

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-05-0023

Ihr Zeichen:

Datum:
18. Juni 2004

Betr.: JadeWeserPort-Planung
hier:

Einwendung Gegen Bau- und Betrieb des JadeWeserPort

Planfeststellungsantrag

Allgemeine Einwendungen

Abschnitt

- Zum Verfahren
- Vollständigkeit der Unterlagen
- Refinanzierung
- Maßgebliche Beteiligung privater Investoren
- Erhebliche Nachteile für die Natur

Im Auftrag

Joachim Tjaden

Zum Verfahren

Für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen, Teil Umweltverträglichkeitsprüfung, ist es notwendig, auch die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange einzubeziehen. Diese müssen also vor Fertigstellung der Unterlagen vorliegen und eingearbeitet sein.

In den Ordnern, welche zur Auslegung und Auslieferung an die Verbände gekommen sind, befinden sich einige dieser Stellungnahmen.

Die Stellungnahme der Stadt Wilhelmshaven ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht zu finden und ist daher auch nicht eingearbeitet worden.

Es findet sich auch kein Hinweis darauf, dass die Stadt Wilhelmshaven keine Stellungnahme abgegeben hat.

Da die Stadt Wilhelmshaven von den Planungen zum Bau des JadeWeserPort am meisten betroffen ist, ist davon auszugehen, dass es eine Stellungnahme der Stadt Wilhelmshaven gibt.

Forderung

- ***Das Planfeststellungsverfahren auf Grund der fehlenden Stellungnahme der Stadt Wilhelmshaven***

Vollständigkeit der Unterlagen

In den Planfeststellungsunterlagen wird auf nicht vorgelegte Gutachten, Studien und andere Facharbeiten verwiesen.

Die Planfeststellungsunterlagen sind jedoch nicht so erarbeitet, dass die Angaben ohne die Einsichtnahme in diese Arbeiten verständlich sind.

Die fehlenden, in den Planfeststellungsunterlagen angegebenen Arbeiten zu erhalten, war nicht, oder nur auszugsweise möglich. Zudem mussten Einwender, welche Einsicht in derartige Arbeiten nehmen wollten, mehrere Tage auf einen Termin warten, um dann nur Teile einsehen zu können.

Die Wichtigkeit der Einsicht in die entsprechenden Zusatzinformationen erklärt sich an einem Beispiel folgendermaßen:

- In den Planfeststellungsunterlagen sind Angaben über den Tourismus, hier z.B. Geniusstrand/bank gemacht worden, welche für einen direkten Anwohner nicht nachvollziehbar sind. Die Angaben beziehen sich hier auf ein Gutachten von Prof. Luft (2003). Dieses ist nicht Bestandteil der Unterlagen. In dem Luft-Gutachten wird z.B. angegeben, dass sich auf dem Campingplatz lediglich 40 Stellplätze befinden, auf welchen Touristen von außerhalb zu finden sind, da es sich bei den restlichen Plätzen um Dauerstellplätze handelt. Nur diese 40 Plätze, so Luft, stehen für Touristen zur Verfügung. Nur diese würden auch nach den Durchschnittswerten für Einnahmen aus Tourismus Gelder in die Stadt bringen.

Diese, absolut unhaltbare Angabe, erklärt die weiteren Ausführungen in den Planfeststellungsunterlagen.

Auf Grund der fehlenden Gesamtinformation können die gemachten Angaben in den Planfeststellungsunterlagen weder interpretiert, noch können die Fehleinschätzungen genauer präzisiert werden.

Da man davon ausgehen muss, dass neben dem o.a. Fehler auch noch weitere Grundlagen aus dem Luft-Gutachten nicht korrekt sind, sind alle daraus resultierenden Angaben stark anzuzweifeln.

Forderung

- ***Das Planfeststellungsverfahren wird eingestellt.***
- ***Alle für das Planfeststellungsverfahren angezogenen Touristischen Daten werden veröffentlicht und durch einen unabhängigen Gutachter überprüft.***
- ***Für alle vorhandenen Touristischen Einrichtungen im Plangebiet (einschließlich B-Plan 76) werden genaue Bestandaufnahmen mit dem Stand 2001/2002 gemacht.***

Refinanzierung

Für den Bau der Hafeninfrasturktur müssen erhebliche Steuergelder eingesetzt werden. Diese sollen sich aus den Einnahmen refinanzieren lassen.

