

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-05-0013

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

- **Wirtschaftliche Notwendigkeit des JadeWeserPort**

Im Auftrag

Joachim Tjaden

Wirtschaftliche Notwendigkeit des JadeWeserPort

Die wirtschaftliche Notwendigkeit des JadeWeserPort ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht nachgewiesen. Alle wichtigen Informationen zu diesem Thema fehlen in den Planfeststellungsunterlagen vorhanden.

Weitergehende Gutachten, welche in den Planfeststellungsunterlagen als Referenz angegeben wurden, sind nicht zur Einsicht freigegeben.

Damit ist die Überprüfbarkeit der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nicht gegeben.

Ausschnitt aus einem Schreiben der JadeWeserPort Entwicklungsgesellschaft an die Bürgerinitiative „Bürger gegen den JadeWeserPort“ vom 25.05.2004

.....Soweit in den ausgelegten Unterlagen auf weiteres Material verwiesen und dieses nicht mit ausgelegt wurde, wurde dieses auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Prüfung der Vollständigkeit des Antrags auf Planfeststellung nicht für notwendig erachtet, um eine mögliche Betroffenheit dem Grunde und dem Umfang nach abschätzen zu können.

Ein weitergehender Anspruch auf umfassende Kenntnis aller Überlegungen, die im Rahmen der Vorbereitung eines Planfeststellungsantrags angestellt worden sind, besteht nicht.

Bitte werten Sie es daher im Lichte der obigen Ausführungen als Entgegenkommen gegenüber der Bürgerinitiative, dass wir Ihnen entsprechend der Bitte der Wasser- und Schifffahrtsdirektion in unserem Hause am 25.05. Einblick in einzelne der nicht ausgelegten Unterlagen gewährt haben, die bei der Vorbereitung des Planfeststellungsantrags angefallen sind.

Soweit im übrigen von uns für die Vorbereitung der Planfeststellung Gutachten beauftragt worden sind, die sich mit den persönlichen oder geschäftlichen Verhältnissen bestimmter Personen befassen, sehen wir uns schon aus datenschutzrechtlichen Gründen gehindert, Ihnen diese zur Verfügung zu stellen....

Eine wirtschaftliche Notwendigkeit des JadeWeserPort könnte abgeleitet werden, wenn

- mit dem Bau ein erheblicher Arbeitskräftebedarf verbunden wäre,
- die deutsche Wirtschaft eine Erweiterung von Umschlagkapazitäten für den Import und Export benötigen würde,
- das Land Niedersachsen durch Einnahmen aus Vermietung, Verpachtung und Gebühren einen „Gewinn“ erwirtschaften würde.

Dieses kann nur durch eine hohe Wertschöpfungsrate erreicht werden.

Der JadeWeserPort ist in seiner Grundkonzeption aber lediglich als Transshipmenthafen ausgelegt.

Aus den Daten der Planfeststellungsunterlagen ist nicht abzuleiten, dass größere Mengen der angelandeten Container für den Deutschen Markt prognostiziert werden.

In den Planfeststellungsunterlagen fehlen Prognosen über die möglichen Umschlagsmengen aus- und für den Deutschen Markt.

Bei einer tatsächlichen Notwendigkeit zusätzlicher Umschlagkapazitäten für die deutsche Wirtschaft hätte zudem die Standortentscheidung nicht für Wilhelmshaven ausfallen dürfen, da hier die Hinterlandtransportkosten weit über denen beim Standort Cuxhaven der Fall sein dürfte. Hier liegen die Hinterlandtransportkosten (siehe Kapitel B.4.1.3 Standortalternativen in der deutschen Bucht) bei Transporten über die Bahn um 10 DM /TEU und über die Straße um 20 DM / TEU niedriger als in Wilhelmshaven.

Nach den vorliegenden Daten über die Kosten der Hinterlandtransporte aus- und zu den unterschiedlichen Einzugsgebieten der deutschen Wirtschaft für die deutschen Containerhäfen ist zu

ersehen, dass der Hinterlandtransport aus- und zum JadeWeserPort wesentlich teurer ist, als zu bestehenden deutschen Containerhäfen. Auch sind die Landtransportkosten erheblich höher als bei einer möglichen Variante in Cuxhaven.

