„Hier entsteht ein neuer Ruhrpott"

SPIEGEL-Report über die Industrialisierung der Unterelbe

Gründerzeit an der Wasserkante: Kernkraftwerke, Metallschmelzen, Chemie-Anlagen — zwischen Hamburg und dem Meer wird Industrieansiedlung kolossalen Stils betrieben, und alle Konflikte sind schon da. Ein Gerichtsurteil gegen die Aluminium-Hütte Reynolds verdeutlicht den Streit um Umwelt, Planung und Wachstum.

Walter Reimers, 61, Vizepräsident des Oberverwaltungsgerichts zu Hamburg, gestand freimütig, der Fall bereite den Richtern „schlaflose Nächte", und Kollegen gaben ebenso unumwunden zu: „Da möchte ich nicht Richter sein."

Reimers und zwei weitere Richter vom 2. Senat des OVG hatten in der letzten Woche zu entscheiden, ob Europas modernste Aluminium-Hütte, Reynolds in Hamburg, weiter produzieren darf oder wegen Gefährdung der Umwelt dichtgemacht werden muß.

Walter Meyer, 60, gelernter Käser und einst Leiter der Molkerei zu Büttel in der Wilster Marsch an der Unterelbe, „is mit de Tied gohn". Als seine Meierei nicht mehr lohnte und dichtmachte, wechselte er die Branche, vom Käse zur Kernenergie.

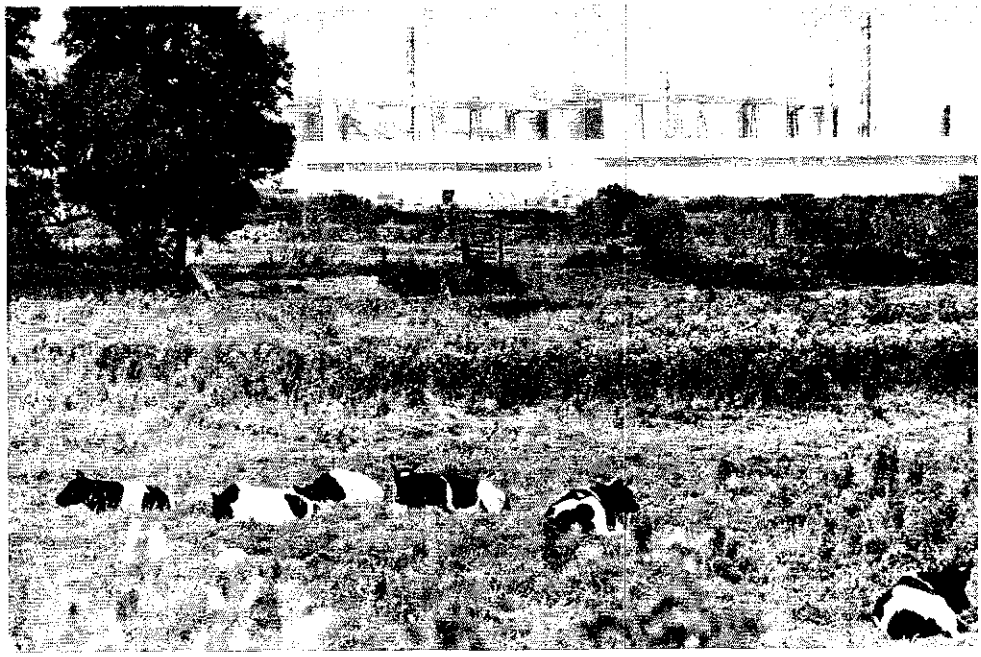
Im Informationszentrum der Hamgischen Electricitäts-Werke (HEW) hinterm Elbdeich in Brunsbüttel verklart Meyer nun den Marschmenschen, was es mit dem Kraftwerk gleich nebenan so auf sich hat. An Modellen erläutert er die Technik des Siedewasserreaktor-Kernkraftwerks, das vom kommenden Jahr an 806 Megawatt elektrische Energie liefern soll, und in einer Tonbildschau, die er seinen Besuchern vorführt, preist jemand vom Hamburger Ohnsorg-Theater die „ganz neje Oart, Strom to maken".

Die Urteilsnöte der Hamburger Juristen und der Lebens-Wandel des Molkereifachmanns, der wirtschaftspolitisch bedeutsame Spruch des OVG-Senats („Reynolds darf mit zwei Dritteln der vorgesehenen Kapazität produzieren") und die Ohnsorg-Manier, in der dem Landvolk der Fortschritt aufgeschnackt wird („Selbst bi den gröttsten Unfall ist Verlot op de Sicherheit — allens ist jümmers unner Opsicht"), zeigen einen radikalen Umbruch an der Waterkant an.

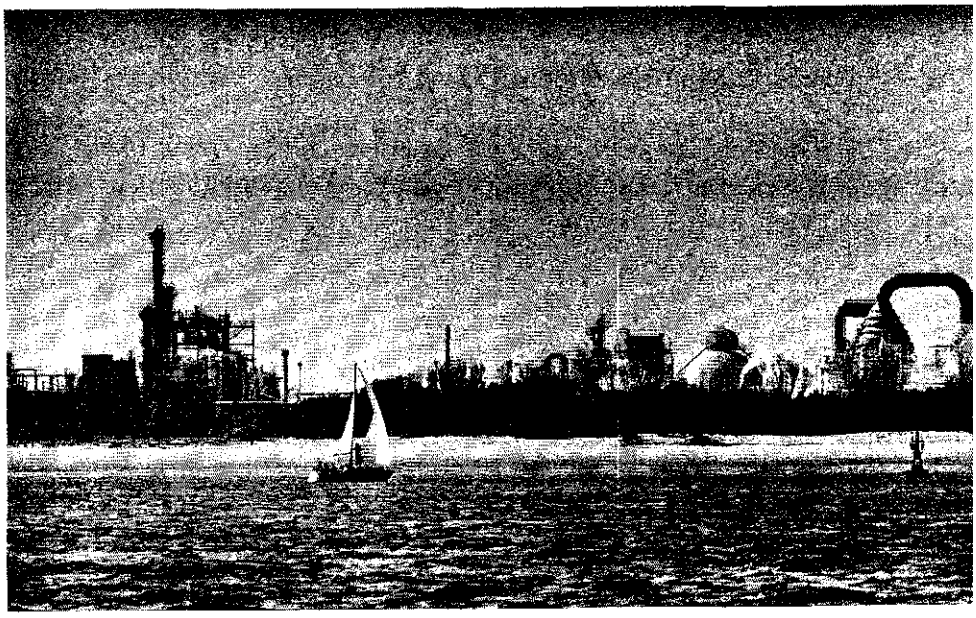
Denn das Gebiet von Hamburg elbabwärts bis ins Nordseewatt hinter Cuxhaven, bislang noch überwiegend Bauern- und Erholungsland im Wohlstands-Abseits der Republik, ist verplant als Industrierevier — und die Konflikte sind präsent. Wo Deiche und Düker, geschnitzte Giebel in den Dörfern und der Matjes-Markt in der Kleinstadt noch die Vorstellung von Idylle aufkommen lassen, ist die „neje Oart" schon sichtbar.

Das Städtchen Stade auf der linken Seite des Stroms, das sich bis auf die beiden Kirchtürme in der flächigen Geest dem Blick entzog, hat nun eine Skyline. Das Elbufer sieht auf gut sechs Kilometer Länge aus wie die Rheinfront bei Duisburg oder bei Leverkusen — der 225 Meter hohe Schornstein eines Ölkraftwerks, Destillationstürme und silbrige Kugeltanks der Chemie, der eiförmige Reaktor eines Atomkraftwerks, Trockentürme und Schmelzofenhallen einer Aluminiumhütte, rötlich schimmernd von Bauxitstaub.

Es ist der spürbare Eingriff in eine gestern noch intakte Naturlandschaft. Wo vielfältige Flora und seltene Fauna eines der „ökologisch wertvollsten Gebiete in Westeuropa" ausmachen, wie der Hamburger Universitätsökologe Reinmar Grimm sagt, halten Technik,



Reynolds-Werk in Hamburg: Auf Wiesen und im Wattenmeer . . .



