

Joachim Tjaden
Bürgerinitiative „Bürger gegen den JadeWeserPort“

26388 Wilhelmshaven, 17. Jun. 2004
Sengwarderstraße 92
Tel.: 04421-502858
EMail: Joachim-Tjaden@freenet.de

Joachim Tjaden; Sengwarderstraße 92; 26388 Wilhelmshaven
An die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

Postfach 2020

26590 Aurich



--

Unser Zeichen:
BI-WSD-05-0012

Ihr Zeichen:

Datum:
17. Juni 2004

Betr.: JadeWeserPort-Planung
hier:

Einwendung Gegen Bau- und Betrieb des JadeWeserPort

Planfeststellungsantrag

Ordner 1 Kapitel B.3 Veranlassung für das Gesamtvorhaben

Abschnitt

- Planziel
- Wesentliche Planziele
- Mit den Planzielen verbunden sind
- Planrechtfertigung

Im Auftrag

Joachim Tjaden

Planungsziel

Die im Kapitel B.3.1 auf Seite 3 angegebene Förderung der Short-Sea-Verkehre („from Road to Sea“) widerspricht den Vorgaben des Projektes, lediglich für Schiffe gebaut zu werden, welche Bremerhaven und Hamburg nicht ökonomisch Sinnvoll anlaufen können. Mit dieser Absicht sollen Container-LKW-Verkehre in den JWP geleitet werden, um von dort aus mit kleineren Feederschiffen die Container auf dem Seeweg zu transportieren.

Für diese Verkehre stehen ausreichend Kapazitäten in bestehenden deutschen Häfen zur Verfügung.

Nach den Planfeststellungsunterlagen stellt der JadeWeserPort eine hervorragende Ergänzung zum vorhandenen Containerterminal „Wilhelm Kaisen“ dar.

Daraus lässt sich ableiten, dass der JWP zur Erweiterung der Bremerhavener Kapazitäten, hier speziell der Eurogate, dienen soll. Dies widerspricht der gemeinsamen Erklärung der Länderchefs, welche eine gemeinsame deutsche Lösung fordern.

Forderung:

- ***Vom JadeWeserPort dürfen lediglich Schiffe abgefertigt werden, welche nach den Vorgaben der gemeinsamen Erklärung der drei Länderchefs nicht von bestehenden Containerhafenstandorten in Deutschland abgewickelt werden können.***
- ***Diese unmittelbare, schädigende Konkurrenz zu Bremerhaven und Hamburg muss vertraglich ausgeschlossen werden.***
- ***Planung und Bau eines zusätzlichen Containerhafens an der deutschen Nordseeküste muss eine Gemeinschaftsaufgabe aller deutschen Küstenländer erfolgen.***

Wesentliche Planziele:

Unter B.3.1 werden die wesentlichen Planziele dargestellt. Hier wird die Errichtung eines direkt angrenzenden Hafengrodens mit einer Fläche von 240 ha als wesentliches Planziel angegeben.

- Der Hafengroden ist kein Planziel, sondern lediglich aus der großen Entfernung der Küste zur Bundeswasserstraße abzuleiten. Es handelt sich damit nicht um ein Planziel. Dies wird auch dadurch deutlich, dass diese Fläche nicht auf das Hafenniveau NN +7,5 m aufgespült wird. Hier ist die „Billiglösung“ der Konzeption deutlich erkennbar.
- Die Küste Wilhelmshavens ist für die Ansiedlung eines Containerhafens, welcher lediglich 120 ha Fläche benötigt, als ungeeignet zu bezeichnen. Die Küstenlinie verläuft in erheblichem Abstand zur Fahrrinne.
- Würde lediglich die für den Containerumschlag benötigte Hafenfläche in Wilhelmshaven gebaut, müsste der zukünftige Betreiber eine extrem große Terminalzufahrt mit eigenen Mitteln durch ständige Baggerungen freihalten. Nur aus diesem Grund wird die Kaje nicht in etwa 650 m Entfernung zur heutigen Deichlinie erstellt.
- Für die Schaffung eines maritimen Logistik-Clusters von europäischer Bedeutung wird der Hafengroden nicht benötigt, da im unmittelbaren Umfeld zum Standort des JadeWeserPort erhebliche unbebaute Flächen und für die Ansiedlung von hafennahen Industrien seit über 30 Jahren bereit stehen.

Bei den angegebenen wesentlichen Planzielen handelt es sich um nicht benötigte, sondern lediglich auf Grund der ungünstigen seeseitigen Lage entstehende Flächen.

Für die Ansiedlung von hafennahen Betrieben benötigt Niedersachsen keine zusätzlichen Areale, da genügend vorhanden sind.

Forderung:

- ***Zur Senkung der Kosten für das Land Niedersachsen wird lediglich die benötigte Fläche für den Betrieb eines Containerterminals erstellt. Für angedachte hafennahe Logistik- und Gewerbebetriebe werden die schon vorhandenen, eigens vor über 30 Jahren dafür aufgespülten Flächen zur Verfügung gestellt.***

Mit den Planzielen verbunden sind:

Die Angaben im Kapitel B.3.1 auf den Seiten 2 und 3 sind nicht nachvollziehbar.

Die neuen Terminalbauten der letzten Jahre in bestehenden Containerhäfen sind mit ähnlichen Planzielen beschrieben worden. Es gibt keine Nachweise dieser neuen Standorte über die angegebenen Punkte.

