

KOSTENLOS

Gegenwind

Zeitung für

Arbeit, Frieden, Umweltschutz

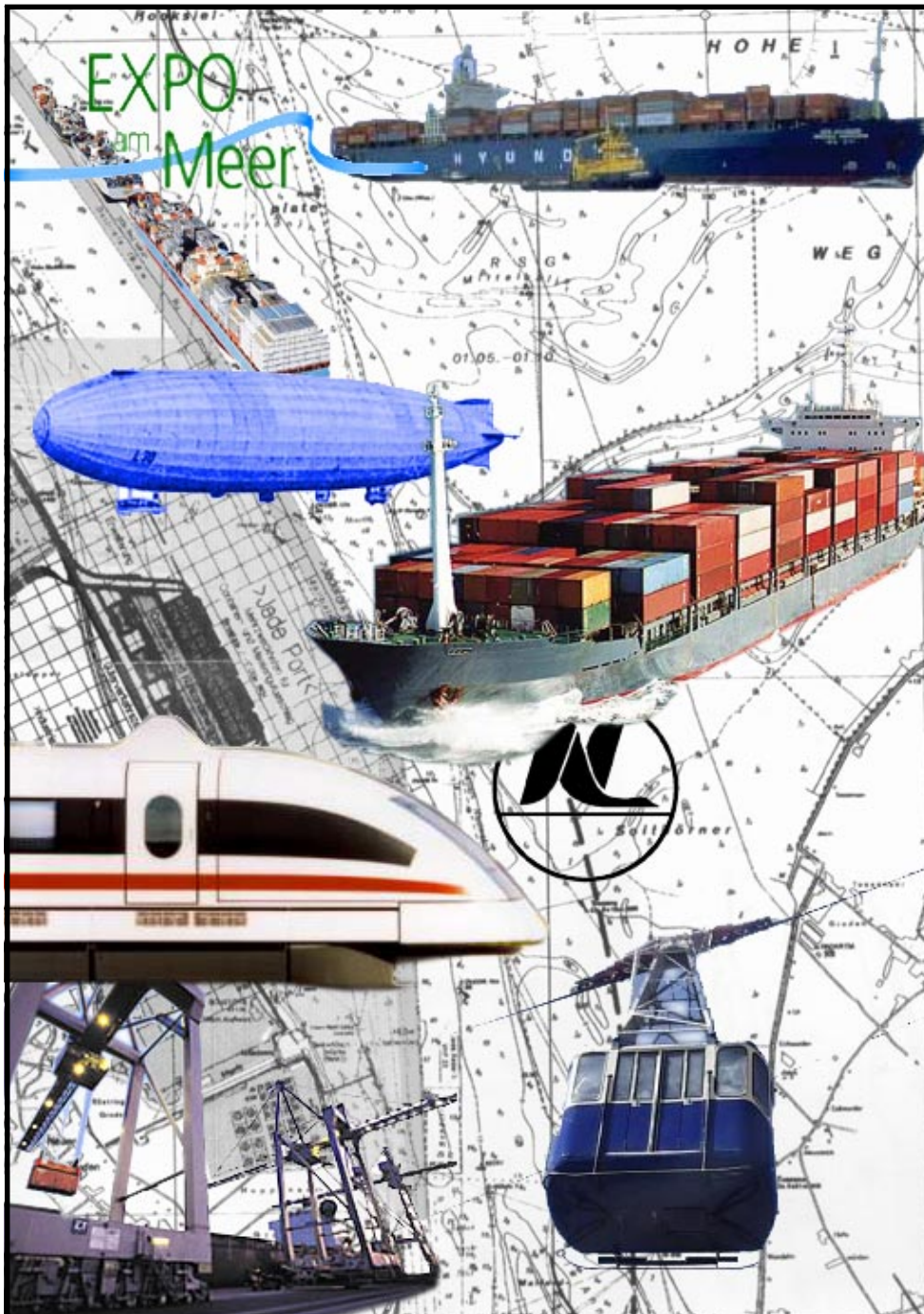
Nummer 157

Wilhelmshaven

März 2000

WIR WOLLEN ALLES!

DIE PLANUNGEN VON WIRTSCHAFT UND POLITIK ÜBERSCHLAGEN SICH. WILHELMSHAVENS ZUKUNFT SIEHT GOLDEN AUS. DER GEGENWIND WEIST NACH, DASS FÜR DEN MENSCHEN WENIG, FÜR DIE UMWELT FAST NICHTS BLEIBT.



