

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-01-0005

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 : Mengenwachstum im Containerumschlag G1

Im Auftrag

Manfred Berger

G.1 Gesamtwirtschaftliche Situation / Begründung des Vorhabens

Mengenwachstum im Containerumschlag

1. Umschlagprognosen

1.1 Globale Wirtschaftsentwicklungen

Zwischen dem Wachstum des Weltsozialprodukts und dem Weltwirtschaftswachstum einerseits bzw. dem Welthandels- und Containertransportwachstum andererseits klafft eine große Lücke. Die Raten letzterer liegen derzeit noch wesentlich höher. Langfristig müsste sich die Lücke allmählich schließen, denn die internationale Arbeitsteilung im Rahmen der Globalisierung der Weltwirtschaft und der dadurch forcierte weltweite Gütertausch sind sehr weit fortgeschritten und die Containerisierung des Stückgutverkehrs ist nahezu abgeschlossen.

Es deshalb sieht ganz danach aus, dass die stürmischen Wachstumsraten des Containertransportes sich allmählich auf das bescheidenere Wachstumsniveau der Weltwirtschaft hinab begeben:

Das durchschnittliche Weltwirtschaftswachstum der letzten 15 Jahre lag bei 3,4% und die Impulse gingen von den asiatischen Schwellenländern aus - für die entwickelten Länder sind 3% schon eine nur noch selten erreichte Traummarke.

Es ist also abzusehen, dass die durch globalisierten Gütertausch und Umstellung des Transportsystems auf den Container als Transportmittel ausgelöste stürmische Wachstumsentwicklung allmählich wieder zu einem normalisierten Verhältnis zum Weltsozialprodukt zurückfindet.

1.2 Mengenwachstum in der Nordrange

Bei den Prognosen der Umschlagszuwächse ist eine große Sprunghaftigkeit festzustellen:

Lt. der Machbarkeitsstudie für einen Container- und Mehrzweckhafen in Wilhelmshaven – Kurzfassung vom Dezember 1999 (Seite 49) wurden

- für die Nordrange (Nordfrankreich bis Deutschland) zwischen 2,8 und 4,0%
- und für Deutschland sind es zwischen 2,8 und 4,2% Wachstum zwischen 2000 und 2020 prognostiziert.

In dem vorliegenden Antrag (G1.3 Prognose des Containerverkehrs) werden für den Zeitraum zwischen 2002 und 2020 4,7 - 5,0% für die Nordrange (Nordfrankreich bis Deutschland) und 5,3 - 5,6% für Deutschland prognostiziert.

Die Bandbreite der Umschlagprognosen liegt in der Nordrange im Jahr 2020 zwischen 33.797,7 Mio TEU lt. Machbarkeitsstudie und 55.312,6 Mio TEU gemäß vorliegenden Planfeststellungsantrag bzw. in Deutschland zwischen 10.853,5 Mio und 22.602,9 Mio TEU!

Innerhalb von fünf Jahren hat sich die Bandbreite der Umschlagprognosen für Deutschland also mehr als verdoppelt!

Obige Zahlenangaben machen deutlich, dass Prognosen schon bei wenigen Prozentpunkten Unterschied umso unbrauchbarer werden, je weiter sie in die Zukunft fortgeschrieben werden. Da alle von dem gleichen Institut stammen (eine aus dem Jahr 1999 und die andere aus dem Jahr 2004) ist zudem anzunehmen, dass auch die Fachleute bei der Festsetzung der Prognosewerte nicht ganz gegen Stimmungsschwankungen gefeit sind...

Feststellungen und Antrag:

In den vergangenen 30 Jahren haben sich globale Handelsbeziehungen herausgebildet, in denen Distanzen zwischen Angebot und Nachfrage bzw. Niedriglohn- und Kaufkraftländern nur noch eine

Bürgerinitiative „Bürger gegen den JadeWeserPort“ <http://www.antiport.de>
Bankverbindung : Sparda Bank Münster ; BLZ 400 605 60 ; KtNr : 100 676 403
Dieser Brief wird im Internet veröffentlicht

untergeordnete Rolle spielen

transnationale Akteure die Produktion aus ihren Stammländern ausgelagert und eine transportintensive internationale Arbeitsteilung zur Herstellung und Zusammenführung von Endprodukten eingeführt

steigende Anforderungen an den Güterverkehr zur Umstellung des Seetransportsystems vom konventionellen Stückgutschiff zum Containerschiff beigetragen

sich zwecks Kostenoptimierung mit dem Transshipmentsektor ein weiteres Glied in die Seetransportkette eingegliedert, die den Containerhäfen eine Verdoppelung des Umschlags bescherte.

Dies hat zu jahrelang anhaltenden weit über der Weltwirtschaftsentwicklung liegenden Wachstumsraten geführt. Doch die stürmische Transformationsphase der wirtschaftlichen Globalisierung dürfte ihren Höhepunkt bereits überschritten haben und das Umschlagwachstum dürfte sich wieder mehr dem Sozialprodukt annähern.

