

Manfred Berger  
Bürgerinitiative „Bürger gegen den JadeWeserPort“

26388 Wilhelmshaven, 24. 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-01-0013

Ihr Zeichen:

Datum:  
24. Juni 2004

Betr.: Planfeststellungsverfahren - JadeWeserPort  
hier: Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lege ich Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren zum JadeWeserPort ein.

**Themenbereich : G5 Verkehrsgutachten II**

Im Auftrag

Manfred Berger

## **Betroffenen Rechte :**

### **G5 2.2.1 Straßenanbindung**

#### **Begründung :**

1. Aus dem Text geht hervor, dass auch der Raffineriestrasse eine Funktion zugeschrieben wird. Da dieses nicht in der Abbildung 4 eingezeichnet ist, ist diese Zeichnung entweder fehlerhaft, oder die beschriebene Betrachtungsweise ist einfach falsch.
2. Es ist aus den Beschreibungen nicht zu entnehmen bzw. erkennbar, welche Maßnahmen ergriffen werden, um die anfallenden Verkehre aus dem Ortsnetz herauszuhalten. Ferner wir hier beschrieben:
3. *"Die relevanten regionalen Verkehrswegenetze, insbesondere die Knotenpunkte, sind in ihrer Leistungsfähigkeit dahingehend zu überprüfen, inwieweit sie die vom JWP induzierten Verkehrsmengen aufnehmen können bzw. welche Ausbaumaßnahmen erforderlich werden."*
4. Hierzu *muss* eine Überprüfung stattfinden. Es fehlt allerdings die Angabe wer, wann diese Überprüfung durchführt!
5. Das „Vertrauen“, dass die Güterverkehre vornehmlich die A29 befahren ist durchaus nachzuvollziehen. Ist in dieser Behauptung die Einführung und Entwicklung von „Toll Kollekt“ bedacht worden?

#### **Forderungen :**

- **Eine Aufnahme aller Verkehrswege in die Verkehrswegbetrachtung erfolgt.**
- **Die Antragsunterlagen werden überarbeitet.**
- **Die Überarbeiteten Unterlagen werden erneut zur Prüfung vorgelegt.**

## **Betroffenen Rechte :**

### **G5 Straßennetz**

#### **Begründung :**

Im Abschnitt 4.1 wird das Straßennetz beschrieben. Es wird die richtige Behauptung aufgestellt, dass die vom JWP erzeugten Güter- und Personenverkehre das gezeigte Straßennetz zusätzlich belasten.

Die Zählung des aktuellen Straßenverkehrs basiert auf veralteten Informationen.

1. Die B210 wird nur als wichtige regionale Entwicklungsachse, genannt und betrachtet. Allerdings wird darauf verwiesen, das der Bau für den Bereich Schortens / Heidmühle / Ortsumgehung Wilhelmshavener Kreuz bis zur neuen Umgehung von Jever vordringlich im Bedarf des BVWP steht. Uns ist bekannt, dass der Bau des oben beschriebenen Abschnitts der B210 aus Mangel an Mauteinnahmen bis auf weiteres verschoben ist.

Dies unterstützt die These, dass erst die Hinterlandanbindungen geschaffen werden müssen, bevor man anfängt einen Hafen zu bauen. Mit der jetzigen Situation wäre ein vernünftiger, kostengünstiger und zeitsparender Abtransport, sowie die Zulieferung nicht oder nur bedingt möglich.

Es ist schon verwunderlich, dass die o. a. so betitelte „Entwicklungsachse“ B210 im weiteren Verlauf der Darstellung (S. 20) komplett vergessen wird.

2. Ferner werden in diesem Abschnitt (4.1) die Knotenpunkte der Stadtstraßen beschrieben. Es wird als Schlagwort unterstellt, das diese bereits heute „*vielfach mehrstreifig angelegt sind*“.

Von 23 beschriebenen Knotenpunkten werden lediglich 5 mit jeweils zwei Spuren je Richtung + Fahrbahnteiler und zusätzlich 3 nur als zwei Spuren je Fahrbahn ausgewiesen. Dies entspräche, wenn diese Erhebung richtig wäre, einem Drittel der gesamt untersuchten Knotenpunkte. Es gibt aber berechtigte Zweifel, dass einige, der als vierspurig dargestellten Bereiche, sich verjüngen und im Verlauf nur noch zweispurig weitergeführt werden.

Dies gilt insbesondere für den Bereich Posener Str. (L811) Abschnitt Möwenstr. bis Inhauser Landstr., sowie für den Bereich Preußenstraße zwischen Braunschweigstr. und Klinkerstr.