Einblicke

Der Bau des JadePorts ist überflüssig! Zu diesem Ergebnis kommt jedenfalls unsere Untersuchung über die Ladungssituation der großen Containerschiffe, die die Häfen hier im Norden anlaufen. [Seite 3](#)

Die Machbarkeitsstudie liegt vor. Der JadePort ist machbar lautet das nicht unerwartete Ergebnis. Auf [Seite 6](#) befragen wir die Bürgerinitiative gegen den JadePort zu ihrer Einschätzung der Machbarkeitsstudie.

„Hat da jemand etwas zu verbergen?“ lautet unsere Frage auf [Seite 9](#). Auch hier geht es um die milliarden schwere JadePort-Entscheidung.

Es hat ja lange gedauert, bis die Wilhelmshavener so richtig in die Putschen kamen – doch heute können wir melden: Die Agenda-Aktivitäten machen Fortschritte. Auf [Seite 11](#) lesen Sie, welche.

Im letzten Gegenwind sprachen wir mit dem CDU-Fraktionsvorsitzenden Friedrich. In dieser Ausgabe sprechen wir mit dem CDU-Ratsherren Grubert. Der Gegenwind auf neuen Wegen? Natürlich nicht. Wir wollten diesmal die Antworten, die wir beim letzten Mal nicht bekamen. [Seite 12](#).

Spionage ist immer ein heikles Thema. Unsere Spione (die Guten) dienen dem Vaterland, die anderen Spione (böse Spione) sind Vaterlandsverräter. Mit der deutschen Einheit tauchen da natürlich die wildesten Geschichten auf. Wenn dann einer auch noch für beide Seite arbeitete läuft's vollends durcheinander. Eine Veranstaltung mit einem solchen guten bösen Spion findet am 22. März in Wilhelmshaven statt. Eine Vorschau auf [Seite 15](#).

Theda schreibt dem lieb'n Kudl über Frühjahrsputz und Masoschisten – wie immer auf [Seite 16](#).

NACHRICHTEN

EINEN NEUEN REDENSCHREIBER

sollte sich Oberbürgermeister Menzel zulegen, wenn er sich zum Bürgermeister und Verwaltungschef wählen lassen will.

Hannover, 18. Februar 2000: „Ein wichtiger Tag für Wilhelmshaven - ein wichtiger Tag für die Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung, für die Stadt Wilhelmshaven, für den Hafen Wilhelmshaven, für die Menschen unserer Stadt, unserer Region.“

Wilhelmshaven, 10. März 2000: „Ein guter Tag für die Dasa, ein guter Tag für Wilhelmshaven.“ (hk)

AUS ZWEI MACH EIN

gibt es in dieser Ausgabe nicht. Geplant war ein Gespräch mit der Gruppe Bündnis 90 / Die Grünen, doch die wollen sich im Moment zu diesem Thema nicht äußern. „Vielleicht später mal“, haben sie uns mitgeteilt. Vielleicht für die nächste Ausgabe? Wir können uns nicht vorstellen, dass sie die Gelegenheit, sich nicht nur über ihre Vorstellungen zur eingeleisteten Verwaltung, sondern auch zu sonstigen Fragen zu äußern – wie es unsere bisherigen Gesprächspartner in der Serie „Aus zwei mach ein“ getan haben – ungenutzt an sich vorbeiziehen lassen wollen. Warten wir's ab! (noa)



BILD GEWORDENE TRÄUME

könnte das Titelbild auch überschrieben sein. Transrapid, JadePort, Seilbahn, Container, Luftschiffe, Elektrifizierung, Untertunnelung, Expo usw. usw. - alles Projekte, die in den Köpfen von Politik und Wirtschaft herumspuken. Die Projekte fanden nicht einmal alle ihren Platz auf unserer Collage. (hk)