Bei den Wachstumsprognosen wurden die jährlichen Raten exponentiell hochgerechnet.

Diese Berechnungsart stößt sich mit zeitlicher Fortschreibung zunehmend an der Realität:

Bei 5,6 % Wachstum würden sich die 8,5 Mio. TEU Hafenumschlag von 2002 in Bremerhaven bis 2015 verdoppeln, bis 2028 auf rund 34 Mio TEU vervierfachen und bis 2040 auf ca. 68.000.000 TEU verachtfachen!

Es wird beantragt,

die vorgelegten Wachstumsprognosen in ihrer Langfristigkeit als ungeeignet zurückzuweisen, weil

- **die Transformationsphase der Weltwirtschaft und die Umstellungsprozesse des Seegütertransportes zukünftig in ruhigeren Bahnen verlaufen werden**
- eine lediglich auf exponentiellem Wachstum beruhende Prognose der Realität desto weniger gerecht wird, je weiter man sie in die Zukunft hinein extrapoliert.

2. Umstrukturierung der Containertransporte

2.1 Mittelmeer und Schwarzes Meer

Nicht untersucht wurde der langfristige Standortvorteil des Mittelmeeres im Asien-Europa-Verkehr. Je drei Reisetage an Hin- und Rückfahrt würden die im Asien-Europa Dienst verkehrenden Containerschiffe sparen, wenn sie – statt ganz zur Nordsee zu fahren, Containerterminals am Mittelmeer anlaufen. Diese könnten von Süden her fast das gleiche west-, mittel- und osteuropäische Hinterland abdecken wie die stark verkürzt gegenüberliegende Nordsee. Zudem haben sie Standortvorteile in Südosteuropa und über das Schwarze Meer auch in Osteuropa. Es ist davon auszugehen, dass sich bei stabilisierten politischen Verhältnissen und Verbesserungen der Infrastruktur, die Nordseehäfen insgesamt erhebliche Umschlaganteile am Asienverkehr an die Mittel- und Schwarzmeerhäfen werden abgeben müssen.

2.2 Arktis- und Transibirienroute

Schon vor Jahren gab es Pläne, Tanker zu bauen, die sibirisches Öl auf dem Seewege via Arktis zu den westlichen Verbraucherzentren transportieren sollten. Es sollte demnach technisch auch möglich sein, Containertransporte zwischen Ostasien und Europa via Arktis durchzuführen. Von Yokohama zur Nordsee sind es via Suez rund 11.000, via Arktis nach Murmansk dagegen über den Daumen gepeilt ca. 5.000 Seemeilen – ähnlich lang ist die transsibirische Eisenbahnroute verlängert bis Mitteleuropa.

2.3 Ultra Large Container Barge Carrier (ULCBC)

Würde sich das prognostizierte Umschlagwachstum von Containern tatsächlich bewahrheiten, dann stieße das damit verbundene Wachstum hafengebundener Schiffsgrößen an wirtschaftliche Grenzen. Hafengebundene Transportsysteme könnten den wirtschaftlichen Spielraum für das Größenwachstum der Schiffe erweitern. Die Folge wäre, dass die großen Nordseehäfen den Trans-Shipments-Umschlag zu Gunsten eines Feederbargesystems einbüßen würden.

Feststellungen und Antrag:

Es wurde eine Wachstumsprognose bis 2020 vorgelegt ohne auf sich möglicherweise ändernde Rahmenbedingungen oder sich gar schon abzeichnende Trends zu achten. Eine so langfristige Prognose muss die sich im Rahmen der Globalisierung bietenden verkehrsgeographischen Möglichkeiten gerade für den Verkehr zwischen Ostasien und Europa aber auch zukünftige Wachstumsgrenzen vorhandener Verkehrssysteme und dem daraus resultierenden Zwang zur Innovation in Betracht ziehen.

Es wird beantragt, die vorgelegten Wachstumsprognosen in ihrer Langfristigkeit als ungeeignet zurückzuweisen, weil

- **die verkehrsgeografische Benachteiligung der Nordrange im Europa-Asien-Verkehr keine Berücksichtigung fand**
- **sich abzeichnende Wachstumsgrenzen der gegenwärtigen Transportsysteme, die schon vor dem Jahr 2020 zu technologischen Innovationen der Seetransportsysteme zwingen, nicht erkannt wurden.**

3. Umschlagkapazitäten von Bremerhaven und Hamburg

3.1 Umschlagkapazitäten:

Aus den Unterlagen wird nicht ersichtlich, auf welchen Grundlagen die im Antrag aufgeführten Umschlagkapazitäten von Bremerhaven und Hamburg errechnet wurden.

3.2 Produktivitätsfortschritt

Im Antrag wird nur eine Pauschalkalkulation über eine zukünftig denkbare Produktivitätssteigerungen vorgelegt.

Es werden detaillierten keine Angaben über

- die an den älteren Terminals von Bremerhaven und Hamburg noch aufholbaren Produktivitätsrückstände im Vergleich zum heutigen Stand der Technik
- Möglichkeiten künftiger innovativer Produktivitätsfortschritte gemacht.

