

**Bürgerinitiative
"Bürger gegen den JadeWeserPort"**



**Einwendungen
zum
Scoping-Termin
"Tiefwasserhafen Wilhelmshaven"
16. April 2002**

Manfred Berger
von Münnichstraße 15
26388 Wilhelmshaven

www.antiport.de
antiport@gmx.de



Bürgerinitiative "Bürger gegen den JadeWeserPort"

Seite 2

0. Gemeinsame Erklärung der Länderchefs

Als Grundlage und Ausgangspunkt sehen wir die gemeinsame Erklärung von Ministerpräsident Sigmar Gabriel (Niedersachsen), Bürgermeister Henning Scherf (Bremen) und Bürgermeister Ottfried Runde (Hamburg).

1. Die Bürgermeister von Bremen und Hamburg und der Niedersächsische Ministerpräsident sind sich einig über die grundsätzliche Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens in der Deutschen Bucht für Containerschiffe, die aufgrund ihrer Größe Bremerhaven und Hamburg auch unter zukünftigen Tiefgangsbedingungen nicht mit einer ökonomisch sinnvollen Auslastung anlaufen können. Dieser Tiefwasserhafen soll als norddeutsches Projekt gemeinsam realisiert werden und stellt eine Ergänzung des bereits bestehenden norddeutschen Hafengebotes dar.

Angesichts der historischen Bedeutung für Norddeutschland und getragen von dem Willen zu einer neuen gemeinsamen Hafenpolitik an der Deutschen Bucht haben sich die drei Regierungschefs für den Standort Wilhelmshaven entschieden. Der Tiefwasserhafen soll für eine Betriebsaufnahme zum Ende des Jahrzehnts realisiert werden.

2. Eine ökologisch vertretbare und ökonomisch erforderliche weitere Vertiefung von Elbe und Weser werden geprüft. Die Regierungschefs der Länder sind sich darüber einig, dass die Ergebnisse dieser Prüfung dann zügig umgesetzt werden. Dabei müssen die Belange der Deichsicherheit gewährleistet bleiben. Die Länder streben hierzu den Abschluss eines Abkommens an, das neben der Elb- und Weservertiefung außerdem die Prüfung der Bereitstellung von erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen auf niedersächsischem Gebiet umfasst und auch Regelungen für ein gemeinsames Baggergutentsorgungskonzept beinhaltet.
3. Die Regierungschefs der drei Länder sind sich darin einig, dass Entwicklung und Betrieb des Tiefwasserhafens nur mit maßgeblicher Beteiligung privater Investoren zur Reduzierung der öffentlichen Investitionen auf ein Minimum und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien erfolgen kann. Dies betrifft sowohl die private Finanzierung der Infrastruktur für die 4 Liegeplätze in der ersten Ausbaustufe – mit mindestens 50 % - als auch die Finanzierung der kompletten Suprastruktur und des Terminalbetriebes selbst. Dieser Tiefwasserhafen soll von der norddeutschen Hafenwirtschaft – niedersächsischen, bremischen und Hamburger Hafenunternehmen – gemeinsam betrieben werden.
4. Zur Entwicklung des Tiefwasserhafens wird Niedersachsen eine Projektentwicklungsgesellschaft gründen, an der sich andere (u.a. die Stadt Wilhelmshaven, Bremen und Hamburg) beteiligen können. Das Land Niedersachsen wird an dieser Projektentwicklungsgesellschaft einen Anteil von 51% halten. Die Projektentwicklungsgesellschaft erhält den Auftrag, das Planfeststellungsverfahren unverzüglich vorzubereiten und zu beantragen. Bis Ende 2001 hat sie ferner ein tragfähiges Konzept zur Umsetzung zu erarbeiten. Dies umfasst den Entwurf für einen Ideenwettbewerb zur Realisierung des Hafens, die gesellschaftsrechtlichen



Bürgerinitiative "Bürger gegen den JadeWeserPort"

Seite 3

Rahmenbedingungen für Projektleitung, -trägerschaft und -umsetzung, die Vorlage eines Rahmenplans für das Projekt und seine Finanzierung.

5. Für den Fall, dass sich der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven nicht realisieren lässt, soll die Option Cuxhaven wieder aufleben. Eine privat wirtschaftlich zu finanzierende Errichtung weiterer Umschlagskapazitäten am Standort Cuxhaven durch Erweiterung bestehender oder Errichtung neuer Anlagen bleibt grundsätzlich möglich.