. . . Trockentürme, Schmelzöfen und Kugeltanks: **Dow-Chemical-Werk bei Stade**

Produktion, Umweltveränderung Einzug — und die Folgen zeichnen sich nicht nur für Molch und Kreuzkröte in den schilfgesäumten Wasserläufen ab.

Um fast jeden Preis, gewiß mit Milliardenaufwand, sollen die beiden Uferseiten der Unterelbe für gigantische Industrie- und Kraftwerke, gewaltige Verkehrsbauten und neue Hafenanlagen erschlossen werden. Die Stromlandschaft, die sich über gut hundert Kilometer erstreckt, könnte, was die schiere Zusammenballung von Energie, Technik und Verkehr angeht, sogar das Ruhrrevier in zehn, zwanzig Jahren übertreffen, so alles realisiert wird, was auf dem Papier steht.

Zwischen Hamburg und dem Meer zeichnet sich eine für europäische Maßstäbe beispiellose Konzentration von Kernkraftwerken ab. Ein gutes Dutzend ist geplant, und die meisten von ihnen sollen jeweils mehr Strom (1300 Megawatt) erzeugen als die zur Zeit stärksten Kernkraftwerke der Welt. Das erste, in Stade, arbeitet bereits. Niedersachsens Wirtschaftsminister Erich Küpker kündigt kaum Glaubliches an: „Wir wollen Energie-Exportland werden."

An der Unterelbe baut oder will bauen, was Rang und Namen hat: links der Elbe der US-Konzern Dow Chemical (Investitionssumme: 1,2 Milliarden Mark) und der US-Aluminiumproduzent Reynolds (640 Millionen), der wiederum zusammen mit den Vereinigten Aluminiumwerken (VAW) die größte Bauxit-Fabrik Europas errichtet; rechts der Elbe Bayer-Leverkusen (vier Milliarden) mit einer Schaum- und Farbstoffproduktion und der vom Bund kontrollierte Energiekonzern Veba, der unter anderem zwei Großraffinerien errichten will.

Die Elbe selber wird vertieft, so daß 110 000-Tonnen-Schiffe vollbeladen Hamburg anlaufen können (Kosten: 500 Millionen Mark); sie wird überbrückt, zwischen Schleswig-Holstein bei Glückstadt und Niedersachsen bei Stade — Teil einer neuen Küstenautobahn von der Lübecker Bucht bis zum Dollart (Kosten: mindestens 600 Millionen).

Ein Superhafen für Schiffe, die es noch nicht gibt.

Die Elbe wird untertunnelt: Das mit 2653 Metern längste Unterwasserbauwerk Europas, die neue Flußunterführung in Hamburg, wird im Frühjahr für den Verkehr freigegeben — Teil der Europa-Autobahn von Skandinavien nach Süden (Kosten: annähernd eine Milliarde Mark). Und erst im letzten Monat wurde in Hamburg Europas zweitlängste Brücke (3940 Meter) eingeweiht, die den Elbarm Köhlbrand überspannt und den Hafen an die Europa-Autobahn anbindet (Kosten: 113 Millionen); gleich daneben entsteht der „Hansaport", der Hamburgs Güterumschlag heben soll (Kosten: rund 200 Millionen).

Und wo der Strom in die Nordsee mündet, querab von Cuxhaven rund um die Insel Scharhörn, soll dem Meer gar ein Superding entrungen werden: ein einzigartiger Tiefwasserhafen samt Industriezentrum und Kernkraftwerk, Arbeitsstätte für 20 000 Menschen.

Dieses 95 Quadratkilometer große Terrain im Watt, das Hamburg 1962 gegen Ländereien in Cuxhaven von Niedersachsen eingetauscht hatte, bietet, so Hamburgs Hafenbau-Chef Professor Hans Laucht, „einen einmaligen Standortvorteil": Nirgendwo sonst an der Nordsee zwischen Skagerrak und der Straße von Dover reicht das tiefe Wasser so nah ans Land. Vollbeladene Tanker bis zu 250 000 Tonnen könnten diesen Hafen anlaufen, nach zusätzlichen Baggerungen sogar 700 000-Tonner — Schiffe einer Größenordnung, die es bislang noch gar nicht gibt. Über einen 16 Kilometer langen Damm soll die Kunst-Insel mit Stahlkochereien und Raffinerien Landanschluß erhalten. Vor der Industrie-Kulisse, entlang dieses Damms, über den einmal Fernlaster und Güterzüge rattern werden, denken sich Hamburgs Hafenplaner ein neues Freizeitparadies — mit Badestränden und Bootsstegen, Angelplätzen und künstlichem Binnensee.

Reynolds-Manager Reynolds
Risiko von 640 Millionen

Reynolds-Gegner Langeloh
Gefahr für 12 000 Gladiolen

So zukunftsfroh und wachstumssicher mutet diese Landgewinnung an, so weit ist die Industrieansiedlung zwischen Hamburg und Cuxhaven schon fortgeschritten, daß die Entwicklung der Unterelbregion zum Industrierevier des Jahres 2000 fest vorgezeichnet scheint — Ausdruck, so wäre anzunehmen, einer konsequenten Politik und einer vorausschauenden Planung; gezieltes Programm für wirtschaftlich schwache Gebiete, deren es, vom reichen Hamburg einmal abgesehen, an der Küste zur Genüge gibt.

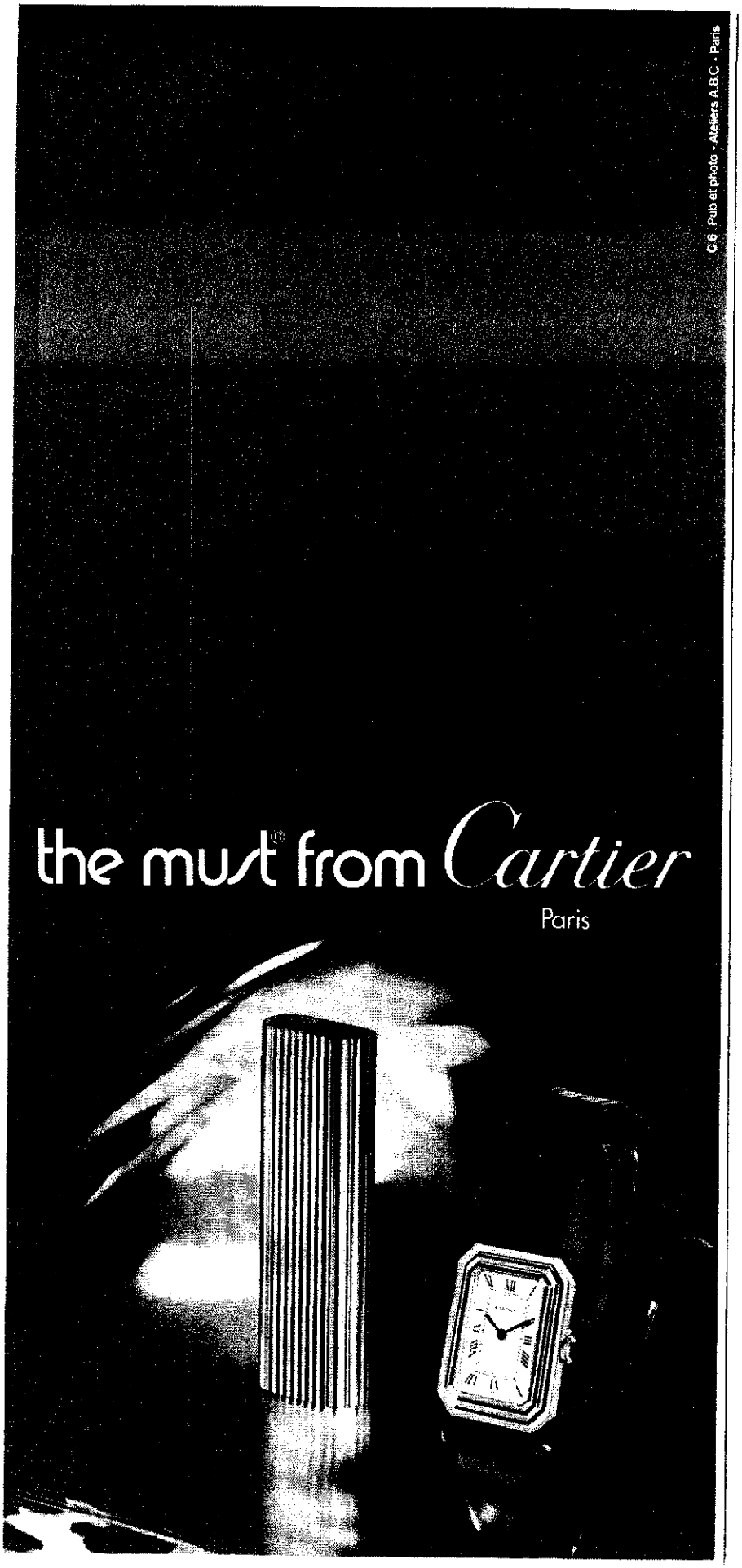
In jeder Stunde 90 000 Kubikmeter Abwässer.

