

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-01-0004

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 : Anlagen der Gleiserschließung B9

Im Auftrag

Manfred Berger

Betroffenen Rechte :B.9 Anlagen der Gleiserschließung

Sicherung der Gleisanlagen gegen Betreten

Begründung :

Zur Zeit finden auf dem Industriestammgleis laut Planfeststellungsunterlage G6 Teil 2 4.1 26 Fahrten mit einer Ve von 40 km/h statt. In Zukunft sollen laut Planfeststellungsunterlage G6 Teil2 4.1 62 Fahrten mit einer Ve von 80 km/h statt finden. Durch diese einschneidende Veränderung geht von der Bahn eine größere Gefahr aus, welche von spielenden Kindern sicherlich nicht eingeschätzt werden kann.

Die jüngsten Vorfälle in Weyhe Nds. geben Anlass dazu, entsprechende Sicherungsmaßnahmen der gesamten Bahnstrecke, sowohl Industriestammgleis 1552 als auch für die neu zu errichtende Bahnverbindung zum Terminal, zu fordern und zu errichten. Gleiches gilt für den in der Planfeststellungsunterlage G6 Teil 2 4. bezifferten Abschnitt 3, der von 40 km/h auf 60 km/h ertüchtigt werden soll und um 36 Fahrten erweitert werden soll. Es ist nicht zu vergessen, dass es sich in den Planfeststellungsunterlagen um Durchschnittswerte handelt und nicht um Spitzenwerte, so das es durchaus bei einem größeren Aufkommen am Terminal zu mehr Fahrten, mit höherer Frequenz kommen kann.

Zur Zeit können Kinder relativ unbeschwert auf den Feldern und am Deich spielen und kreuzen sicherlich auch die Schienen, was zum gegenwärtigen Zeitpunkt bei einer Ve von 40 km/h max. und einer verhältnismäßigen geringen Frequenz relativ ungefährlich ist. Es bleibt sowohl für den Zugführer als auch für die Kinder ausreichend Zeit zu reagieren und sich entsprechend in Sicherheit zu bringen.

Forderungen :

- **Es ist eine entsprechende Sicherung gegen das betreten der Gleisanlagen zu installieren.**
- **Die Sicherungsmaßnahmen sind durch einen unabhängigen Sicherheitsingenieur zu bestimmen.**
- **Die entsprechenden Sicherungsmaßnahmen sind schriftlich in die Planfeststellungsunterlagen einzuarbeiten, zu beschreiben, um dann erneut vorgelegt zu werden.**

Betroffenen Rechte :B.9.2.2 künftige verkehrliche Situation

widersprüchliche Angaben über die Anzahl zukünftiger Zugverkehre

Begründung :

Aus den Angegebenen Werten von bis zu 9720 Zügen im Jahr und den aus einer fünfeinhalb Tage Woche resultierenden 286 Arbeitstagen ergibt sich ein Durchschnittswert von 34 Zügen und widerspricht dem angegebenen Durchschnittswert von 36 Zügen.

Rechnet man das Ganze mit einem korrigierten Wert von sieben Tagen die Woche und zieht den 24.12 und den 01.05. ab, so ergeben sich 363 Arbeitstage. Dies würde einer durchschnittlichen Zugbewegung von 27 Zügen täglich entsprechen.

Die fünfeinhalb Tage Woche, von der im Abschnitt **B.9.2.2** die Rede ist, ist irreführend, und widerspricht sich mit der Texterläuterung 1, in der eindeutig von einer sieben Tage Woche die Rede ist.

Der Begriff „*Zugverkehr geringen Umfangs an Sonntagen*“ in der Erläuterung 1 auf Seite 1 der Unterlage B.9 ist sehr dehnbar und nicht näher beschrieben. Da die Betriebszeiten von den ankommenden und abfahrenden Schiffen abhängen (Erläuterung 1), ist bei Bedarf von gleichwertigen Betrieb wie an Werktagen auszugehen

Des Weiteren ist bei den angegebenen zusätzlichen 36 Zugbewegungen von einem Durchschnittswert die Rede. Man muss also davon ausgehen, dass durchaus, bei entsprechender Frequentierung auch mehr Züge, mit einer höheren Frequenz fahren.