Aus dieser Erklärung ergeben sich fünf elementare politische, gesellschaftliche und technische Eckpunkte für die Planung und den Bau des Tiefwasserhafens in der Deutschen Bucht:

- A. Aus dem Absatz 1 dieser Erklärung ergibt sich die politische Willenserklärung:
Angesichts der historischen Bedeutung für Norddeutschland und getragen von dem Willen zu einer neuen gemeinsamen Hafenpolitik an der Deutschen Bucht haben sich **die drei Regierungschefs für den Standort Wilhelmshaven entschieden.**
- B. Aus dem Absatz 1 ergeben sich die technischen Eckpunkte für diesen Hafen:
Die Bürgermeister von Bremen und Hamburg und der Niedersächsische Ministerpräsident sind sich einig über die grundsätzliche Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens in der Deutschen Bucht **für Containerschiffe, die aufgrund ihrer Größe Bremerhaven und Hamburg auch unter zukünftigen Tiefgangsbedingungen nicht mit einer ökonomisch sinnvollen Auslastung anlaufen können.**
- C. Aus dem Absatz 2 ergibt sich die Weser- und Elbvertiefung:
Die Länder streben hierzu den Abschluss eines Abkommens an, das neben **der Elb- und Weservertiefung** außerdem die Prüfung der Bereitstellung von erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen auf niedersächsischem Gebiet umfasst und auch Regelungen für ein gemeinsames Baggergutentsorgungskonzept beinhaltet.
- D. Aus dem Absatz 3 ergeben sich die Zukunftsversionen:
Dies betrifft sowohl die private Finanzierung der Infrastruktur für die **4 Liegeplätze in der ersten Ausbaustufe – mit mindestens 50 %** - als auch die Finanzierung der kompletten Suprastruktur und des Terminalbetriebes selbst.
- E. Aus dem Absatz 4 ergibt sich der Auftrag und die zeitliche Begrenzung der Projektentwicklungsgesellschaft:
Die Projektentwicklungsgesellschaft erhält den Auftrag, das **Planfeststellungsverfahren unverzüglich vorzubereiten und zu beantragen. Bis Ende 2001 hat sie ferner ein tragfähiges Konzept zur Umsetzung zu erarbeiten.** Dies umfasst den Entwurf für einen Ideenwettbewerb zur Realisierung des Hafens, die gesellschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen für Projektleitung, -trägerschaft und -umsetzung, die Vorlage eines Rahmenplans für das Projekt und seine Finanzierung.



Bürgerinitiative "Bürger gegen den JadeWeserPort"

Seite 4

Zu A.

Die politische Willenserklärung soll an dieser Stelle nicht untersucht werden. Ob diese Willenserklärung vom Bürger mitgetragen wird, entscheiden künftige Wahlen. Eines muss aber ganz deutlich gemacht werden:

Diese Willenserklärung ist aufgrund falscher Annahmen getroffen worden. Das Gutachten von Berger/PLANCO aus dem Jahr 2000 vergleicht ausschließlich die bestehenden Machbarkeitsstudien für die Containerhäfen in Wilhelmshaven und Cuxhaven. Beide Machbarkeitsstudien sind von unterschiedlichen Auftraggebern mit unterschiedlicher Zielsetzung, unterschiedlicher Analysetiefe auf der Basis unterschiedlichen Datenmaterials beauftragt worden. Berger hat nach eigenen Angaben keine eigenen Analysen durchgeführt.

Entscheidungen, die aufgrund unzulänglichen Datenmaterials getroffen wurden, sind mehr als fragwürdig.

Zu B.

Als Bemessungsschiff für den JadeWeserPort wurde lt. Machbarkeitsstudie der HDW-Entwurf „Projekt 8000“ herangezogen.

- Fassungsvermögen 8.125 TEU
- Länge von ca. 338 m
- Breite von ca. 46 m
- Tiefgang von ca. 13,00 m

Dieses Containerschiff kann Bremerhaven und Hamburg mit der augenblicklichen Fahrphilosophie ungehindert anlaufen.

Containerschiffe, die aufgrund ihrer Größe Bremerhaven und Hamburg auch unter zukünftigen Tiefgangsbedingungen nicht mit einer ökonomisch sinnvollen Auslastung anlaufen können, haben nach dem Stand derzeitiger Studien folgendes Abmessungen:

- Fassungsvermögen von mehr als 12.000 TEU
- Länge von ca. 420 m
- Breite von ca. 56 m
- Tiefgang von ca. 15m

Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 9000 TEU lassen sich mit dem konventionellen Pierhafen nicht mehr ökonomisch sinnvoll be- und entladen. Somit sollte mindestens ein Liegeplatz als Dockhafen für beidseitige Be- und Entladung vorgesehen werden. Die sich daraus ergebenden Änderungen im Hafentwurf müssen in die Begutachtungen aufgenommen werden.

Der vorgestellte Hafentwurf widerspricht der gemeinsamen Erklärung der Norddeutschen Länderchefs.

Zu C.