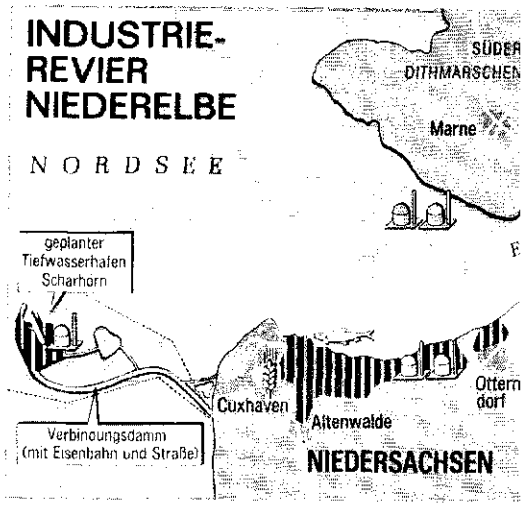
Aber was wie eine außerordentliche, konzertierte Aktion der Elb-Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zur Förderung von Arbeit und Wohlstand anmutet, zeugt in Wirklichkeit nicht von Weitblick, nicht von Umsicht. Weder ökonomisch noch ökologisch sind Wirkungen und — absehbare — Fehlwirkungen der Unterelbe-Entwicklung registriert worden, geschweige denn analysiert.

Und was Ergebnis einer gemeinsamen, sorgfältig abgestimmten Regionalplanung hätte sein müssen, ist eher Produkt des Zufalls, Ausfluß ministerieller Wachstumsbesessenheit und provinzieller Ämterkonkurrenz. Obwohl Vertreter der Küstenländer in vielen Gremien — vom Norddeutschen Parlamentsrat bis hin zur „Arbeitsgemeinschaft zur Reinerhaltung der Elbe" — zusammensitzen, kann von kooperativer Planung nicht die Rede sein.

„Immer wieder", so sagt Hamburgs Wirtschaftssenator Helmuth Kern von sich, beschwöre er seine Ministerkollegen in Kiel und Hannover, im Watt bei Brunsbüttel von Industrieansiedlung abzusehen und auf der anderen, niedersächsischen Elbseite nicht Produktionsstätte an Produktionsstätte zu reihen, weil solche „Bandverbindung" für die Umwelt „lebensbedrohend" sei.

Zu ähnlichem Vokabular findet freilich auch der Cuxhavener Kurdirektor Johannes Demgen, wenn er an Ham-





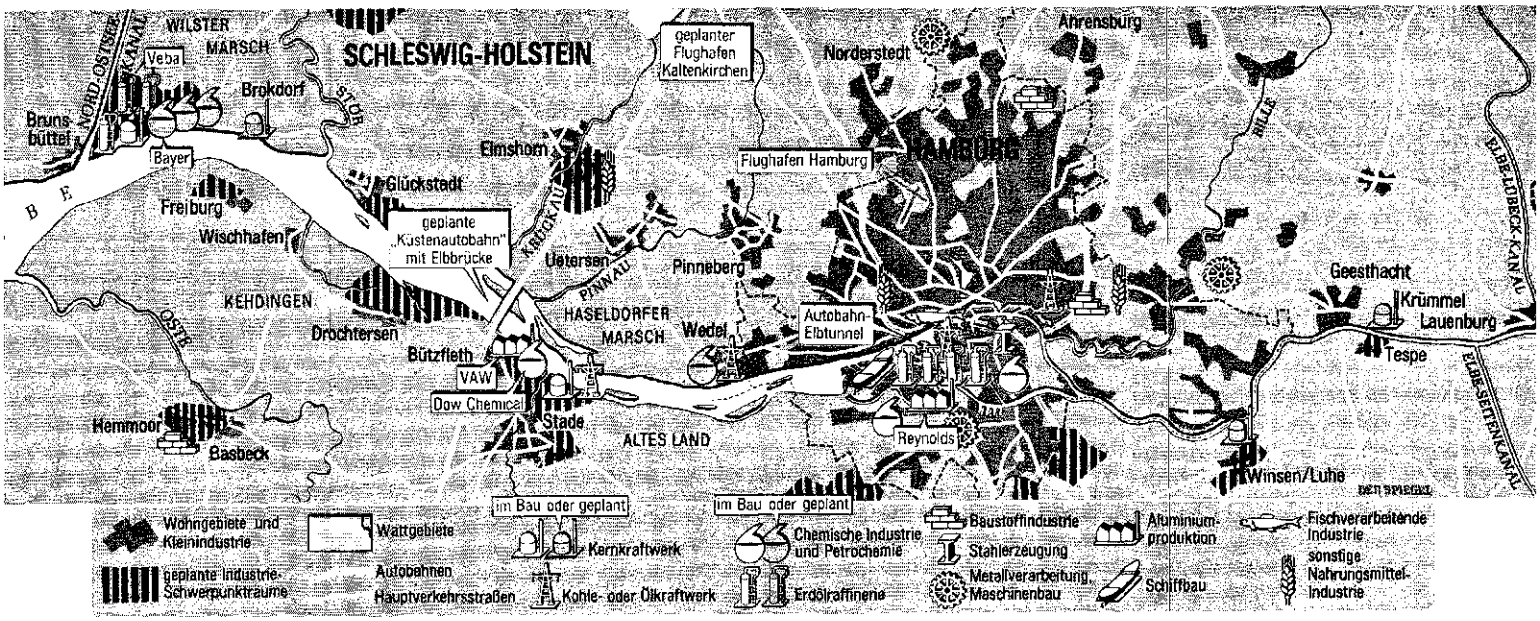
burg denkt, das nicht nur stündlich 90 000 Kubikmeter Abwässer inklusive ungeklärter Kloake elbabwärts schickt, sondern mit dem Großprojekt Scharhörn auch noch für Industrieabgase sorgen dürfte. „Wenn das alles verwirklicht" werde, warnt Demgen, sei das größte deutsche Nordseebad „nicht mehr existent". Aus solcher Existenzsorge sahen sich die niedersächsischen Cuxhavener genötigt, auch — mit Rükkendeckung aus Hannover — gegen das schleswig-holsteinische Landwirtschaftsministerium zu prozessieren.

Vordergrund: Der Minister habe Brunsbüttel-Neusiedler Bayer eine zu großzügige Genehmigung zur Einleitung von Chemieabwässern in die Elbe erteilt — was Cuxhavens Badewasser verschmutzen werde.

Industrieansiedlung wird wie Geheimdiplomatie betrieben.