- Die tatsächlichen Zugbewegungen sind aus diesen häufig widersprüchlichen Angaben nicht nachzuvollziehen, zumal nicht klar ist wie viele Container tatsächlich als Export über das Hinterland in den Hafen laufen und wie viel Container als Import vom Hafen über das Hinterland abgeführt werden.

Forderungen :

- **Klare deutliche unwidersprüchliche Aussagen zu den maximalen Zugverkehren auf den Strecken.**
- **Klare, zahlenmäßige Darlegung der Im- und Exportverkehre auf den schienengebundenen Hinterlandanbindungen des Jade Weser Ports.**

Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens, Einarbeitung der unmissverständlichen maximalen Zugbewegungen in die Planfeststellungsunterlagen und anschließende Neuvorlage der korrigierten Unterlagen, mit angemessenen, ausreichenden Zeit zur erneuten Einsichtnahme der Planfeststellungsunterlagen.

Betroffenen Rechte :B.9.3.2 Entwurfparameter

Widersprüchliche Angaben zu den Maximalgeschwindigkeiten auf den Schienengebundenen Hinterlandanbindungen

Begründung :

Aus der Unterlage B.9.3.2 geht hervor, das für die freien Strecken eine V_e von 60 km/h vorgesehen ist.

Auch die Einsichtnahme für die Bahnübergänge wurde, laut Unterlage B.9.5.2, mit dieser Geschwindigkeit berechnet.

Im Absatz B.9.5.3 Unterbau / Erdbau wird der Unterbau mit G 120 beschrieben, was zur Folge hat, das laut Unterbau Entgeschwindigkeiten für Güterverkehre von V_e 120 km/h ermöglicht werden.

- Diese Widersprüchlichen Aussagen sind verwirrend und werfen Fragen auf, die die Lärmprognosen und die Berechnungen zur Einsichtnahme der Bahnübergänge in Frage stellen.

Forderungen :

- **Aufklärung der aufgeworfenen Fragen und unmissverständliche Einarbeitung in die Planfeststellungsunterlagen mit anschließender Widervorlage der Unterlagen**

Betroffenen Rechte :B.9.3.2 Entwurfparameter

Mangelnde Angaben zur Oberflächenentwässerung im Störfall

Begründung :

Für die Umschlagfläche auf dem Terminal muss eine Entwässerung geplant werden, die es ermöglicht im Falle einer Leckage das Oberflächenwasser vollständig aufzunehmen.

Aus den Unterlagen ist nicht erkennbar wie die Entwässerung im Störfall funktioniert.

In den Unterlagen wird auch nicht geklärt, für welche Oberflächenwassermenge der Sammler vorgesehen ist.

Nur mit detaillierten Angaben ist es möglich nachzuvollziehen, ob die Vorsichtsmaßnahmen für die Entwässerung ausreichen, oder ob der Sammler im Störfall, bei entsprechend schlechter Wetterlage oder großem Löschwassereinsatz, schnell an seine Grenzen gerät.

Forderungen :

- **Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis unten beschriebene Forderungen erfüllt sind und anschließende Widervorlage, mit entsprechender Zeit zur Einsichtnahme, der korrigierten Unterlagen.**
- **Untersuchung des Oberflächenwasserrückhaltesystems durch einen unabhängigen Sicherheitsingenieur als Gutachter,**
- **Schriftliche Darstellung eines entsprechend großen Szenarios angelehnt an entsprechende Erfahrungsberichte**
- **Einarbeitung der Ergebnisse in die Planfeststellungsunterlagen.**

Betroffenen Rechte :B.9.3.2 Entwurfparameter

Die schienengebundenen Hinterlandanbindungen

Begründung :

In den Antragsunterlagen ist die Schienenverbindung zum JadeWeserPort nicht nachgewiesen worden. Die Annahmen gehen von Genehmigungen aus den 70er Jahren aus. Diese Genehmigungen entsprechen nicht den modernen Vorgaben.

