

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-01-0009

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 :

B.2 Kurzbeschreibung des Vorhabens

B.4 Alternativenprüfungen

B.7 Benachbarte Anlagen

B.10 Beweissicherungskonzept

D.2 UVU Einführung

D.4 Schutzgut Tiere

D.7 Schutzgut Wasser

D.10 Schutzgut Landschaft

F. Landschaftspflegerischer Begleitplan

G.6 Immissionen Luftschadstoffe

B.3 Veranlassung

B.5 Wasserseitige Infrastruktur

B.9 Gleiserschließung

D.3 Schutzgut Mensch

D.6 Schutzgut Boden

D.9 Schutzgut Klima

D.11. Kulturgüter

G.7 Belastung mit Lärm und Licht

Im Auftrag

Manfred Berger

B.2. Kurzbeschreibung des Vorhabens

B.2.0. Das Vorhaben im Kontext der Gesamtplanung

Im Text und auch in der Tab. B.2-1 sollten zur Vervollständigung weitere Infrastrukturmaßnahmen aufgenommen werden, auch wenn sie in parallel laufenden Verfahren abgearbeitet werden müssen. Dadurch würde auch die dringende Notwendigkeit angezeigt. Dies wären u.a.:

- Anbindung der A29 an den neuen Hafen, mit Auf- und Abfahrten zur Flutstraße.
- Ertüchtigung der Bahntrasse
- Bau einer neuen Richtfeuerlinie

B.2.0.

Muß das Ausbaggern der Zufahrt zum Terminal und der Liegewanne zusätzlich auch nach BBergG bearbeitet werden, weil gleichzeitig Sand für den Hafen gewonnen wird?

B.2.3.1.

Seite 15: Wo ist die Havariestraße?

B.3. Veranlassung

B.3. Maßgebliche Beteiligung privater Investoren

Hierzu sagte Frau Dr. Knorre, damalige Ministerin für Wirtschaft, im niedersächsischen Landtag im Febr. 2002:

Zitat. " Beim Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven sollen zum ersten Mal private Unternehmer, private Investoren mindestens 50 % der terminalbezogenen Infrastrukturkosten übernehmen. Deswegen werden die privaten Investoren - darunter auch die HHLA – für sich Marktanalysen durchführen. Sie werden errechnen,, ob sie aufgrund der Ergebnisse der Marktanalysen, die ich eben skizziert habe, in der Lage sind, die Liegeplätze in Wilhelmshaven wirtschaftlich zu betreiben. Nach den Ergebnissen, die bislang vorliegen, kann man davon ausgehen, dass sich diese Investitionen lohnen. Das ist die Basis, auf der wir das Projekt in Wilhelmshaven planen. " Zitatende

Forderung:

Gibt es diese Marktanalysen und welche Firmen können bestätigen, dass sich die Investitionen lohnen?

Warum ist für die HHLA das Projekt nicht lohnend?

B.3. Betriebskosten

Um das Bild abzurunden, müssten an dieser Stelle die Betriebskosten des Terminals gegengerechnet werden. Hierzu fehlen Aussagen.

Eine Aussage des Finanzsenators Perschau in Bremen (2002):

Die Freie Hansestadt Bremen hat im Durchschnitt der Jahre 1997 bis 1999 jährlich rund 108 Mill. Euro an Nettohafenlasten aufbringen müssen. Dabei sind also die hafenabhängigen Einnahmen bereits gegengerechnet.

Forderung:

Die Betriebskosten müssen erfaßt und gegen gerechnet werden.

B.3. Kosten des Steuerzahlers

Forderungen:

Es sind die Kosten, die als Folge der Hafenplanung vom Steuerzahler aufzubringen sind, zu erfassen.

U.a. Hinterlandanbindungen, Anpassung der Bundeswasserstraße, Richtfeuerlinie, Straßenbau in WHV, Finanzierungskosten,

B.3.2.2.2. Konkurrenz der Häfen

Seite 13: Der relevante Markt des JWP wird somit weitgehend identisch mit dem von Hamburg und Bremerhaven sein. Die Folge ist eine Konkurrenzsituation zwischen den Häfen der Nordrange. Diese muß aber lt. Berger-Planco Gutachten vermieden werden.

B.4. Alternativenprüfungen

B.4.1.6. Variantenvergleich 1 und 1A der Gleisanbindung.

Es gibt mehrere Gründe die beim Variantenvergleich 1 (südlich der Raffineriestr.) und 1A (nördlich der Raffineriestraße) der Gleisanbindung nicht berücksichtigt wurden.

Im Strukturkonzept der Stadt Wilhelmshaven ist eine Verlängerung des Friesendamms entlang östlich der EON Deponie vorgesehen. Sie soll in die Raffineriestraße münden. Beim Gleisbau nach Variante 1 muß dann eine aufwändige Über-/Unterführung für die Friesendammverlängerung vorgesehen werden. Hier ist die Variante 1A sinnvoller

Für die Variante 1 ist ein weiterer Deichschart durch den historischen Deich (Fundstelle 204) notwendig. Dieser entfällt bei Variante 1A.

Durch die Variante 1A würde eine sinnvolle Bündelung der Eisenbahnerschließung mit den bestehenden Gleisen der WRG nördlich der Raffineriestraße erfolgen (Seite 28).

Weitere Nebeneffekte:

- Der Abstand zum südlichen Voslapper Groden wird etwas größer.
- Das Landschaftsbild für die Nutzer der Raffineriestraße würde verbessert.
- Entlang der Straße führt ein Radweg. So hätte man nur nördlich der Raffineriestraße den Gleisbetrieb, auf der anderen Seite bleibt der freie Blick ins potentielle Naturschutzgebiet südlicher Voslapper Groden.

Die Kostendifferenz zwischen Variante 1 und 1A (0,8 Mio. Euro) wird zum größten Teil durch das Brückenbauwerk für die Gleise über die Raffineriestraße begründet. Hier könnte auch, aufgrund der geringen Verkehrsdichte an dieser Stelle, eine höhengleiche Querung mit Signalanlage vorgesehen werden.

Andererseits würden die Kosten für die Gemeinde bei der Friesendammverlängerung entstehen.

Forderung:

Die Variante 1A ist die sinnvollere Gleisführung, die auch realisiert werden muß.

B.4.1.4. BAW Nordvariante (strömungsoptimiert)

Als Standortvariante sollte die strömungsgünstigere Nordvariante der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) weiterverfolgt werden.

Sie war 900m nördlich der jetzt geplanten Variante vorgesehen, würde den Geniusstrand nicht antasten und könnte den Strand durch die notwendigen Aufspülungen vor der Südflanke des Hafengebiets evtl. noch erweitern. Durch Bebauungen (Gebäude oder Schallschutz) könnte die Lärm- und Sichtbeeinflussung auf den Strand vermindert werden.

Straßenanbindung:

Die BAB würde bis „Zur Straße am tiefen Fahrwasser“ ausgebaut. Die Kreuzung mit der Posener Straße wird aufgehoben. Eine Zufahrt zum östlichen Teil des Campingplatzes könnte durch eine Abzweigung von der Zufahrt zur Niedersachsenbrücke erfolgen. Fußgänger und Radfahrer könnten durch Überführungen über die „Straße am tiefen Fahrwasser“ die Außendeichsflächen erreichen. Durch einen Deichtrift kann die Zufahrt auf das Terminalgelände erfolgen (ähnl. WRG).

Gleisanbindung:

Die Bahnüberführung über den Seedeich kann weiter nördlich erfolgen und würde dadurch den südlichen Voslapper Groden nicht so stark beeinträchtigen.

Vorteile:

Die Probleme, die mit der Kühlwasserausbreitung des Kraftwerks und mit den Verlandungen (Erosionen) an der Niedersachsenbrücke auftreten, könnten durch entsprechende Formgebung der Südflanke minimiert werden.

Die Beeinträchtigungen der Umwelt werden minimiert.

Forderung:

Als Standortvariante sollte eine strömungsoptimierte Nordvariante der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) weiterverfolgt werden.

B.5. Wasserseitige Infrastruktur

B.5.1. Wasserbauliche Begründung für die Formgebung

Strömungstechnisch optimiert ist bei der gewählten Formgebung nur die Lage der Kaje parallel zum Fahrwasser.

Die nördliche und die südliche Flanke der Hafенfläche haben aus strömungsmechanischer Sicht eine ungünstige Form. Eine optimale Führung der Strömung um die neue Fläche ist wirtschaftlich nicht vertretbar (Seite 4).

Die jetzige Lösung führt zu einer Minderung der Strömung in unmittelbarer Nähe der Kaje, was sich ungünstig auf die Räumwirkung des Jadebusens durch den Ebbstrom auswirkt (G4. Voruntersuchungen zur hydraulische Optimierung Seite 15).

Es kommt zu Turbulenzen mit Erosionserscheinungen an den Kajeenden, deren Wirkungen man durch einen Leitdamm am nördlichen Ende und durch eine Flügelwand am südlichen Ende der Kaje kaschieren möchte.

Durch die drastische Strömungsumlenkung an den Bauwerksflanken entstehen Strömungswalzen im Schatten der Hafенfläche. Bei Flutstrom entsteht südlich der Hafенfläche eine rechtsdrehende und bei Ebbstrom nördlich des Hafens eine linksdrehend Strömungswalze. Im Zentrum der Strömungswalzen treten Anlandungserscheinungen auf (G4. Seite 14).

Durch die BAW wurde aus strömungstechnischer Sicht auch ein anderer Standort, ca. 900 m nördlich des gewählten, für die Hafенfläche vorgeschlagen.

Alle die oben genannten Probleme wurden durch die BAW in ihrem Gutachten G4. aufgezeigt.

Die **BAW bestätigt nicht die optimierte Formgebung** der Hafенfläche. Sie sanktioniert höchstens die gewählte Form.

Es wurde auch begründet, warum die Bedingungen für die **Gewässerunterhaltung nicht optimal** sind. Die jetzt nicht investierten Gelder werden damit in die Betriebskosten des Hafens und der benachbarten Anlagen verschoben.

Forderung:

Eine strömungstechnische Überarbeitung der Form der Terminalfläche ist dringend erforderlich. Hier dürfen nicht nur die Investitionskosten zu Buche schlagen, es müssen auch die Folgekosten mit bedacht werden.