ZWEIERLEI MAß

Zahlen Daten Fakten vermisste die SPD beim CDU-Antrag auf Durchbau der Friedenstraße, der deshalb bis zur Klausurtagung im September zurückgestellt wurde. Allerdings gehörte zum CDU-Antrag die Aufforderung an die Verwaltung, „alle notwendigen finanziellen und baulichen Planungen in die Wege zu leiten“. Deshalb vermutete CDU-Fraktionsvorsitzender Friedrich, die Mehrheitsgruppe lehne den Antrag deshalb ab, „weil im Briefkopf ‚CDU‘ steht“. Sein Parteikollege Gruber fügte hinzu: „Wenn wir alle Dinge so geplant hätten, dass schon im Vorfeld alle Zahlen hätten vorliegen müssen, z. B. Expo oder Multiplex-Kino, sähe vieles ganz anders aus.“ Vertreter der Bürgerinitiative gegen den Jade-Weser-Port würden dem wahrscheinlich beipflichten: Ende 1998 hatte sich der Rat, ohne dass eine Machbarkeitsstudie oder Ähnliches vorgelegen hätte, einstimmig für den Jadeport entschieden. (iz)

STUNK

gibt es im Jugendamt. Schon seit Monaten tauchen immer neue Gerüchte über unhaltbare Zustände beim Sozialdienst auf. Von Mobbing, Kaltstellen, Ausnutzen und anderem ist dabei die Rede. Die meisten Beschwerden und Klagen gehen in Richtung Klaus Jürjens, Leiter der Abteilung Allgemeiner Sozialdienst.

Jetzt haben 26 Beschäftigte eine Beschwerde gegen die Amtsführung des Jugendamtes eingereicht. Der Personalrat schrieb daraufhin an den Städtischen Direktor Jens Stoffers. Wir zitieren auszugsweise:

„In einem Schreiben vom 25.02.2000 haben sich 26 Beschäftigte aus dem Amt 51 – Abteilung Allgemeiner Sozialdienst sowie besonderer Sozialdienst – an den Personalrat gewandt.

Die Mitarbeiter kritisieren in diesem Schreiben den „direkten Kommunikationswillen gegenüber den Mitarbeitern“ durch die Amtsleitung als unzureichend. Hintergrund ist offensichtlich die Einführung eines neuen (?) Steuerungsmodells im Jugendamt und damit einhergehende Umstrukturierungen fachlicher, organisatorischer und personalrechtlicher Art.

Der Personalrat ist über beabsichtigte Maßnahmen bisher überhaupt nicht informiert worden.“

Der Personalrat bittet im weiteren Verlauf des Schreibens, die angeordnete Umstrukturierung so lange auszusetzen, bis die von den Beschäftigten aufgeworfenen Fragen ausreichend beantwortet sind, der „Kommunikationswille der Amtsleitung gegenüber allen Mitarbeitern wiederhergestellt ist“ und mit dem Personalrat ein ordnungsgemäßes Beteiligungsverfahren durchgeführt wurde. (hk)

STEFAN RAAB

nominierte in seiner Sendung „TV-total“ den „So-Mann“ und den „Äh-Mann“ für den „Raab der Woche“. Der „So-Mann“ benutzte in 3 Minuten 37 Mal das Wort „So“, der Äh-Mann brachte es in der gleichen Zeit auf 72 Ähs. Wir haben auch einen Kandidaten: Sandes CDU-Ortsvereinsvorsitzenden Claus von Armin. In einem Absatz (Lesezeit 10 bis 15 Sekunden) benutzte er 4 Mal das Wort „Sache“. Schauen Sie sich das mal an: „Unstrittig ist, dass die Spendenaffäre eine *Sache* ist (...) um die *Sache* so schnell wie möglich (...) die man dieser *Sache* gewidmet (...) in dieser *Sache* gut tun. Nominiert Sachen-Mann Claus von Armin! (hk)

SUSANNES OHRING
Gökerstr. 39 Tel+Fax 31880

NEU!!

Buddhistische Power-Armbänder

Maxi-Mode zu Mini-Preisen

Durchgehend geöffnet
9.30 - 18.30; Sa. 9.30 - 13.00

IMPRESSUM:

Herausgeber: GEGENWIND-Verein
Postanschrift: GEGENWIND, Weserstr.33
26382 Wilhelmshaven
Tel.: 04421/994990
Fax: 04421/994991

email: gegenwind.whv@t-online.de

Internet:

<http://www.gegenwind-whv.de>

Redaktion: Uwe Brams, Erwin Fiege, Antje Jürgen-
sen, Hannes Klöpffer (verantwort. Redakteur), Anette
Nowak, Thomas Sobel, Frank Tunnat, Hilde Wes-
sendorf, Imke Zwoch;

Druck: Beta-Druck Auflage: 5.200 Ex.