Mit dem Bau des JadeWeserPort wird ein neuer "Kunde" die Bahnstrecke nutzen. Dieser neue Kunde transportiert mehr Züge über die Strecke als alle anderen Kunden zusammen. Daher ist hier von einer "erheblichen Nutzungsänderung" zu sprechen. Davon ausgehend muss die gesamte Bahnstrecke auf ihre Funktionsfähigkeit hin untersucht werden.

Forderungen :

- **Die gesamte Bahnstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg und Esens-Oldenburg ist auf ihre Funktionsfähigkeit zu untersuchen.**
- **Der Untersuchungsrahmen ist bis zum Bahnknotenpunkt Hannover zu erweitern.**
- **Die ermittelten Untersuchungsergebnisse sind erneut zur Begutachtung vorzulegen.**

Betroffenen Rechte :B.9.3.3 Zwangspunkte

Fahrbahnabsenkung der Straße „Am Tiefen Fahrwasser“

Begründung :

In den Unterlagen wird beschrieben, dass die Querung der ersten Deichlinie, unmittelbar vor der künftigen Hafenfläche, durch ein sogenanntes Ingenieurbauwerk, in Form einer Brücke, durchgeführt werden soll.

In Zusammenhang mit dieser Brücke soll die Straße „Am tiefen Fahrwasser“ um 1,40m, unter Gewährleistung des Hochwasserschutzes, auf NN + 3,50 m abgesenkt werden.

- Woher werden die Informationen genommen, dass die Straße in diesem Bereich, bei einer Überflutung noch ausreichend hoch ist, und sind bei dieser Maßnahme die Auswirkungen auf den Deichfuß ausreichend berücksichtigt worden?

Forderungen :

- **Aussetzung des Verfahrens, bis die unten beschriebenen Forderungen erfüllt sind und anschließende Widervorlage, mit ausreichender Zeit zur Einsichtnahme, der korrigierten Unterlagen**
- **Untersuchung und Stellungnahme eines unabhängigen Wasserbauingenieurs**

Einarbeitung der Ergebnisse in die Planfeststellungsunterlagen.

Betroffenen Rechte : B.9.4.2 Streckenertüchtigung der DB AG

Widersprüchliche Angaben zum Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen

Begründung :

Im Abschnitt B.9.4.2 heißt es , das die Streckenertüchtigung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Im Abschnitt G.6.2.4 wird der Gleisabschnitt aber berücksichtigt.

Dies ist ein Widerspruch und beweist, dass man das Planfeststellungsverfahren ohne Berücksichtigung der Hinterlandverkehre nicht durchführen kann.

Ferner kann man erkennen, dass erhebliche Anteile zur Funktionalität des Güteran- und Abtransportes nur unter Berücksichtigung der Hinterlandanbindungen untersucht werden können.

Aus dem Ordner G 5 geht hervor, das zur Bewältigung der Güterverkehre die DB Gleisstrecken 1552 Industriestammgleis, 1540 Sande – Esens und 1522 Wilhelmshaven – Oldenburg benötigt werden.

Laut unterlagen hat die DB AG die Fahrbarkeit des in Frage stehenden Betriebsprogramms erklärt.

Sowohl die Nachfrage der JWP – Realisierungsgesellschaft bei der DB AG, als auch die Antwort mit der Erklärung zur Fahrbarkeit der in Frage stehenden Strecken durch die DB AG, ist in den Unterlagen nicht nachlesbar.