In diesen Fällen von einem tatsächlichen Bestand zu berichten entspricht nicht der Wahrheit. Dieses ist nur mit baulichen Veränderungen machbar. Des weiteren ist anzumerken, dass nun nur noch von ¼ der untersuchten Straßen und Knotenpunkten die Rede ist. Auch handelt es sich in den meisten Fällen um sehr kurze Abschnitte,

welche im weiteren Verlauf nicht entsprechend weitergeführt worden sind. Es gilt, wie bei einer Durchflussberechnung von Wasser, der engste Querschnitt ist maßgebend.

3. Auch ist die Betrachtungsweise der innerörtlichen L811 und L814 als sogenannte „Bedarfsfall-Strecken“ genau darzulegen.
4. Es ist anzumerken, dass der untersuchte Bereich für den Straßenverkehr (Abbildung 8 auf Seite 19 des Verkehrsgutachtens) viel zu klein ist, und nicht den tatsächlichen Planungsraum der zukünftigen Verkehrsachsen darstellt.

### **Forderungen :**

- **Es ist eine aktuelle Verkehrszählung durchzuführen.**
- **Dabei sind alle Firmen und Industriebetriebe mit ihrer maximalen Verkehrsmenge zu erfassen.**
- **Es sind innerörtliche Verkehrslenkungsmaßnahmen zu entwickeln, die ungewollte Bypass-Funktionen verhindern.**
- **Es sind innerörtliche Verkehrslenkungsmaßnahmen zu entwickeln, die den Straßenverkehr während der Bauphase regeln.**

### **Betroffenen Rechte :**

#### **G5 3.4 Modalsplit**

### **Begründung :**

1. Im Abschnitt 3.4 werden die Aufteilungen des Hinterlandverkehrs erläutert. Hierbei werden verschiedene Szenarien beleuchtet. Als Vergleichshafen dient Bremerhaven mit 62 % Straßenanteil, 36 % Schienenanteil und 2 % Binnenschiffverkehrsanteil. Da Wilhelmshaven keinen Anschluss an die Binnenschiffverkehrsstraßen hat, werden hier 38 % für die Schienenanteile gerechnet.
2. In der Tabelle 3 des gleichen Absatzes wird der Bahnanteil mit 40 % berechnet. Auch hier trifft wieder zu, dass Hypothesen und Hoffnungen in die Prognosen der Hinterlandverkehre eingebunden wurden. In der Realität ist aber von einer größeren Schienenkapazität nichts in Sicht. Schon gar nicht zum prognostizierten Starttermin in 2010.
3. Auch ein Modalsplit von 50 : 50 ist nur Hypothese und Hoffnung. Er widerspricht den genannten Prognosen, für den Straßengüterverkehr für das Jahr 2015 von 64% - 69% Bundesweit, entschieden.
4. Wieso soll im Bereich des JWP ein völlig anderer Trend zustande kommen, als für den Rest der Bundesrepublik?
5. Besonders ist anzumerken, dass in den gesamten Unterlagen nicht beschrieben wird, wie viel Prozent der gesamt prognostizierten TEU als Importcontainer und als Exportcontainer zu verbuchen sind. Somit sind Zahlenspiele wie die des Modalsplittes für einen Leihen, und somit für die Betroffenen, denen lediglich die Planfeststellungsunterlagen bekannt sind, nicht nachvollziehbar. Eine Wirtschaftlichkeitsprognose ist somit nicht nachweisbar und undurchsichtig.

### **Forderungen :**

- **Die Angaben über Modalsplit sind in den Antragsunterlagen zu "normalisieren" und mit anderen Häfen abzugleichen.**

### **Betroffenen Rechte :**

#### **G5 Transshipment und Hinterlandanbindung**

### **Begründung :**

1. Bezug nehmend auf die Einwendung zum Abschnitt G 5 / 2.2.2 und G 5 / 3.1 wird im Abschnitt 5.3.3 auf die Transshipment-Komponente und Hinterlandverkehre eingegangen.  
Dieser Abschnitt widerspricht den o.g. Abschnitten vollends.

