

Joachim Tjaden
Bürgerinitiative „Bürger gegen den JadeWeserPort“

26388 Wilhelmshaven, 21. 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-05-0025

Ihr Zeichen:

Datum:
21. Juni 2004

Betr.: JadeWeserPort-Planung
hier:

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

Planfeststellungsantrag

Allgemeine Einwendungen

- Anmerkungen zu Umstrukturierung der Containertransporte

Im Auftrag

Joachim Tjaden

Anmerkungen zu Umstrukturierung der Containertransporte

Mittelmeer und Schwarzes Meer

Nicht untersucht wurde der langfristige Standortvorteil des Mittelmeeres im Asien-Europa-Verkehr. Je drei Reisetage an Hin- und Rückfahrt würden die im Asien-Europa Dienst verkehrenden Containerschiffe sparen, wenn sie – statt ganz zur Nordrange zu fahren, Containerterminals am Mittelmeer anlaufen. Diese könnten von Süden her fast das gleiche west-, mittel- und osteuropäische Hinterland abdecken wie die stark verkürzt gegenüberliegende Nordrange. Zudem haben sie Standortvorteile in Südosteuropa und über das Schwarze Meer auch in Osteuropa. Es ist davon auszugehen, dass sich bei stabilisierten politischen Verhältnissen und Verbesserungen der Infrastruktur, die Nordrangehäfen insgesamt erhebliche Umschlaganteile am Asienverkehr an die Mittel- und Schwarzmeerhäfen werden abgeben müssen.

Arktis- und Transibirienroute

Schon vor Jahren gab es Pläne, Tanker zu bauen, die sibirisches Öl auf dem Seewege via Arktis zu den westlichen Verbraucherzentren transportieren sollten. Es sollte demnach technisch auch möglich sein, Containertransporte zwischen Ostasien und Europa via Arktis durchzuführen. Von Yokohama zur Nordsee sind es via Suez rund 11.000, via Arktis nach Murmansk dagegen über den Daumen gepeilt ca. 5.000 Seemeilen – ähnlich lang ist die transsibirische Eisenbahnroute verlängert bis Mitteleuropa.

Ultra Large Container Barge Carrier (ULCBC)

Würde sich das prognostizierte Umschlagwachstum von Containern tatsächlich bewahrheiten, dann stieße das damit verbundene Wachstum hafengebundenen Schiffsgrößen an wirtschaftliche Grenzen. Hafengebundene Transportsysteme könnten den wirtschaftlichen Spielraum für das Größenwachstum der Schiffe erweitern. Die Folge wäre, dass die großen Nordrangehäfen den Trans-Shipments-Umschlag zu Gunsten eines Feederbargesystems einbüßen würden.

Feststellungen und Antrag:

Es wird beantragt, die vorgelegten Wachstumsprognosen in ihrer Langfristigkeit als ungeeignet zurückzuweisen, weil

- die verkehrsgeografische Benachteiligung der Nordrange im Europa-Asien-Verkehr keine Berücksichtigung fand*
- sich abzeichnende Wachstumsgrenzen der gegenwärtigen Transportsysteme, die schon vor dem Jahr 2020 zu technologischen Innovationen der Seetransportsysteme zwingen, nicht erkannt wurden.*