Auch ist das Szenario, welches zu den angeblichen aussagen geführt hat, nicht näher beschrieben

Forderungen :

- **Aussetzung des Verfahrens, bis die unten beschriebenen Forderungen erfüllt sind und anschließende Widervorlage, mit ausreichender Zeit zur Einsichtnahme, der korrigierten Unterlagen**
- **Erweiterung der Planfeststellungsunterlagen auf die kompletten schienengebundenen Hinterlandverkehre bis einschließlich Hannover**
- **Untersuchung der Fahrbarkeit, der in rede stehenden Gleisstrecken durch einen unabhängigen Gutachter**
- **Einarbeitung der Ergebnisse in die Planfeststellungsunterlagen**
- **Offenlegung der Stellungnahmen der DB AG zur Fahrbarkeit der in Rede stehenden Gleisstrecken**

Betroffenen Rechte : B.9.5.2 Bahnübergänge

Offene Fragen zur Sicherung der Bahnübergänge

Begründung :

Da die betroffenen Ortsteile auch touristisch genutzt werden, und zur Zeit Radwege die bestehenden Gleisanlagen mit ihrer geringen Frequentierung ohne große Sicherungsmaßnahmen kreuzen, stellt sich die Frage wie diese Wege in Zukunft verlaufen sollen, und ob die im Abschnitt B.9.5.2 beschriebenen Sicherungsmaßnahmen an den Bahnübergängen unter den neuen Voraussetzungen ausreichen.

Entlang der Gleisanlage 1552 Industriestammgleis verlaufen ebenfalls als Radwege benutzte Wege. Diese kreuzen mehrmals die beschriebene Trasse ohne jeglichen Übergang und irgendwelche Sicherungen.

Diese sind unter den jetzigen Gegebenheiten nicht erforderlich, da auf dem beschriebenen Stück nur Rangierfahrten bis 40 km/h erlaubt sind.

Da diese auf Sicht durchgeführt werden, besteht zur Zeit beim überqueren der Gleise keine Gefahr und ist gängige Praxis.

Unter den neuen, in den Unterlagen beschriebenen, Gegebenheiten ist es mehr als fraglich, ob diese Fuß- und Radverbindungen durch die Felder zwischen den Orten Voslapp, Sengwarden und Breddewarden weiterhin bestehen können. Immerhin fahren auf diesem Gleisabschnitt dann im Durchschnitt 36 Züge mehr, mit einer 100 % Geschwindigkeitszunahme.

Die Bahnübergänge sind von den Sicherheitsberechnungen her für 36 Züge vorgesehen und erlauben eine Geschwindigkeit von 60 km/h.

Da es sich anscheinend bei den 36 Zügen um keinen Maximalwert handelt, sondern um einen Durchschnittswert ist offen, ob für eine höhere Frequentierung die Sicherheitsmaßnahmen ausreichen.

Zur Zeit sind die beschriebenen Sicherungsmaßnahmen an den bestehenden Gleisstücken sicherlich ausreichend. Es handelt sich aber hierbei um eine wesentlich geringere Frequentierung und eine wesentlich geringere Geschwindigkeit. Immerhin wären jetzt, auch wenn man mit 60 km/h rechnet, 80 km/h möglich.

Die Gefahr die von der höheren Frequentierung und einer Geschwindigkeitszunahme um 50% (Entwurfparameter) ausgeht, ist ungleich größer als die bisherigen Gefahren an den bestehenden Gleisanlagen.

Es ist auch nicht beschrieben, wer sich um den Einschnitt kümmert, der zur berechneten Einsichtnahme der Gleisübergänge erforderlich ist. Auch bleibt offen ob und wann erneut freigeschnitten werden muss.