B.5.2.3.

Die Unterhaltung der Zufahrt (und der Liegewanne ??) soll der Eigentümer der Kaje tragen, dann sicherlich das Land Niedersachsen.

Forderung:

Bitte um Beantwortung der Fragen:

- Ist das nicht die Aufgabe des Betreibers der Hafenanlage?
- Wie ist es bei den anderen Brücken an der westlichen Innenjade?
- Gibt es hier eine Ungleichbehandlung?

B.5.2.2.

Sinnvoller Weise wird heute bedarfsgerecht gebaggert. Dadurch sind aber die 1973 planfestgestellten Solltiefen zur Zeit nicht vorhanden.

Forderung:

Bitte um Klärung folgender Fragen:

- Mit welchen Tiefgängen ist das bestehende Jaderevier tideunabhängig zu befahren?
- Ab wann besteht ein Bedarf die Fahrrinne wieder für tiefergehende Schiffe freizuhalten? Diese Frage vor dem Hintergrund, dass eigentlich kein Bedarf für diese Tiefgänge besteht.
- Mit welchen tatsächlichen Tiefgängen, (nicht Konstruktionstiefgängen) wird Rotterdam zur Zeit angelaufen? Wilhelmshaven soll ja eine ähnliche Funktion übernehmen.
- Was ist die „Natürliche Tiefe“ des Jadedefahrtwassers?

B.5.2.5.

Bei der Baggerung der neuen Fahrrinne wird auch Lauenburger Ton anfallen?

Forderung:

Bitte die folgende Frage zu beantworten:

Wohin wird er verklappt, weil zu dieser Zeit die südliche Sandentnahmestelle noch nicht als Verklappungsstelle in Frage kommt?

B.5.3.

Beim Einbiegen in die Kajenzufahrt ist **kein** mehrschiffiger Verkehr möglich. Beim nachfolgenden Drehen des Schiffes wird die Schifffahrt erneut behindert.

Eine Kontrolle ist durch die Verkehrszentrale für das Jadedefahrtwasser möglich.

Forderung:

Bitte folgende Fragen zu klären:

- Werden dadurch nicht andere Verkehrsteilnehmer zeitlich über Gebühr belastet?
- Darf ein Tanker an der NWO erst dann ablegen, wenn das Containerschiff festgemacht hat?
- Welche maximalen Wartezeiten sind im normalen Schiffsverkehr denkbar?
- Gibt es dazu bereits Aussagen der Verkehrszentrale?

B.5.4.

Forderung:

Bitte folgende Frage beantworten:

Wer trägt die Kosten für, die durch den JWP notwendig werdende, Richtfeuerlinie?

B.7. Benachbarte Anlagen

B.7.1.1. Niedersachsenbrücke

Der nicht integrierte Rest der Transportbrücke und die Umschlagbrücke selbst werden durch die Umströmung der neuen Fläche andersartigen hydrodynamischen Belastungen ausgesetzt. Diese können durch Kolkungen an den Gründungspfählen die Standsicherheit der Brücke gefährden. Hier ist ein Kolkenschutz unverzichtbar.

Seite 2: *Die Kolkwirkung ist nicht rechnerisch zu erfassen. Turbulenzen lassen sich rechnerisch nicht nachbilden.*

Seite 4: *Die räumliche Ausdehnung ist nicht abschätzbar.*

Deshalb wird die Kolkbildung während der Bauphase des JWP fortlaufend überwacht und der Kolkenschutz, wenn nötig, nachgearbeitet.

Forderung:

Hier ist eine Beweissicherung notwendig:

Wie wirkt sich die Ausbaggerung der Liegewanne auf die Brücke Gründung aus?

Ist eine fortlaufende Erosion der Liegewannenränder zu erwarten?

B.7.1.1.

Seite 2 (2): Hier ist die Neerströmung bzw. Strömungswalze beschrieben.

Forderung:

Aussagen über die Ausdehnung der Strömung fehlen.

Beeinflusst diese Strömung auch auf den Kühlwasserkreislauf? In dem Gutachten der BAW zur Kühlwassersituation wird hierauf nicht besonders eingegangen.

B.7.3.2.4. Maadesiel

Ich bezweifle, daß die beschriebene Auflandung vor dem Maadesiel keine größeren Auswirkungen hat.

In dem Morphodynamikgutachten der BAW werden Aussagen über Höhe und Dauer der Sohlschubspannungen (Sschspg) gemacht (Seite 62 - 67). Der Grenzwert der Sschspg für diesen Bereich der Jade wurde mit $0,2 \text{ N/m}^2$ genannt. Für die Höhe ergibt sich aus den Diagrammen eine Verminderung von bis zu $-0,1 \text{ N/m}^2$ und für die Dauer der Wirkung eine Verminderung, bedingt durch die Abschattung während des Flutstroms, um 30 bis 40 Std. Bei der Wirkdauer im Referenzzustand von ca. 120 Std ist das eine Änderung bei der Dauer um 25-30% und bei der Höhe um 50%

Forderung:

Wenn die Aussagen der BAW von mir so richtig verstanden wurden, ist m.E. nicht schlüssig erklärt, warum keine Auswirkungen bei derartig starken Änderungen bei Höhe und Dauer der Sohlschubspannung auftreten.

B.7.3.2.2. Küstenanleger

Die oben gemachten Aussagen für das Maadesiel lassen sich auch auf den Küstenanleger übertragen. Hier sollte sich laut der Diagramme sogar noch ein größerer Auflandungseffekt ergeben.

Die Sschspg verringert sich um bis zu $-0,1 \text{ N/m}^2$ und die Wirkdauer der Sschspg $>0,2 \text{ N/m}^2$, in der die Sedimente noch bewegt werden, verringert sich um ca. 35%.

(In der Referenzzeit von 267 Std vor dem Hafenbau wurden die Sedimente ca. 150 bis 180 Std bewegt. Danach sind es, bedingt durch die Abschattung des Bauwerks während des Ebbstroms, nur noch 100 bis 120 Std).

Darum wird auch zugestanden:

Eine für den Betreiber nachteilige Veränderung des Unterhaltungsaufwandes für Baggerung am Küstenanleger kann somit langfristig nicht ausgeschlossen werden.

Forderung:

Wenn die Aussagen der BAW von mir so richtig verstanden wurden, ist m.E. nicht nachvollziehbar, warum die Auswirkungen bei derartig starken Änderungen der Höhe und Dauer der Sohlschubspannung nicht genauer prognostiziert werden können.

B.7.3.2.3. Kraftwerk

Die Kühlwassersituation wird u.a. durch folgende Randbedingungen beeinflusst:

- Die Ausbreitung nach Norden und Süden wird reduziert, da die Geschwindigkeiten der Flut- und Ebbströmung (ufernah bisher max. 0,6 m/s, zukünftig nur noch 0,45 m/s) durch den JWP abnehmen.
- Die Kühlwasserfahne wird an der Terminal-Südflanke bei Ebbströmung in Richtung Fahrwasser umgelenkt.

Eine Verschlechterung der Kühlwasserausbreitung ist die Folge.

Es ist auch nach Aussage der BAW langfristig eine Beeinträchtigung zu erwarten. (BAW-Zusammenfassung Seite 67).

Eine Änderung durch den Träger des Vorhabens JWP ist nicht vorgesehen. (B.7.)

Forderung:

Folgende Fragen sind zu klären:

- Was geschieht, wenn kurz vor Ebbe das erwärmte Kühlwasser abgelassen wird, in Richtung Norden driftet, dann aber die Flut kommt?
- Wird sie dann mit der Neerströmung (B.7.1.1.) wieder zum Kühlwassereinlaß zurücktransportiert?
- Kann es zur Erwärmung des Wassers südlich des Terminal's kommen?
- Ist dann noch eine maximale Abwärmemenge von 1255 MJ/s (BAW Kühlwasser Seite 17) für diesen Bereich der Jade verträglich?
- Warum ist nach BAW Aussage erst langfristig eine Beeinträchtigung zu erwarten?

G.4. Hydrologie und Morphologie

Die Darstellung und Auflösung der BAW Unterlage Morphodynamik sind sehr schlecht gewählt. Der eigentliche Betrachtungsbereich ist teilweise auf ca. 2 cm² zusammengequetscht.

Forderung:

Die Darstellung für die relevanten Bereiche verbessern.

G.3. Formgebung des Terminals

Wurde für die Ermittlung der Aussagen im Ordner G3 die in den Antragsunterlagen beschriebene Form des Bauwerkes genutzt oder hat es noch Formänderungen gegeben?

Forderung:

Bitte um Beantwortung der Frage

B.7. Sandentnahmegruben

Hier fehlt m.E. auch die Auswirkungen auf die weiteren Ausbaustufen des JWP.

Forderung:

Folgende Fragen sind zu klären:

Wie schnell verlanden die Sandentnahmegruben?

Ist die Festigkeit in den ehemaligen Entnahmestellen dann die gleiche wie in deren Umgebung oder bilden sich Sumpfloch ähnliche Flächen? In den nächsten Ausbaustufen sollen diese Flächen wieder überbaut werden.

G.3. Zusammenfassendes Gutachten:

Seite .54 Hier werden **Sedimentationen** in den unteren Böschungsbereichen der nördlichen und südlichen Zufahrt, sowie direkt vor der Kaje prognostiziert. Die Abbildungen 42 und 43 zeigen hier auch eine rötliche Einfärbung.

Aus den Diagramm ist eine morphologische Kennzahl von bis zu +0,4 ablesbar.

(Kennzahl = 1 entspricht 1 dm/Monat) Auf das Jahr umgerechnet kommt man auf ca. 0,5 m Sedimentablagerungen, die durch Baggerung wieder beseitigt werden müssen.

Forderung:

Ist hierfür schon ein Unterhaltungsaufwand abschätzbar? Ließen sich diese anfallenden Mengen reduzieren? Ist die Terminalzufahrt, hinsichtlich der Räumungswirkung durch die Tideströmung, optimiert worden?

B.7.4.1.

Der Anteil des Tourismus auf das Volkseinkommen lässt sich für Wilhelmshaven nicht ermitteln???. Dann sollte man mal untersuchen, wie sich der Tourismus auf den Ort Voslapp ausgewirkt hat. Ein Großteil der Vermietung an Feriengästen wurde durch private Unterkünfte gedeckt.