Für die deutsche Wirtschaft ist der JadeWeserPort die ungünstigste Umschlagsanlage. Eine entsprechende Untersuchung dieser Umstände fehlt in den Planfeststellungsunterlagen.

Der JadeWeserPort soll die Verkehre mit Großcontainerschiffen, welche Bremerhaven und Hamburg nicht anlaufen können, aufnehmen. Derartige Schiffseinheiten verkehren, für das Gebiet der Nord-Range, lediglich im Asienverkehr. Angaben über den prozentualen Anteil der Waren aus- und in den deutschen Markt, sind lediglich oberflächlich behandelt, bzw. fehlen. Lediglich aus erheblichen Mengenangaben des deutschen Marktes für den JadeWeserPort könnte eine wirtschaftlichen Notwendigkeit abgeleitet werden.

Als weitere Argument für den Bau eines Tiefwassercontainerhafens werden die zunehmenden Schiffstiefgänge herangezogen. Das weitere Wachstum der Containerschiffe wird sich nicht im Tiefgang, sondern lediglich in Breite und Länge niederschlagen. Das Ultra Large Containership (ULCS) wird einen geringeren Tiefgang haben, als die heute in Fahrt befindlichen Super-Jumbos. Mit einer weiteren Zunahme der Tiefgänge, über die schon in Fahrt befindlichen Einheiten mit einem Konstruktionstiefgang von 15 m+x, ist nicht zu rechnen, da sich die Reeder damit auf nur wenige Häfen festlegen müssten. Hier findet eine Selbstbeschränkung der Reeder statt.

In den Planfeststellungsunterlagen wird die Notwendigkeit des JWP unter anderem mit dem hohen Konstruktionstiefgang begründet. Bedingt durch die geografische Lage und die regelmäßig herrschenden Wasserverhältnisse unterschreitet der reale Tiefgang den Konstruktionstiefgang deutlich.

Durch die gegebene Fahrphilosophie unter Berücksichtigung des hohen Leercontaineranteils von ca. 15 %, sowie den geringeren Durchschnittsgewichten der Container wird der reale Tiefgang weiter absinken.

Auf die Breiten- und Längenentwicklung kann in den bestehenden Häfen entsprechend reagiert werden, indem lediglich Krananlagen angepasst werden.

Die Planfeststellungsunterlagen zielen in ihren Begründungen für den Standort Wilhelmshaven und den Bedarf für einen zusätzlichen Umschlagsplatz lediglich auf einen möglichen größeren Tiefgang der Super Jumbos 8000+ ab.

Der Nachweis für einen zusätzlichen Kapazitätsbedarf wird nicht erbracht. Die vorhandenen Kapazitäten in deutschen Containerhäfen sind bis weit über das Jahr 2020 ausreichend. Für Bremerhaven sind diese Reserven in den Planfeststellungsunterlagen zum Bau des CT IV angegeben. Hierbei ist von den angegebenen Zuwächsen ausgegangen worden, welche in Bremerhaven bei weitem nicht erreicht werden, wodurch mit einem zusätzlichen Bedarf erst weit nach 2020 zu rechnen ist.

Forderung:

Alle Unterlagen über die Wirtschaftlichkeitsbetachtung des JWP müssen freigegeben werden

Von unabhängigen Gutachtern wird untersucht:

- ***Die wirtschaftliche Notwendigkeit eines zusätzlichen Containerhafens an der deutschen Nordseeküste. Hierbei ist speziell die wirtschaftliche Notwendigkeit für die deutsche Wirtschaft zu ermitteln.***
- ***Kostenvor- nachteile bei den Transportkosten für deutsche Wirtschaftsgebiete nach dem Bau des JadeWeserPort gegenüber bestehenden Umschlagsplätzen,***
- ***Gutachten über die tatsächlichen Steigerungsraten im Umschlagsbereich Bremerhaven.***

- ***Zusätzliches Gutachten einer eines unabhängigen Gutachters, welcher nicht an der Erstellung der JWP-Unterlagen beteiligt war, über die tatsächliche Größenentwicklung der Containerschiffe der nächsten Generation in Breite, Länge und Tiefgang.***
- ***Zusätzliches Gutachten über das Lade- und Entladeverhalten der Containerriesen an der Nordrange zur Ermittlung der tatsächlichen Einlauftiefgänge und Umschlagskapazitäten.***