiber und -umschlagsbetriebe, den Standort Brake im Internet: Haupt-Umschlagsgüter seien »Getreide, Futtermittel; Zellulose, Papier, Holz; Schwefel; Eisen, Stahl, Bleche; Gasöl, Mineralöl; Projektladung, Container«.

Zur Zeit findet nördlich des jetzigen Hafens eine erste Erweiterung statt. Vor einer rund 30 Hektar großen Erweiterungsfläche werden 30 Meter lange Stahlpfähle zur Befestigung der künftigen Kaje in den Boden gerammt. Nach deren Fertigstellung wird der geplante, 270 Meter lange Schiffsanleger ausgebaut. Alles in allem soll die Erweiterung einschließlich Straßen- und Gleisinfrastuktur 37,5 Millionen Euro kosten.

Noch während diese Bauarbeiten laufen – geplante Inbetriebnahme der neuen Kaje ist 2009 –, bereitet NPorts schon die nächste Ausbaustufe für einen zweiten und dritten Liegeplatz nördlich der jetzigen Baustelle vor. Neben dem Umschlag von Stahl und Holz wollen die Planer die beiden Erweiterungen auslasten zum einen durch den erhofften Boom für Windenergieanlagen-Teile (obwohl die Offshore-Branche sich gerade nördlich, in Bremerhaven und Cuxhaven, breit macht), zum anderen durch die ebenfalls aktuell geplante Errichtung einer Bio-Raffinerie, in der einmal mehr wertvolle nachwachsende Rohstoffe in schnöden Treibstoff umgewandelt werden sollen. Wie viele Millionen Euro öffentlicher Gelder noch in die zweite Hafenerweiterung sowie an Förderung in die geplante Raffinerie der Premicon AG gepumpt werden, ist derzeit nicht auszumachen – »peanuts« dürften es nicht gerade sein.

Der Bedarf an Hafenflächen sei in Brake in den vergangenen Jahren »überproportional gewachsen«, tönnten das niedersächsische Wirtschaftsministerium und NPorts anlässlich der Auftragserteilung zur ersten Erweiterungsmaßnahme im April dieses Jahres: »Der Hafen stößt bereits jetzt an seine Kapazitätsgrenzen«. Das allerdings ist eine Behauptung, die durch ständige Wiederholung – zuletzt durch Ministerpräsident Christian Wulff beim Zelebrieren des ersten Rammschlags Ende September – nicht richtiger wird:

Tatsache ist, dass der Umschlag des Braker Hafens seit vielen Jahren zwischen fünf und fünfeinhalb Millionen Tonnen stagniert (siehe Tabelle). Für das erste Halbjahr 2007 sprechen die Statistiker sogar von einem Minus von knapp 17 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum Januar bis Juni 2006. Ende vorigen Jahres sorgten drastische Einbrüche im Holzexport für Kurzarbeit im Braker Hafen. Die, so heißt es aktuell, sei derzeit zwar beendet, weil

der Holzumschlag wieder zugelegt habe – aber erstens bleibt abzuwarten, wie sich das auf die Jahresstatistik auswirkt, und zweitens ist fraglich, wie lange dieser Boom anhält, handelt es sich doch um Export für den sehr launischen US-Bauholz-Markt. Eine Erfolgsbilanz jedenfalls, die die massive Verschleuderung von Steuergeldern, drastische Eingriffe in Natur und Landschaft sowie eine harsche Beeinträchtigung des Freizeit- und Naherholungswertes der Umgebung rechtfertigen könnte, sieht anders aus.

Und ohne hier eine nautische Fachdiskussion eröffnen zu wollen, sei auch diese Frage gestattet: Wenn ein Hafen über 1,7 Kilometer Kaje verfügt und nur mäßige Schiffsanläufe verzeichnet, wieso sollten dann weitere Kajen nötig sein? Statistisch gesehen, wurde der Braker Hafen in den vergangenen Jahren von durchschnittlich 2,2 bis drei Schiffen pro Tag angelaufen; grob gerechnet alle zwei Tage hatte eines dieser Schiffe eine Länge von mehr als 150 Metern, und nur alle fünf bis neun Tage kam ein Pott mit mehr als 200 Metern Länge. Sind solche Frequenzierungen für einen Hafen wie Brake wirklich logistisch unlösbar? Oder zählt hier mehr die Unersättlichkeit des lokalen Hafenkönigs Müller, von dem Eingeweihte berichten, er habe in Expertenrunde auch schon mal eine Hafenauslastung in der Größenordnung von etwas mehr als 30 Prozent als ausreichend bezeichnet? Falls diese Behauptung stimmt, rückte dies die Erweiterung natürlich in ein ganz anderes

Unermüdlich treibt die Ramme die Spundwand der neuen Braker Kaje in das Weserufer.