Eine Aussage des Finanzsenators Perschau in Bremen (2002):

Die Freie Hansestadt Bremen hat im Durchschnitt der Jahre 1997 bis 1999 jährlich rund 108 Mill. Euro an Nettohafentlasten aufbringen müssen. Dabei sind also die hafentabhängigen Einnahmen bereits gegen gerechnet.

Häfen sind demnach, und das ist in jedem Bundesland so, Verlustgeschäfte.

Wenn jedoch keine Überschüsse erwirtschaftet werden können, sind auch keine Gelder zur Refinanzierung vorhanden.

Forderung

- ***Die für den Bau des JadeWeserPort nötigen finanziellen Mittel werden detailliert aufgelistet und das Gesamtvolumen festgelegt.***
- ***Für das Gesamtvolumen wird festgelegt, woher diese Gelder im Einzelnen kommen.***
- ***Für den geplanten JadeWeserPort werden die möglichen Einnahmen, sowie die in den Niedersächsischen Hafentämtern vorhandenen Werte für die Ausgaben, detailliert aufgelistet.***
- ***Die Pachten und Mieten für den JadeWeserPort werden auf den Betrag festgelegt, welcher für Einnahmen, für die Refinanzierung und Unterhaltung, sicher stellen.***
-

Maßgebliche Beteiligung privater Investoren

Hierzu sagte Frau Dr. Knorre, damalige Ministerin für Wirtschaft, im niedersächs. Landtag im Febr. 2002:

Zitat.“ Beim Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven sollen zum ersten Mal private Unternehmer, private Investoren mindestens 50 % der terminalbezogenen Infrastrukturkosten übernehmen. Deswegen werden die privaten Investoren - darunter auch die HHLA – für sich Marktanalysen durchführen. Sie werden errechnen,, ob sie aufgrund der Ergebnisse der Marktanalysen, die ich eben skizziert habe, in der Lage sind, die Liegeplätze in Wilhelmshaven wirtschaftlich zu betreiben. Nach den Ergebnissen, die bislang vorliegen, kann man davon ausgehen, dass sich diese Investitionen lohnen. Das ist die Basis, auf der wir das Projekt in Wilhelmshaven planen.“ Zitatende

Forderung

- 1. Die erstellten Marktanalysen werden Veröffentlicht ?***
- 2. Die für den Bau der Infrastruktur des JadeWeserPort benötigte Investitionssumme wird zu mindestens 50 % von privaten Investoren (keine Gesellschaften mit Landesbeteiligung) getragen. Die Investoren tragen das gleiche Risikotragen wie das Land selbst.***
- 3. Bis zur Sicherstellung der mindestens 50%igen Beteiligung privater Investoren wird das Gesamtprojekt JadeWeserPort gestoppt.***

Erhebliche Nachteile für die Natur

Die Maßnahme ist ökologisch nicht sinnvoll

- Durch den Bau eines weiteren Containerumschlagterminals werden keinerlei LKW- oder Bahn-Verkehre eingespart. Auch der Verkehr von und nach Holland wird sich nicht verringern. Durch die Abdeckungsmöglichkeiten der einzelnen Standorte, die sich aus den jeweiligen Transportgesamtkosten ergeben, werden Verkehre vorbestimmt, die sich, wie auch in dem PLANCO-Berger-Gutachten, beschrieben, durch den Neubau in Wilhelmshaven nicht verändern.

- Der neue Containerhafen wird, bedingt durch die Anlandung zusätzlicher Container, neue, zusätzliche Verkehre erzeugen. Diese zusätzlichen Verkehre werden zu einer zusätzlichen Umweltbelastung führen. Bedingt durch den preiswerteren Umschlag von Gütern in dem neuen Hafen, wird der weite Transport von Waren noch lukrativer. Die Herstellung, Verarbeitung und Vermarktung von Waren in Handelsortnähe (innerhalb Europa: der JadeWeserPort wird für den Asien-Verkehr vorgesehen) wird verringert.

Der Betrieb eines Hafens in europäischer Zusammenarbeit für die Containerschiffe der 5. und 6. Generation am 1. Anlaufpunkt der Route Asien-Europa ist die einzige Möglichkeit, Landverkehre zu verringern und zu steuern.

