

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-05-0017

Ihr Zeichen:

Datum:  
17. Juni 2004

Betr.: JadeWeserPort-Planung  
hier:

## Einwendung Gegen Bau- und Betrieb des JadeWeserPort

### Planfeststellungsantrag

Ordner 1 Kapitel B.4 Prüfung von Alternativen

Abschnitt

- **Tiedeunabhängige Erreichbarkeit des Terminals für Großcontainerschiffe mit einem Tiefgang von bis 16 m**
- **Ausreichende Flächenverfügbarkeit und Erweiterungsmöglichkeiten für Liegeplätze zur Realisierung des zukünftigen Containerumschlags**
- **Flächenangebot für hafenauffines Gewerbe - Anbindung an überregionale Erschließung (Straße und Schiene)**

Im Auftrag

Joachim Tjaden

## **Tiedeunabhängige Erreichbarkeit des Terminals für Großcontainerschiffe mit einem Tiefgang von bis 16 m**

- Diese Vorgabe folgt aus der Annahme, dass Containerschiffe die Nordrange mit einem Tiefgang von mehr als 15 m befahren. Bereits heute laufen Containerschiffe mit einem Konstruktionstiefgang von mehr als 15 m die bestehenden Häfen an.

Die Einlauftiefen von Containerschiffen in Häfen der Nordrange erreichen bei Konstruktionstiefgängen von 15,30 m lediglich maximal 13 m. Containerjumbos der nächsten Generation werden demnach mit realen Tiefgängen von weit unter 13 m befahren.

Folgt man der Fehleinschätzung der JadeWeserPort Planer im Bezug auf die Tiefgänge (Containerriesen laufen den Hafen voll beladen mit maximalem Konstruktionstiefgang an), müssten am Terminal die logistischen Möglichkeiten vorgehalten werden, um einen Super-Jumbo mit 12500 TEU binnen kürzester Zeit zu entladen und wieder mit 12500 TEU zu bestücken. Die geplante Terminalstruktur lässt eine wirtschaftliche Be- und Endladung von Containerschiffen mit mehr als 9000 TEU nicht zu.

Das Ziel, nur einen Hafen der Nordrange anzulaufen, verfolgen die Reeder jedoch nicht. (Continental-Hub). Zudem verfügen auch die modernsten Terminals nicht über die Möglichkeiten 25000 TEU bei einem Anlauf abzufertigen.

- Bei den Eingangskriterien wurde vergessen, auch die Abmessungen der zukünftigen, in den Planfeststellungsunterlagen angegebenen Super-Jumbos in Länge und Breite, aufzunehmen. Ohne diese Betrachtung bei den Alternativenbetrachtungen könnte ein Hafenstandort ermittelt werden, welcher nicht alle nötigen Vorgaben erfüllt.

Dies wird gerade beim Beispiel Wilhelmshavens von Ausschlaggebender Bedeutung sein. Wilhelmshaven könnte zwar, wenn die Fahrrinne wieder auf das mögliche Niveau gebaggert wird, Superjumbos mit erheblichem Tiefgang annehmen. Diese dürfen jedoch auf Grund ihrer Länge das Jadfahwasser nicht befahren. Schiffe mit einer Gesamtlänge von über 350 m dürfen nicht in die Jade einlaufen. Auch sind auf der Jade weitere Einschränkungen im Bezug auf Breite und Ladung zu beachten.

Dieses Untersuchungsergebnis ist stark Zweifelhaft, da es auch durch die Befahrensregeln auf der Jade zu erheblichen Wartezeiten kommen kann, welche zwar nicht auf Grund von Tiefgängen, sondern auf Grund von z.B. Begegnungsverboten gegeben sind.

Die Schiffssimulationen ergaben schon erhebliche Probleme zumindest in Höhe Wangerooge, welche in den Unterlagen nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Zudem erfolgten die Simulationen ohne Berücksichtigung der bestehenden gesetzlichen Einschränkungen für das Jade-Fahwasser.

### **Forderung:**

- ***Das Eingangskriterium „tideunabhängige Erreichbarkeit mit einem Tiefgang bis 16 m“ wird von der FH-Elsfleth anhand der vorliegenden Tiefgangsdaten aus bestehenden Containerhäfen untersucht.***
- ***Ein freier Gutachter untersucht die Möglichkeit eines Containerterminals in einem Schiffsanlauf 12500 TEU entladen und 12500 TEU laden zu können.***
- ***Eine freie, unabhängige Universität untersucht die Warenströme für den zukünftigen JadeWeserPort mit folgendem Untersuchungskriterium***
  - o ***besteht die realistische Möglichkeit, dass auf einem Schiff 12500 TEU ausschließlich für einen Endhafen geladen sind,***

- *besteht die realistische Möglichkeit, für ein Schiff 12500 TEU Ladung zur Verfügung zu stellen.*

