

Manfred Berger
Bürgerinitiative „Bürger gegen den JadeWeserPort“

26388 Wilhelmshaven, 23. Jun. 2004
von Münnichstraße 15
Tel.: 04421-502867
EMail: antiport@gmx.de

Manfred Berger; von Münnichstraße 15; 26388 Wilhelmshaven
An die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

Postfach 2020

26590 Aurich



--

Unser Zeichen:
BI-WSD-01-0003

Ihr Zeichen:

Datum:
23. Juni 2004

Betr.: Planfeststellungsverfahren - JadeWeserPort
hier: Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lege ich Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren zum JadeWeserPort ein.

Themenbereich : Verkehrsgutachten G5

Im Auftrag

Manfred Berger

Betroffenen Rechte :

Verkehrsgutachten G5 Immissionsschutzgutachten G6

Begründung : 1

Die Klassifizierung des Knoten 2 (Niedersachsendamm/Flutstraße) in Stufe D nach Umbau und Signalisierungsoptimierung von vorher festgestellter Stufe F im Planfall, ist anzuzweifeln.

Es ist davon auszugehen, dass die günstigsten Prognosedaten (nur 0,10 x DTV anstelle 0,13 x DTV) (DTV= durchschnittl. tägl. Verkehr) angenommen und der Schwerlastverkehr auf der Flutstraße auf 1 % reduziert worden ist.

Die Bewertungsgrößen wurden an Computermodellen solange optimiert, bis die gewünschte Qualität „D“ herauskam. Im Prinzip wurden hierbei die Reststaulängen auf alle Verkehrsströme gleichmäßig verteilt so dass kleinste Störungen zu einem Riesenstau führen.

Die Prognosefallzahlen der Straßenverkehre weichen in den jeweiligen Knoteneinzelfallberechnungen ab. Am Beispiel des besonders kritischen Knoten 2 aufgezeigt. - Der Knoten 1 gibt 576 Kraftfahrzeuge ab und nimmt 257 Kraftfahrzeuge auf, der nachfolgende Knoten 2 gibt 208 Fahrzeuge ab und nimmt 569 Fahrzeuge auf. Zwischen diesen beiden Knoten gibt es keine Abzweigungen. Die Differenzen lassen sich nicht erklären. Bei der Annahme, dass die Zahlen am Knoten 1 stimmen und bei dem Knoten 2 angewandt werden, ist die Qualität von „D“ mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu erreichen. Hier entsteht der Eindruck, dass versucht wird Baukosten zu sparen die unweigerlich durch umfangreiche Baumaßnahmen auch in Bezug auf den Schallschutz anfallen werden.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen am o.a. Knotenpunkt zu gewissen Zeiten durch den starken Einkaufsverkehr bei Marktkauf schon Wartezeiten. Ein geringer Rückstau auf der Flutstraße führt dazu, dass der Verkehr auf den Parkplätzen beidseitig der Flutstraße zum Erliegen kommt. Eine ungehinderte Erreichbarkeit des Einkaufszentrums und des angrenzenden Gewerbegebietes wird dadurch in Frage gestellt und die Lebensqualität erheblich beeinträchtigt. Durch Zunahme der Verkehrsbeeinträchtigungen ist mit einer negativen Auswirkung auf die weitere Entwicklung des Gewerbegebietes zu rechnen. Ein möglicher Zuwachs im Gewerbegebiet wird mehr als in Frage gestellt.

Ein Neugestaltung des Knoten 2 sollte die Einbindung des Knoten 4 zur Folge haben, da dieser die Stufe E im Planfall nachmittags bereits erreicht.

Forderung

Die Verkehrsknoten 2 und 4 sind baulich als ein gemeinsamer planfreier Knoten auszubilden und der Niedersachsendamm bis zu diesem planfreien Knoten vierspurig zu erweitern, sowie mit den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen auszustatten.