Weservertiefung, Elbvertiefung, Bau des CT IV in Bremerhaven und Bau des JadeWeserPort ist der Supergau der Norddeutschen Hafenkoordination. Die hier gezeigten Forderungen gehen ausschließlich zu Lasten des Steuerzahlers. Angesichts



Bürgerinitiative "Bürger gegen den JadeWeserPort"

Seite 5

leerer Staatskassen darf die Politik nicht länger Steigbügelhalter für die Pläne egoistischer Hafentreiber sein.

Zu D.

Die Erweiterbarkeit des Containerhafens über die 1. Ausbaustufe hinaus war ausschlaggebender Punkt bei der Entscheidung für den Standort Wilhelmshaven. Diese Erweiterbarkeit findet sich in den Planungsunterlagen nicht wieder. Die maximale Hafentiefe von ca. 10 km Länge wird vom Hooksieler Hafen im Norden und von der 4. Einfahrt im Süden begrenzt. Im vorliegenden Dokument wird ausschließlich ein Hafen mit einer 1700 m langen Kajenlänge betrachtet.

Der vorgestellte Hafentwurf widerspricht der gemeinsamen Erklärung der Norddeutschen Länderchefs.

Zu E.

Die JadeWeserPort Entwicklungsgesellschaft sollte bis Ende 2001 ein tragfähiges Konzept vorlegen. Die hier vorgestellten Unterlagen lassen ein aussagekräftiges, analysefähiges Konzept nicht erkennen. Der Zeitplan liegt bereits 4 Monate hinter der gesetzten Zeitvorgabe zurück. Ungeachtet dessen, darf die fehlende Zeit sich nicht auf die Qualität der Planung auswirken.



1. Vorbemerkung

In der Vorbemerkung wird beschrieben, dass dieser Hafen ausschließlich nach dem Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) unter Berücksichtigung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes (NNatSchG) gebaut werden soll. Eine Vielzahl von weiteren Gesetzen und Verordnungen finden in diesem Entwurf keine Berücksichtigung.

Gerade bei einem Vorhaben mit einem Finanzaufwand von ca. 800 Mio. Euro und einem Einfluss auf nahezu alle ökologischen, ökonomischen, soziologischen und kulturellen Bereiche des Lebens an der Norddeutschen Küste muss eine umfassende Würdigung aller gesetzlichen Grundlagen sowie deren Wechselwirkungen erfolgen.

2. Begründung des Vorhabens

In der Begründung werden Untersuchungen älteren Datums herangezogen. Weder der Einbruch des Containergeschäftes des Jahres 2000 noch die Veränderungen der Weltwirtschaftssituation nach dem 11. September 2001 werden berücksichtigt.

Die Aussage über die Tiefgangsentwicklung widerspricht so ziemlich allen schiffstechnischen, wirtschaftlichen und nautischen Prognosen.

Eine vollständige Kosten- Nutzenanalyse muss durchgeführt werden. Eine ordentlich begründete Notwendigkeit dieses Vorhabens ist nicht ansatzweise zu erkennen.

3. Standortentscheidung

Die Standortentscheidung ist aufgrund Berger-Gutachten durch Ministerpräsident Gabriel, Bürgermeister Scherf und Bürgermeister Runde gefallen. Berger hat lt. eigenen Angaben keine eigenen Untersuchungen angestellt, sondern als Basis lediglich die Machbarkeitsstudien von Wilhelmshaven und Cuxhaven ausgewertet und mit nicht nachvollziehbaren Berechnungen bewertet. Ein politisch motivierter Vergleich zweier Standorte kann nicht eine Standortanalyse gemäß UVPG ersetzen.

Die angeführten Punkte widersprechen so ziemlich allen in Wilhelmshaven vorliegenden Randbedingungen,



4. Beschreibung des Vorhabens

Die Beschreibung des Vorhabens ist nicht präzise genug um eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen zu können. Auswirkungen auf die Umwelt aufgrund einer vagen Projektbeschreibung zu ermitteln, gleicht Kaffeesatzleserein mit wissenschaftlicher Unterstützung. Gemäß der "Gemeinsamen Erklärung" ist ein Vollausbau bis zu 24 Liegeplätzen möglich.

Die Grobplanung dieses Vollausbaues muss Bestandteil dieser UVU sein.

7. Vorgesehener Untersuchungsrahmen

Die Festlegung der einzelnen Untersuchungsrahmen scheinen ausschließlich vom Zufall bestimmt zu sein. Die Analyse geografischer, physikalischer, natürlicher oder logischer Grenzen ist eine unverzichtbare Voraussetzung für eine konstruktive Bewertung des Projektes auf seine umweltrelevanten Auswirkungen.

Als Beispiel für die lückenhafte Analyse seien an dieser Stelle lediglich fünf Beispiele angeführt.

7.1.1 Hydromorphologisches Gutachten

Um die Änderungen des Sedimentverhaltens zu ermitteln ist es zwingend notwendig das gesamte Jade-Weser-Ästuar mit einem 3-Dimensionalen numerischen Modell zu simulieren.