Licht. Viel spannender aber ist die aktuell vom niedersächsischen BUND aufgeworfene Frage nach der Rechtmäßigkeit der aktuellen Rammarbeiten: Wie der UVP-Beirat der Organisation, Walter Feldt, der WATERKANT gegenüber erläuterte, hegt er begründete Zweifel, dass die Erweiterung des Braker Hafens nach Recht und Gesetz erfolgt. Der Planfeststellungsbeschluss für die laufende erste Ausbaustufe stamme vom 9. Mai 1989, sagte Feldt, und sei damit längst außer Kraft. Denn nach der bis Ende 2006 geltenden Rechtslage blieben für den Beginn der Umsetzung lediglich fünf Jahre nach Eintreten der rechtlichen Unanfechtbarkeit, die hier 1994 erfolgte. Selbst wenn man eine neuere Rechtsnorm in Betracht ziehe, könne diese Frist allenfalls auf zehn Jahre ausgedehnt werden; wobei »Umsetzung« im Gesetz als »nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens« definiert ist.

Die juristischen Details stark zusammengefasst, läuft Feldts Argumentation auf Folgendes hinaus: Tatsächlich sei mit dem Hafenausbau durch NPorts erst 2006 begonnen worden. Damals wurde nämlich – im Zuge der Vertiefung der Wendestelle vor dem Container-Terminal Bremerhaven – das dort »gewonnene« Baggergut stromaufwärts gebracht und auf dem Vordeichsland nördlich von Brake aufgespült, um so die jetzige Baustelle vorzubereiten. Zu diesem Zeitpunkt aber, so Feldt, sei der Planfeststellungsbeschluss von 1989 längst Makulatur gewesen.

Selbstverständlich hat der BUND-Experte, der für das Thema UVP bis 2003 im Niedersächsischen Umweltministeriums verantwortlich war, diese Bedenken auch der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest (WSD) in Aurich als Planfest-

stellungsbehörde vorgetragen und eine Aussetzung der Baumaßnahmen gefordert. Bis Redaktionsschluss dieses Artikels allerdings ist nicht ersichtlich, dass die WSD als Aufsichtsbehörde dem nachzukommen gedenkt:

– Zum einen verweist sie gegenüber Feldt darauf, NPorts habe bereits zwischen 1987 und 1989 Flächen für Bau und Kompensation erworben; »belanglos«, kommentiert der UVP-Experte, weil dies noch in die Zeit vor dem Planfeststellungsbeschluss falle.

– Zum anderen, so die WSD weiter, sei bereits 1996 eine Kompensationsfläche von 51,7 Hektar in extensive Nutzung überführt worden; auch dies ist für Feldt aber kein Argument, denn eine derartige Kompensationsmaßnahme sei weder unmittelbar »nach außen erkennbar« noch »Teil des Bauvorhabens«, sondern lediglich gemäß Naturschutzgesetz als so genannte »Rechtsfolgemaßnahme« eine Voraussetzung für die Zulässigkeit des Bauvorhabens.

Der BUND drängt über Walter Feldt gegenüber WSD und NPorts auf baldige weitere Auskünfte, eine Klärung sei »äußerst eilbedürftig«. Das hat nicht nur mit dem aktuellen Baufortschritt zu tun, sondern auch mit dem Bestreben von NPorts, die nächste Ausbaustufe schon jetzt planungsrechtlich in Angriff zu nehmen: Die Planer stützen sich dabei nämlich ausge-rechnet auf den vom BUND angezweifelten Planfeststellungsbeschluss von 1989 für die erste Ausbaustufe – und präsentieren zweitens dazu auch noch ein bestelltes Gutachten, das ihnen das Recht einzuräumen versucht, auf eine Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände zu verzichten. WATERKANT wird weiter berichten... ◀

Seeschiffs-Anläufe des Braker Hafens und Seeschiffsumschlag

Jahr	Umschlag (in Tonnen)	einlaufende Seeschiffe		
		(total)	länger als 150 Meter	länger als 200 Meter
2000	5.497.787			
2001	5.057.707	1072	174	53
2002	5.085.108	1089	188	70
2003	5.207.835	973	204	72
2004	5.031.871	970	156	55
2005	5.339.488	839	175	41
2006	5.485.763			
2007 (01-06)*	2.343.103			

alle Angaben 2000-2005 aus den Jahresberichten der WSD Nordwest, Aurich; 2006 und 2007: diese Werte stammen aus den Statistischen Monatsheften des Nds. Landesamtes

* - Die Statistiker schreiben zu dem Wert fürs erste Halbjahr 2007, dies sei ein Minus von -16,9 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2006. Ende Oktober meldeten die Zeitungen, der Hafensbetreiber habe gegenüber Politikern auf Wahlkampfreise geäußert, dass der Umschlag vor allem von Getreide und Holz in der Jahresmitte wieder zugelegt habe und die Arbeiter statt Kurzarbeit nun Überstunden zu leisten hätten. Wie sich das auf die Jahresbilanz auswirkt, bleibt abzuwarten.