

Joachim Tjaden  
Bürgerinitiative „Bürger gegen den JadeWeserPort“

26388 Wilhelmshaven, 18. 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-05-0022

Ihr Zeichen:

Datum:  
18. Juni 2004

Betr.: JadeWeserPort-Planung  
hier:

## Einwendung Gegen Bau- und Betrieb des JadeWeserPort

### Planfeststellungsantrag

Ordner 8 Kapitel G.1 Gesamtwirtschaftliche Situation

Abschnitt

- **Summary**
- **Entwicklung des Containerumschlags**

Im Auftrag

Joachim Tjaden

## Summary

In den Planfeststellungsunterlagen beruhen alle Zahlen lediglich auf Prognosen, welche auf alte Zahlenbestände aufsetzen.

In den Unterlagen heißt es z.B.:

**...es ist zu erwarten, dass ein Schwerpunkt der Nachfrage auf dem östlichen Teil der Nordrange liegen wird.**

*...deutliche Verlagerungen in den vergangenen Jahren des Nachfrageschwerpunktes...*

Diese Angaben sind voraussichtlich falsch. Da es in Bremerhaven zu einem Rückgang der Umschlagszahlen gekommen ist, trifft zumindest auf diesen Umschlagsplatz die Aussage nicht zu. Rotterdam verzeichnet zwar nur niedrige Zuwächse, was auch gegen die Prognosewerte der Unterlagen im Allgemeinen spricht, hat aber ein wesentlich höheres Wachstum als Bremerhaven.

Zur genauen Untersuchung der tatsächlichen Zahlen fehlen zudem Angaben über die tatsächlich umgeschlagenen Container. Diese weicht erheblich von den Umschlagszahlen ab, da Container teilweise mehrfach gezählt werden. Ein reales Wachstum (pro TEU nur einmal zählen) wurde in den Unterlagen nicht angegeben, da entweder die Daten nicht zur Verfügung standen, oder aber diese Daten ein erheblich anderes Bild ergäben hätten.

Bei einem Hafen mit 3 Mio. TEU Umschlag rechnet man, dass hier ca. 2 Mio. Container umgeschlagen wurden.

In den Prognosen fehlen auch definitive Angaben darüber, woher die Container kommen, und für welches Gebiet sie vorgesehen sind. Für eine, wie in den Planfeststellungsunterlagen angegebene Prognose der Märkte, hätten Untersuchungen stattfinden müssen, welchen Weg die Container aus Asien im weiteren Verlauf bis zum Empfänger nehmen und welche prozentuale Aufteilung vorherrscht.

In den Planfeststellungsunterlagen werden zumeist östliche Gebiete als Zuwachsmärkte zur Begründung des JWP herangezogen, was jedoch nur über genaue Zahlen über Herkunft und Empfänger hätte erfolgen können.

### **Forderung:**

- ***für die Begründung des JWP werden exakte Zahlen ermittelt, welche Aufschluss darüber geben, wie sich die Container in realen Zahlen auf dem Markt verteilen.***
- ***Für alle Häfen der Nordrange werden die reinen Containerumschlagzahlen ermittelt, um die tatsächliche Containeranzahl im Bereich der Nordrange zu ermitteln.***
- ***Alle Teile der Planfeststellungsunterlagen, welche sich auf die Umschlagsraten beziehen, werden mit den neuesten Daten von unabhängigen Gutachtern neu erstellt.***
- ***Die neuen Daten werden zudem für eine neutrale Standortentscheidung herangezogen.***

## Summary

In den Planfeststellungsunterlagen wird angegeben, dass ein neuer Terminal JWP auch dann nötig würde, wenn das Schiffsgrößenwachstum keine Notwendigkeit für einen Tiefwasserhafen bringt. Selbst bei Ausbau aller Kapazitäten auf 20 Mio. TEU würde ein Bedarf Mitte des kommenden Jahrzehnts bestehen.

Weiter wird angeführt, dass bei größer werdenden Containerschiffen mit größerem Tiefgang ohne den Bau des JWP die Gefahr besteht, dass es zu einer Verlagerung von Diensten oder Teilmengen bereits deutlich früher besteht.

Dieses Aussage wird im nächsten Absatz noch einmal aufgegriffen und verschärft - ....wächst die Wahrscheinlichkeit, dass die Reeder nicht nur einen Dienst, sondern alle Dienste in einen anderen Hafen verlegen.... .

Diese Aussagen nimmt der Gutachter schon im folgenden Absatz derartig eindeutig zurück, dass an der gesamten Aussagekraft zu zweifeln ist. Hier heißt es dann:

....Eine wahrscheinlichere Reaktion wäre, dass die Dienste ohne JWP weiterhin Bremerhaven oder Hamburg anlaufen.... In diesem Fall ist mit der Bereitstellung des JWP eine Verlagerung dieser Dienste aus Bremerhaven und evtl. Hamburg wahrscheinlich.

