

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-05-0020

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

- **Beschäftigte**
- **Standortoptimierung am Westufer der Innenjade**
- **Flächenlayout**
- **Standortoption Süd – Hinterlandanbindung**

Im Auftrag

Joachim Tjaden

Beschäftigte

In der Tabelle werden Wilhelmshaven und Cuxhaven verglichen. An beiden Standorten der Ausbau auf 1725 m mit den daraus resultierenden Liegeplätzen.

In Wilhelmshaven werden insgesamt 2957 – 3642 Arbeitsplätze bis zum Jahr 2015 geschaffen, in Cuxhaven lediglich 1385, dafür jedoch schon im Jahr 2009.

Diese Angaben können schon aus rein logischen Gründen nicht korrekt sein. Für beide Häfen gelten die gleichen Voraussetzungen am Markt. Beide Umschlagsysteme werden zu den modernsten gehören und gleiche Maximalzahlen erreichen.

Forderung

- ***Das Gutachten Roland Berger & Partner 2000 (Standortanalyse Deutsche Bucht) wird zurückgezogen.***
- ***Alle Angaben, welche auf dem vorgenannten Gutachten beruhen werden erneut von unabhängigen Universitäten ermittelt.***
- ***Von unabhängigen Fachleuten wird dem Verdacht nachgegangen, dass es sich bei dem vorliegenden Gutachten (Roland Berger & Partner 2000 - Standortanalyse Deutsche Bucht) um ein „Gefälligkeitsgutachten“ handelt.***

Standortoptimierung am Westufer der Innenjade

In den Planfeststellungsunterlagen wurde keine Variantenuntersuchung zur Standortoptimierung vorgenommen. Es wurde lediglich die bereits getroffene Standortentscheidung begründet.

In den Planfeststellungsunterlagen ergeben sich Differenzen in den Plangebietsangaben. Einmal wird das Gebiet bis zur Umschlagbrücke der NWO angegeben, in anderen Ausführungen dann nur noch bis zum Maadesiel.

Das ermittelte Plangebiet umfasst das gesamte, für den Endausbau theoretisch mögliche, Gebiet am Westufer der Jade.

Eingeteilt wird das Gebiet in drei Abschnitte,

- Gebiet „Nord“: Außenhafen Hooksiel bis WRG-Brücke
- Gebiet „Mitte“: WRG-Brücke bis Niedersachsenbrücke
- Gebiet „Süd“: Niedersachsenbrücke bis Maadesiel

Dies ist auch das Ausbaugelände für den maximal möglichen Endausbau in Wilhelmshaven.

Nach den Daten für die Standortentscheidung Wilhelmshaven sollen hier 24 Liegeplätze für 430 m lange, 58 m breite und 16 m tiefgehende Schiffe Platz finden.

Die gesamte, maximal mögliche Küstenlänge beträgt zwischen den Punkten Südspitze UVG-Brücke im Norden und Maadesiel im Süden 8200 m.

Für die Berechnung der tatsächlich möglichen Ausbaustrecken müssen die Längen der vorhandenen Umschlagbrücke abgezogen werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass diese auch über Innenanleger verfügen, welche bei Vollausbau in der bisherigen Form entfallen und als Außenanleger neu geschaffen werden müssen.

Hieraus ergibt sich:

Gesamtlänge Brutto	=	8200 m
abzüglich:		
Innenanleger UVG	=	750 m
Brücke WRG Außen-Innenanleger	=	750 m
Inselanleger WRG Außen-Innenanleger	=	800 m
Niedersachsenbrücke Außen-Innenanleger	=	625 m
Geplante Umschlaganlage FGT	=	500 m
Mögliche Gesamtlänge für den Endausbau	=	4775 m

Diese mögliche Kajenlänge steht zudem nur in Einzelabschnitten zwischen den Brücken zur Verfügung. Nicht eingebracht sind die einzuhaltenden Sicherheitsabstände zwischen Containerumschlag und Gefahrgutumschlag.

Die vorgenannten Abstände sind gerundet. Es ist sicherlich auch nicht die Aufgabe des Einwenders die Arbeiten der Planer zu übernehmen. Dieses Thema ist extrem weit von der Realität entfernt, so dass die Planfeststellungsunterlagen hier unbrauchbar sind.

Aus den Planfeststellungsunterlagen im Abschnitt B.4 (Seite 8 bis 16) geht aus den Angaben eindeutig hervor, dass es nur einen einzigen möglichen Standort, für einen mit 4 Liegeplätze ausgestatteten Terminal in Wilhelmshaven geben kann. Weitere Überlegungen würden die vorhandene Industrie zur Abwanderung und Einstellung der Produktion zwingen.

Forderung

- ***Für die Wilhelmshavener Küste wird von einer unabhängigen Universität ein Gutachten über die tatsächlich vorhandene Möglichkeit zur Erstellung von Containerterminals der Zukunft erstellt.***
- ***Die Entscheidung für den Standort Wilhelmshaven wird zurückgezogen.***
- ***Ein freier Gutachter untersucht die Umstände, welche zu den Fehleinschätzungen der Gutachter kommen konnte***

Flächenlayout

Weltweit werden Containerterminals mit der Option zur Zukunftserweiterung so angelegt, dass die jeweiligen Erweiterung geradlinig erfolgen können, um damit den Austausch der Großgeräte zwischen den einzelnen Terminals zu ermöglichen.

In der alten Version des Terminalzuschnittes des JadeWeserPort hätte dies eventuell erreicht werden können.

Die Lage der Kaje, des in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Planentwurfs, ergibt sich jedoch nicht die Möglichkeit der gradlinigen Erweiterung des Terminal über die vorhandene Küstenlinie.

Der mögliche Endausbau des JadeWeserPort wird daher, auch bei Aufgabe aller vorhandenen Umschlagsbrücken, diese optimalere Erstellungsmöglichkeit nicht erfüllen können.

Forderung

- ***Unter den tatsächlichen Möglichkeiten zum Bau von Containerterminals an der Wilhelmshavener Küste wird von einer freien Universität ermittelt, welches Hafentlayout ein Gesamtausbau erhalten muss, um optimale Funktions- und Strömungsdaten zu erreichen.***

Standortoption Süd – Hinterlandanbindung

Bei der Untersuchung der Standortoptionen wird die Lage Süd im Punkt Gleiserschließung wegen der höheren Schallbelastung als negativ eingestuft. Hier müsste der Bahnanschluss über das vorhandene Gleis am alten Voslapper Seedeich genutzt werden muss.

Auch hier ist den Erstellern der Planfeststellungsunterlagen mangelnde Kenntnis des Umfeldes vorzuwerfen.

Nicht bedacht wurde, dass in Wilhelmshaven geplant wird, das alte Gleis durch ein neues Nordgleis zu ersetzen. Wenn diese Nordgleisplanung mit in die Überlegungen eingeflossen wäre, hätte es ein anderes Ergebnis gegeben.

Schon unter der Voraussetzung, dass das Nordgleis auf der geplanten Trasse verläuft, ist die Schallbelastung wesentlich geringer als in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesen. Eine Verlegung der Nordgleisstrasse als Kombigleis für den Nordgleis- und JadeWeserPort-Verkehr könnte einen anderen Streckenverlauf haben und würde dadurch zu vollkommen anderen Bewertungen führen.

Forderung

- ***Die möglichen Gleiserschließungen für den JadeWeserPort werden von einer freien Universität erneut untersucht. Die Parallelplanung Nordgleis wird in die Untersuchung einbezogen.***