Forderung:

Zur Beurteilung des volkswirtschaftlichen Nutzens wären die saisonalen Umsätze der Gewerbetreibenden in Voslapp und Umgebung ein sicherer Indikator. Eine Befragung bei den Campern hätte auch Auskunft über die Kurzurlauber gegeben, die indirekt durch den Campingplatz nach Wilhelmshaven gekommen sind. Gerade die Zahl der Geschäftsreisenden lassen sich leicht ermitteln und damit herausrechnen.

B.7.4.1.

Eine signifikante Erhöhung des Berufsverkehrs ist m.E. nicht zu erwarten, weil Geschäftsreisende die Geschäftsführung und nicht die Betriebsstätten besuchen. Wenn der JWP eine Filiale der Bremer Häfen wird, werden auch in Bremen die Geschäftsreisenden anreisen. Andererseits werden auch durch Videobesprechungen und die immer drastischeren Kürzungen im Reisekostentitel der Firmen der Reiselust entgegen wirken.

B.7.4.1.

Die Bedeutung des Campingtourismus an der Altersstruktur der Camper und am Qualitätsstandard festzumachen führt zu einem falschen Ergebnis. Es ist richtig das die Dauercamper oft älter sind. Sie haben ja auch die zeitlichen Möglichkeiten. Sie werden aber oft durch ihre Familien besucht, die sich dann kurzzeitig mit einquartieren oder eine Bleibe in Voslapp suchen. Da der Trend in den letzten Jahren zu mehrmaligen Kurzurlauben geht, hat der kurzzeitige Erholungsurlaub und damit auch das Camping seine Berechtigung.

B.7.4.1.

Eine Verlagerung des Campingplatzes oder auch nur eine Nutzungsverlagerung auf andere Campingplätze ist im Bereich Wilhelmshaven und näherer Umgebung nicht möglich.

Forderung:

Erhalt von Geniusstrand und Campingplatz.

B.7.4.1.

Eine Verlagerung des Campingplatzes nach Hooksiel wird von vielen Campern abgelehnt, weil es dort keine sturmflutsicheren Plätze gibt. Hier muss im Herbst der Platz wieder geräumt werden.

B.7.4.1.

Die Nutzer von Campingplätzen in Voslapp, Hooksiel, Schillig usw. sind in erster Linie Erholungstouristen, die durch Spaziergänge und Radtouren auch die Ruhe, die frische Luft und die Umgebung erleben wollen. Sie kommen nicht nach Wilhelmshaven um das zu erleben, was sie auch zu Hause haben, die Großindustrie. Diese Anlagen wirken eher abschreckend auf die Gäste.

B.7.4.1.

Die in B.7.4.1. gestellten Behauptungen sind oft nicht nachzuvollziehen. Es ist sicherlich auch problematisch, wenn ein Gutachter von der Fachhochschule in Wilhelmshaven, der die Ziele der Stadt Wilhelmshaven kennt und das Gutachten von der Stadt bezahlt bekommt, eine unbeeinflusste Meinung haben soll.

Forderung:

Die Aussagen im Gutachten müssen durch einen neutralen Gutachter überprüft werden. Wie oben schon angemerkt sind viele Fragen unbeantwortet geblieben.

B.7.4.2.

Wenn Fanggebiete durch Überbauung oder fortlaufende (Unterhalts-)Baggerung verloren gehen, ist das für die wenigen Betriebe, die noch von der Küstenfischerei leben können, sehr problematisch. Wie aus dem morphologischen Gutachten hervorgeht, sind Flächen von mehreren hundert Hektar direkt oder indirekt vom Bau des JWP's betroffen. Bis ein morphologisches Gleichgewicht wieder eingetreten ist werden mehrere Jahrzehnte vergehen.(BAW-Zusammenfassendes Gutachten S.71)

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

B.7.4.3.

Die Auswirkungen auf die Schäferei, die wir für unsere Deichsicherheit brauchen, ließen sich dadurch minimieren, wenn die Gleistrasse nördlich der Raffineriestraße (Variante 1A) angelegt würde.

B.9. Gleiserschließung

B.9.4.2. Künftiges Betriebsprogramm

Um das Betriebsprogramm durchzuführen ist es notwendig, dafür die planfestgestellten Gleisstrecken der DB AG zu nutzen, das sind:

1552 Industriestammgleis, 1540 Sande – Esens und 1522 WHV – Oldenburg

Die DB AG hat die Fahrbarkeit des Betriebsprogramms erklärt.

Forderung:

Es ist darzulegen, für welches Betriebsprogramm (Szenario) diese Erklärung abgegeben wurde?

Hierzu sollte die Anfrage der JWP-Realisierungsgesellschaft und die Antwort der DB AG vorgelegt werden.

B.9.3.2.

Forderung:

Wie sehen die Entwurfsparameter für die Gleisstrecke bis Oldenburg aus?

B.9.3.3.

Nach der Überbrückung der Straße am Tiefen Fahrwasser bleibt eine lichte Höhe von 4,50 m erhalten.

Beim Industriestammgleis waren noch 5,50 m gefordert. Gibt es dafür Gründe ?

Forderung:

Bitte die Frage klären, ob die 4,50 m ausreichen. (Schwertransporte für die Industrieanlagen.

B.9.5.3.

Druckfehler: Es müsste heißen: Planumsschutzschicht (d= 30 cm) siehe 9.5.1.

B.9.5.3.

Schutzschicht (Frosteinwirkungsbereich I) = 30 cm

Beim Industriestammgleis zum Vergleich wird als Planum eine Sauberschicht von 10 cm und darunter eine Kiestrageschicht von 70 cm angegeben.

Forderung:

Bitte die nachfolgende Frage klären:

Wieso diese Unterschiede, der Untergrund sollte doch identisch sein?

B.9.5.7.

Was ist ein Durchlaß? Die angegebene Anlage 1/1 in C.9. ist nicht vorhanden.

Forderung:

Bitte um Klärung und um Ergänzung bei Bedarf.

B.10. Beweissicherungskonzept

B.10.3.

Forderung:

Unabhängige sachkundige Gutachter sollten die Möglichkeit haben, die erfaßten Werte zu beurteilen.
Gehört zu den TöB auch eine Umweltorganisation?

B.10.3.

Erst Jahre nach der Verlandung der Sandentnahmestellen kann sich wieder ein stabiles System ausbilden.

Forderung:

Der Zeitraum für die Beweissicherung muß ausgeweitet werden. Er sollte noch einige Jahre nach der vollständigen Verfüllung der Sandentnahmestellen durchgeführt werden.

B.10.4.2.

Forderung:

Es sollte noch ein weiteres Profil bei Jade-km 8,2 vermessen werden, um eventuelle Verlandungen im „Auge“ der südlichen Walzenströmung zu erfassen.

B.10.4.3.

Es werden die Gesamtpeilung der Jade und die Peilungen im Nahfeld zeitlich um ein halbes Jahr versetzt durchgeführt.

Forderung:

Warum ist das notwendig?

B.10.6.

Forderung:

Bitte folgende Frage klären:

Ist es nicht denkbar, dass sich die Morphologie erheblich verändert ohne das der Wasserstand sich ändert?

D.2. UVU - Einführung

D.2.2.3.1.

Seite 6: Untersuchungsrahmen der WSD: Es sind auch *störfallbedingte Auswirkungen* zu beschreiben und zu bewerten.

Um die Voraussetzung für eine Gesamtbewertung aller Umweltauswirkungen bei der Realisierung des Containerhafens zu schaffen, ist auch die Ermittlung, Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Suprastruktur mit einzubeziehen.

Seite 15: Störfallbedingte Auswirkungen sind nicht zu berücksichtigen, weil *der zu errichtende Terminal nicht für Störfälle ausgelegt ist.*

Forderung:

Es müssen die Umweltauswirkungen der Gesamtanlage (Infra- und Suprastruktur) bewertet werden. Dazu gehören auch Umweltauswirkungen, die durch Störfälle auftreten können.

D.2.3.7. Landschaftsrahmenplan der Stadt Wilhelmshaven

Forderung:

Für Projektbereiche, die zum Plangebiet des Landschaftsrahmenplans gehören, ist dieser auch zu berücksichtigen.

D.2.5. Bewertung der Planungsvarianten

Die zur Planfeststellung beantragte Variante wurde optimiert hinsichtlich bautechnischer Gesichtspunkte und der Vermeidung und Verminderung negativer Umweltauswirkungen, insbesondere für das Schutzgut Wasser.....

Im Ergebnis wurde eine hydraulisch günstige Formgebung der Vorspülung.....mit minimierten Auswirkungen auf Tidegeschehen, Sedimenthaushalt und Unterhaltungsaufwand erreicht.

Beide Aussagen sind nicht richtig. Siehe hierzu die BAW Unterlage.

Forderung:

Die Form der Hafenanlage sollte so optimiert werden, dass negative Umweltauswirkungen vermieden werden.

D.2.5.5. Zu berücksichtigende baubedingte Projektwirkungen

Seite 52 Tab. D.2-7

Forderung:

Die Tabelle sollte wie folgt ergänzt werden:

-Entnahme, Transport und Einbringung von Lauenburger Ton (2,6 Mio. m³) → stoffliche und akustische Emissionen, optische Wahrnehmbarkeit

D.3. Schutzgut Mensch

D.3.1.3. UG Wohnfunktion

Das Untersuchungsgebiet Wohnfunktion ist zu klein gewählt.

Die ermittelten Istwerte und die prognostizierten Werte während des Betriebs der Anlage (insbesondere Lärm- und Luftschadstoffbelastungen) zeigen auf, dass entlang der A29 und der Bahnlinie erhebliche Beeinträchtigungen für die Anwohner zu erwarten sind.

Forderung:

In die Untersuchung sind, entlang der A29, die Gebiete Rüstiersiel Nord, Himmelreich-, Coldewei-Süd und Altengroden Nord mit aufzunehmen.

Das gleiche gilt für Sengwarden-Süd, Uters und Breddewarden, die durch den erhöhten Verkehr auf Bahnstrecke betroffen sind.

D.3.1.3. UG Erholungsfunktion

Das Untersuchungsgebiet Erholungsfunktion ist zu klein gewählt.