Hintergrund: Cuxhaven, das heute noch die Abwässer seiner 60 000 Einwohner und die Brühe aus seiner Fischindustrie ungereinigt in die Elbe pumpt, will selbst neue Industrie ansiedeln, weil seine Wirtschaft bislang einseitig auf Fremdenverkehr und rückläufige Hochseefischerei ausgerichtet ist. Die neue Industrie aber braucht die Elbe auch als Vorfluter, und je stärker der Strom durch vorhandene Werke schon verschmutzt wird, desto weniger können Newcomer einleiten.

Die Schleswig-Holsteiner wiederum meinen, Niedersachsen habe des Guten längst zuviel getan. „Südlich der Elbe", mahnt der Kieler Ministerpräsident Stoltenberg, seien „der industriellen Entwicklung jetzt deutlich Grenzen gesetzt", die Bemühungen um den Umweltschutz müßten „verstärkt" werden — was besser zu bewerkstelligen wäre, wenn die drei Küstenländer nicht, nur auf den eigenen Vorteil bedacht, jedes für sich Industrieansiedlungspolitik betreiben würden, noch dazu im Stil der Geheimdiplomatie.



Die Nachbarn wurden stets erst dann über neue Werke informiert, wenn die Verträge längst perfekt waren. Solche Geheimniskrämerei veranstalteten sogar Fachbehörden eines Landes untereinander. Hamburgs Baubehörde beispielsweise — zuständig für die Genehmigungsverfahren — erfuhr erst aus der Zeitung, daß die Wirtschaftsbehörde einen Ansiedlungsvertrag mit Reynolds geschlossen hatte.

Das Versteckspiel hatte neben den ungeheuren finanziellen Vorleistungen für die Industrialisierung auch zur Folge, daß die Länder unterschiedlich strenge Auflagen für den Umweltschutz erteilten. So darf Alu-Hersteller VAW in Stade ein Kilogramm Fluor je Tonne hergestellten Aluminiums in die Luft blasen, Alu-Hersteller Reynolds am Hamburger Stadtrand aber nur 0,8 Kilo — nach der aberwitzigen Argumentation, die Stader Luft sei halt noch reiner.

Für Reynolds brachte der mit technologischem Aufwand erzielte geringere Fluor-Ausstoß keine Vorteile. So viel Fluor flog allemal über Äcker und Plantagen, daß das Landvolk des Marschenlandes, besorgt um Gladiolen und Obst, der Firma den Prozeß machen konnte, und bis zur letzten Woche war ungewiß, ob das 640-Millionen-Werk weiterproduzieren könne oder nicht.

Es kann, allerdings nur mit zwei Dritteln der Kapazität, mit 180 von insgesamt 270 Elektrolysezellen, was nach Werksangaben einen Verlust von monatlich vier Millionen Mark bedeutet. Das Gericht kam aufgrund von Sachverständigengutachten zu dem Schluß,

- einerseits sei die bisher in der Reynolds-Umgebung gemessene Verunreinigung der Luft durch Fluor-Abgase so gering, daß „schädliche Auswirkungen auf Menschen und Tiere mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu befürchten" seien,
- andererseits sei die Schädigung einiger sehr empfindlicher Pflanzen, „wie z. B. Fichten, Gladiolen und Tulpen" selbst nach der amtlich zugelassenen Fluor-Konzentration* nicht auszuschließen.

Der Gladiolen-Effekt war es, der die Richter veranlaßte, der Aluminium-Hütte die volle Produktion zu versagen — wegen der „aus heutiger Sicht" womöglich „kritischen Belastung". Das Gericht wies darauf hin, daß nach erst zehnmonatiger Betriebszeit des Werkes „die Anreicherung mit Fluor bei den mehrjährigen Pflanzen" noch zunehme, weshalb eine Überwachung der Fluor-Einwirkungen bis Ende 1975 bei eingeschränkter Produktion geboten sei.

Ende nächsten Jahres will das Gericht denn auch prüfen, ob die Aluminium-Hütte mit voller Kapazität produzieren kann oder aber ob „weitere Schutzmaßnahmen erforderlich sind". Die Entscheidung im Hauptverfahren, die erst in drei, vier Jahren fallen dürfte, bleibt dadurch unberührt.

Wirtschaftssenator Kern
„Industrie muß her"

Mit diesem Spruch vermied das Oberverwaltungsgericht eine beklemmende Alternative: die Hütte stillzulegen, was die Vorinstanz, das Verwaltungsgericht, für Rechtens gehalten hatte, oder die volle Nutzung der Kapazität freizugeben, mit möglicherweise nicht kalkulierbaren Umweltfolgen.

Ein Produktionsstopp hätte erhebliche Konsequenzen gehabt — nicht nur für die US-Firma Reynolds, die mehr als eine halbe Milliarde Mark investiert hatte, sowie für die Hansestadt Hamburg, die sich die Reynolds-Hütte mit Aufwendungen von 147 Millionen Mark ins Land geholt hatte (1000 Arbeitsplätze), sondern für Industrieansiedlung in der Bundesrepublik generell.

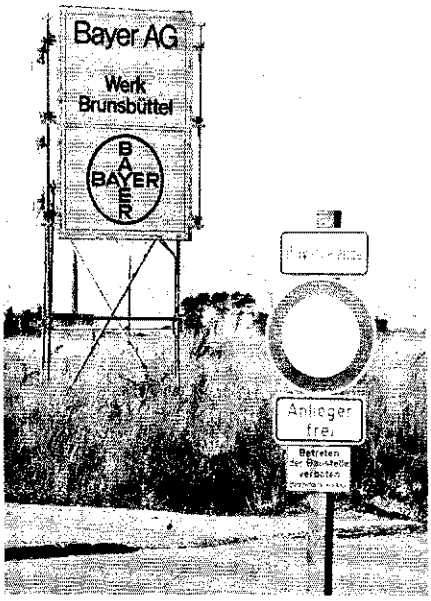
Denn offenkundig würden Produktionsbeschränkungen oder Fabrikstillegungen ausländische Investoren eher abschrecken denn anlocken. Hamburgs Bürgermeister Peter Schulz beschwor denn auch nach dem Stillegungsurteil der ersten Instanz den „Vertrauensschaden", und Wirtschaftssenator Kern verlegte sich auf Schelte und Schmeicheleien. Die erste Instanz nannte er „weltfremd", über die zweite aber merkte er an: „Ich vertraue sehr auf die kühle Luft beim Oberverwaltungsgericht."

Freilich, dem Oberverwaltungsgericht war von Rechts wegen eine Entscheidung abverlangt, die es überfordern mußte. Wo Politiker und Beamte versäumt oder gefehlt hatten, wo Wissenschaftler noch keine bündigen Antworten geben konnten, hatten die Richter allwissend zu sein — und es war ge-

* Zugelassene Fluorkonzentration in Hamburg: 1 Mikrogramm je Kubikmeter Luft als „Langzeitwert", 3 Mikrogramm als „Kurzzeitwert".

rade Hamburgs Wirtschaftssenator Kern, der mit seiner kraftmeiernden Art, Wirtschaft müsse her, dazu beigetragen hatte, die Sache Reynolds zum Fall zu machen.

Dieser Fall liefert nach Entstehung und Bewältigung nachgerade ein Musterbeispiel für Industrieansiedlung, wie sie nicht sein sollte. Senator Kern, erpicht auf einen „Schallmauerdurchbruch für Industrieansiedlungen rings um Hamburg", hatte 1969 mit dem amerikanischen Reynolds-Präsidenten Louis Reynolds den Ansiedlungsvertrag geschlossen — des Nachts im Atlantic-Hotel, ohne die für den Umweltschutz zuständige Baubehörde zu unterrichten, geschweige denn zu konsultieren.



Bayer-Areal Brunsbüttel

Die Baubehörde wiederum, der es nach eigenem Eingeständnis „jeglicher praktischer Erfahrung mit Aluminiumwerken" ermangelte, versäumte es, unabhängige Sachverständige zu Rate zu ziehen, als sie ein Jahr später von der Sache vernahm.