*Für das Jadedfahrwasser werden die Schiffsbewegungen in Menge, größer der Einheiten und Ladung ermittelt.*

*Mit den Daten werden von unabhängigen Gutachtern folgende Gutachten erstellt:*

- *Gutachten über die tatsächlich möglichen Schiffsgrößen auf der Jade unter den gegebenen Voraussetzungen*
- *Gutachten über die Häufigkeit von Begegnungen der JadeWeserPort-Verkehre mit Schiffen für welche Begegnungsverbote bestehen.*
- *Ermittlung der Häufigkeit eventueller Wartezeiten für die Containerschiffe in bestehenden Häfen, sowie dem JadeWeserPort*
- *Erneute Schiffssimulation für das gesamte Fahrwasser unter Berücksichtigung der aktuellen Befahrensregeln durchzuführen*

## **Ausreichende Flächenverfügbarkeit und Erweiterungsmöglichkeiten für Liegeplätze zur Realisierung des zukünftigen Containerumschlags**

- Die Verfügbarkeit von ausreichenden Flächen ist für die Ansiedlung eines Containerterminals von nur geringer Bedeutung. Dies wird in Bremerhaven eindrucksvoll vorgeführt. Am Rande eines Containerterminals für den Umschlag von Waren aus dem asiatischen Raum werden lediglich geringe Ansiedlungseffekte mit Flächenbedarf erzielt.

Diese Vorgabe dient lediglich zur Standortargumentation für den Standort Wilhelmshaven. Der Flächenbedarf ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht nachgewiesen.

Die Erweiterungsmöglichkeiten für zusätzliche Liegeplätze sind, folgt man den Prognosen über den zukünftigen Bedarf, ein Kriterium für die Alternativenuntersuchung.

Die Daten, welche als Grundlage der Alternativenbestimmung herangezogen wurden, sind falsch. Für Wilhelmshaven wurde die Erweiterungsmöglichkeit des Terminals mit 24 Liegeplätzen für Großcontainerschiffen auf einer Länge von 10,4 km angegeben.

Diese Möglichkeiten können in Wilhelmshaven lediglich dann erreicht werden, wenn:

- sämtliche vorhandenen Umschlagsbrücken in diesem Bereich wegfallen,
- das Wilhelmshavener Kraftwerk vom Netz geht,
- die Entwässerungsfunktion der Maade mittels Rohrleitung unter das Terminal verlegt wird,
- der Rüstersieler Hafen von Schiffsverkehr abgekoppelt wird,
- der Marinehafen mit nur noch mit erheblichen Einschränkungen betrieben werden kann,
- der geplante Anleger für Flüssiggas nicht gebaut wird
- und das Gebiet bis unmittelbar an das Tourismusegebiet Hooksiel herangeführt wird.

Die Erweiterungsangaben für Wilhelmshaven sind vollkommen aus der Luft gegriffen und nicht belegbar !

### **Forderung:**

- ***Die Planfeststellungsunterlagen müssen auf Grund der Ergebnisse der erneuten Alternativenprüfung grundlegend überarbeitet werden und erneut zur Prüfung vorgestellt werden.***
- ***Ein freier Gutachtern bestimmt den zukünftigen, langfristigen Bedarf an Containerhafkapazitäten.***
- ***Für alle möglichen Standorte in- und an der Nordsee werden die tatsächlichen Endausbaumöglichkeiten ermittelt.***
- ***Für alle Standorte werden die präzisen Beeinflussungen des vorhandenen Bestandes aufgelistet.***
- ***Alle Standorte werden nach dem Kriterium einer gemeinsamen deutschen Lösung untersucht.***
- ***Die Möglichkeit einer europäischen Lösung wird untersucht***

## **Flächenangebot für hafenaffines Gewerbe - Anbindung an überregionale Erschließung (Straße und Schiene)**

- Der ordnungsgemäße An- und Abtransport der Container in den JadeWeserPort unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grundlagen ist nicht nachgewiesen. Damit ist die Funktionsfähigkeit dieses Hafens nicht nachgewiesen
- Die Anbindung eines JadeWeserPort an das Straßen- und Schienennetz ist nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und wird nicht untersucht. Die Möglichkeiten für den Transport der Container auf dem Landwege sind nicht nachvollziehbar.
- Es fehlt die Betrachtung an das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz.
- Es hat den eindeutigen Anschein, dass eine Kanalanbindung auf Grund der extremen Probleme für eine Durchsetzung, absichtlich nicht aufgenommen wurde und erst nach dem Bau des JadeWeserPort als Folgevorhaben durchgesetzt werden soll.

**Forderung:**

- *Die gesamte Hinterlandanbindung wird Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.*
- *Die Problematik eines Containerhafens ohne Binnenwasserstraßenanschluss wird von einer freien Universität untersucht.*
- *Erweiterung des Untersuchungsrahmens bis zum nächsten Verkehrsknotenpunkt.*