Gerade der Voslapper Groden ist für die Voslapper Bevölkerung von sehr hohen Wert. Der Radweg um den Groden von Voslapp nach Uters und von dort entlang der Raffineriestrasse zum Seedeich und dann in Richtung Geniusstrand zurück nach Voslapp gehört für viele zu den stattfindenden Aktivitäten. Der Weg ist auch Bestandteil des ausgeschilderten Radwegenetzes. Durch den Bau des Hafens und der Bahnstrecke wird hier intensiv in die Erholungsfunktion (Lärm, Schadstoffe, Landschaftsbild) eingegriffen.

Forderung:

Der Radweg entlang der Raffineriestraße ist in den Untersuchungsrahmen Erholungsfunktion mit aufzunehmen.

D.3.1.3. UG Erholungsfunktion

Hier sind in Strandnähe auch Gerti`s Strandhaus (Restauration), die Minigolfanlage und der Zeltplatz für Kurzzeitelter, Jugendgruppen und Radwanderer zu nennen.

Forderung:

Bitte um Vervollständigung

D.3.1.3. UG Erholungsfunktion

Die Zahl von 4000 Gästen am Tag erscheint mir zu niedrig. Hier gibt es höhere Zahlen aus anderen Quellen.

Forderung:

Diese Aussage sollte überprüft werden.

D.3.1.3.

Der Seedeich in der Nähe des Geniusstrands ist an der Wasserseite nicht eingezäunt und wird als Liegewiese von den Erholungssuchenden genutzt.

Forderung:

Bitte ergänzen.

D.3.1.1.

Für viele Camper ist der Campingplatz während der kompletten Saison das Hauptaufenthaltsgebiet (Wohnumfeld). Sie wohnen und schlafen dort, solange wie Strom und Wasser vorhanden sind.

Forderung:

Die Camper müssen bei der Betrachtung der Wohnfunktion mit berücksichtigt werden.

D.3.1.4. Landgewinnung

Die Minderung der Attraktivität, des ursprünglich direkt an der Jade liegenden Ortsteils Voslapp, wurde durch Neuanpflanzungen und Aufbau eines Campingplatzes hinterm alten Seedeich teilweise

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

aufgefangen. Der Verlust der Wattflächen und damit z. B die geführten Wattwanderungen zum alten Voslapper Leuchtturm konnten nicht ausgeglichen werden.

Das Naherholungsgebiet blieb durch die oben genannten Maßnahmen eingeschränkt erhalten.

Forderung:

Die in den siebziger Jahren für die Voslapper Bevölkerung durchgeführten Kompensationen dürfen durch den JadeWeser Port nicht zunichte gemacht werden.

D.3.2.1. UG Erholungsgebiet

Die bestehende Nutzung des Campingplatzes ist nicht mit den Festlegungen des Flächennutzungsplanes (FNP) vereinbar. Diese Aussage ist nicht richtig. Der FNP sieht Schutzanpflanzungen, Sportanlage und Zeltplatz vor.

Mit dem konkreten Planungswillen der Stadt WHV wurde schon vor 35 Jahren ein Naherholungsgebiet gestutzt und riesige Wattflächen vernichtet. Personalintensive Industrie konnte nur in beschränktem Maße angesiedelt werden. Der gleiche konkrete Planungswille macht Voslapp heute, erneut auf Kosten der Umwelt und der Wohnqualität, zum Hinteranlieger einer Industrieanlage.

Forderung:

Die genannten Aussagen zu Festlegungen im FNP und dem „konkrete Planungswille der Stadt“ begründen nicht die Aufhebung des Naherholungsgebietes.

D.3.2.2.1.1. Baubedingte Logistik-Transporte

Bleibt die vorgesehene Verkehrszunahme auf den Niedersachsendamm und die Raffineriestraße beschränkt oder sind auch im Ortsteil Voslapp mit vermehrten Transporten für die Baustelle zu rechnen?

Forderung:

Der Ortsteil Voslapp muß von Logistik-Transporten frei bleiben.

D.3.2.2.1.1. Erschütterungen

Insbesondere durch die Rammarbeiten sind neben den Lärmbelastungen auch Erschütterungen zu erwarten. Welchen Einfluß haben sie auf die alten Siedlungen?

Sind dadurch Risse in den Häusern zu erwarten? Entsprechend negative Erfahrung gibt es in Voslapp genügend („Knechtsandschäden“).

Forderung:

Hierzu bitte ich die Unterlagen um entsprechende Aussagen ergänzen.

D.3.2.2.1.1. Lichtimmissionen

Was sagt der Proportionalitätsfaktor aus?

Forderung:

Die Erläuterungen zur Tab.D.3-7 sollten ergänzt werden.

D.3.2.2.1.3.

Forderung:

Die betriebsbedingten Schienenlärm müssen für Voslapp Nord, Sengwarden Süd, Uppers und Breddewarden ermittelt und bewertet werden.

D.3.2.2.2.und D.3.1.3. UG Erholungsfunktion

Als Angler fehlen mir unter den stattfindenden Aktivitäten natürlich das Angeln und insbesondere das dafür notwendige Wattwurmgraben, was in WHV nur noch am Geniusstrand außerhalb des Badegebiets möglich ist.

Weiterhin ist die Reusenfischerei betroffen.

Forderung:

Bitte die Aktivitätenliste ergänzen.

D.3.2.2.2.

Um den Jade Weser Port planen und bauen zu können, ist beabsichtigt, den Bebauungsplan 76 aufzuheben. Der weitere Bestand des Campingplatzes ist dadurch nicht mehr möglich.

Forderung:

Die Beurteilung der Auswirkungen der Planungen für den JWP sind auch auf den Campingplatz auszuweiten.

D.3.2.2.2. Stranderholung

Die Verlagerung der Aktivitäten ist nicht möglich, weil ein entsprechendes Angebot in Fußwegnähe fehlt. Die genannten Strände sind nur mit erheblichen Zeit- und Kostenaufwand für die Bewohner im Stadtnorden zu erreichen, Motorisierung vorausgesetzt.

Forderung:

Siehe B.4.1.4. Standortvarianten an der Jade überprüfen, mit dem Ziel, daß Naherholungsgebiet Geniusstrand zu erhalten, gegebenenfalls auszubauen.

D.3.2.2.2 Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen auf die Erholungsnutzung

Forderung:

Der Text muß überarbeitet werden. Mit Umsetzung der jetzigen Planung sind einige Freizeitmöglichkeiten nicht mehr oder nur stark eingeschränkt möglich. Ausgleichsangebote in mehreren km Entfernung können bei der Naherholung nicht akzeptiert werden. Ein Großteil der hier genannten Erholungsfunktionen sind küsten- oder strandgebunden und können nicht in andere Bereiche um WHV verlegt werden.

D.3.2.2.4. Tab. D3-13:.

Kein Sandstrand, kein Campingplatz, verbaute Sicht aufs Meer und starke, unvermeidbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes schränken auch alle anderen Erholungsfunktionen, wie Radfahren, Spaziergehen usw. ein.

Forderung:

Die Wertstufe für die Erholungsfunktion verändert sich realistisch von WS 4 (hoch) nach WS 1(gering) Der Grad der Veränderung wäre -3 (stark bis übermäßig negativ).

D.3.2.2.2. Erholungsfunktion

Die wohnortgebundene Erholung findet heute überwiegend im fußwegnahen Erholungsgebiet Geniusstrand und Campingplatz statt.

Die massiven Auswirkungen auf die Voslapper Bevölkerung durch die Grodenaufspülungen in den siebziger Jahren führte zur Entwicklung des heutigen Naherholungsgebietes. Die Entwicklung war von den derzeitigen Vertretern der Stadt Wilhelmshaven versprochen und auch durch entsprechende Maßnahmen (Bau des Campingplatzes, Anpflanzung des Wäldchens hinter dem ehemaligen Seedeich, Anlage von Parkplätzen usw.) bewußt gefördert worden.

Der geplante Bau des JadeWeserPorts ist die eigentliche Ursache für den Verlust des Naherholungsgebietes, auch wenn jetzt versucht wird durch juristische Winkelzüge diese Tatsache zu kaschieren (Städtebauliche Fehlplanung, Aufhebung eines gültigen Bebauungsplans, Ausgleich und Ersatz gab es 1970 noch nicht).

Forderung:

Es muß ein adäquater Ersatz für das Naherholungsgebiet in Fußwegnähe geschaffen werden.

D.3.2.2.2. Camping

Der Verlust des Campingplatzes ist eine direkte Folge der JWP Planungen. Weitere Ausführung siehe Erholungsfunktion.

Forderung:

Es muß ein adäquater Ersatz geschaffen werden.

D.3.2.2.2. Gehen/Laufen und Radfahren

Die Radwegenutzung ist nach Bau des Hafens wieder gegeben. Erheblich eingeschränkt ist der Erholungswert bei Nutzung der Wege. Sie befinden sich überwiegend in einem Bereich mit

uneingeschränkter Sicht auf die monströse Anlage, die atypisch für diesen Küstenbereich ist. Gleichzeitig wird die Sicht auf das Wasser und nach Butjadingen durch die Hafenanlage blockiert. Der Radweg binnendeichs entlang der Raffineriestraße wird durch das Landschaftsbild und durch den erhöhten Schienenverkehr in seinem Erholungswert stark beeinträchtigt. Selbst bei Radtouren im locker bebauten Ortsteil Voslapp kann man sich nicht der Wirkung der Anlage entziehen.

Forderung:

Diese Beeinträchtigungen der Nutzung der Wege muß in die Bewertung der Erholungsfunktion einfließen.

D.3.2.2.2. Stranderholung und Natur beobachten

Beides ist im UG nicht mehr (Strand) oder nur stark eingeschränkt möglich. Weitere Ausführung siehe Erholungsfunktion.

Forderung:

Es müssen entsprechende Angebote in Fußwegnähe neu geschaffen werden.

D.3.2.2.2. Stranderholung und Natur beobachten

Bewertung der Auswirkungen auf die Erholungsnutzung, auch Tab. D.3-13
Durch den Verlust des Campingplatzes und des Geniusstrandes, die Einschränkungen in der Naturbeobachtung und die negativ veränderte Wegführung hat das Gebiet für die Erholungsfunktion nur noch eine (sehr) geringe Wertstufe (1-2). Da dieser Zustand auch andauernd ist, kann der Grad der Erheblichkeit nur erheblich negativ sein.