Der Hamburger Staat bereitete für Reynolds die sumpfige Elbmarsch mit 74 Millionen Mark als Baugelände auf, zog für 17 Millionen Straßen, gab den Amerikanern 40 Millionen Investitionsbeihilfe sowie eine Ausfallbürgschaft über 446 Millionen und sicherte sich für 16 Millionen Mark einen Zehn-Prozent-Anteil an dem Projekt, das rechtlich freilich gar nicht abgesichert war.

Denn den Ansiedlern fehlte, was Werke, die giftige Stoffe in die Luft ablassen, bereits vor dem ersten Spatenstich brauchen: eine rechtsgültige Genehmigung. Und das Genehmigungsverfahren stellt in der Bundesrepublik das wichtigste Umweltinstrumentarium dar, weil die Behörden schon bei der Planung dafür Sorge tragen müssen, daß keine Schäden für die Umwelt entstehen; so ähnlich bestimmte es früher die Gewerbeordnung, und so ist es auch im neuen Immissionsschutzgesetz festgelegt.

Im Falle Reynolds genehmigten sich die Hanseaten eine andere Prozedur. Die Amerikaner bauten zwar eine Hütte mit modernster Umwelttechnik, aber sie bauten „illegal" unter Erfüllung eines „Straftatbestandes" dank einer „rechtswidrigen" Sonderbehandlung durch die hamburgische Bürokratie — wie das Verwaltungsgericht später rügte. Die kombinierte Bau- und Betriebsgenehmigung bekamen die Ansiedler erst im Dezember 1973, als die Hütte fertig und an ihr kaum noch zu rütteln war.

Nun, obendrein, erklärte die Baubehörde die Genehmigung für „sofort vollziehbar". Durch diesen legalen, aber seltenen Akt, den Behörden gewöhnlich nur anwenden, wenn „Gefahr für die Allgemeinheit" abzuwenden ist, wurde eine Regel des Rechtsstaates ignoriert: daß Rechtsmittel aufschiebende Wirkung haben.

Gleichwohl schickten die bäuerlichen Reynolds-Nachbarn und ihr Anwalt Fritz Krüger (SPIEGEL 31/1974) einen der Ihren, den Blumenzüchter Hans-Herbert Langeloh, hinüber nach Hamburg aufs Gericht: Klage gegen die Betriebsgenehmigung zu erheben und, weil eine Entscheidung darüber erst in Jahren fallen wird, den Sieg bereits im juristischen Vorfeld zu suchen.

VAW-Areal Stade

Dow-Chemical-Areal Stade

Industrie-Ansiedlung Unterelbe
Lebensbedrohendes Uferband?

So machte Langeloh Fluorschäden an seinen 12 000 Gladiolen geltend und beantragte, daß seine Klage *doch* aufschiebende Wirkung haben und mithin Reynolds' Betriebsgenehmigung ruhen müsse. Die Bauern zielten auf eine empfindliche Flanke der Ansiedler. Der Aufsichtsratsvorsitzende Abram Reynolds: „Eine einjährige Stilllegung würde uns 230 Millionen Mark kosten. Da melden wir gleich Konkurs an."

Daß die erste Instanz sich von der Millionen-Investition wenig beeindruckt zeigte („Der Satz, der Zweck heilige die Mittel, ist keine Maxime das sozialen Rechtsstaates") und die zweite Instanz die „finanziellen und wirtschaftspolitischen Nachteile und Schäden" abwägend anders beurteilte, verdeutlicht nur die Provokanz der Sache, die zu entscheiden war. Burkhard Hirsch, Umweltexperte der Bonner FDP-Fraktion, der die Entscheidung der ersten Instanz begrüßt hatte, meinte letzte Woche nach dem neuen Urteil: „Das Genehmigungsverfahren war archaisch, und nun konnte, weil eben die volkswirtschaftlichen Werte da sind, eine richtige Entscheidung, wie auch immer, gar nicht mehr getroffen werden."

Der Fall erhellt jedenfalls, was in Zukunft immer wieder auf die deutschen Gerichte zukommen wird. Das

TUDOR.
Die Große.
Für unsere große Zeit

Tudor Date + Day Rotor-Selbstaufzug. Tages- und Datumsanzeige. Verschraubte Twinlock-Aufzugskrone. Wasserdicht bis 50 m Tiefe. Drehbare Lünette für Zeitkontrollen. Oyster-Gehäuse.

TUDOR
Aus Genf.

Informationen/Bezugsquellennachweis durch Rolex, 5 Köln 1, Hohenzollernring 62.

neue Immissionsschutzgesetz schreibt vor, daß „dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen" sei — Konfliktstoff für vehemente Gutachter-Gefechte. Eine exzessive Auslegung dessen, was schädlich ist, könnte, so orakelt Reynolds-Anwalt Rabe, „die Wirkung eines zweiten Morgenthau-Planes haben".

„Wir sind ganz fürchterlich verwundbar."

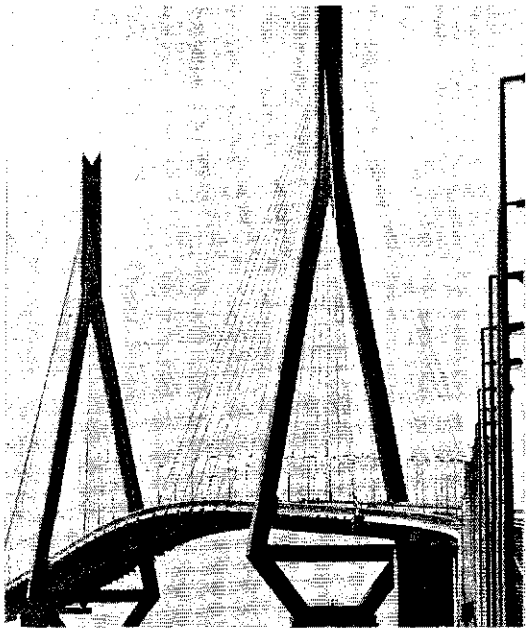
Zumindest lastet auf der Industrie, daß der Zeitraum, der zwischen Planung und Realisierung eines Objekts verstreicht, immer größer wird. Während in den frühen sechziger Jahren ein Genehmigungsverfahren in ein paar Monaten durchgezogen werden konnte, dauert es nun bei Großprojekten oft Jahre.

Kommt schließlich der Genehmigungsbescheid, so ist er innerhalb eines Monats noch angreifbar: Die Nachbarn können zunächst Widerspruch bei der Behörde einlegen und dann eine Klage durch drei Instanzen treiben, so daß eine Investitionsentscheidung schlimmstenfalls erst nach einem Jahrzehnt rechtlich risikolos verwirklicht werden kann. „Das Dilemma für die Industrie ist", so ein maßgeblicher Hamburger Wirtschaftsvertreter, „daß wir einerseits durch die langen Fristen ganz fürchterlich verwundbar sind, aber daß es andererseits idiotisch ist, ohne eine unanfechtbare Genehmigung zu bauen."

Zwar führen durch das langwierige Genehmigungsverfahren, das Bau und Betrieb eines Werkes kombiniert, eine Reihe legaler wie illegaler Schnellwege. Doch Teilgenehmigungen und vorläufige Genehmigungen bergen die Gefahr, daß die einzig wichtige Genehmigung — zum Betrieb einer gesamten Fabrik — entweder gar nicht erteilt, mit wirtschaftlich gravierenden Umweltschutzauflagen gespickt oder aber am Ende gerichtlich wieder kassiert wird.

Bis Ende der sechziger Jahre, als von Umweltbewußtsein noch nicht die Rede war und es kaum Kläger gab, zog sich zumeist alles rechtsgültig zurecht. Nun aber ist es riskant geworden, auf rechtlichem Treibsand zu bauen, wie es bei der Ruckzuck-Umwandlung des Niederelbe-Raumes bislang übliche Praxis gewesen ist. „Über fast allen", so weiß Anwalt Rabe, „hängt das Reynolds-Damokles-Schwert."