Der planfreie Knoten ist so auszubauen dass keine zusätzlichen Verkehre für die bereits hoch belasteten benachbarten Straßen entstehen. Die Kosten für die Baumaßnahme sind zu ermitteln. Als Alternative sind die Kosten für eine Anbindung über die Nordtrasse L 807/L810/L811 und L 814 zu ermitteln und gegenüberzustellen.

Dabei sollte berücksichtigt werden das im Falle der Anbindung des JWP über die Nordtrasse ein gemeinsamer Lärmschutz für Straßenverkehr und Schienen- verkehr in großen Teilen möglich ist und das der Verkehr das städtische Straßennetz nicht belastet.

Begründung: 2

Im Immissionsschutzgutachten wird im Planfall von einem 4-spurigen Ausbau des Niedersachsendamms ausgegangen, dieses steht im Widerspruch zum Verkehrsgutachten, welches einen Ausbau für nicht notwendig erachtet.

Im Verkehrsgutachten hält man einen plangleichen Knoten mit Signaleinrichtung (Niedersachsendamm / Flutstraße) für ausreichend. Eine Notwendigkeit der Erweiterung des Niedersachsendamm von 2 auf 4 Spuren und eine Änderung der Kreuzung Niedersachsendamm/Flutstraße zum planfreien Knoten ergibt sich aus den Unterlagen nicht. Aus welchen Gründen im Immissionsschutzgutachten der Ausbau und die damit verbundene höhere

Geschwindigkeit angenommen wurde, ist nicht ersichtlich. Die Verkehrslärm auf einer mit konstanter Geschwindigkeit befahrener Strecke unterscheidet sich deutlich von der einer Kreuzung mit Signaleinrichtung.

Forderung

Das Immissionsschutzgutachten ist mit dem Verkehrsgutachten abzustimmen und ggf. neu zu erstellen.

Begründung : 3

Bei der Durchführung der Immissionsberechnung wurde von einer Aufpunkthöhe von 5 m über Grund ausgegangen. Die Durchgangsdämpfung des Wohngebietes mit 5 db(A) pro 100 m vorausgesetzt.

Die Angabe 5 m über Grund bezieht sich auf was? Bei solchen Berechnungen ist zwingend eine Höhenangabe über NN notwendig. Die im Gutachten genannten Straßen überqueren alte Deiche und liegen damit in Firsthöhe der meisten Voslapper Häuser. Der gesamte Hafenbereich hat eine Höhe von 7,5 m über NN. Viele Voslapper Häuser liegen 1m unter NN, bei einer Firsthöhe von max. 8 m (1 ½ Geschossbauweise).

Vorausgesetzt die Aufpunkthöhe liegt 5m oberhalb des jeweiligen Geländes, so werden die Lärme stellenweise in einer Höhe von 12 – 13m über NN abgestrahlt. Bei einer Haushöhe von 8m über NN können die Häuser des Wohngebietes keine Durchgangsdämpfung von 5 db(A) darstellen. Der Lärm wird sich ungedämpft über die Dächer des Wohngebietes ausbreiten.

Forderung

Das Immissionsschutzgutachten ist mit genauen Höhenangaben, bezogen auf NN und einer der Bebauung gerecht werdende Durchgangsdämpfung neu zu erstellen.

Begründung: 4

Bei der Immissionsberechnung der Verkehrsaufkommen Schiene wurde im Gutachten von einer Belastung 47 Züge im Zeitraum 06:00 bis 21:00 und 15 Züge im Zeitraum 21:00 bis 06:00 ausgegangen.

Möglich sind gem. Verkehrsgutachten nach Durchführung der 2 Baumaßnahmen (Abzweigstelle, Blockstrecke) 60 Züge im Zeitraum 06:00 bis 21:00 und 48 Züge im Zeitraum 21:00 bis 06:00.

Derzeit sind Selbstbeschränkungen eines künftigen Betreibers nicht in Sicht und im Verkehrsgutachten wird auf die hohe Flexibilität bei der Gestaltung des Fahrplanes hingewiesen.

Forderung

Das Immissionsschutzgutachten ist unter Berücksichtigung der maximal möglichen Zugbewegungen neu zu erstellen.