Forderung:

Die Bewertung muß entsprechend angepaßt werden.

D.4. Schutzgut Tiere

D.4.3.3.1. Vermeidung und Verminderung Schutzgut Brutvögel

Störungen während der Brutzeit durch baubedingte Emissionen.

Forderung:

Hier sollte ein weiterer Hinweis, wie folgt, eingefügt werden:

Die Arbeiten sollen zeitlich so geplant werden, dass sie nicht während der Brutzeit durchgeführt, bzw. begonnen werden müssen.

D.4.7.4.2.2.3. Umweltauswirkungen Schutzgut Amphibien

Die erhebliche Zunahme des Verkehrs während der Bauzeit und auch beim Betrieb des Hafens führt zu Individuenverlusten bei den Amphibienwanderungen.

Forderung:

Amphibientunnel sind einzurichten, um die Individuenverluste während der Wanderungsbewegungen gering zu halten. Besonders notwendig erscheint das für den Niedersachsendamm. Die Einrichtung der Tunnel sollte in Absprache mit der Unteren Naturschutz Behörde in WHV erfolgen.

D.4.7.1.1. Umweltauswirkungen Schutzgut Libellen

Der Bestand an Libellen hat im Untersuchungsgebiet Voslapper Groden eine sehr hohe Bedeutung (WS=5).

Forderung:

Es ist sicher zu stellen, dass bei einer Grundwasserabsenkung während der Bauarbeiten keine Libellengewässer (Larval-Lebensräume) beeinträchtigt werden.

D.4.7.3.2.2.3. Bewertung der Auswirkungen auf Nachfalter

Seite 11: Der Bestand der Nachfalter im UG hat eine sehr hohe Bedeutung (WS=5).

Es kommt zu Beeinträchtigungen durch:

- direkten Lebensraumverlust oder – veränderung durch Überbauung von Flächen für die Straßen- und Schienenanbindung.
- Individuenverluste wegen des erhöhten, mindestens zehnfachen Verkehrsaufkommens.
- Individuen- und Fitnessverluste aufgrund von Anlockungen durch Beleuchtungen der Hafenanlagen, der Zufahrtsstraßen und Fahrzeuge.

Forderung:

Einen Grad der Erheblichkeit auf – neutral – zu setzen ist nicht korrekt, weil hierbei die Summation der einzelnen Beeinträchtigungen zum Tragen kommt. Die Bewertung muß als erheblich eingestuft werden. Die nachfolgenden Kapitel D.4.7.3.3. müssen angepasst werden.

D.4.7.3.2.2.3.

Die Verkehrsstärke auf dem Niedersachsendamm erhöht sich von 620 auf 7100 Kfz pro Tag. Die anschließend genannte Verteilung der Fahrzeuge ist nicht nachvollziehbar.

Forderung:

Es ist eine Verteilung der Verkehre über 24 Stunden darzulegen.

D.6. Schutzgut Boden

D.6.1.4 Beschreibung der Vorbelastungen

Seite 15/16: Schadstoffbelastungen der Böden binnendeichs liegen nicht vor.

Forderung

Obwohl nur geringe Flächenanteile durch Verkehrsstrassen beansprucht werden, sollte gerade in diesem Bereich eine Vorbelastung erfasst, die betriebsbedingten Auswirkungen des Projekts prognostiziert und eine Bewertung stattfinden.

D.6.1.4. Altlasten (Munition)

Forderung

Es ist ein Untersuchungskonzept in enger Abstimmung mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst zu erstellen?

D.6.1.5. Bewertung des Bestandes

Warum ist nach über 30 Jahren unbeeinflusster Entwicklung immer noch von Belang, ob die Fläche einstmals künstlich entstanden ist? Wo setzt man die Grenze, 50 oder 100 Jahre? Das Kriterium sollte sein: Sind heute noch Einschränkungen durch die künstliche Erstellung des Bodens wirksam, die die Ausprägung der Leitparameter aus Tab D.6-4 nachteilig beeinflussen?

Forderung

Die Herabstufung um 1 Wertstufe sollte nicht erfolgen, weil der heutige Zustand zu bewerten ist.

D.6.2.2.3.

Betriebsbedingt starke Beeinträchtigungen bleiben auf den unmittelbaren Nahbereich der Trassen beschränkt. Sie sind aber andauernd. Die Wertstufe müsste sich verschlechtern, weil sich die betroffenen Flächen nicht wieder zu ihrer ursprünglichen Bodenbeschaffenheit regenerieren. Den Grad der Erheblichkeit auf neutral zu setzen erscheint mir nicht angemessen.

Forderung:

Die Bewertung ist anzupassen.

D.6.3.1.

Die allgemeinen Hinweise zur Vermeidung und Verminderung erheblicher Beeinträchtigungen sind sinnvoll, sollten aber in Forderungen münden.

D.6.3.3. Kompensationsmaßnahmen

Forderung:

Hier fehlen Aussagen über den Umfang der Kompensationsmaßnahmen.

D.7. Schutzgut Wasser

D.7.1.1. Umfang der Erhebung

Das Untersuchungsgebiet für das Wasser wurde von der WSD festgelegt: Binnendeichs: wie beim Schutzgut Pflanzen (Voslapper Groden(Süd) und Bereich der Verkehrsanbindungen.

Es sind keine Aussagen über verkehrlich bedingte Schadstoffemissionen gemacht worden. Sie müssten auf der Terminalfläche durch LKW und Eisenbahn anfallen, werden aber m.E. mit dem Niederschlag in die Jade verbracht.

Ähnliches gilt für die Vorstellgruppe der Bahn und den Betrieb auf der Bahnstrecke entlang der Raffineriestraße. Dort versickern die Schadstoffe ins Grundwasser. Wie hoch ist dort bereits die Vorbelastung durch den Vorstellbahnhof der Raffinerie?

Dgl. gilt auch für die neue Zufahrtsstraße im Süden des Plangebietes.

Forderung:

Für die verkehrlich bedingten Schadstoffemissionen sind Vorbelastungen zu erfassen und die Gesamtbelastung beim Betrieb der Anlage zu prognostizieren. Es sind deren Auswirkungen auf das Oberflächen- und Grundwasser darzulegen.

D.7.1.2. Bewertung der Datenbasis

Die Unterlage IMP 2003c wird sehr oft herangezogen, wenn es um Tidegeschehen Sedimenttransport und Strömungsverhältnisse geht. Wurden die weitergehenden Aussagen aus dem Dokument nicht in Unterlage D7 mit aufgenommen?

Zum Beispiel:

D7 Seite 11 „Einen weitergehenden aktuellen Überblick zur Entwicklung des Tidegeschehens im Jadesystem gibt IMP (2003c).“

D7 Seite 17 „.....belegen ein leistungsfähiges Transportband entlang der westlichen Innenjade (IMP2003c).“

D7 Seite 8: Die Unterlage IMS 2002 wurde vorgelegt um die Frage der WSD, *nach Eindringen von salzhaltigen Grundwasser nach binnendeichs sowie zur Freisetzung von Nährstoffe aus organischen Weichschichten*, zu beantworten. Heißt das, dass diese Frage in D7 nicht mehr beantwortet wird?

Forderung:

Die relevanten Aussagen müssen in die Unterlage D7 übernommen werden.

D.7.1.3.2. Bestand Grundwasser

D7 Seite 30: Es wurde festgestellt, dass in einem 5 bis 15 km breiten Streifen binnendeichs der Grundwasserleiter (fast) vollständig versalzen ist. Die Fließrichtung ist westwärts (landeinwärts), ein Tidefluss ist bis ca. 2 km landeinwärts messbar.

D7 Seite 28 : eine Nutzbarkeit für die Trinkwasseraufbereitung ist nicht gegeben.

Forderung:

Es sollten Schadstoffe erfasst werden, die ins Grundwasser versickern. Hier ist insbesondere die Eisenbahntrasse im Voslapper Groden zu nennen, bei dem Oberflächenwasser und Grundwasser nicht eindeutig zu trennen ist.

D.7.2.2.1.1.1. Baubedingte Auswirkungen Oberflächenwasser außendeichs

Schwebstoffemissionen: D7 Seite 50

Aus dem Zufahrts- und Liegebereich werden für die Aufspülung der neuen Hafenfläche ca.

15 Mio. m³ Sand entnommen. Dabei fallen 2,2 Mio. t Feinkornanteil <0,02mm an, die wieder als Schwebstoffe in die Jade zurück gegeben werden.

32 Mio.m³ Sand können aus den Sandentnahmegruben entnommen werden. Der Feinkornanteil, der in die Jade zurückgegeben wird, ist hier nur mit 0,6 Mio. t in Ansatz gebracht worden?

Forderung:

Der Widerspruch ist zu erläutern.

D.7.3.1.3. Kompensationsmaßnahmen

Die für die Hafenumfläche benötigte Gewässerfläche, die durch Überbauung andauernd und erheblich beeinträchtigt wird, hat eine Größe von ca. 355,2 ha. Als Kompensation ist eine Aufwertung einer Gewässerfläche um eine Wertstufe vorgesehen.

Forderung:

Aufgrund der Ausprägung der Leitparameter (Tab.D.7-6) sollte dieser Teil der westlichen Innenjade mit der Wertstufe 4 (hoch) bei der Morphologie und den Hydrologischen Kenngrößen angesetzt werden.

Begründung:

Die Fläche ist anthropogen nur gering beeinflusst. Unterhaltungsbaggerungen wurden in diesem Bereich nicht durchgeführt. Veränderungen durch Bau der Niedersachsenbrücke wirkten nur lokal und haben die in Rede stehende Fläche nicht nachhaltig beeinträchtigt.

Forderung:

Im Stoffhaushalt lt. Tab. D.7-7 ist die Wertstufe 4 (hoch) anzusetzen. Begründung: Die Vorbelastung bei den weit überwiegenden Parametern (Seite 37) wird als gering eingestuft.

Forderung:

Die resultierende Gesamtbewertung Tab. D7-8 des Bestandes Schutzgut Wasser, Teil Oberflächenwasser, sollte die Wertstufe 4 ergeben. Diese müsste auch kompensiert werden.

159 ha der bestehenden Fahrwinne werden zukünftig nicht mehr unterhalten, sind aber bis zur vollständigen Verlandung durch starke Sedimentation beeinträchtigt.