Denn Reynolds ist überall an der Elbe, beispielsweise

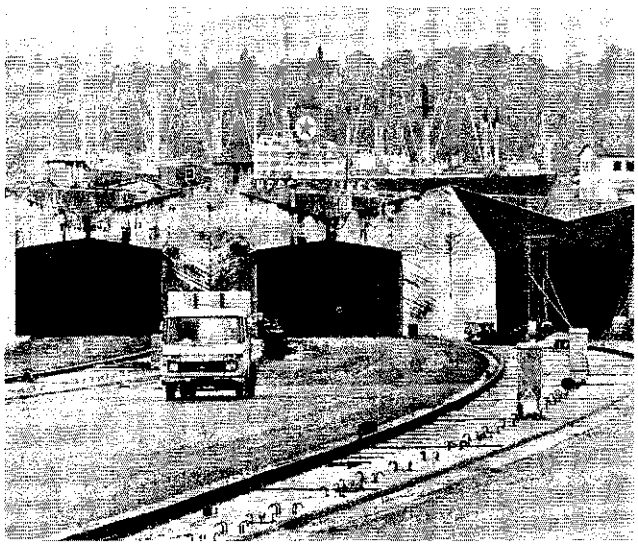


Neubau Köhlbrandbrücke
„Von schöner Umwelt allein . . .

ein paar Kilometer von Hamburg entfernt auf dem Stader Bützflether Sand, wo Dow Chemical und VAW residieren. Die Betriebe wurden angesiedelt, ehe noch die Ansiedlungsfläche als Industriegebiet ausgewiesen war, ein Flächennutzungsplan existierte nicht.

Dow und VAW durften bauen ohne Baugenehmigung und hatten bei Baubeginn noch nicht einmal Bauanträge eingereicht. Und die Betriebsgenehmigungen schließlich, die laut Gewerbeordnung vor Baubeginn erteilt sein müssen, lagen erst vor, als die Werke schon standen — wie bei Reynolds. Die Betriebserlaubnis für die Kaianlage bei der VAW ging erst ein, als der Frachter „World Soya" mit der ersten Ladung Bauxit aus Australien nur zwei Tagesreisen von Stade entfernt war.

Und Dow hat bis heute für die Einleitung ihrer Abwässer in die Elbe nur eine vorläufige Genehmigung. Seit an-



. . . läßt sich nicht leben": **Neubau Elbtunnel**

derthalb Jahren produziert Dow in Stade, doch die zur Auflage gemachte biologische Kläranlage wurde erst jetzt angefahren. Fragen des Wasserschutzes hätten „bisher trotz aller Beteuerungen der Politiker zumeist nur am Rande der Ansiedlungsverhandlungen gestanden", klagt Oberbaurat Günter Feist, Wasserwirtschaftler beim Regierungspräsidenten in Stade. Feist rückschauend: „Die Entscheidungen über den Standort waren längst gefallen, obwohl die Lösung der wasserwirtschaftlichen Probleme noch offenstand. Daran hat allerdings die ansiedlungsbestrebte und sich umweltbewußt gebende Industrie nicht minder schuld."

Technische Fehlleistungen wiederum waren schuld, daß für die Einheimischen das Industriezeitalter mit Gestank und Getöse anhob. Als die Pumpen und Turbinen von Dow Ende 1971 anliefen, „glaubten wir", erinnert sich der CDU-Bundestagsabgeordnete und damalige Bürgermeister des inzwischen nach Stade eingemeindeten Dorfes Bützfleth, Nicolaus Dreyer, „die Russen kommen mit Kampfflugzeugen".

Wegen eines Chlorgasausbruchs bei Dow mußte im Juni 1973 die Elbe 20 Minuten lang für den Schiffsverkehr gesperrt werden. Weitere 15mal trat bei „Leckagen (Dow) Giftgas aus, und letzten April explodierte gar die Produktionsanlage für Methyl-Zellulose. Erst seither wird in der Anlage als sogenanntes Transportmittel statt Luft, die Staubexplosionen herbeiführen kann, ein ungefährliches Stickstoffgemisch mit geringem Sauerstoffanteil verwendet.

Auch Nachbar VAW mußte sich im nachhinein Neues ausdenken. Ursprünglich wollten die Alu-Produzenten den bei der Aluminiumoxyd-Herstellung anfallenden Rotschlamm, eine Tonne pro Tonne Aluoxyd, einfach „ins Meer verklappen" (Werksleiter Wilde) — von Spezialschiffen aus in die Nordsee kippen.

Nach Sonnenuntergang Warnschüsse für die Vögel.

Gutachter, unter anderem der Biologischen Anstalt Helgoland und der Bundesforschungsanstalt für Fischerei, zeigten die Gefahren auf: Der verklappte Rotschlamm würde die Kiemen der Fische verkleistern, über weite Flächen des Nordsee-Grundes verdriften, sich schließlich als undurchlässiger Film auf dem Boden absetzen und so alles Leben, unter anderem die Fischbrut, ersticken.

Das Ansinnen von VAW wurde abgelehnt, und das Werk erhielt nun die Erlaubnis, seinen Abfall ins Bützflether Moor westlich von Stade, einem der Vogeldurchzugsgebiete der Niederelbe-

WAS KOSTET DIE WELT IN SINGAPUR.

Während der Singapore Stopover Holidays nur noch 54 Mark*

Dafür träumen Sie eine Nacht lang in einem der 4 von uns ausgesuchten Luxushotels. Werden mit einem Drink willkommen geheissen und einem Souvenir verabschiedet. Einmal in einem der besten Restaurants von Singapur bewirtet. Dafür fahren Sie mit einem Mietwagen günstiger. Kaufen in Discountgeschäften selbst die zollfreien Waren billiger. Geniessen eine Stadtrundfahrt in Singapur gratis, weitere Ausflüge billiger. Und werden mit dem Taxi umsonst vom und zum Flughafen gefahren. Durch die Singapore Stopover Holidays wurde die exklusive Zwischenstation Singapur zu einer günstigen Gelegenheit. Und je länger Sie bleiben, desto billiger wird's. Für vier Tage bezahlen Sie nur noch 155 Mark*. Fliegen Sie mit uns auf jene Seite der Welt, auf der sie nur noch halb so viel kostet. Ihr SIA Reisebüro oder die Singapore Airlines verraten Ihnen gern mehr über die Singapore Stopover Holidays.

SINGAPORE STOPOVER HOLIDAYS

*Kursänderungen vorbehalten

Ich möchte gern mehr über die Singapore Stopover Holidays wissen. Senden Sie mir bitte Ihre Broschüre.

Name: _____

Strasse: _____ SP5

Ort: _____

Voraussichtliche Dauer meines Aufenthaltes: _____

Mein Reisebüro: _____

A great way to fly
SINGAPORE AIRLINES

SINGAPORE AIRLINES (SIA), 6 FRANKFURT/MAIN, FRIEDENSSTRASSE 5, TEL. (0611) 290281-84

region, zu pumpen. Auf einem 80 Hektar großen Areal wird der natronlaugehaltige Brei jetzt hinter Schutzwällen aufgespült.

Aber auch das erwies sich als problematisch. Der Hamburger Ökologe Dr. Grimm, Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe" (AUN), weist darauf hin, daß „hier ein Stück Lebensgemeinschaft zerstört wird mit noch gar nicht absehbaren Folgen". Direkten Schaden könnten insbesondere Wasservögel nehmen, wenn sie auf dem Deponie-Tümpel niedergehen und sich beim Laugebad verätzen.

Teilerfolg der Umweltschützer: Bis ein bei der Tierärztlichen Hochschule Hannover bestelltes Gutachten vorliegt, hält ein Deponie-Wart Vogelwacht, von einer Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang, mit Pistole und Platzpatronen. Falls Vögel einschweben, soll er Warnschüsse abgeben.