7.1.3.3. Lichtimmissionen

In der Karte 2 ist der Untersuchungsraum der vermuteten Lichtbeeinträchtigungen aufgezeigt. Die Position des Betrachtungsraumes lässt darauf schließen, dass entweder besondere Beleuchtungseinrichtungen verwendet werden, oder die Betroffenheit angrenzender Wohngebiete ausschließlich durch Einschränkung des Betrachtungsraumes reduziert werden soll.

7.2 Schutzgutbezogene Gutachten

Die Liste der Schutzgutbezogenen Gutachten ist unvollständig. Alle betroffenen Bereiche sind zu identifizieren und einer umfassenden Begutachtung zu unterziehen.



Bürgerinitiative "Bürger gegen den JadeWeserPort"

Seite 8

Tiere

Bei dieser Untersuchung werden die Säugetiere nicht betrachtet. Diese Untersuchung ist zwingend notwendig, um die Auswirkungen auf die Natur vollständig betrachten zu können.

Sachgüter (Karte 13)

Direkte und indirekte Auswirkungen auf folgende Sachgüter sind zu untersuchen. Dabei ist das Augenmerk nicht nur auf den Ortsteil Voslapp zu legen, sondern die Beeinflussung im Vollausbau zu ermitteln.

- Produktionsanlage INEOS auf dem Rüstersieler Groden / Voslapper Groden
- Chlorgasleitung auf dem Voslapper Groden
- Gewerbegebiet "Kutterstraße"
- Gewerbetreibende im Kreuzungsbereich A29 / Flutstraße
- Gewerbetreibende in den Ortsteilen Voslapp/Rüstiersiel
- private Zimmervermieter in den Ortsteilen Voslapp/Rüstiersiel
- landwirtschaftliche Betriebe im Bereich des Bauvorhabens
- Grundstücke und Bebauung der Wohnungsbaugesellschaft "Jade"
- Grundstücke und Bebauung von Vereinen
- Grundstücke und Bebauung von kirchlichen Einrichtungen
- Grundstücke und Bebauung privater Eigentümer.
- Voslapper Leuchtturm und seine Funktion auf die Schifffahrt
- Sandentnahmestelle auf dem Voslapper Groden
- Marineanlage "4. Einfahrt"
- Hafenanlage "innerer Hafen"
- Einfahrt zur Seeschleuse
- Grundschule Voslapp / städtischer Kindergarten "WiKi"
- Evangelischer Kindergarten Voslapp

Diese Liste ist mit Sicherheit nicht vollständig. Nur durch vollständige, offene Einbindung der Öffentlichkeit ist eine Bewertung aller relevanten Auswirkungen auf Mensch und Natur zu ermitteln.

Im unserem Schreiben vom 18. Januar 2002 haben wir dem Regierungspräsidenten des Regierungsbezirkes Weser-Ems dringend empfohlen das Scoping-Verfahren öffentlich durchzuführen.

Geheimniskrämerei hilft weder Mensch und Natur noch dem Projekt.



8. Schlussbetrachtung

- Es fehlt eine ausführliche Projektanalyse mit einem Nachweis der Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens, sowie der Standortentscheidung für Wilhelmshaven.
- Es fehlt die konkrete Hafenplanung und Alternativenuntersuchung. Vage Absichtserklärungen bieten keine Grundlage für konstruktive Problemanalyse.
- Die vorgelegten Unterlagen zeigen noch nicht einmal ansatzweise, dass die JadeWeserPort Entwicklungsgesellschaft bereit oder in der Lage ist, alle, für ein Großprojekt dieser Art notwendigen, gesetzlichen Grundlagen auszuwerten und in dieses Verfahren einzubringen.
- Die europaweite Auswahl vom Gutachtern zeigt deutlich, dass hier zwar Geld gespart werden kann; das Fehlen von lokalem Fachwissen reduziert die Qualität der Gutachten aber deutlich.

Die Bürgerinitiative "Bürger gegen den JadeWeserPort" will und wird an diesem Projekt zum Wohl der Stadt Wilhelmshaven und der Bewohner der nördlichen Stadtteile sowie zum Schutz der Natur auch weiterhin durch konstruktive Kritik mitarbeiten.

Mitarbeit bedeutet aber, dass aussagekräftige, bewertbare und umfassende Planungen vorgelegt werden.

Unsere Empfehlung ist sehr eindeutig:

Ziehen Sie sich in Ihr Schneckenhaus zurück, überdenken Sie dieses Projekt, erstellen Sie belastbare Planungsunterlagen und stellen Sie sich dann der Öffentlichkeit.

Bedenken Sie dabei:

Terminknappheit ist ein schlechter Ratgeber.