Bankverbindung: Volksbank Wilhelmshaven,
Kto.-Nr.: 500355, BLZ 28290063

Der GEGENWIND erscheint unregelmäßig - nach
Möglichkeit alle 6 Wochen.

Erscheinungstag dieser Ausgabe: 15.03.2000

Voraussichtl. Red.-Schluß der nächsten Ausgabe:
Ende April 2000

Wir bedanken uns bei den vielen Ungenannten,
die durch ihre Mitarbeit, durch Informationen
oder durch ihre Politik zum Erscheinen dieser
Ausgabe beigetragen haben.
Aufmerksamen LeserInnen wird auffallen, dass
wir z.T. schon reformiert, z.T. noch richtig
schreiben. Wir reformieren uns langsam, aber
sicher...

ÜBERFLÜSSIG

EIN DEUTSCHER TIEFWASSER-TERMINAL IST NICHT ERFORDERLICH, WEIL DIE JUMBOS VORAUSSICHTLICH DIE DEUTSCHE BUCHT WEITERHIN TEILBELADEN ANLAUFEN WERDEN

(jm) Hat der Referent die inhaltliche Aussage schöneredet oder liegt es an der unzureichenden Recherche der Gutachter? Diese Rätselfrage stellt sich nach Durchsicht des Vortragstextes *Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Vorhaben Jade Weser Port / CT 5*, den der Dipl. Ing. Günter Baak in seiner Eigenschaft als Projektführer des Projektkonsortiums JadePort auf der Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums am 18. Februar in Hannover gehalten hat.

So schlussfolgert Günter Baak im Hinblick auf den prognostizierten Trend zu immer größeren Containerschiffen:

Es wird in absehbarer Zukunft ein Tiefwasser-Containerterminal an der deutschen Küste erforderlich.

Zwar haben die Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung (WHV) und ihr politisches Umfeld das schon immer gewusst - aber als Gutachteraussage ist diese These brandneu.¹ Zuvor war etwas zurückhaltender von *dem Vorteil des Tiefwassers* die Rede.² Doch jetzt hat man sich offenbar auf die Tonvorgabe der Auftraggeber eingestellt.

Es wäre müßig gewesen, sich nochmals mit der zuvor bereits angezweifelte Tiefwasser-Terminal-These zu befassen³, wenn nicht beim Durchrechnen folgender im Vortragstext von Günter Baak genannten Zahlen einige Ungereimtheiten zu Tage getreten wären: *Die geplante Kapazitätsgrenze für die erste Bauphase beträgt 1,8 Mio. TEU entsprechend 1,2 Mio. Container pro Jahr.*⁴

Diese Kapazitätsgrenze wird nach sieben Vorlaufjahren je nach Szenario bereits zwischen 2013 und 2015 erreicht.

*Für diese Phase der Vollaustauslastung (des 1. Bauabschnitts zwischen 2013 und 2015, der Verf.) werden jährlich rd. 100 (Super) Jumbo, 390 Midi und 1.050 Feeder Schiffe erwartet.*⁵

*Der durchschnittliche Containerumschlag pro Schiffsanlauf wird mit 35% Transshipment, 7% Short Sea und 58% Deep Sea angenommen.*⁶

Die zitierten Zahlenangaben stellen sich tabellarisch folgendermaßen dar:

Prognostizierte jährliche TEU-Umschlagkapazitäten bzw. Anzahl der Schiffsabfertigungen am Kai des JadeWeserPorts ab dem Jahr 2013 bzw 2015

Zuordnung nach Fahrtgebieten	Deep Sea	Transshipment (Feeder)	Short Sea	Gesamt
Containerumschlag in Prozenten	58	35	7	100
Umschlag (Laden / Löschen) in TEU	1.044.000	630.000	126.000	1.800.000
Eingesetzte Schiffe	Schiffstypen	Kapazitäten in TEU	Anzahl	
	Jumbos	6.000 - 11.000	100	
	Midis	1.500 - 6.000	390	
	Feeder /Short Sea	600 - 1.500	1.050	1.540

Die erstellte Doppeltabelle ermöglicht eine Reihe von Rechenkombinationen von Schiffsankünften mit Umschlagzahlen:

1.) Bei einer durchschnittlichen Ladekapazität von 8.500 TEU pro Jumbo könnten 100 dieser Giganten jährlich, 850.000 davon aus Übersee, zum Entladen im JadeWeserPort herantransportieren und 850.000 wieder zuladen - damit hätte der JadeWeserPort eine Jahresumschlagleistung von 1.700.000 TEU erbracht. Bei Eintritt dieses Falles blieben von der prognostizierten Umschlagkapazität von 1.800.000 TEU lediglich 100.000 TEU für die restlichen 1.440 Midi- und Feederschiffe übrig.