3.3 Kaiproduktivität

Als entscheidendes Kriterium für die Leistungsfähigkeit eines Terminals gilt offenbar die Anzahl umgeschlagener TEU pro Kaimeter in einer Zeiteinheit.

Es fehlen diesbezügliche Angaben über die Leistungsfähigkeit des Terminals.

3.4 Liegeplatzbedarf

Wirft man mal einen Blick auf die Container Terminals von Bremerhaben und Hamburg, dann stellt man fest, dass die meisten Containerbrücken ihre Ausleger hochgeklappt haben. Insider kennen den Grund:

Eine kontinuierliche Kaibelegung scheitert daran, dass der Reeder keine Wartezeit für sein Schiff duldet. Wegen des beinhalten Wettbewerbs in der Nordrange wird deshalb ein Überangebot an Liegeplätzen vorgehalten, um auch in Stoßzeiten für jedes ankommende Schiff einen Liegeplatz zur Verfügung stellen zu können. Dies führt zu einem geringen Auslastungsgrad der Terminals.

Die Umschlagprognosen können zu der einfachen Rechnung verleiten:

Verdoppelter Umschlag bedeutet verdoppelten Bedarf an Schiffliegeplätzen!

Dem ist aber nicht so, weil die Schiffsgrößen bekanntlich mit dem Mengenwachstum des Containertransports mitwachsen. Ein Beispiel:

Das Panamax-Schiff ist ca. 300 m lang und kann max. 4.000 TEU befördern; ein zukünftiges ULCS-Schiff würde ca. 400 m lang werden und könnte 12.000 TEU befördern. Würden die 12.000 TEU mit 3 Panamax-Schiffen befördert werden, dann müssten ca. 900 m Kailänge für den Umschlag vorgehalten werden – das wären 500 m mehr als für den 12.000er. Mit anderen Worten:

Das dreidimensionale Schiffsgrößenwachstum bringt es mit sich, dass für ein 12.000 TEU Schiff nur 100 m mehr Liegeplatz benötigt wird, als für ein 4.000 TEU-Schiff...

Feststellungen und Antrag:

Im Antrag fehlen Angaben zu den

- Berechnungsgrundlagen von Umschlagkapazitäten
- möglichen Nachrüstungen von Hamburger und Bremerhavener Terminals auf neuesten Produktivitätsstand
- sich abzeichnenden zukünftigen Produktivitätssteigerungen beim Containerumschlag
- Kaiproduktivitäten und Auslastungsgraden verschiedener Terminals.

Im übrigen ist nicht ersichtlich, ob bei den Bedarfsprognosen berücksichtigt wurde, dass wachsende Umschlagzahlen nur 1:1 auf den Liegeplatzbedarf für Schiffe übertragen werden können, wenn die Schiffe nicht mitwachsen würden. Das Schiffsgrößenwachstum ist jedoch das Kernargument des Antragstellers für die Notwendigkeit des JWP

Es wird beantragt, die Berechnung der zukünftigen Grenzen der Bremerhavener und Hamburger Umschlagkapazitäten als nicht nachvollziehbar und völlig unzureichend zurückzuweisen.

4. JadeWeserPort

4.1 Umschlagkapazitäten

Für den JadeWeserPort gilt im wesentlichen das gleiche, was unter Punkt 2.3 bereits angeführt worden ist.

Völlig unerklärlich bleibt zudem, wie sich die Umschlagprognose der 1. Ausbaustufe innerhalb von weniger als fünf Jahren um 50% steigern konnte:

In der Machbarkeitstudie für einen Container- und Mehrzweckhafen in Wilhelmshaven - Kurzfassung vom Dezember 1999 wurde von einem Gesamtumschlag von 1.8 Mio TEU an der 1. Ausbaustufe ausgegangen, während im vorliegenden Antrag vom März 2004 mit einer Kapazitätsauslastung der 1. Ausbaustufe von nunmehr 2,7 Mio TEU gerechnet wird.

4.2 Ausbauperspektiven

Als einen der Hauptgründe für den JWP wurde die künftige Ausbauoption des Terminals auf 10,4 km angeführt. Diese Behauptung hat ungeprüft Eingang in diverse Gutachten gefunden und hat wesentlich zur politischen Entscheidung für den Bau eines Container-Terminals beigetragen. Dass dieser Option fünf Umschlagbrücken für hafensabhängige Betriebe und eine sechste bereits genehmigte im Wege stehen, hat weder die Empfehlungen der Gutachter beeinflusst noch die mit solcherart Gutachten gepanzerten politischen Entscheidungsträger gestört...

Anträge

Es wird beantragt, die gemachten Angaben als nicht nachvollziehbar und widersprüchlich zu vorher

gemachten Angaben zurückzuweisen.

Es wird darüber hinaus beantragt, das Planfeststellungsverfahren insgesamt zurückzuweisen, weil sich darin auf Gutachten mit falschen Tatsachenangaben berufen wird.