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

2. In diesem Abschnitt sieht die Entwicklungskonzeption des JWP auf einmal vor, dass bedeutende Containermengen ( die hier nicht näher beschrieben werden) zwischen den großen Überseecontainerschiffen und kleineren Feederschiffen einfach umgeladen werden.
3. Aus den Erläuterungen in diesem Abschnitt wird deutlich das je nach Transshipmentanteil die tatsächlich ankommenden Containermengen nicht der propagierten Containermengen von 2,7 Mio. TEU / a entsprechen können. Es ist aus Fachkreisen bekannt, dass heute sogar immer häufiger der Faktor 3 für das Transshipment benutzt wird. Es handelt sich hier um eine Irreführung der Betroffenen und ein Schönrechnen der Zahlen.
4. Des weiteren wird in der Unterlage beschrieben, dass auch ein Umladen von Feederschiffen auf Feederschiffe bzw. auf Hinterlandverkehre möglich ist. Das beweist, das der JWP nicht nur als Ergänzungshafen für Großcontainerschiffe geplant ist, sondern als Konkurrenzhafen zu den anderen Überseehäfen auftreten will. Dies entspricht den tatsächlichen Befürchtungen, dass die eigentlich benötigten Kapazitäten im Containerumschlag der Nordrange nicht aufgebraucht sind, sondern noch erhebliche Reserven vorhanden sind.
5. Durch die erhöhte Anzahl des Transshipment-Verkehres wird rechnerisch der Umschlag der Container deutlich vergrößert, ohne dass ein zusätzlicher Container das Gelände betritt. Somit wird eine Umschlagmenge "vorgegaukelt" die nicht die reale Anzahl der umgeschlagenen Container wiedergibt. Mit diese erhöhten Umschlagmenge wird die Notwendigkeit und die Größe des Hafens begründet. Dieser Verfahren wird in allen Häfen angewandt. Diese Berechnungsmethode für die Begründung eines zusätzlichen Containerhafens wird angezweifelt.

## **Forderungen:**

**Die Umschlagzahlen sind vom Feederanteil zu bereinigen. Auf Grund dieser Werte ist die Begründung des JWP neu zu überarbeiten.**

## **Betroffenen Rechte :**

### **G5 /3 Containerumschlag und Güterverkehrsmengen des JWP**

## **Begründung :**

Bezugnehmend auf die Einwendung zum Abschnitt G 5 / 2.2.2 wird im Abschnitt G 5 / 3.1 „Entwicklung des Gesamtumschlages“ auf die zu erwartenden Umschlagzahlen eingegangen. Hier wird beschrieben, dass der Jade Weser Port im Jahre 2010 in Betrieb geht und in kurzer Zeit eine Umschlagmenge von 1,8 Mio. TEU/a anstrebt. Des weiteren werden keine tatsächlichen Argumente verwandt, sondern Hypothesen zur Argumentation herangezogen. So wird als real behauptet, dass Jumbo Containerschiffe diesen Terminal anlaufen werden. Ferner setzt man darauf, „*das es gelingt, möglichst schnell*“ Reedereien großer Containerschiffe zu gewinnen. Auch setzt man auf die Hinterlandanbindungen und ein großräumiges Verkehrsnetz.

1. Ganz davon ab, dass Hypothesen und Hoffnungen in einem Planfeststellungsverfahren herzlich wenig zu suchen haben, ist zu bezweifeln, dass die Hinterlandanbindungen, von denen gesprochen wird, bis zur voraussichtlichen Inbetriebnahme des Terminal fertig gestellt sind. Auch ist es sehr merkwürdig das es „*gelingen muss*“, große Reedereien mit entsprechenden Schiffen für den Hafen zu gewinnen. Den Betroffenen wird Seitens der Hafenrealisierungsgesellschaft glauben gemacht, dass die Reeder bereits „Schlange stehen“. Nach dieser Äußerung ist dem ja wohl nicht so.

**Wie sollen die für Betriebsbeginn geplanten 1,8 Mio. TEU/a umgeschlagen werden, wenn die Infrastrukturen im Hinterland definitiv nicht vorhanden sind. Am Ende des Absatzes weist man bereits darauf hin, dass das fast-case-szenario eventuell nicht so schnell eintritt.**

2. In der Abbildung 6, „Entwicklung des Gesamtumschlages“, aufgebrochen nach fast case und pessimistic case, wird das Jahr für die Inbetriebnahme des JWP mit Basisdatum 2010 angegeben (Startjahr). Selbst bei der fast case Prognose ist in dieser Abbildung ein Auslastung nicht vor 2016 zu erwarten. Dieses fast case szenario arbeitet aber mit Steigerungsraten von weit über 7% / a (Tabelle 1) ab dem heutigen Termin. Weis man doch, dass zur Zeit der Chinaeffekt greift und dieser laut Prognosen von Szenekennern auf ein Normalmass von etwa 5% abebben wird. Für diesen Fall will man die Anpassung der

Verkehrsinfrastruktur weiter nach hinten verschieben. Diese 5% entsprechen der pessimistic case Prognose und einem Auslastungsjahr, laut Abbildung 6, von 2022.

Auch passt die Abbildung 6 nicht zur Tabelle 1. Weder in der Bezeichnung, noch in der Aufteilung der Achsen, sind die Angaben aus der Beschreibung und der Tabelle eindeutig zu entnehmen.