2.) Bei 3.750 TEU pro Midi könnten 390 davon zu einer jährlichen Umschlagleistung von 2.925.000 TEU beitragen - also 1.125.000 TEU mehr als die prognostizierte Umschlagkapazität im Jahre 2013/15.

3.) Bei 1.000 TEU pro Feeder könnten 2.000.000 davon an- und abtransportieren, also 300.000 TEU mehr als die prognostizierte Umschlagkapazität.

4.) Alle 1.540 Schiffe zusammengenommen würden ein Jahresumschlag aufkommen von 6,725 Mio. TEU ergeben - also 4,925 Mio. TEU mehr als die prognostizierte Umschlagkapazität bzw. deren 3,7-faches.

5.) Somit ergibt sich aus den genannten Zahlen von Günter Baak, dass (bei einem Gesamtjahresumschlag von 1,8 Mio. TEU im JadeWeserPort) im Schnitt nur 27% der Ladekapazität pro Containerschiff umgeschlagen werden. Mit anderen Worten: In Wilhelmshaven würden nur Teilmengen gelöscht bzw. zugeladen werden.

6.) Bei den Jumbos/Midis für sich genommen wären gar nur 22,5% erreichbar.

KULTUR - KOMMUNIKATION



WHV Zentrum
Börsenstr.73 / Ecke Mitscherlichstr
MUSIK FÜR DICH

**Frühstücken
Partys - Konzerte**

Dienstag
21. März
-KONZERT DES MONATS-
THE GODFATHERS

Freitag, 7. April
GLOOMY FRIDAY
EBM - 80's - DarkWave - event

20. April
WANDA CHROME & THE LEATHER PHAROS
Garage-Rock !
Support: **SEXUAL SURROGATE**

30. April
DEE DEE RAMONE
(RAMONES)
+ NEW WAVE HOOKERS

19. Mai
**NIKKI SUDDEN
& The Last Bandits**

31. Mai
GUTS PIE EARSHOT

Sie müssten danach bei gleichen Ladungsanteilen vier bis fünf europäische Häfen anlaufen.

Aus den zitierten Zahlen von Günter Baak ist letztendlich die Schlussfolgerung zu ziehen, dass an der in der JadePort-Analyse aufgestellte Prognose,... dass *sich im Überseeverkehr der Trend auf das Anlaufen weniger Haupthäfen beschleunigen wird*,⁷ nichts dran ist. Denn es trifft weniger auf die Jumbos, sondern eher auf die Feederschiffe zu, dass sie einen Haupthafen anlaufen, in welchem sie voll ent- und beladen werden - nämlich den Hafen mit der Schnittstelle zur (transozeanischen) Überseeverschiebung.

Dass Containerschiffe - vor allem die auf den Überseerouten eingesetzten Jumbos - ihre Ladungen auf mehrere Häfen

verteilen, ist tatsächlich immer noch gang und gäbe. Man prognostizierte zwar schon vor 15-20 Jahren den *Main Port* - also den zukünftig einzigen Hafen, den das zukünftige Panmax-Containerschiff⁸ pro tangierten Kontinent noch anlaufen würde.

Stattdessen steht der Fahrplan der von der weltgrößten Reederallianz *Maersk Sea-Land* betriebenen *Far East/Europe* Schifffahrtlinie mit Tagesangabe der wöchentlichen Hafenabfahrten für das, was heute Usus ist:



Anlaufhäfen der *Soroe Maersk* mit Abfahrtsdaten und Zählung der Reisetage

Nr.	Abfahrtsdatum	Reisetage	Hafen	Ladungsbewegung
1	01.02.	0	Yokohama	löschen/laden
2	02.02.	1	Kobe	löschen/laden
3	05.02.	4	Kao Hsiung	löschen/laden
4	07.02.	6	Hongkong	laden
5	09.02.	8	Yan Tian	laden
6	12.02.	11	Singapur	laden
7	27.02.	26	Algeciras	löschen
8	01.03.	29	Felixstowe	löschen
9	03.03.	31	Rotterdam	löschen
10	04.03.	32	Göteborg	löschen/laden
11	06.03.	34	Bremerhaven	löschen/laden
12	07.03.	35	Felixstowe	laden
13	09.03.	37	Rotterdam	laden
14	14.03.	42	Algeciras	laden
15	22.03.	50	Salalah	löschen
16	29.03.	57	Singapur	löschen
17	31.03.	59	Yan Tian	löschen
18	01.04.	60	Hongkong	löschen
	04.04.	63	Yokohama	

