

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-05-0024

Ihr Zeichen:

Datum:
18. Juni 2004

Betr.: JadeWeserPort-Planung
hier:

**Einwendung
Gegen
Bau- und Betrieb des JadeWeserPort**

Planfeststellungsantrag

**Allgemeine Einwendungen
- Grundlagen der Prognosen**

Im Auftrag

Joachim Tjaden

Grundlagen der Prognosen

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 nachweislich nicht zu. Rotterdam verzeichnet zwar nur niedrige Zuwächse, was auch gegen die Prognosewerte der Unterlagen spricht, hat damit aber immer noch 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.

Zwischen dem Wachstum des Weltsozialprodukts und dem Weltwirtschaftswachstum einerseits bzw. dem Welthandels- und Containertransportwachstum andererseits klafft eine große Lücke. Die Raten letzterer liegen derzeit noch wesentlich höher. Langfristig müsste sich die Lücke allmählich schließen, denn die internationale Arbeitsteilung im Rahmen der Globalisierung der Weltwirtschaft und der dadurch forcierte weltweite Gütertausch sind sehr weit fortgeschritten und die Containerisierung des Stückgutverkehrs ist nahezu abgeschlossen.

Es sieht ganz danach aus, dass die stürmischen Wachstumsraten des Containertransportes sich allmählich auf das bescheidenere Wachstumsniveau der Weltwirtschaft hinab begeben:

Das durchschnittliche Weltwirtschaftswachstum der letzten 15 Jahre lag bei 3,4% und die Impulse gingen von den asiatischen Schwellenländern aus - für die entwickelten Länder sind 3% schon eine nur noch selten erreichte Traummarke.

Es ist also abzusehen, dass die durch globalisierten Gütertausch und Umstellung des Transportsystems auf den Container als Transportmittel ausgelöste stürmische Wachstumsentwicklung allmählich wieder zu einem normalisierten Verhältnis zum Weltsozialprodukt zurückfindet.

Bestes Beispiel hierfür sind die Rückgänge im Containerumschlag in Bremerhaven.

Auch die stark wachsenden Umschläge in Hamburg sind in der angegebenen Form nicht haltbar. Durch häufigeres Umschlagen eines einzigen Containers wird dieser mehrfach gezählt. In Hamburg wurden auf Grund der Probleme in den Hafenanlagen große Mengen an Containern nicht direkt umgeschlagen, sondern innerhalb des Hamburger Hafens mit Feedern zu anderen Liegeplätzen

transportiert.

In den gesamten Planfeststellungsunterlagen wird immer wieder auf die Umschlagsraten abgezielt, ohne den Faktor des Mehrfachumschlages einzubeziehen.

Dies ist ein grober Fehler. Rein aus der Nettozahl der Container, welche einen Hafen frequentieren ist tatsächlich zu ermitteln, wie hoch der zukünftige Bedarf sein müsste.

Zudem ist bei den Prognosen der Umschlagszuwächse ist eine große Sprunghaftigkeit festzustellen: Lt. der Machbarkeitsstudie für einen Container- und Mehrzweckhafen in Wilhelmshaven – Kurzfassung vom Dezember 1999 (Seite 49) wurden für die Nordrange (Nordfrankreich bis Deutschland) zwischen 2,8 und 4,0% und für Deutschland sind es zwischen 2,8 und 4,2% Wachstum zwischen 2000 und 2020 prognostiziert.

In dem vorliegenden Antrag (G1.3 Prognose des Containerverkehrs) werden für den Zeitraum zwischen 2002 und 2020 4,7 - 5,0% für die Nordrange (Nordfrankreich bis Deutschland) und 5,3 - 5,6% für Deutschland prognostiziert.

Die Bandbreite der Umschlagprognosen liegt in der Nordrange im Jahr 2020 zwischen 33.797,7 Mio TEU lt. Machbarkeitsstudie und 55.312,6 Mio TEU gemäß vorliegenden Planfeststellungsantrag bzw. in Deutschland zwischen 10.853,5 Mio und 22.602,9 Mio TEU! Innerhalb von fünf Jahren hat sich die Bandbreite der Umschlagprognosen für Deutschland also mehr als verdoppelt!

Obige Zahlenangaben machen deutlich, dass Prognosen schon bei wenigen Prozentpunkten Unterschied umso unbrauchbarer werden, je weiter sie in die Zukunft fortgeschrieben werden. Da alle von dem gleichen Institut stammen (eine aus dem Jahr 1999 und die andere aus dem Jahr 2004) ist zudem anzunehmen, dass auch die Fachleute bei der Festsetzung der Prognosewerte nicht ganz gegen Stimmungsschwankungen gefeit sind...

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.***
- ***Es wird weiter beantragt, die vorgelegten Wachstumsprognosen in ihrer Langfristigkeit als ungeeignet zurückzuweisen, weil***
 - o ***die Transformationsphase der Weltwirtschaft und die Umstellungsprozesse des Seegütertransportes zukünftig in ruhigeren Bahnen verlaufen werden***
 - o ***eine lediglich auf exponentiellem Wachstum beruhende Prognose der Realität desto weniger gerecht wird, je weiter man sie in die Zukunft hinein extrapoliert.***