Forderung: Die Fläche ist nur mit der Wertstufe 1 (sehr gering) bei der Morphologie und den Hydrologischen Kenngrößen lt. Tab D.7-6 anzusetzen. Im Stoffhaushalt lt. Tab. D.7-7 ist maximal die Wertstufe 3 (mittel) anzusetzen, weil die Konzentration von Erdölkohlenwasserstoffen entlang der Hauptschiffahrtswege am größten ist.(D7 Seite 27)

Forderung:

Die Fläche der nicht mehr genutzten Fahrwinne kann nicht aufgrund der unterschiedlichen Wertigkeit als Kompensation für die überbaute Hafenumfläche dienen. Der Kompensations-umfang muß aufgrund der oben unter a) und b) gemachten Anmerkungen neu festgesetzt werden.

D.7.2.2.1.1.1. Schwebstoffe Oberflächenwasser außendeichs

Die bei der Herstellung der neuen Fläche auftretenden Schwebstoffemissionen an den Sand Entnahme- und Einbauorten führen zu einer erhöhten Trübung.

Forderung:

Es ist zu klären, wie sich dort die Schwebstoffe im Wasser ausbreiten. Wie wirken der Ebb- und Flutstrom auf die „Schwebstoffwolken“?

D7 Seite 34: Aus dem Vorhafen der 4. Hafeneinfahrt mussten in den letzten 20 Jahren jährlich 1,3 Mio. m³ Schlick entfernt werden.

Forderung:

Folgende Fragen sind zu klären:

Wodurch kommt diese regelmäßige Verschlickung zustande?

Ist eine Ausbreitung aufgrund der Entfernung bis in die 4. Hafeneinfahrt möglich? Sind dort zusätzliche Sedimentationen zu erwarten?

D.7.2.2.2.2. Anlagenbedingte Auswirkungen Grundwasser

Seite 71: Innerhalb der Vorspülfläche wird sich ein Stauwasserkörper bilden. Durch Niederschlag (1,9 Mio.m³) und durch, aus Weichschichten ausgepresstes, Porenwasser (0,8 Mio.m³) sammeln sich größere Wassermengen, die nicht in das Grundwasser eindringen.

Forderung:

Folgende Fragen sind zu klären:

Was geschieht mit dem Hafengröden? Wie wirkt der Stauwasserkörper auf die Festigkeit des Untergrundes?

D.7.2.2.1.3.1. Betriebsbedingte Auswirkung Oberflächenwasser außendeichs

Die Berechnung des Regenabflusses auf der Hafensfläche ist nicht nachzuvollziehen. (siehe auch B.6.3.1 und B.6.3.2.)

Beim Niederschlag auf der Terminalfläche geht man von einer Regenspende von 129 l/s*ha als Jahreshöchstwert aus. Beim angrenzenden Hafengroden aber von einem Wert von 206 l/s*ha. Warum ist das so?

Wie errechnet sich in B.6.3.1. Seite 44 der Wert von 1,3 cm?

Forderung:

Die Berechnung des angenommenen Regenmengen ist darzulegen.

Forderung:

Folgende Fragen sind zu klären:

In wie weit wird das Oberflächenwasser, das in die Jade zurückfließt, von den betriebsbedingten Schadstoffen (Reifenabrieb, Benzin, Öl und Schmierstoffreste)

getrennt? Gibt es Leicht- und Feststoffabscheider?

Welches Volumen haben die Regenrückhaltebecken auf dem Terminal?

Was geschieht bei einem Störfall auf dem Terminal mit dem Oberflächenwasser?

D.7.1.5. Bewertung Oberflächenwasser außendeichs

Das Schutzgut Boden für die Sandentnahmestellen sollte als Unterwasserflächen im Schutzgut Oberflächenwasser behandelt werden. Diese Angaben fehlen hier.

Forderung:

Aussagen über die Tiefe und Ausdehnung der Sandentnahmestellen und über die anlagenbedingten Auswirkungen.

Die Sandentnahmestellen entstehen in Teilen der westlichen Innenjade, die bisher nicht durch Unterhaltsbaggerungen beeinträchtigt waren (Wertstufe 4). Durch den Abbau des Sandes werden die Sandentnahmestellen, zumindest für den Prognosezeitraum von 10 Jahren, durch die anthropogen sehr stark gestörte Gewässermorphologie und die dadurch beeinflussten hydrologischen Kenngrößen zu einer sehr geringwertigen Fläche (Wertstufe 1).

Forderung:

Kompensationsmaßnahmen

D.7.2.2.1.2.1. Baubedingte Auswirkung Oberflächenwasser außendeichs

Wie lange dauert es, bis die Sandentnahmestellen vollständig verlandet sind? Wie ist dann die Festigkeit dieser Flächen? Ich rechne spätestens bei Inbetriebnahme des Hafens damit, dass die Planung für den weiteren Ausbau beginnen muß.

Forderung:

Folgende Frage ist zu klären:

Sind die ehemaligen Sandentnahmeflächen ohne Probleme zu überbauen?

D.7.1.5.2. Bewertung des Bestands Grundwasser binnendeichs

Das mit sehr geringe Bedeutung bewertete Grundwassers widerspricht aber der Aussage von Seite 43: „Hoch anstehendes, oberflächennahes Grundwasser ist u.a. eine Voraussetzung für die aus naturschutzfachlicher Sicht wertvolle Pflanzen- und Tierwelt im Voslapper Groden. Für bestimmte Ausprägungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist dabei auch die Versalzung ein notwendiges Merkmal.“

Forderung:

Die Bewertung muß der tatsächlichen Bedeutung angepasst werden.

D.7.2.2.2.1. Baubedingte Auswirkungen Grundwasser

Wenn das oberflächennahe Grundwasser prägend für den Voslapper Groden war, dann ist nicht verständlich, warum die baubedingte Absenkung, auch zeitlich und lokal begrenzt, keine Auswirkungen haben soll.

Forderung:

Es ist zu klären, wie lange es zu Grundwasserabsenkungen kommen muß.

D.9. Schutzgut Klima

D.9.1.3. Bewertung der Datenbasis

Gibt es keine aktuelleren meteorologischen Daten als von 1951-1980, in Ausnahmen bis 1990. Gerade in den letzten Jahren hat es doch weltweit Klimaveränderungen gegeben, da wäre es sicherlich angebracht aktuellere Daten zu verwenden. In der Unterlage G11 wurde ein Gutachten geliefert, das „die klimatischen Auswirkungen der Gesamtmaßnahme“ darlegen soll. Hier wurden Unterlagen vom DWD (2003a und b) genannt, aber in den Tabellen Wetterdaten von vor 1990 verwendet. (Ausnahme Windverteilung von 1994)
Mein persönlicher Eindruck, dass gerade in den letzten Jahren vermehrt östliche Winde in WHV auftraten und das nicht nur im Winter, ist in den Gutachten nicht wiederzufinden.

Forderung:

Aktualisierung der Datenbasis

D.9.1.3. Beschreibung und Bewertung des Zustandes

Die Land-Seewind-Zirkulation, tags auflandigen und nachts ablandigen Wind, beeinflusst stark das Küstenklima. Sie bewirkt gerade bei windschwachen Wetterlagen im Sommer eine bessere Durchmischung der Atmosphäre und trägt damit zur Luftreinhaltung bei.
Das geplante Projekt und seine notwendigen weiteren Ausbaustufen trennt Voslapp immer mehr von diesem Phänomen. Ich befürchte dadurch eine Verschlechterung des Klimas.
Ähnliche Auswirkungen sind auch im Winter zu befürchten, wenn schwachwindige Ostwindlagen vorherrschen. Durch den Verbau der Küste werden die Luftströmungsverhältnisse gestört

Forderung:

Es sind folgende Fragen zu klären:
Welche Auswirkungen hat der weitere Verbau der Küste, mit bis zu 10 km Kaimauer und Hafenanlagen, auf die Land-Seewind-Zirkulation? Sind dadurch klimatische Veränderungen im Ortsteil Voslapp zu erwarten?

D.9.1.5. Beschreibung und Bewertung des Zustandes

Seite 9: Der Voslapper- und der Rüstersieler Groden sind sehr großflächige Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete. Sie trennen zukünftig das Wohngebiet Voslapp von den Auswirkungen der Gewerbe-Klimatope Raffinerie und Jade-Weser-Port.

Forderung:

Der Einfluß durch den JWP auf die Frischluftentstehung ist zu klären?

D.9.1.1. Beschreibung und Bewertung des Zustandes

Der durch die WSD vorgegebene Untersuchungsrahmen wurde nicht eingehalten.
Die Unterlage G11 ist nur auf die vorgelegte Planung beschränkt. Dieses Defizit hat offensichtlich auch der Gutachter erkannt. Siehe Seite 3:
Zitat: „Zusätzliche Gewerbegebiete, die nicht unmittelbar zur hier vorgelegten Planung gehören (z.B. im Rüstersieler Groden), sind entsprechend den Vorgaben des Auftraggebers nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.“
Das heißt, dass auch andere Gewerbegebiete, wie die EVC, die Raffinerie, das Kraftwerk, Ineos und auch der Rohölumschlag mit den Tanklagern usw. nicht in die Klimabetrachtung mit einbezogen wurden.
Dies gilt auch für die zu bebauenden Flächen des Hafengrodens. Im Gutachten wird von Freiland-Klimatop gesprochen. Seite 53 Zitat: „Der Bereich des geplanten Hafengrodens stellt ein in der hier zu untersuchenden Hafenplanung eine gleichmäßige plane Sandfläche dar. Gebäude oder andere Anlagen werdennicht betrachtet.“
Die innerörtlichen Gewerbegebiete werden mit keinem Satz erwähnt. Gerade der Marktkauf-Parkplatz, zwischen der vielbefahrenen Posener Straße und dem Niedersachsendamm, der mit seinen Tausenden von Fahrzeugen am Tag sicherlich zum Nahklima beitragen wird, ist mit keinem Wort erwähnt.

Forderung:

Der durch die WSD vorgegebene Untersuchungsrahmen ist einzuhalten. Hierbei sind die vorgenannten Gewerbegebiete mit einzubeziehen.

