+++ UMSCHLAG VON STAHL EIN WICHTIGER FAKTOR +++ KEIN BASISHAFEN FÜR DIE OFFSHORE-INDUSTRIE+++

Hafen hat enorme Wachstumschancen

INTERVIEW Vorstandsvorsitzender Jan Müller gibt Ausblick und setzt auf Weservertiefung

Brake gilt als einer der führenden Agrar-Logistikstandorte in Nordeuropa. Und die Prognosen bis 2030 sind äußerst vielversprechend.

VON THOMAS KLAUS

Die Seeverkehrsprognose sagt dem Braker Hafen ein deutliches Wachstum voraus. BILD: ULRICH SCHLÜTER

FRAGE: *Herr Müller, die aktuellen Wachstumszahlen des Hafens Brake können sich sehen lassen. Aber wie gesund ist der Hafenstandort Brake auf längere Sicht? Wo – und mit welchen Schwerpunkten – sehen Sie ihn in zehn Jahren?*

JAN MÜLLER: Wir sind Nischenanbieter für Agrar- und Schüttgüter, insbesondere Getreide und Futtermittel. Außerdem ist der Umschlag massenhafter Stückgüter wie zum Beispiel Stahl und Komponenten für Onshore-Windkraftanlagen ein wichtiger Faktor. Auf diesen Gebieten sehen wir unsere Zukunft – und nicht nur wir.

So sagt zum Beispiel die dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde liegende Seeverkehrsprognose 2015-2030 dem Braker Hafen ein deutliches Wachstum voraus. Aktuell stieg der Umschlag von Agri-Produkten zwischen 2010 und 2014 von 2,88 Millionen auf 3,73 Millionen Tonnen, was einem Plus von fast 30 Prozent entspricht. Brake gilt als einer der führenden Agrar-Logistikstandorte in Nordeuropa.

Dazu haben auch der Aufbau des Umschlagsgeschäftes mit Futtermittelzusatzstoffen und die Wiederaufnahme des Düngemittelumschlags beigetragen.

STRUKTUREN AUSBAUEN

Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit ist allerdings, dass die Hafeninfrastruktur und die Verkehrsanbindung mitspielen. Die Hafeninfrastruktur muss erhalten, ertüchtigt und bedarfsgerecht ausgebaut werden, und das auch kurzfristig. Und da haben wir die Sorge, dass die Öffentliche Hand in Zeiten der Schuldenbremse hierfür nicht mehr genügend Mittel aufbringen kann.

FRAGE: *Was ist denn aus den Plänen geworden, für Brake vom Offshore-Kuchen ein dickes Stück abzuschneiden?*

MÜLLER: Was das Offshore-Thema angeht, so waren wir möglicherweise eine Weile zu optimistisch. Die geografische Lage Brakes spricht gegen seine Nutzung als Basishafen für die Offshore-Industrie. Aber wir beobachten die Entwicklung der Branche sehr aufmerksam.

Möglicherweise wäre die Zwischenlagerung von Offshore-Elementen eine Option für Brake. Auch die Produzenten von Offshore-Komponenten sind herzlich willkommen. Eine Schwerlastkaje und ein

Jan Müller BILD: ARCHIV

40 Hektar großes, hafennahes Gewerbegebiet stehen bereit.

FRAGE: *Ihr Unternehmen ist ja gewissermaßen ein Spielball der wirtschaftlichen Entwicklungen, ohne diese beeinflussen zu können. Wie können Sie sich denn da behaupten?*

MÜLLER: Ja, es stimmt. Politische Krisen und die Entwicklung der Weltwirtschaft haben große Auswirkungen auf die Umschlagsentwicklung unserer Terminalbetriebe in Brake und Bremen. Auf ungewöhnliche Wetterphänomene kann das ebenfalls zutreffen.

MEHR STABILITÄT

Alles, was sich negativ auf das Wirtschaftswachstum auswirkt, beeinflusst den Hafen. Wir müssen uns dieser Abhängigkeiten stets bewusst sein. Durch eine möglichst große Produktvielfalt erreichen wir mehr Stabilität. Deshalb sind wir stets bestrebt, zusätzliche Produkte zu akquirieren – und das gelingt uns recht gut

FRAGE: *Um nun noch einmal auf die Hafeninfrastruktur und die Verkehrsanbindung zurückzukommen, Herr Müller: Was steht denn da auf Ihrer Wunschliste für den Braker Hafen an oberster Stelle?*

MÜLLER: An vorderster Stelle steht die Weservertiefung, über die das Bundesverwaltungsgericht voraussichtlich in zwei bis drei Jahren endgültig entscheiden wird. Die Anpassung der Fahrrinnen brauchen wir unbedingt, damit voll beladene Seeschiffe Brake mit einem Tiefgang von bis zu 12,80 Metern unter Ausnutzung des Tidefensters anlaufen können. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen: Je mehr Fracht per Schiff bis in das Landesinnere transportiert werden kann, desto weniger Frachtverkehr gelangt auf die Straße.