3. Nimmt man sich der beiden Jahresmengenberechnungen (1,8 Mio. TEU / 2,7 Mio. TEU) an, so weist diese eindeutige Fehler auf:
  - 1,8 Mio. TEU: bei einem Umsatz von 5000 TEU/Tag ergibt sich bei einem Umschlag an 360 Tagen eine Gesamtmenge von 1,8 Mio. TEU/Jahr.
  - 2,7 Mio. TEU: bei einem Umsatz von 27000 TEU/Woche ergibt sich in 52 Wochen eine Gesamtmenge von nur 1,404 TEU/Jahr.

Handelt es sich hier um einen Rechenfehler oder um eine fehlerhafte Beschreibung ?

- a. Als Prognose-Zeitraum sind die Jahre 1990 bis 2000 betrachtet worden. Um dieser Behauptung zu folgen ist es unerlässlich diese Zahlen einmal nachlesen zu können. Die aktuellen Umschlagzahlen zeigen, dass die Prognosen von 2000 bei weitem nicht erfüllt wurden. Außerdem fehlt jeglicher Quellenhinweis.
- b. Einer besonderen Bedeutung kommt die Behauptung: „...kommt der unmittelbaren lokalen und regionalen Verkehrsanbindung des Tiefwasserhafens der sogenannten „letzten Meile“ herausragende Beachtung zu.“ Dadurch lässt sich ableiten, dass vor allem, besonders die Bahnverbindung analysiert werden muss. Der Ist-Zustand, an dem sich in den nächsten Jahren nichts ändern wird, kann die „Prognose-Zahlen“ keinesfalls auffangen.
- c. Auffällig ist, dass man den Verkehren während der Bauzeit keinerlei Bedeutung zumisst. Auch hierüber muss es planbare Größen geben, die Bestandteil dieses Gutachtens sein müssen.

## Forderungen :

1. **Als Basis für die Umschlagprognosen werden aktuelle Zahlen herangezogen. Die Prognosen werden neu erstellt.**
2. **Die "letzte Meile" wird unter der Berücksichtigung aktueller Gesetze untersucht und neu bewertet.**
3. **Die Verkehrsentwicklung während der Bauzeit ist einzuarbeiten.**
4. **Die Szenarien werden mit aktuellen Prognosezahlen neu errechnet.**

## Betroffenen Rechte :

### Widersprüchliche Aussagen 2.2.2 Eisenbahnanbindung

## Begründung :

In der Beschreibung zur Eisenbahnanbindung an das Terminalgelände des JadeWeserPort wird in dem Abschnitt G 5 2.2.2 beschrieben, dass eine Bahnseitige Anbindung an das Terminalgelände über die Strecken 1522, 1540 und schließlich 1552 erfolgen „**kann**“. Liest man den Abschnitt weiter, so wird die Aussage wiederlegt. Es wird von einer 24-stündigen „**Muss**“ Erreichbarkeit in beide Richtungen geschrieben. Ferner wird sogar behauptet, dass die 24h Erreichbarkeit ein unerlässliches Wettbewerbskriterium für den Bau des Jade Weser Ports ist. Dabei wird auf die Häfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam verwiesen, die dieses Kriterium erfüllen. Tatsache ist, da es sich zur Zeit aber um eine eingleisige Strecke handelt, dass der Hafen entweder erreicht oder verlassen werden kann.. Fakt ist, dass die Aussage, man könne den Hafen über die o.g. Strecken anbinden, irreführend, wenn nicht sogar falsch ist. Die Aussage besagt, dass dies schon so ist. Dabei wissen alle, dass diese Kriterien erst noch geschaffen werden müssen.

Ebenfalls wird lediglich in diesem Gutachten die Verbindung bis zum Bahnhof Sande betrachtet. Es heißt:

***"Die weitere Netzbetrachtung wird in einem gesonderten Gutachten untersucht."***

Da aus dieser Wortwahl nicht zu erkennen ist, ob bereits eine solche Untersuchung stattgefunden hat, wirft sich natürlich die Frage auf, hat bereits eine solche Untersuchung stattgefunden? Wenn ja, warum ist sie nicht Bestandteil dieses Gutachtens. Wenn nein, wer führt diese Untersuchung durch?

Eine weitere sich aufwerfende nicht klar erkennbare Formulierung ist:

***„Der Tiefwasserhafen JWP muss 24 Stunden am Tag per Bahn erreichbar sein.“***

Bedeutet dieses, dass der Hafen an 365 Tagen im Jahr an 24 Stunden erreichbar sein muss? Wenn das der Fall sein sollte ergibt sich die Frage, ob es Tage gibt, an denen der Bahnverkehr verboten ist.

## **Forderungen :**

- 1. Die Bahnanbindung aus dem JadeWeserPort bis in die Einführung in die Gleisanbindung Wilhelmshaven-Sande wird unter Berücksichtigung der aktuellen gesetzlichen Vorgaben untersucht.**
- 2. Die Aussagen in den Antragsunterlagen sind zu präzisieren.**