Weiter wird in diesem Abschnitt darauf hingewiesen, dass der JadeWeserPort trimodal an die Verkehrsträger Schiff, Bahn und LKW angeschlossen sei.

- Schiff: Die Anbindung des JWP ist grundsätzlich nur mit größeren, seegängigen Feederschiffen möglich. Kleinere Containereinheiten (Binnenschiffe) sind in Wilhelmshaven nicht abfertigbar. Es fehlt eine Binnenwasserstraße.
- Bahn: Diese Aussagen nicht korrekt, da die vorhandenen Bahnanbindungen aus dem zukünftigen JadeWeserPort die angestrebten Verkehre schon während des Betriebes der 1. Baustufe nicht aufnehmen können. Die Gegebenheiten vor Ort schließen den Transport derartiger Mengen auf der Schiene schon durch Sande aus. Die im Streckenverlauf folgenden Ortschaften und Städte sind auf diese Verkehrsmengen hin nicht untersucht worden.

Forderung:

Von unabhängigen Gutachtern, welche nicht an der Erstellung der JWP-Unterlagen beteiligt waren, wird untersucht:

- ***in wie weit kann der JadeWeserPort ohne Binnenwasserstraßenanschluss wirtschaftlich für Verkehre der deutschen Wirtschaft sein ?***
- ***Können die vorhandenen Bahntrassen bis Bremen unter Berücksichtigung aktueller Sicherheitsbestimmungen die angestrebten Verkehre aus dem JadeWeserPort aufnehmen ?***
- ***Bis zu welcher Ausbaustufe (Umschlagmenge) ist die Bahnlinie unter Berücksichtigung aktueller Sicherheitsbestimmungen bis Bremen ausreichend ?***
- ***Kann Wilhelmshaven auch bei Vollausbau ohne Binnenwasserstraßenanschluss wirtschaftlich betrieben werden.***
- ***Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft,***
- ***Förderung der Ansiedlung von Unternehmen in unmittelbarer Nähe zum Containerterminal,***
- ***Steigerung des Außenhandelsvolumens und Steigerung des Bruttoinlandsproduktes,***
- ***Schaffung NEUER Arbeitsplätze,***

Planrechtfertigung

Aussage in Planfeststellungsunterlagen:

.....durch die mit der Ansiedlung des Großvorhabens verbundenen Arbeitsplatzeffekte, die ebenfalls durch belastbare, unter Verwendung anerkannter Methoden erstellte Prognosen belegt sind.

In den angesprochenen Prognosen wird von einer erheblichen Anzahl direkt Beschäftigter ausgegangen. Diese Prognosen waren bei den Vorhaben CT IIIa, Altenwerder und CT IV ähnlich.

Aus den Erfahrungen, nach den Fertigstellungen von Hamburg Altenwerder, dem CT III und CT IIIa in Bremerhaven, können diese hohen Arbeitsplatzzahlen nicht nachvollzogen werden.

Die Prognosen der Gutachter stützen sich auf überholte Angaben aus alten Projekten. Eine vor etlichen Jahren einmal in einem Gutachten festgelegte Angabe über Arbeitsplatzeffekte wird in allen Folgegutachten, auch in den Unterlagen zum Bau des JadeWeserPort, übernommen.

Realistische Angaben über die Zahl der tatsächlich Beschäftigten, welche in den bestehenden, neuen Containerhäfen abgeleitet werden könnten, fehlen in den Unterlagen.

In bestehenden Häfen der neuen Generation werden tatsächlich nur geringe Beschäftigtenzahlen im Umschlagbereich erreicht. Auch die angegebenen erheblichen Möglichkeiten im Wertschöpfungsbereich sind in der Praxis nicht nachzuweisen (Bremerhaven – Locoquote von ca. 2%). Bei dem, von den Reedern angebotenen Haus zu Haus Transporten, ist mit einer immer geringer werdenden Wertschöpfung im direkten Umfeld eines Containerhafens zu rechnen.

Die Angaben zum Personalbedarf in den Planfeststellungsunterlagen beruhen ausschließlich auf Prognosen. Als Grundlage für politische Entscheidungen könnten diese nicht herangezogen werden und erwecken zudem den Anschein, dass sie lediglich als Köder für politische Entscheidungen herangezogen werden.

Forderung:

- ***Ermittlung der tatsächlich, für den Containerumschlag möglichen, Arbeitsplatzeffekte durch unabhängige Gutachter, welche nicht an der Erstellung der Planunterlagen zum JWP beteiligt waren, in bestehenden Containerhafenstandorten in Deutschland. Die daraus resultierenden Ergebnisse werden als Grundlage für eine erneute Untersuchung der Arbeitsplatzeffekte durch den JadeWeserPort herangezogen.***
- ***Ermittlung der tatsächlich vorhandenen Wertschöpfung in den, dem JadeWeserPort vergleichbaren, Containerhäfen – Bremerhaven, Gioia Tauro - durch eine unabhängige Universität.***
- ***Vertragliche Zusicherung von Mindestarbeitsplatzzahlen durch den Betreiber, welche in einem ausgewogenen Verhältnis zu den Steuerinvestitionen und den zu erwartenden jährlichen Verlusten durch den Landeshafen JadeWeserPort.***