AUF DER WUNSCHLISTE

Auf der Wunschliste darf die permanente Instandhaltung und Ertüchtigung der Bahnstrecke Hude-Oldenburg nicht vergessen werden, über die 50 Prozent des gesamten Hinterlandverkehrs des Braker Hafens abgewickelt wird. Aber auch die Baumaßnahmen für die B212 und die B211 sind unverzichtbar für die Hafenwirtschaft. Und das gilt ebenso für die Küstenautobahn A20. Diese würde uns als weiteres Hinterland Schleswig-Holstein erschließen.

FRAGE: *Eine sehr positive Nachricht in Sachen Hafeninfrastruktur war der Baubeginn für einen weiteren Liegeplatz.*

MÜLLER: Im November wurden die Bauarbeiten für einen zweiten Großschiffsliegeplatz an der Südpier eingeleitet. Sie kosten einschließlich der Sanierung der Südpier bis zu zehn Millionen Euro, die von Niedersachsen Ports als der Hafeninfrastrukturgesellschaft des Landes Niedersachsen übernommen werden.

GRÖßERER ANLEGER

Ab Anfang Juli 2016 werden dort Anlegemöglichkeiten für zwei Schiffe mit einer Länge von 275 Metern und einem Tiefgang von bis zu 11,90 Metern vorhanden sein. Dank dieses zweiten Liegeplatzes für Großschiffe kann das Umschlagvolumen für Getreide- und Futtermittel von 3,5 Millionen Tonnen 2014 auf 4,3 Millionen Tonnen 2020 gesteigert werden

FRAGE: *Projekte wie die Weservertiefung oder die Küstenautobahn durchzusetzen, ist allerdings ja oft nicht gerade vergnügungssteuerpflichtig*

MÜLLER: Das ist richtig. Das Baurecht ist zu komplex und bremst manches viel zu stark aus. Was ich jedoch mindestens genau so bedauere, ist, dass in der Bevölkerung keine ausreichende Akzeptanz gegenüber der Notwendigkeit von Infrastrukturmaßnahmen besteht.

FRAGE: *Sie sind auch der Vizepräsident der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer. Sehen Sie an dieser Stelle die Unternehmer in der „Aufklärer-Pflicht"?*

MÜLLER: Ja, auf jeden Fall. Die Wirtschaft muss bei der Aufklärungsarbeit über die Notwendigkeit bestimmter Infrastrukturmaßnahmen noch viel offensiver werden. Um ein Beispiel zu nennen, das die vermeintlichen oder tatsächlichen Konflikte zwischen Ökologie und Ökonomie betrifft: Wenn durch den Bau eines großen Infrastruktur-Projektes wie zum Beispiel eines Sperrwerkes Naturflächen beansprucht, belastet oder auch verloren werden, müssen diese negativen Eingriffsfolgen durch Kompensationsmaßnahmen anderswo ausgeglichen werden.

OFFENSIVER AGIEREN

Ich gehe davon aus, dass es hier in der Regel zu einer Überkompensation kommt, also tatsächlich deutlich mehr Ausgleichsflächen renaturiert werden als dies eingriffsbedingt notwendig wäre. Das liegt daran, dass die verantwortlichen Träger im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die größtmöglichen negativen Folgen des Eingriffs zur Grundlage des Ausgleichs wählen, um im Klagefall – wovon ja heutzutage immer auszugehen ist – nicht zu unterliegen. Darüber könnte die Wirtschaft viel offensiver informieren. Doch leider sind meine Unternehmer-Kollegen manchmal zu zurückhaltend. Ich halte das für einen Fehler.

DAS FAMILIENUNTERNEHMEN WURDE 1821 GEGRÜNDET – DER BRAKER HAFEN IST IM AUFWIND

Der Hafen ist einer der größten Deutschlands BILD: ARCHIV

Die Nordwest-Zeitung sprach mit Jan Müller über den Ist-Zustand und die Erfolgsfaktoren, seine Wunschliste und das Akzeptanzproblem von Infrastruktur-Projekten.

Jan Müller ist Vorstandsvorsitzender der J. Müller Aktiengesellschaft: Der mittelständische Familienbetrieb – einer der leistungsfähigsten Hafen-Terminal-Betreiber im Nordwesten und mit Standorten sowohl in Brake als auch in Bremen vertreten – wurde bereits 1821 gegründet.

Außerdem ist Jan Müller ehrenamtlich für die Interessen der Wirtschaft tätig – so beispielsweise als Vizepräsident des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe und auch als Vizepräsident der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer.

Der Seehafen in Brake ist einer der größten in Deutschland. Seine Perspektiven werden als positiv und erfreulich beurteilt. Er ist unter anderem Deutschlands größter Importhafen für Zellstoff und Papier.