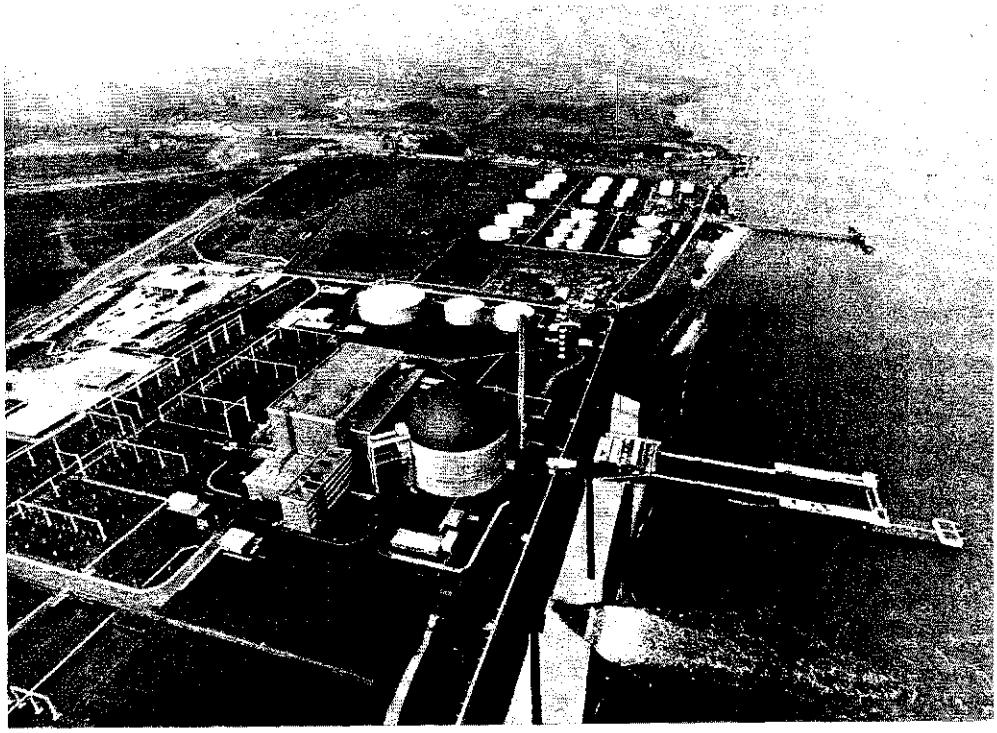
Nicht die für den Umweltschutz zuständigen Behörden, sondern engagierte Aktionen der AUN, eines Dachverbandes von Naturschutzvereinen und Bürgerinitiativen, waren es denn auch, die oft in letzter Minute Allerschlimmstes verhinderten.

Jährlich 45 000 Tonnen Ammonium aus der DDR.

So wollte die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hamburg den bei der Elbvertiefung anfallenden Schlamm und Schlick auch auf ökologisch wichtige Uferzonen ablagern — unter anderem auf dem Fährmannssand, wodurch das in Europa einmalige Süßwasserwatt zerstört worden wäre. Die AUN klärte die Elbvertiefer über die Folgen der „Vernichtung solcher Bio-Reservoire auf". Die Umweltschützer erreichten immerhin, daß einige dieser Gebiete aus dem Deponie-Plan gestrichen wurden.

Ähnlich ahnungslos wollten die Deichbauer ganze Feuchtgebiete von der Elbe abriegeln. Damit wäre beispielsweise die Haseldorfer Marsch mit ihren für Planktonwachstum und Fischbrut lebenswichtigen Wasserläufen trockengelegt worden und auch als „natürliches Klärwerk" (Grimm) der Elbe ausgefallen. Auf AUN-Rat werden nun Siele in die Deiche eingebaut, so daß der Gezeitenstrom der Elbe auch künftig die Haseldorfer Marsch feucht hält.

Und darüber, was man der Elbe selbst noch zumuten kann, herrscht schlicht Unwissenheit. Sogar über den Zustand des Stromes, aus dem zunehmend krebsbefallene Aale gefischt werden (bis zu 30 Prozent der Fänge), liegen bislang nur lückenhafte Erkenntnisse vor. Zwar weiß man, daß die Elbe

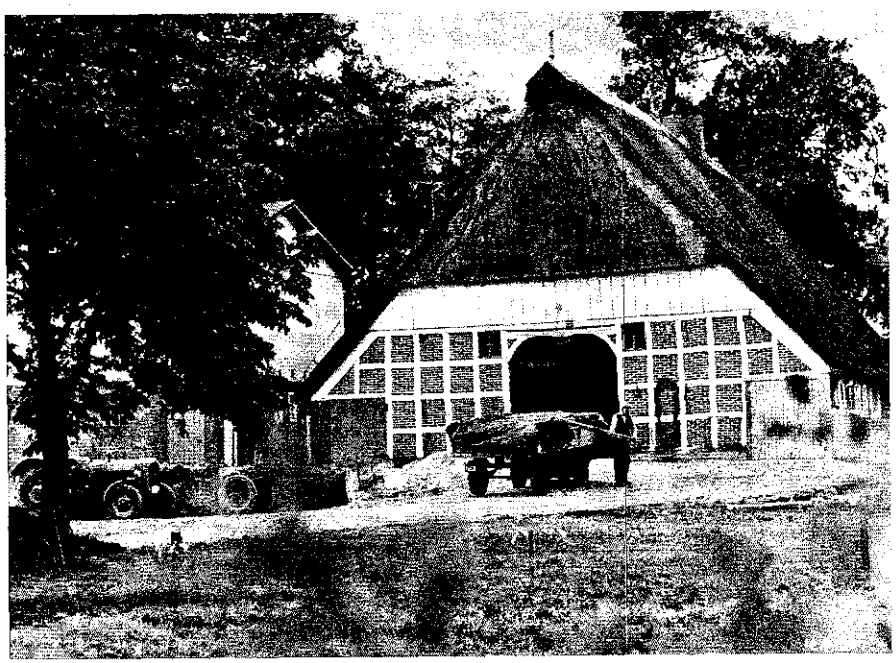


Kernkraftwerk an der Elbe*: „Neje Oart, Strom to maken"

- ▷ schon aus der DDR mit beträchtlicher Schmutzfracht in den Westen kommt: jährlich 45 000 Tonnen Ammonium und rund viereinhalb Millionen Tonnen Salz;
- ▷ bei Hamburg in ihrem Sediment stark mit hochgiftigen Schwermetallen versetzt ist: Der Blei-, Cadmium- und Quecksilbergehalt der Ablagerungen auf dem Elbgrund ist höher als im Rhein;
- ▷ durch die Hamburger Haushalts-, Industrie- und Hafenabwässer streckenweise in ihrer Lebensfähigkeit bedroht ist: Schon einmal, im Sommer 1973, lag der Sauerstoffgehalt des Elbwassers in der Hansestadt ein Vierteljahr lang bei drei bis ein Milligramm je Liter — das biologische Gleichgewicht war zusammengebrochen, der Strom war „umgekippt".

Zwar erarbeitete der Drei-Länder-„Ausschuß für die Wassergüte in der Elbe" unlängst einen „Wärmelastplan" für den Strom von der DDR-Grenze bis zur Mündung. Danach darf die Elbe durch Einleitung von Kühl- und Abwässer nirgendwo mehr als drei Grad aufgewärmt werden, wenn der Fluß nicht umkippen soll.

Freilich, aus „politischen Gründen und unter Druck von oben", so ein Insider, berücksichtigte der Ausschuß bei



Bauernhof an der Elbe*: „Mit de Tied gohn"

* Bei Stade.

der Ermittlung seiner Grenzwerte jedoch nicht Kernkraftwerke — Hauptlieferanten von Abwärme —, „die sich noch im Stadium der Planung befinden", wie das in Brokdorf. Die kurze Distanz zwischen diesem Standort und dem Kraftwerk Brunsbüttel, warnen Wasserwissenschaftler, „ist zu gering, da wird die Elbe zu warm".

Vor allem aber fehlt bis heute ein „Elbkataster", der Aufschluß gibt über Quantität und Qualität aller Schadstoffe im Strom. Es sei deshalb „unbedingt notwendig, durch Erstellung eines Gesamtlastplanes zu ermitteln, welche Belastung dem Fluß in seinen einzelnen Bereichen zugemutet werden darf", fordert der Hamburger Hydrobiologe Professor Hubert Caspers. Entsprechend müßten „die Auflagen für die Einleiter, insbesondere für die neu sich ansiedelnde Industrie", verschärft werden.

