

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-05-0014

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

- **Mengenwachstum im Containerumschlag**
- **Auswirkung der Schiffsgrößenentwicklung**

Im Auftrag

Joachim Tjaden

Mengenwachstum im Containerumschlag

In den Planfeststellungsunterlagen wird angegeben, dass die Umschlagsraten in Nordwesteuropa geringer ausfallen werden, da hier der Containerisierungsgrad weitgehend abgeschlossen ist. Nach diesen Aussagen ist der Wachstumsmarkt außerhalb Deutschlands zu suchen, was der wirtschaftlichen Notwendigkeit für Deutschland widerspricht.

Weiter wird angegeben, dass vor allem die Märkte in Osteuropa auf den internationalen Handel, als auch hinsichtlich der Ladungsströme, erheblichen Nachholbedarf haben werden. Der JadeWeserPort wird nach den vorliegenden Unterlagen für den prognostizierten Zuwachs benötigt.

Da dieser in Osteuropa zu finden sein wird, kann es sich beim JadeWeserPort nur um ein Güterverteilzentrum für Waren aus Asien in die Osteuropäischen Länder handeln, was auch dadurch bestätigt wird, dass der Hinterlandverkehr in Gebiete der deutschen Wirtschaft gegenüber bestehenden deutschen Häfen mit erheblichen Mehrkosten verbunden ist.

Die Planfeststellungsunterlagen widersprechen sich hier erheblich. In der Argumentation für den JadeWeserPort wird von der erheblichen wirtschaftlichen Bedeutung für die deutsche Wirtschaft ausgegangen. Ein Umschlag größerer Mengen deutscher Waren jedoch durch die Angaben über die Wachstumsgebiete widersprochen.

In B.3 wird auf Seite 9 eine Tabelle (Tabelle B.3-1 – Umschlagprognose für die Nordrange) abgedruckt. Die in dieser Tabelle angegebenen Werte sind rechnerisch falsch. Aus den hier gemachten Angaben kann der aufsetzende Text der Planfeststellungsunterlagen nicht abgeleitet werden.

Hier liegt ein Fehler in den Unterlagen vor !

Mit den gemachten Angaben würde sich mit den angegebenen Durchschnittswerten für das Szenario I folgendes ergeben:

2002	2006	2010	2015	2020
8515,8	10589,6	13168,5	17292,4	22707,8
6538,3	7917,1	9586,6	12177,165	15467,6
5742,1	6821,3	8103,5	10050,2	12464,6
2043,9	2484,3	3019,7	3854,0	4918,8

In den Planfeststellungsunterlagen wird davon ausgegangen, dass die Überseedienste wegen der nicht durchgehenden Eisfreiheit der Ostsee die Häfen nicht direkt anlaufen werden.

Ausschlaggebend für die Reeder ist der termingerechte Transport der Container von Haus zu Haus. Da die Feederschiffe durch ihre geringeren Abmessungen wesentlich größere Probleme mit Eislagen haben, ist diese Aussage nicht nachvollziehbar. Die nicht durchgehende Eisfreiheit der Ostsee wird sich bei Umladung auf kleinere Einheiten eher negativ auf die termingerechte Verschiffung der Waren auswirken. In den Planfeststellungsunterlagen wird dieser Faktor lediglich als Argument angegeben, eine Untersuchung darüber wurde jedoch nicht durchgeführt.

Forderung:

- **Die begründenden Mengenprognosen für den Bau des JadeWeserPort müssen von unabhängigen Gutachtern, welche nicht an der Erstellung der JWP-Unterlagen beteiligt**

waren, mit den tatsächlichen Mengen verglichen und die Daten ausgewertet werden. Nach dem Ausstieg Hamburgs aus der Hafenbeteiligung sind die wesentlichen JadeWeserPort begründenden Mengenzuwächse aus dem Containerstandort Bremerhaven abzuleiten, da der JadeWeserPort lediglich eine Ergänzung für Bremerhaven sein wird und keinen Konkurrenz zu Hamburg werden darf.

- *Die Auswirkungen der Eislagen im Ostseebereich werden auf ihre Auswirkungen auf die Feederdienste untersucht.*
- *Die resultierenden Ergebnisse werden von einer eines unabhängigen Gutachters, welcher nicht an der Erstellung der JWP-Unterlagen beteiligt war, auf die mögliche Verlagerung der Transporte auf Schiene und Straße untersucht.*

Auswirkung der Schiffsgrößenentwicklung

Die Angaben in den Planfeststellungsunterlagen beziehen sich auf ein nicht veröffentlichtes Dokument – Jensen, G; Kraus, A. (2003).

In der Tiefgangsargumentation werden Angaben gemacht, welche ohne die zugehörigen Angaben der „Maßeinheit“ – Konstruktionstiefgang, tatsächlicher Tiefgang bei maximaler Beladung, Tiefgang bei durchschnittlicher Tonnage – nicht aussagekräftig sind.

Folgt man den Ausführungen, würde die „Axel Maersk“ das erste Schiff mit einem Tiefgang von bis zu 15 m darstellen. In den Schiffsregistern sind jedoch schon vor der Axel Maersk Tiefgänge von mehr als 15 m ausgewiesen worden. Da der Konstruktionstiefgang jedoch kaum Aussagen darüber liefert, welchen tatsächlichen Einlauftiefgang diese Schiffe in der Nordrange haben werden, ist diese Argumentation irreführend und soll lediglich die nötige Argumentation für den Bau des JadeWeserPort unterstützen.

Forderung:

- ***Das Gutachten Jensen, G; Kraus, A. (2003) wird veröffentlicht.***
- ***Das Planfeststellungsverfahren wird für einen ausreichend langen Zeitraum ausgesetzt, um die Möglichkeit der Erarbeitung der Jensen-Kraus-Ergebnisse zu ermöglichen.***
- ***Eine freie Universität erstellt eine Studie über:***
 - ***die tatsächlichen Entwicklungen der Schiffsgrößen,***
 - ***Fahrtgebiete,***
 - ***tatsächlich erreichte Tiefgänge von Großcontainerschiffen in den Fahrtgebieten,***
 - ***zu erwartenden Einsatzgebiete für eventuelle Super-Jumbos.***