Forderungen :

- **Aussetzung des Verfahrens, bis die unten beschriebenen Forderungen erfüllt sind und anschließende Widervorlage, mit ausreichender Zeit zur Einsichtnahme, der korrigierten Unterlagen**
- **Erweiterung der Planfeststellungsunterlagen auf die kompletten schienengebundenen Hinterlandverkehre bis einschließlich Hannover**
- **Klärung der Fragen zur Maximalgeschwindigkeit**
- **Klärung der Fragen zur Sicherheit an den Bahnübergängen durch einen unabhängigen Gutachter**
- **Planung und Einarbeitung in die Unterlagen von zusätzlichen, dem Sicherheitsstandard und den Anforderungen entsprechenden Rad- und Fußwegquerungen**
- **Einarbeitung der Ergebnisse in die Unterlagen, so das es auch einem Laien möglich ist diese Planungen nachzuvollziehen**

Betroffenen Rechte :B.9.5.7 Durchlässe

Fehlende Unterlagen

Begründung :

Die in der Unterlage beschriebene Anlage (C.9-Anlage 1/1) ist nicht vorhanden.

Forderungen :

- **Aussetzung des Verfahrens, bis die unten beschriebenen Forderungen erfüllt sind und anschließende Wiedervorlage, mit ausreichender Zeit zur Einsichtnahme, der korrigierten Unterlagen**
- **Einarbeitung der fehlenden Anlage in die Planfeststellungsunterlagen.**

Betroffenen Rechte : B.9.5.7 Ingenieurbauwerke

Begründung :

Fehlende Angaben zur Kreuzung der Chlorgasleitung

Forderungen :

In den Planfeststellungsunterlagen wird die Querung der Chlorgasleitung im Zuge der Zuführungsstrecke beschrieben.

In den Unterlagen wird nicht näher auf die Sicherheitsbestimmungen eingegangen, die nötig sind, die Chlorgasleitung zu queren.

In den Entwurfsgrundlagen B.9.3.1 wird weder auf die „RIL 180.01 Gas- und Wasserkreuzungsrichtlinie“, noch wird in den gesamten Unterlagen auf die technischen Auflagen der örtlichen DB Netz Niederlassung verwiesen.

Dies sind aber laut DB Netz AG und Eisenbahnbundesamt aber zwingende Richtlinien und Stellungnahmen, die zur Kreuzung einer so brisanten Pipeline in die Planungen mit einfließen müssen.

In Diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage in wie weit die Planungen, zur Verschwenkung der Straße „Am Tiefen Fahrwasser“ in Richtung Westen rechtens sind und auf welchen rechtlichen Grundlagen diese Annäherung vom fließenden Verkehr an die Pipeline beruht.

Es wird auch nicht auf geplante Geschwindigkeitsbegrenzungen entlang der Pipeline eingegangen.

Die deutlich erhöhte Verkehrsmenge auf der Straße und der Schiene sowie die völlig andere Nutzung des gesamten Gebietes, vergrößert sich die Gefahr eines Unfalles deutlich.

Nach neuen Sicherheitserkenntnissen stellen Hafenanlagen ein besonderes terroristisches Ziel dar.

Forderungen :

- **Aussetzung des Verfahrens, bis die unten beschriebenen Forderungen erfüllt sind und anschließende Widervorlage, mit ausreichender Zeit zur Einsichtnahme, der korrigierten Unterlagen**
- **Einarbeitung der RIL 180.01 Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinie in die Planfeststellungsunterlagen**
- **Einarbeitung der Stellungnahmen zur Querung der Chlorgasleitung, der DB Netz AG, in die Planfeststellungsunterlagen.**
- **Untersuchung und Stellungnahme zu der geplanten Kreuzung der Chlorgasleitung durch die Bahn, hinsichtlich der Sicherheitsmassnahmen, durch einen unabhängigen Gutachter.**
- **Einarbeitung der Untersuchungen und Stellungnahmen, zur Kreuzung der Chlorgasleitung, durch die Bahn, in die Unterlagen.**
- **Untersuchung und Stellungnahme zu der geplanten Verschwenkung der Straße „Am Tiefen Fahrwasser“, hinsichtlich der Sicherheitsmaßnahmen, durch einen unabhängigen Gutachter**
Einarbeitung der Unterlagen und Stellungnahmen, zur Verschwenkung der Straße „Am Tiefen Fahrwasser“, in die Unterlagen.
- **Unfallrisikoberechnungen sind durch zu führen.**
- **Die Chlorgasleitung ist auf der gesamten Strecke neu zu sichern (unterirdische Verlegung)**