G.11. Gutachten klimatische Auswirkungen

Seite 5: Für die Beschreibung der lufthygienischen Situation vor Ort wird ein separates Gutachten vorgelegt.(G.6. Teil 4) Aus diesem Gutachten ist aber nicht ersichtlich, ob die Aussagen zur Schadstoffbelastung bei den Wilhelmshavener Windverhältnisse gelten.

Wird das in dem LASAT Modell simuliert?

Ist dabei die besondere Randbedingung der Land-Seewind Zirkulation mit eingeflossen?

Forderung:

Es ist zu klären, wie sich die örtlichen Windverhältnisse auf die Lufthygiene auswirken.

D.9.3.1. Vermeidung und Verminderung

Hier werden keine Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen vorgeschlagen. Anders im Immissionsschutzgutachten (Luftschadstoffe) in G.6. Teil 4

Seite 91: Während der Bauphase sind bei Beachtung geeigneter Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Staubverwehungen.....

Seite 89:dass während des Erdbaus, der Dammaufschüttungen und der Spülfeldarbeiten inkl. Konsolidierung möglichst keine Flächen abtrocknen. Ggf. sollten Maßnahmen zur Beregnung der Oberflächen vorgesehen werden.

Forderung:

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sind hier aufzunehmen.

Es sind entsprechende Staubmessungen auch schon während der Bauphase, vorzusehen

Eine Beweissicherung sollte durchgeführt werden.

D.10. Schutzgut Landschaft

D.10.1.1. Fotosimulation

Die erwähnte Fotosimulation ist in G.7. nicht zu finden. Es wird nur beschrieben für welche Blickrichtungen die Fotosimulation erfolgte (G.7. 4.3.1.3.).

Forderung:

Die Fotosimulation ist beizustellen.

G.7. Voslapper Groden

Seite 60: Aus Voslapper Sicht ist der südliche Voslapper Groden von sehr großer Bedeutung für das Landschaftsbild. Er vermindert für die Voslapper die Belastungen, die durch die Industrie im nördlichen Bereich des Voslapper Grodens auf den Ortsteil einwirken würden.

Forderung:

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzung wäre es angebracht den Voslapper Groden in einen nördlichen und einen südlichen Teil zu unterteilen und auch getrennt zu bewerten.

G.7. Siedlung Voslapp

Forderung:

Seite 62: Hier sollte das Siedlungsgebiet Voslapp mit seiner lockeren Bebauung gesondert erwähnt werden. Das Gebiet ist für das Landschaftsbild von mittlerer Bedeutung, wird aber vom Projekt besonders betroffen.

G.7. Sichtbarrieren

Seite 63: Siedlungsbereiche werden generell als Sichtbarrieren eingestuft. Dies kann so für Voslapp nicht gelten.

Durch die lockere und überwiegend niedrige Bebauung kann man selbst vom Straßenniveau aus später die 110 m hohen Kräne sehen, da sie die Deiche und auch den dahinter liegenden Voslapper Groden hoch überragen.

Aus den ersten Etagen der Siedlungshäuser werden die Beeinträchtigung noch erheblicher, weil Deichlinien den Blick auf die zukünftige Industrieanlage kaum noch versperren..

Viele Siedlungen haben auch das Dachgeschoß als Schlaf-, Hobby- oder Kinderzimmer ausgebaut. Von dort hat man dann einen durch Deiche nicht verdeckten, freien Blick auf die Hafenanlagen.

Forderung:

Hier fehlen Fotosimulationen, die die tatsächlichen Belastungen des Landschaftsbildes für die Voslapper Bewohner wiedergeben.

Die Karte 5 „Visuell beeinflusste Bereiche“ muß überarbeitet werden.

Zu den Bereichen in der Wirkzone 1 (Abb.14) sind auch große Teile von Voslapp aufzunehmen. Hier besteht eine Blickbeziehung zum Gesamtprojekt in einer Entfernung von bis zu 2,5 km. Die Wirkintensität ist stark bis sehr stark (D.10 Seite 16)

G.7. Sichtbegrenzende Strukturen

Seite 64: Eine generelle Höhe von 10m für die sichtbegrenzenden Strukturen festzulegen entspricht nicht der Realität. Siedlungshäuser haben eine Höhe von max. 8m, der alte Voslapper Seedeich eine Höhe von <7m.

Forderung:

Hier darf ein Wert von max. 8m angesetzt werden.

Bei der Betrachtung muß auch berücksichtigt werden, dass die Hafenanlage auf der Höhe der aktuellen Deiche (7,50m) gebaut werden.

G.7. Vermeidung und Minderung der visuellen Beeinträchtigungen

Seite 74: Im Bereich Nordsee und Jadebusen, sowie aus Sicht Butjadingen ist eine Minderung der Sichtbeeinträchtigungen nicht möglich.

Unvermindert ist auch der Eindruck aus Sicht vom Voslapper Seedeich aus. Die Schaffung sichtbegrenzender Strukturen zwischen den betroffenen Räumen und dem Vorhaben macht Schwierigkeiten:

Großgehölze auf der Hafensfläche am Rand des Terminals sind landschaftsuntypisch, wenn sie vor der Hauptdeichlinie gepflanzt werden. (Seite 74)

Hochwüchsige Gehölze auf der EON Deponie dürfen auch nicht angepflanzt werden. Anmerkung: Die EON Deponie ist etwa 1 Meter unter der Oberfläche mit einer Betonmatte als Konvektionssperre abgedeckt. Darüber befindet sich eine 30 cm Sandschicht (Filter) und abschließend eine 70 cm Rekultivierungsschicht.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan von Sept.1998 ist ausgeführt: *Tiefwurzelnde Pflanzen dürfen nicht gepflanzt werden, weil sie die Abdichtung gefährden. Durch eine geeignete Pflege der Deponieoberfläche ist auf Dauer Sorge dafür zu tragen, dass keine tiefwurzelnden Gehölzarten aufkommen.*

Forderung:

Zur Vermeidung und Minderung der visuellen Beeinträchtigungen muß ein umsetzbares Konzept erstellt und umgesetzt werden. In dieser Unterlage wurden keine brauchbaren Vorschläge gemacht.

D.11. Kulturgüter

D.11.2.2.2.

Die in dieser Form geplante Bahntrasse zerschneidet einen historischen Deich (Fundstelle: 204, Gemark.Rüstringen). Hierfür einen Grad der Veränderungen von – keine – anzusetzen, ist nicht korrekt. Diese Beeinträchtigung des Kulturguts wäre nicht notwendig.

Forderung:

Den Grad der Veränderung anpassen.

Die vorhandene Durchführung zu den anderen Industrieanlagen nutzen.
(Variante 1A)

F. Landschaftspflegerischer Begleitplan

F.3.1.1. Makrozoobenthos

Der vorgefundene Bestand des Makrozoobenthos im Eu-, Sub- und Supralitoral wird in den Bereichen westlich der Fahrrinne (einschl. Fahrrinne) der Wertstufe 3 zugeordnet.

(F.2.1.1. Seite 20) Dieser Zustand hat sich über eine lange Zeit entwickelt.

Für die neu geschaffene Fahrrinne, des Zufahrts- und Liegebereiches prognostizieren sie durch die Regeneration nach max. 5 Jahren die gleiche Wertstufe, obwohl gerade in diesen Bereichen anfangs mit erhöhten Baggerungen zu rechnen ist. Gründe hierfür sind:

- die Sedimentation aus den Randbereichen,
- die nicht optimierte Terminalform (siehe BAW-Gutachten) und
- der gemeinsame Teil der Fahrrinne mit der Sandentnahme Süd (*Schwebstoffalle verzögert Regeneration*)

Ein stabilerer Zustand wird sich, wenn überhaupt, erst nach mehreren Jahren einstellen, so dass die Unterhaltbaggerungen weniger werden könnten. Trotzdem wird dieser Bereich nie die Wertstufe von der bestehenden Fläche westlich der Fahrrinne erreichen.

Forderung:

Die Bewertung für die neu geschaffene Fahrrinne, den Zufahrts- und Liegebereich ist nicht stimmig und muß abgeändert werden.

F.3.1.1. Makrozoobenthos

Seite 48 Aufspülung einer neuen Hafenfläche bzw. Kolkschutz

Durch die Überschüttung der Flächen (vorher Wertstufe 3) werden diese nicht wieder von makrozoobenthischen Organismen besiedelt. Der Grad der Veränderung kann nur -3 sein (stark bis übermäßig negativ). Hier von einer mäßig negativen (-2) Veränderung auszugehen, stellt den Sachverhalt nicht richtig dar.

Forderung:

Die Bewertung muß überarbeitet werden.

F.3.1.2. Fische

Insgesamt wird ein Lebensraumverlust (vorher Wertstufe 3) von ca. 347,2 ha Gewässerfläche eintreten. Auch hier gilt: Der Grad der Veränderung kann für diesen Totalverlust nur -3 sein (stark bis übermäßig negativ). Hier von einer mäßig negativen (-2) Veränderung auszugehen, stellt den Sachverhalt nicht richtig dar.

Forderung:

Die Bewertung muß überarbeitet werden.

F.3.1.3. Brutvögel:

Die Erschließungstrassen (insbes. Schiene) zerstören andauernd den Brutvogellebensraum für diesen Bereich. Aussagen über die Größe der betroffenen Fläche fehlen. Der Verlust dieses Lebensraumes ist als stark bis übermäßig negativ anzusehen. Da der nördliche bzw. nordöstliche Rand des Grodens betroffen ist, kann das nicht dazu führen, das die Wertstufe für den gesamten Voslapper Groden um eine Wertstufe herabgesetzt wird.

Forderung:

Der Umfang der Auswirkungen ist zu erfassen und für diesen Bereich zu bewerten.

F.3.1.4. Rast- und Gastvögel:

Durch den Verlust von Wattflächen wird das Nahrungsangebot für diese Vögel geringer. Der Flächenverbrauch für die Schienentrasse und die betriebsbedingten Auswirkungen der gesamten Hafenanlagen auf die Deichvorlandflächen und in den Voslapper Groden hinein, haben sicherlich Beeinträchtigungen des Schutzgutes zur Folge.

Forderung:

Die Auswirkungen auf Rast- und Gastvögel müssen erfasst und bewertet werden.

F.3.2.2. Pflanzen und Biotope

Eine Versiegelung von Flächen durch eine Asphaltdecke oder durch ein Schotterbett haben keinen Wert mehr für Pflanzen oder Biotope.