Von diesem Hafen aus (Italien oder Holland) könnten die mit den eventuell einmal in Fahrt befindlichen Super-Jumbos angelandeten Container zu fast 100 % auf kleinere Einheiten umgeladen werden. Diese kleineren Einheiten könnten den, dem Verbraucher naheliegendsten Hafen, anlaufen, wodurch der Landtransport auf ein Minimum gesenkt werden könnte.

Die für einen JadeWeserPort angedachten Waren sind für die Ostländer und den Skandinavischen Bereich gedacht. Die Zielhäfen der kleineren Einheiten könnten dann in Skandinavien, Polen usw. liegen.

- Wird jedoch der JadeWeserPort gebaut, werden die erheblichen Containermengen für die Ost- und Nordmärkte in Wilhelmshaven umgeschlagen und zu einem nicht unwesentlichen Teil auf dem Landwege abtransportiert.

Beim Vergleich möglicher Standorte für einen Zusatzhafen fällt sofort auf, dass Wilhelmshaven die Binnenschiffskomponente nicht erfüllen kann. Ein Transport mit kleinen Einheiten in die Binnenschiffswege ist von Wilhelmshaven aus nicht möglich. Lediglich die Umladung auf Seegängige Feeder ermöglichen den Weitertransport in die Binnenwasserstraßen Deutschlands. Dies wird zu Transportkosten führen, die die Kosten für Landtransporte weit übersteigen.

Der in Wilhelmshaven fehlende Binnenwasserstraßenanschluß führt zu vermehrten Transporten auf dem Schienen- und Straßenweg, was jedoch im Gegensatz zu den Bestrebungen steht, die Schiffskomponenten wegen der geringeren Umweltbelastungen zu bevorzugen.

Den Bestrebungen, mehr Schiffskilometer in den Transportketten zu erreichen, steht die Planung für einen Containerhafen in Wilhelmshaven gegenüber. Hier erreicht man genau das Gegenteil.

- Durch den Bau eines Containerterminals mit einer angestrebten Wassertiefe von bis zu 18 m tideunabhängig, werden andere Mitbewerber am Containermarkt gezwungen, diese Entwicklung in ihren Häfen nachzuholen. Es wird zu einem Ausbau der Konkurrenzhäfen, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Zebbrügge usw. kommen. Massive Natureingriffe sind die Folge. Ein Wettstreit der Wassertiefen wird ausgelöst. Dies nur durch das Wilhelmshavener Angebot. Diese falsche Entwicklung, und wir leben in Europa, muss in die Überlegungen für einen eventuell nötigen Standort einbezogen werden.

Es gibt jedoch auch die Möglichkeit, die Schiffsgrößen zu Begrenzen, oder aber, in Absprache der Hafenstädte, dieses Tiefenangebot abzulehnen. Noch gibt es die Schiffe nicht, die einen derartigen Tiefgang haben (bisher ist auch nicht absehbar, dass es diese Schiffe jemals geben wird). Die Reeder werden ein derartiges Tiefenangebot in ihre

Überlegungen einbeziehen. Aus diesen Gründen sollte der Bau des JadeWeserPort und auch jedes anderen Neubaus als Tiefwasserhafen abgelehnt werden. Ein weiteres Aufrüsten in Sachen Tiefgang zu Lasten der Natur ist nicht hinnehmbar.

Forderung

- ***Alle Häfen der Nordrange werden auf ihre Möglichkeiten bezüglich Schiffsgrößen und Mengen hin überprüft.***
- ***Die Nordrange-Häfen betreiben keinen weiteren Ausbau der Häfen und Hafenzufahrten bezüglich Schiffsgrößen***
- ***Kapazitätserweiterungen durch Neubau werden nach vorheriger Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten der bestehenden Anlagen betrieben.***
- ***Alle deutschen Terminals, von Steuergeldern bezahlt, können von jedem Reeder angelaufen werden. Terminals für nur einen Reeder werden nach Vertragsende in den allgemeinen Betrieb überführt.***
- ***Alle deutschen Containerhäfen schließen sich zu unter einem Dach zusammen, um jegliche Konkurrenz innerhalb Deutschlands auszuschließen.***
- ***Alle Landeshäfen werden aus der Länderverantwortung und die Bundesverantwortung überführt.***
- ***Der Ausbau von Schienenwegen in europäischer Hafenkoordination wird vorangetrieben.***