In den *Maersk SL* Wochenfahrplan wurden vom Verfasser die Durchnummerierung, die aktuellen Abfahrtsdaten der *Soroe Maersk* und die angemessene Bewegungsrichtung des Hafenumschlags eingearbeitet. Das Schiff gehört zur Klasse der zur Zeit weltgrößten im Einsatz befindlichen Jumbos⁹. *Maersk SL* setzt neun Jumbos in diesem Liniendienst ein, um eine wöchentliche Abfahrt pro Hafen zu gewährleisten. Insgesamt bietet diese Allianz im Europa-Ostasiendienst drei verschiedene, logistisch aufeinander abgestimmte Fahrpläne mit einer wöchentlichen Abfahrt pro Hafen an, wobei die Haupthäfen wie z.B. Hongkong, Singapur bzw. Rotterdam und Bremerhaven von allen drei Ostasiendienstlinien angelaufen werden. Der Containerempfang und -versand erfolgt also über diese vier Häfen im zwei-drei-zwei-Tagestakt.

Aus dem Fahrplan wird ersichtlich, dass die in diesem Liniendienst eingesetzten Schiffe auf der Reise von Fernost nach Europa die Häfen Algeciras, Felixstowe und Rotterdam zweimal anlaufen. Das kann nur bedeuten, dass sie die Häfen bei der Anreise aus Ostasien nur zum Löschen und auf der Ausreise nur zum Laden anlaufen. Die Endhäfen Göteborg und Bremerhaven frequentieren sie folglich nur noch teilbeladen. Erst ab Göteborg sind die Schiffe leer genug, um nach dem Löschen der restlichen Container aus Ostasien mit dem Laden für die Ausreise zu beginnen und diese Prozedur in Bremerhaven fortzusetzen.

Verallgemeinert bedeutet das, dass die größten heute in Fahrt befindlichen Jumbos beim Anlaufen von Göteborg, Bremerhaven (und das gilt auch für Hamburg) mit weit weniger Tiefgang zurechtkommen, als es ihr höchst zulässiger Konstruktionstiefgang (Sommertiefgang) von 14,50 m vermuten lässt. So läuft die *Soroe Maersk* den Hafen von Göteborg an, obwohl das Wasser am dortigen Terminal nur 12 m tief ist - also mit einem Tiefgang von kaum mehr als 11 m.

Göteborg ist also wie Bremerhaven und Hamburg in der glücklichen Lage, nicht am ersten oder zweiten Hafenstopp zu liegen, die von den Jumbos nach der großen Überfahrt (nahezu) voll beladen angelaufen werden, sowie sie umgekehrt auf der Ausreise nicht unter die letzten Hafenstopps fallen, wo die Schiffe die auf sie wartende Restladung für die lange Überseereise an Bord nehmen.



Soroe Maersk halb beladen (fast ohne Decksladung) beim Ansteuern des North Sea Terminals Bremerhaven (NTB)

Länge läuft - Breite trägt

Die "*Soroe Maersk*" hat noch acht Schwesterschiffe - "S-Klasse" genannt. Sie hat eine offizielle Stellplatzkapazität von ca. 6.418 TEU.

Bei einem Durchschnittsgewicht von 10 t pro verschifftem TEU wären das rd. 64.000 t Ladungsgewicht. Zählt man noch 11.000 t Brennstoff und Ausrüstung hinzu, dann kommen 75.000 t Traglast zusammen. Die Gesamttragfähigkeit ist aber mit 104.696 tdw angeben. Die "S-Klasse" könnte also gewichtsmäßig noch rd. 3.000 TEU mehr mitnehmen, um den Maximaltiefgang (Sommertiefgang in Salzwasser) von 14,50 m auszunutzen. Doch bei 6.400 TEU kommt sie allenfalls auf 11,50 m. Ein Mehr an Ladung an Deck müsste allerdings durch Füllen von Ballasttanks im Schiffsboden aufgefangen werden, um der Kentergefahr entgegenzuwirken. Die mangelnde Stabilität bei hoher Decksladung liegt in der schlanken Bauweise dieser Klasse begründet. Bei 14.000 t Ballastnahme könnten diese Schiffe wahrscheinlich 8.000 TEU transportieren. Offensichtlich deshalb bezeichnet die Fachwelt sie als 8.000 - 8.700 TEU Schiffe.