Betroffenen Rechte :B.9.6 Katastrophenschutz

Unvollständige und nicht unklare Aussagen zum Katastrophenschutz

Begründung :

In den Planfeststellungsunterlagen wird der Abschnitt B.9.6 dem Katastrophenschutz gewidmet. Aus diesen Unterlagen sind keine genauen Angaben zur Handhabung von Unfällen, Schadenslagen und Gefahrgutunfällen enthalten.(Einsatzpläne der Feuerwehr und des Katastrophenschutzes)
Es ist nicht geklärt, ob eine Werkfeuerwehr, oder die von der Kommune unterhaltene Feuerwehr für das zukünftige Hafengelände zuständig ist.
Es fehlen jegliche Angaben zur Art und Menge von Einssätzen aus vergleichbaren Containerhäfen. Ohne die oben in Rede stehenden Angaben ist eine tatsächliche Planung von Mannschaftsstärken und Equipment der zuständigen Feuerwehren nicht möglich und lässt viele Fragen offen. Es ist nicht ausreichend , die Feuerwehren auf Grund von anschließenden Erfahrungswerten nachzurüsten.
Es gibt keine Angaben zum Katastrophenschutz und zur Unfallbewältigung während der Bauphase. Auch für Einsätze während der Bauphase müssen die hiesigen Einsatzkräfte eventuell Spezialgerät vorhalten um eventuellen Unfällen und Schadenslagen, auf einer Baustelle dieses Ausmaßes, begegnen zu können.
Es fehlen jegliche Erfahrungsbericht zu Unfällen und Schadenslagen aus vergleichbaren Baustellen.
Die Entwässerung der Gefahrgutwanne bleibt weiterhin offen und wird nicht näher erklärt.
Wie sehen die Anfahrtswege für die Hilfskräfte während der Bauphase aus und können auf Grund der unklaren Situation vor Ort die Hilfsfristen eingehalten werden?

Forderungen :

- **Aussetzung des Verfahrens, bis die unten beschriebenen Forderungen erfüllt sind und anschließende Widervorlage, mit ausreichender Zeit zur Einsichtnahme, der korrigierten Unterlagen**
- **Erstellung und Offenlegung eines gesamt schlüssigen Einsatzkonzeptes für die Bau- und die Betriebsphase des Jade Weser Port**
- **Stellungnahme zum Gefahrenpotenzial eines Containerterminals unter Zuhilfenahme von Erfahrungswerten vergleichbarer Containerterminal in Deutschland durch einen unabhängigen Gutachter**
- **Stellungnahme zum Gefahrenpotential eines Containerterminals unter Zuhilfenahme von Erfahrungswerten vergleichbarer Containerterminal in Deutschland durch die örtlichen Einsatzkräfte im Hinblick auf die vorhandenen Einsatzmittel und Kräfte.**

Betroffenen Rechte :B.9.7.2 Verkehrsführung während der Bauzeit

Unklare Angaben zu eventuellen Straßensperrungen und deren Auswirkungen

Begründung :

In diesem Abschnitt wird beschrieben, dass der Bau der Brücke „Am tiefen Fahrwasser“(Ingenieurbauwerk) nur kurzzeitige Behinderungen hervorrufen wird und es nur zu halbseitigen Fahrbahnabsperungen kommen wird.

Der Begriff kurzzeitig ist nicht näher beschrieben und lässt Raum für Spekulationen.

Man versucht zwar in den Unterlagen einer Panik vor ungeahnten Verkehrsflüssen durch Voslapp vorzubeugen, doch ist man machtlos, wenn sich die KFZ Fahrer dazu entschließen den Weg durch Voslapp zu wählen, um einen möglichen Zeitverlust an Baustellenampeln und den davon hervorgerufenen Staus zu umgehen (ungewollte Bypässe). Die Beschilderung schützt Voslapp nicht vor solchen Bypassverkehren und reicht bei weitem nicht aus.