Ein solcher Gesamtlastplan ist jetzt in Auftrag gegeben, doch fürs erste peilen die Behörden eher über den Daumen, wie bisher. Das schleswig-holsteinische Landwirtschaftsministerium etwa erteilte der Firma Bayer für deren Werk in Brunsbüttel sogar eine Generalerlaubnis zur Wassereinleitung für Jahrzehnte im voraus — ohne zu wissen, was das Chemie-Werk dann einmal an Fabrikaten und Abfallstoffen produzieren wird.

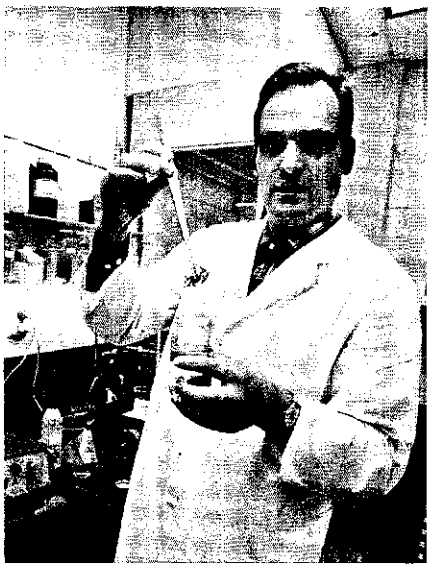
„Industriewüste mit Erholungsoasen."

Bei soviel Planlosigkeit und Leichtsinn, Eigenbrötelei und Ignoranz könnten Warner mit ihren Prophezeiungen recht behalten, das Niederelbegebiet könne sich in „eine Industriewüste mit Erholungsoasen" (AUN) entwickeln: „Hier entsteht ein neuer Ruhrpott." Daß es sich, wie Hamburgs Wirtschaftssenator Kern zu philosophieren beliebt, „von schöner Umwelt allein" nicht leben lasse, die Industrie vielmehr „dazu" gehöre, ist dabei gewiß nicht abwegig.

Nur stimmt eben auch, was Professor Nicolaus Peters vom Institut für Hydrobiologie und Fischereiwissenschaft der Universität Hamburg zu Bedenken gibt: daß bei „Verwirklichung aller Vorhaben in der Elbregion das Schicksal der Elbe als Industriekanal besiegelt ist".

Das Politiker-Argument, der wirtschaftliche Vorteil einer Industrialisierung wiege bei weitem die — eingestandene — Qualitätsminderung der Umwelt auf, ist eher fragwürdig. Beweise zumindest können Apologeten solcher Wachstumsideologie nicht liefern: Kosten-Nutzen-Analysen, die den Milliardenaufwand für die öffentlichen Vorleistungen rechtfertigen könnten, wurden in aller Regel gar nicht erst versucht.

Immerhin dämmerte es Niedersachsens Ministerpräsident Alfred Kubel



Ökologe Grimm
Bleibt die Marsch feucht?

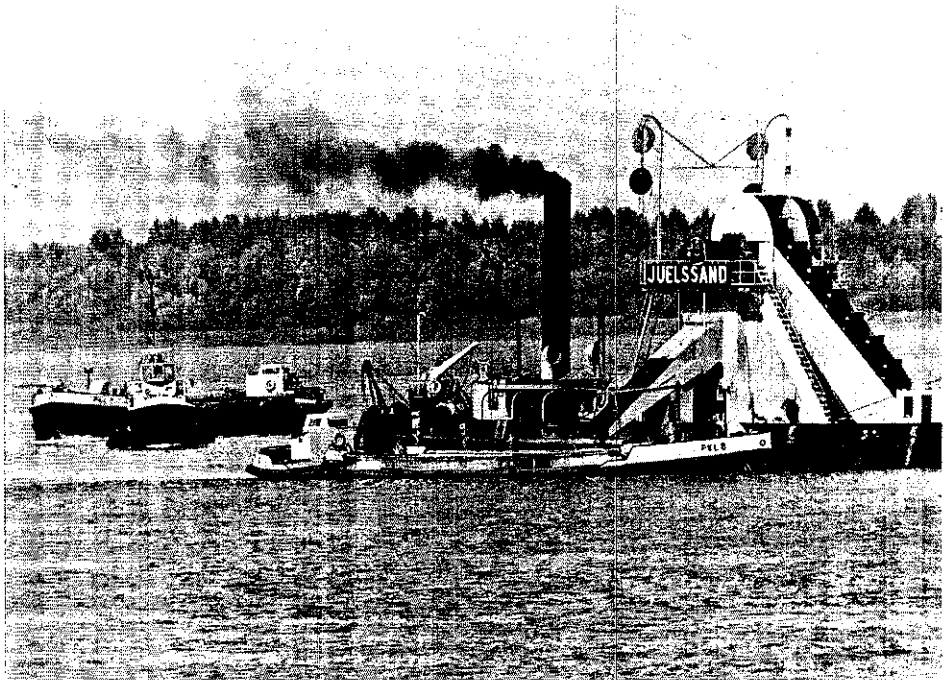
bereits vor vier Jahren, bei der Industrieansiedlung in Stade habe man sich erpressen lassen, die Kosten der Vorleistungen stünden im Mißverhältnis zum Nutzen. Und sogar in dem industriefreundlichen Buch „Kaufherren und Konzerne im deutschen Norden" heißt es: Die Ansiedlungspolitik an der Niederelbe „verdeutlicht, zu welchem unsinnigen Ergebnis der internationale Wettlauf der Länder und Städte um Großunternehmen der Industrie geführt hat — ein Wettlauf, der zu guter Letzt vom Steuerzahler bezahlt werden muß". Die Absicht der Politiker, die Lebensqualität in kargen Küstenstrichen zu verbessern, verkehrt sich, zumindest stellenweise, ins Gegenteil.

Die Unterelbe-Region, Hamburg ausgenommen, zählte noch stets zu den Armenhäusern der Nation. In Dithmarschen etwa, wo es nicht viel mehr als Kohl und Kühe gibt, liegen die Löhne um ein Drittel unter dem schleswig-holsteinischen Landesdurchschnitt. Manche Beschäftigung mutet an wie aus dem Arbeitsbeschaffungsprogramm vergangener Zeiten: Im Deichschutz wird vielfach noch von Hand verrichtet, was Maschinen schneller und rationeller bewältigen könnten. Am Bau gibt es noch, wie ehedem, Steinträger — anstelle von Aufzügen und Kränen.

Das soll anders werden. Bis 1980 erwartet die schleswig-holsteinische Landesregierung im Raum Brunsbüttel 10 000 neue Arbeitsplätze im Gefolge der Bayer- und Veba-Ansiedlung. Brunsbüttel selbst, eine konturlose Häuseransammlung mit 12 500 Einwohnern, 52 Lokalen und Hafenkneipen, aber keinem einzigen Hotelzimmer mit Bad, rechnet in den nächsten Jahren mit einer Bevölkerungsverdoppelung.

Auf der anderen Flußseite, wo man schon weiter ist, haben sich die Industrielöhne bereits dem nationalen Niveau angeglichen. Das Land um Stade, einst in der Landeshauptstadt Hannover als „Kalabrien des Nordens" bedauert, hat neuerdings eine Arbeitslosenquote weit unter Landesdurchschnitt. Der Umsatz der Industrie stieg binnen zweier Jahre um 70 Prozent, von 403 Millionen auf 674 Millionen Mark. Bis 1985, so sieht das Landesentwicklungsprogramm vor, sollen allein im niedersächsischen Niederelbe-Bereich 21 000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden — Stade ist schon „mit de Tied gohn".

Das erste Parkhochhaus wird gebaut, das Städtchen bekommt ein Warenhaus und hat schon ein Bordell. ◆



Elb-Vertiefung: Wann kippt der Strom?