Weiter heißt es in den Planfeststellungsunterlagen:

**.....Bei nur angepasster oder gar komplett vermiedener Vertiefung von Weser und Elbe spielen Kapazitätsgrenzen in den deutschen Häfen eine sekundäre Rolle. Der Bedarf für einen JWP ergibt sich vor allem aufgrund der wachsenden Schiffsgröße, die zur Entscheidung der Reeder führt, Dienste mit hohen Abladetiefgängen in einen tieferen Hafen zu verlegen. Es könnte sogar zu einer Konzentration aller Dienste eines Reeders (Allianz) in dem tiefen Hafen kommen. Allerdings ist dies dann eher unwahrscheinlich, wenn diese Dienste mit Schiffen operieren, die Hamburg oder Bremerhaven tideunabhängig oder mit nur geringen Restriktionen anlaufen können, da die Hinterlandtransportkosten von/nach Wilhelmshaven höher sind.....**

Hier wird zuerst beschrieben, dass Reeder Dienste mit hohen Abladetiefgängen in einen tieferen Hafen verlegen. Es könnte sogar zu einer Allianz kommen. Dann ist dies jedoch wieder eher unwahrscheinlich.

Aus derartigen Aussagen ist zu entnehmen, dass sich die Verfasser der Planfeststellungsunterlagen alle Türen offen halten wollen.

Die wird dann im Schlusssatz deutlich:

...Eine letztendliche Prognose für ein Containerterminal in Wilhelmshaven ist somit stark abhängig von den konkreten Planungen in Hamburg, Bremerhaven sowie hinsichtlich des Ausbaus von Unterelbe und Außenweser....

Als Einwander würde ich das gesamte Kapitel Summary folgendermaßen zusammenfassen:  
Der JWP wird dringend benötigt, wenn es nicht so ist, dass er nicht benötigt wird.  
Die Reeder verlagern ihre Dienste, oder aber auch nicht. Wenn es Schiffe mit mehr als 16 m Tiefgang gibt, dann wird es sie geben.

Aus den gemachten Aussagen kann deutlich entnommen werden, dass der Gutachter sich hier in extreme Widersprüche verwickelt hat.

Die Aussage der Verlagerung von Diensten bestätigt eindeutig eine unmittelbare Konkurrenz zu den bestehenden Umschlaganlagen an der deutschen Nordseeküste.

***Forderung***

- ***Die in den Planfeststellungsunterlagen gemachten Aussagen werden mit konkreten, nicht aus alten Gutachten entnommenen Zahlen belegt und nachgewiesen.***
- ***Die Verfasser der Planfeststellungsunterlagen erklären deutlich, welche der widersprüchlichen Aussagen Gültigkeit für die Bedarforderungen des JWP haben sollen.***

## Entwicklung des Containerumschlags

In den Planfeststellungsunterlagen werden in den Tabellen zur Belegung der Steigerungsraten Daten herangezogen, welche lediglich bis zum Jahr 2001 auf tatsächlichen Daten beruhen sollen. Schon bei den Angaben aus 2002 handelt es sich um Schätzungen.

Es wird auf die Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger hingewiesen und zur Argumentation in Tabellen herangezogen.

Aus der Fußnote ist jedoch zu entnehmen, dass es sich nicht um tatsächliche Daten handelt, da diese Unterscheidungen in den Häfen nicht ermittelt werden konnten. Es sind lediglich Schätzungen, welche zudem teilweise noch auf Datenmaterial alter Studie, welche wiederum selten reale Ermittlungen angestellt haben, zurückgreifen.

Hier werden also Schätzungen aus Vorgutachten als konkrete Angaben benutzt, um damit wieder Schätzungen anzustellen.

Folgt man den Angaben in den Planfeststellungsunterlagen müssten sich diese erheblichen Steigerungen auch auf die weiterführenden Verkehre auswirken. Mit der wirtschaftlichen Begründung des JWP für Deutschland besonders in den Verkehren auf deutschen Straßen.

Aus den neuesten Daten des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln ergeben sich folgende Daten:

### ***Gesamt Güterverkehr in Millionen Tonnen:***

<b><i>1998</i></b>	<b><i>2002</i></b>	
<b><i>3.831,7</i></b>	<b><i>3.569,1</i></b>	<b><i>Rückgang auf 93,1 % des Jahre 1998</i></b>

### ***Deutschland: Anteil am globalen Warenhandel in Prozent***

	<b><i>1990</i></b>	<b><i>2002</i></b>	
<b><i>Ausfuhren</i></b>	<b><i>11,9</i></b>	<b><i>9,7</i></b>	<b><i>Rückgang um 2,2 %</i></b>
<b><i>Einfuhren</i></b>	<b><i>9,8</i></b>	<b><i>7,8</i></b>	<b><i>Rückgang um 2,0 %</i></b>

Aus diesen Daten geht eindeutig hervor, dass die in den Planfeststellungsunterlagen angegebenen Mengenzuwächse weder in den Daten für die Güterverkehrsmengen, noch in den Daten für den globalen Warenhandel Deutschlands wieder zu finden sind.

Einziges Schlussfolgerung hieraus ist, dass eventuelle Mehrmengen in den Containerhäfen den deutschen Markt weder erreichen, noch verlassen und auch nicht innerhalb Deutschlands transportiert werden.

Steigerungen, wenn sie denn überhaupt real vorhanden sind, können demnach lediglich da zu finden sein, wo Großcontainerschiffe ihre Waren direkt auf Feeder umladen, welche dann den Transport in andere Länder übernehmen.

### ***Forderung***

- ***Von unabhängigen Gutachtern werden die genauen Warenströme des Containermarktes auf ihre Mengen und das Wachstum untersucht.***
- ***Aus den ermittelten Zahlen werden die prozentualen Auswirkungen dieser Zuwächse auf die deutsche Wirtschaft ermittelt.***