Erfahrungen aus anderen Regionen, wo es bereits zum Verkehrsinfarkt gekommen ist und es regelmäßig zu Engpässen kommt, bestätigen diese Annahme. Dieses Szenario lässt sich bis in die Siedlungsstraßen (Sengwarderstr., Tiefstr., Tiarkstr. etc...) die parallel zur Flutstr. verlaufen fortführen, und wirft dort wiederum die Probleme der Verkehrssicherung (Privathaushalte, Kindergärten, Schulen, spielende Kinder..) auf. In diesem Zusammenhang kommen dann auch die Kreuzungsbereiche Flutstr. / Kniprodestr. sowie Flutstr. /Posener Str. und Flutstr. /BAB 29 zum tragen. Durch die ungewollten Bypässe wird es zu Rückstaus in den jeweiligen Kreuzungsbereichen bis weit nach Voslapp hinein kommen.

Erschwerend kommen genervte und gereizte KFZ Fahrer hinzu denen ein Tempolimit in einer derartigen Verkehrssituation eher egal ist und nur ihr Ziel erreichen wollen. Spielende Kinder, und ältere Mitbürger wahren in diesem Fall besonders gefährdet.

Diese Argumente wirken sich selbstverständlich auch auf den Wert und die Wohnqualität der Immobilien aus.

Die Auswirkungen auf die Straßen mit ihren Baumängeln sind dann ebenfalls zu berücksichtigen. LKW die an Engpässen über den Gehweg müssen, um aneinander vorbei zu kommen werden zusätzliche Schäden im Fußwegbereich hervorrufen und damit die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer negativ beeinflussen.

Hinzu kommen gesundheitliche Gefahren und Gefährdungen und Schädigungen hervorgerufen durch die zusätzlichen Verkehre.

Forderungen :

- **Aussetzung des Verfahrens, bis die unten beschriebenen Forderungen erfüllt sind und anschließende Widervorlage, mit ausreichender Zeit zur Einsichtnahme, der korrigierten Unterlagen**
- **Klare Stellungnahmen zum Verkehrsfluss während der Bauphase durch einen unabhängigen Gutachter.**
- **Vorlage von Umleitungen für geplante Vollsperrungen und halbseitige Sperrungen von Straßen im Zuge der gesamten Bauphase des Jade Weser Port, durch die zuständigen Behörden, unter Berücksichtigung der ortsansässigen Alten- und Pflegeheime (z.B. Pflegeheim Rebbe - Tiarkstr., Wohnpark am Deich, ev. Seniorenzentrum Fedderwarder Groden – Posener Str....).**
- **Gutachten zu den Verkehrsflüssen während der Bauphase durch einen unabhängigen Gutachter, incl. Planungen zur Verkehrsführung bei voll- und halbseitigen Fahrbahnsperrungen im Zuge der Baumaßnahmen, unter Berücksichtigung der ortsansässigen Alten- und Pflegeheime (z.B. Pflegeheim Rebbe - Tiarkstr., Wohnpark am Deich, ev. Seniorenzentrum Fedderwarder Groden – Posener Str....).**
- **Einarbeitung der Gutachten und Stellungnahmen in die Planfeststellungsunterlagen**
- **Planung und Einarbeitung von verkehrsregelnden, verkehrsberuhigenden, und verkehrsleitenden Maßnahmen in die Planfeststellungsunterlagen durch einen unabhängigen Gutachter.**
- **Rechtskräftige und Juristische unanfechtbare Zusicherung der Umsetzung der verkehrsregelnden, verkehrsberuhigenden, und verkehrsleitenden Maßnahmen vor Baubeginn.**

- **Beweissicherungsverfahren zu den Auswirkungen der zusätzlichen Verkehre für die gesamte Bauphase des Jade Weser Port.**
- **Übernahme aller anfallenden Kosten durch den Antragsteller.**