Die Wertstufe 1 (sehr gering) entspricht nicht den Tatsachen.

Forderung:

Die Flächen müssen entsprechend mit Wertstufe 0 bewertet werden.

F.3.4. Bewertung erheblicher Beeinträchtigungen des Schutzgut Wasser

Bei Überbauung einer Gewässerfläche wird der Bestand des Schutzgutes Wasser (Oberflächenwasser) aufgehoben.

Forderung:

Die Bestandwertveränderung kann nicht auf 1(gering) sondern nur auf 0 (keine) erfolgen. Die Bewertung ist anzupassen.

F.3.5.

Die Verschlechterung der Luft durch die Hafenanlage und insbesondere durch das erhöhte Verkehrsaufkommen auf Straße und Schiene sind zumindest für bestimmte Bereiche nicht als unerheblich zu betrachten.

Forderung:

Es muß eine Erfassung und anschließende Bewertung entlang der Verkehrsstrassen und an Stellen mit hohem Verkehrsaufkommen, z.B. Marktkauf Zu- und Abfahrten, erfolgen.

F.3.6. Schutzgut Klima

Für den Bereich des Hafens ändert sich das bestehende Gewässerklimatop in ein Gewerbeklimatop. Es werden Beeinträchtigungen der Land-Seewind-Zirkulation und der Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete, zumindest lokal, auftreten. Diese sind für bestimmte Bereiche nicht als unerheblich zu betrachten.

Forderung:

Es muß eine Erfassung und anschließende Bewertung erfolgen.

F.4.1. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung Schutzgut Wasser

Die folgende Aussage ist falsch: Die **optimierte** Formgebung der Landgewinnung ..

Es wurden durch die BAW Untersuchungen zur Optimierung der Formgebung durchgeführt. Die Ergebnisse sind aber aus wirtschaftlichen Gründen nicht in die jetzt geplante Form des Hafens eingeflossen.

Das Gebot der Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen der Umwelt wurde hierbei nicht beachtet.

Forderung:

Die Form und die Lage des Hafens ist strömungstechnisch zu optimieren um die Beeinträchtigungen der Umwelt zu minimieren.(Verminderungs-Gebot)

F.4.1. Schutzgut Luft

Es sind Maßnahmen vorgeschlagen um Sandverwehungen bei Trockenheit zu minimieren.

Forderung:

Diese Maßnahmen müssen sich auf die brachliegenden Sandflächen des Hafengrodens, auch über die Bauphase hinaus, erstrecken.

F.4.2.1.

Die neuen Strand- und Wattflächen nördlich und südlich der Terminalfläche haben nach Beendigung der Baumaßnahmen eine sehr hohe Bedeutung (WS 5) für das Schutzgut Pflanzen und Biotope.

Forderung:

Diese Bewertung kann so nicht bestehen bleiben.

Für die Wattflächen ist durch die prognostizierte Strömungswalze eine anhaltende Sedimentation zu erwarten. Ob sich hier jemals wieder ein Schlickwatt bildet, bleibt abzuwarten

Für die Strandfläche kann, wie beim bestehenden Geniusstrand, maximal die Wertstufe 4 angesetzt werden, weil eine natürliche, von Menschen unbeeinflusste Entwicklung nicht zu erwarten ist.

F.4.2.2. Ausgleichsmaßnahmen**Forderung:**

Die Ausführungsplanung und die Durchführung der Arbeiten muß durch den Vorhabensträger, nach Rücksprache mit der Unteren Naturschutz Behörde, erfolgen.

F.7. Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Kosten sind vergleichsweise gering. Sie betragen nicht einmal **0,5 %** der Gesamtkosten des Projektes. In anderen Projekten müssen bis zu 30 % der Herstellungskosten für entsprechende Maßnahmen veranschlagt werden.

Begründung: Es fehlen die entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Menschen, z.B. Lärmschutzmaßnahmen an den Verkehrsstrassen, naheliegende Ausgleichsflächen, der Ersatz für das Naherholungsgebiet Geniusstrand, Ersatz des Campingplatzes, usw.

Forderung:

Für die Bewohner des Stadtnordens muß der Verlust des Naherholungsgebiets und die, durch das erhöhte Verkehrsaufkommen, entstehenden Belastungen ausgeglichen werden.

G.6. Immissionen Luftschadstoffe

Umfang der Messungen

Offensichtlich ergeben sich die meisten Luftschadstoffbelastungen durch die vom Jade-Weser-Port induzierten zusätzlichen Verkehrsströme. Schadstoffbelastungen treten besonders entlang der Autobahn und der Bahnlinie auf.

Die NO_x-Belastung ist in einem Bereich von +/- 150 m entlang der Bahngleise sehr hoch (siehe Abb. 42). Hiervon sind auch Orte wie Accum und insbesondere Sande direkt betroffen.

Die Feinstaubbelastung PM₁₀ incl. Ruß ist besonders hoch entlang der A29. (siehe Abb. 38) Die Gesamtbelastung überschreitet hier den Grenzwert der 22.BImSchV. (Seite 73)

Betroffen sind die naheliegenden Stadtbereiche in Rüstertiel Kajedeich, Altengroden Lübbeweg, Coldewei- und Himmelreich Süd.

Forderung:

Zur Beweissicherung ist ein Netz an Immissions-Messstationen, auch entlang der Verkehrsstrassen, aufzubauen. Die Daten sollten fortlaufend kontrolliert und der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden.

BAB Kreuzung beim Marktkauf

Ist in den Berechnungen berücksichtigt, dass ein Autobahnkreuz mit Auf- und Abfahrten südlich vom Marktkauf-Parkplatz entstehen wird, wo täglich Tausende von Fahrzeugen gestartet und im Stopp and Go bewegt werden? Dort ganztägig arbeitende Personen sind direkt betroffen.

Forderung:

Bitte überprüfen und gegebenenfalls ergänzen.

Ausbreitung der Schadstoffe

Für die Ausbreitung der Schadstoffe ist die Höhe der Emissionsquelle relevant.

Forderung:

Bitte folgende Fragen beantworten:

Seite 23: Welche Autobahnkonstruktion wurde für die Berechnungen zugrunde gelegt?

In welcher Höhe wird die Autobahn von Fedderwardergroden bis über die Flutstraße hinweg gebaut?

Ist bei den Ausbreitungsprognosen berücksichtigt worden, daß der Vorstellbahnhof auf der Terminalfläche in einer Höhe von 8,50 m üNN liegt?

Ruß Ausbreitung

Ruß wird vorwiegend verkehrsbedingt freigesetzt. Aus Verbrennungsmotoren werden Rußpartikel kleiner 10µm emittiert, d.h. das die PM₁₀ Feinstäube zu ca. 60 % aus Rußpartikeln bestehen.

Forderung:

Folgende Fragen sind zu klären:

Wie hoch ist an einer Autobahn, bzw. Bahnlinie der Feinstaubanteil, der durch die Verbrennungsmotoren erzeugt wird?

Ist der Rußanteil im Feinstaub PM₁₀ meßbar?

Wenn ich die Abb. 17 und 18 vergleiche würde ich eigentlich erwarten, dass an Stellen hoher PM₁₀ Belastungen auch der Rußanteil entsprechend hoch ist. Warum ist dies nicht der Fall?

Hilfreich wäre auch, für 2014 zusätzlich die durch die Verkehrsströme entstandenen Emissionen extra auszuweisen, damit sie mit der Nullvariante vergleichbar wären.

Teil 4 Seite 33: Welches ist der relevante Grenzwert für Ruß im Jahresmittel?

Defizite und Unklarheiten

Seite 24: Es fehlt die Kreuzung Posener Str. / Straße am tiefen Fahrwasser

Seite 20 / 21: Es fehlt die Straße am tiefen Fahrwasser.

Forderung:

Bitte ergänzen.

- Tabelle 7, 8 und 9: Es werden Kennwerte genannt, aber nicht, wie sie in welche Berechnungen eingehen. Für mich nicht nachvollziehbar.
- Tabelle 12: Für mich nicht nachzurechnen. Wie muß ich mit diesen Werten umgehen? Welche Formel?
- Seite 25: Woher kommt die Zahl von 4457 LKW / Tag auf die Terminalfläche?

Forderung:

Bitte die fehlenden Informationen ergänzen.

G.7. Belastung mit Lärm und Licht

Gesamtbelastung

Seite 21 Tab.9 Was heißt Lärm-Gesamtbelastung?

Forderung:

Folgende Fragen sind zu klären:

Wie sind Impusllärme, wie sie beim Absetzen von Containern entstehen, erfasst? Wie hoch sind diese?

Sind während der Bauphase auch Lärme von Eimerkettenbaggern und Lärme durch Rammarbeiten erfasst?

Wie gehen diese nicht kontinuierlichen Lärme in die Gesamtbelastung ein?

Berücksichtigung des Hafengroden

Wenn der Hafen auch regionale Effekte erzielen soll, muß auch der Hafengroden mit hafenauffinen Betrieben besiedelt werden. Welche Lärmbelastigungen gehen erfahrungsgemäß von solchen Industrieflächen aus?

Forderung:

Als unmittelbare Folge des JWP sollten auch die prognostizierbaren Belastungen für den Hafengroden mit hafenauffinen Betrieben in die Gesamtbelastung eingehen.

Schule Voslapp

Direkt am alten Voslapper Seedeich ist die Schule angesiedelt.

Forderung:

Hinsichtlich der Lärmbelastigung muß für diesen Immissionspunkt der besondere Grenzwerte für den Schulbetrieb angesetzt werden.

Lärm Belastung durch Autobahn

Forderung:

Der Untersuchungsrahmen für Lärmbeurteilungen muß auch die Ortsteile Rüstersiel Nord, Altengroden Nord, Himmelreich- und Coldewei-Süd erfassen.

Bei der Lärm-Summation muß das Gewerbegebiet am Niedersachsendamm mit erfaßt werden.

Licht

Seite 25: Wie ist folgendes zu interpretieren?

Zitat: "Während der Bauphase werden im Voslapper Groden Beleuchtungsstärken deutlich unterhalb des Ist-Zustandes erreicht."

Forderung:

Folgende Frage ist zu klären:

Verbessert sich der Zustand während der Bauphase oder ist hier nur die Zusatzbelastung gemeint?