

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-05-0018

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

- **Nullvariante**
- **Standortalternativen in der deutschen Bucht**
- **Standortalternativen in der deutschen Bucht Tabelle B.4-1**

Im Auftrag

Joachim Tjaden

Nullvariante

Die Nullvariante würde eine Verlagerung der Umschlagaktivitäten aus den deutschen Seehäfen bedeuten. Bei den noch zur Verfügung stehenden Kapazitätsreserven der bestehenden Terminals in Deutschland, welche von Hamburg selbst und für Bremerhaven in den Planfeststellungsunterlagen zum Bau des CT IV mit 2020+ angegeben werden, besteht in Deutschland kein Kapazitätsbedarf.

Die Auswirkungen

- durch den Vertrag mit MSC in CT I
- durch den Ausbau der Nord-Süd-Schienentrasse (Alpenquerung)
- durch den Ausbau de Transeuropäischen Verkehrsnetze
- durch den Ausbau der Containerverteilstellen auf dem Kontinent
- und der Ausbau des Schienengebundenen Warenaustausches aus Fernost (eurasische Landbrücke)

sind in den Planfeststellungsunterlagen nicht untersucht worden. Damit ist der Nachweis eines zusätzlichen Containerhafens deutlich in Frage zu stellen.

Dieser Bedarf wird in den Planfeststellungsunterlagen in keiner Weise mit belastbaren Zahlen nachgewiesen. Die Prognosedaten sind veraltet und haben sich nicht bestätigt.

Bei der Nullvariante werden auch keine regionalen und überregionalen Effekte gefährdet. Diese Effekte konnten für den Standort Bremerhaven nicht nachgewiesen werden. Im Umfeld der neuen Terminals in Bremerhaven gab es keine Gewerbe- oder Industrieansiedlungen.

Forderung

Von einer unabhängigen Universität wird der tatsächliche regionale und überregionale Effekt im Umfeld der neuen Umschlaganlage in Bremerhaven ermittelt.

Zusätzlich werden die folgenden Punkte untersucht:

- ***Auswirkungen des Vertrages mit MSC in CT I***
- ***Auswirkungen des Ausbaus der Nord-Süd-Schienentrasse (Alpenquerung)***
- ***Auswirkungen durch den Ausbau de Transeuropäischen Verkehrsnetze***
- ***Auswirkungen durch den Ausbau der Containerverteilstellen auf dem Kontinent***
- ***und die Auswirkungen durch den Ausbau des Schienengebundenen Warenaustausches aus Fernost (eurasische Landbrücke)***

Standortalternativen in der deutschen Bucht

In den Planfeststellungsunterlagen wurden nur die Standorte Cuxhaven und Wilhelmshaven als generell realisierbar eingestuft.

Dies reicht als Grundlage einer Alternativenuntersuchung bei weitem nicht aus. Die Auswahl wurde lediglich auf Grund der vorhandenen Machbarkeitsstudien getroffen.

Da der überwiegende Teil der angedachten Ladungen für einen Tiefwasserhafen direkt über Feeder weitergeleitet werden, besteht auch die Möglichkeit eines Inselhafens in offenen Gewässern. Die für den Landtransport vorgesehenen Mengen könnten in die bestehenden Hafenstandorte über Feederverkehre transportiert werden.

Forderung

- ***Erstellung eines Gutachtens über die tatsächlich möglichen Standorte für einen Containerhafen.***
- ***Aufnahme des Entscheidungsfaktors gesamtdeutsche Lösung – Hamburg, Bremen, Niedersachsen - für die Alternativenuntersuchung***
- ***Aufstellung einer Vergleichbaren Entscheidungsmatrix für die Bewertung möglicher Hafenstandorte***

Standortalternativen in der deutschen Bucht Tabelle B.4-1

In den Planfeststellungsunterlagen wurde anhand der Daten aus der Tabelle B.4-1 die Entscheidung für den Standort Wilhelmshaven getroffen.

Wassertiefe/Zufahrt

Für den JWP wird eine vorhandene Tiefe von SKN -19,6 m – SKN – 18,0 m angegeben.

Für den Cux-Port –15,2 m bis 14,7 m und eine erforderliche abschnittsweise Vertiefung um bis zu 3 m.

- Schon die vorhandene Wassertiefe ist auch beim Cux-Port ausreichend, selbst wenn es zum Bau eines 12500 TEU Super-Jumbos kommen sollte. Dieser hat einen Konstruktionstiefgang von 14,5 m und damit eine voraussichtliche Einlauftiefe von nicht mehr als 13 m.

Hinterlandanbindung

Für den JWP wird gegenüber dem Cux-Port von um 75 Mio. Euro (150 Mio. DM) geringeren Kosten für die Hinterlandanbindung ausgegangen. Hierbei handelt es sich um die reinen Angaben aus dem Nahbereich (1000 m) des Hafens. Bei einer weiträumigeren Betrachtung, welche nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist, drehen sich diese Verhältnisse zu Gunsten von Cuxhaven um.

Es hat den Anschein, als würden hier absichtlich nur bestimmte Anteile untersucht, um ein gewünschtes Ergebnis zu erhalten.

Die ausschließliche Abstützung auf die Aussagen von Berger/PLANCO ist bei einem derartig hohen Investitionsvolumen nicht tragbar.

Forderung

- ***In das laufende Planfeststellungsverfahren werden die gesamten, für den Betrieb des JadeWeserPort nötigen, Hinterlandanbindungen aufgenommen.
Die Überprüfung der Hinterlandanbindungen umfasst Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Seeweg jeweils für die 1. Ausbaustufe und den möglichen Endausbau.***
- ***Alle für die Standortentscheidung herangezogenen Vergleichparameter sind real und objektiv miteinander zu vergleichen.***