Die "P&O Nedlloyd Kobe" dagegen ist bei gleicher Breite - 47 m kürzer, kann aber trotzdem 6.673 TEU mitnehmen (also 255 mehr, als die S-Klasse offiziell) und das bei einem Maximaltiefgang von 14 m.

Trotzdem sollte man die S-Klasse nicht voreilig als Fehlkonstruktion abtun: Zunächst einmal haben diese Schiffe durch ihre schlanke Bauweise einen günstigeren Wirkungsgrad bei der Umsetzung des Brennstoffverbrauchs in Reisegeschwindigkeit. (Faustregel bei der Auftragsvergabe für ein Schiff: Länge läuft - Breite trägt). Zudem scheint Maersk die ladungsbezogene Minderauslastung ihrer Schiffe bewusst für den Zugewinn an Flexibilität bei der Fahrplangestaltung und der Stauplanung in Kauf zu nehmen. Das dürfte in ihrem Logistikkonzept unterm Strich kostengünstiger ausfallen: Je länger das Schiff, desto mehr Sektionen stehen bei der Beladung zur Verteilung auf die zahlreichen Häfen zur Verfügung. Bei 47 m zusätzlicher Schiffslänge sind das sieben zusätzliche TEU-Containersektionen. Das vergrößert zudem die Option, Häfen nur einmal zum Löschen und Laden anzulaufen - statt zweimal. Und dies wiederum spart Zeit und Hafenkosten.

Es scheint sich also für Maersk zu rechnen, ihre "8.000-er" mit 6.400 TEU Transportkapazität zu kalkulieren.

Daraus resultiert, dass die vorgehaltenen Fahrwassertiefen zumindest mittelfristig für das Anlaufen von Bremerhaven und Hamburg ausreichen werden. Zumal die zukünftigen Jumbos über 8.000 TEU (falls sie überhaupt in Auftrag gegeben werden) vorläufig kaum länger als 350 m dafür aber breiter werden dürften. Dies deutet darauf hin, dass die Tiefgangsentwicklung einer womöglich noch steigender Transportkapazität nicht folgen wird.

Und so gesehen wird in absehbarer Zukunft kein Tiefwasser-Containerterminal an der deutschen Küste erforderlich werden.

Im Gegenteil: Rotterdam allein löst noch keine Ängste aus, weil sich die Reeder davor hüten müssen, sich durch Einsatz von Schiffen mit noch größeren Ankunftsstiefungen in die Abhängigkeit eines Monopolisten an der Nordseeküste zu begeben, der dann die Hafengebühren diktieren kann. Ein weiterer Tiefwasserhafen neben Rotterdam könnte allerdings Panik unter den BürgermeisterInnen der anderen Hafenstädte auslösen und eine äußerst kostspielige Nachrüstungsspirale im Wasser- und Hafenbau in der gesamten Nord-Ränge in Gang setzen. Dann allerdings wären die Reeder gezwungen, noch größere Schiffe in Fahrt zu setzen, sofern es der Wettbewerb erfordert. Statt so was anzukurbeln und letztendlich die ganze Nordseeküste zu ruinieren, sollte man sich besser überlegen, wie man die Schiffe den gegebenen Fahrwasserverhältnissen anpassen kann.

So wäre es sicher eine Untersuchung wert, ob sich in Anlehnung an bereits bestehende Komponenten der Baco-Liner und der hochseefähigen Schubschleppertechnologie eine neue ressourcenschonende Seetransportlogistik entwickeln lässt: Ein Barge-Carrier¹⁰ steuert mit seetüchtigen Containerbargen beladen, einen oder mehrere verkehrsgeografisch günstige Ankerplätze im naturbelassenen tiefen Wasser an. Gleichzeitig streben einige Schubschlepper dem Treffpunkt mit Bargen zu, die in Feederhäfen an Nord- und Ostsee



Baco-Liner 1 und Baco-Liner 2: Dockschiffe mit 2 Bugtoren; 22.345 BRT; 21.801 tdw; 201,4 m lang, 28,53 m breit, max. Tiefgang 6,65 m. Baujahre 1979, 1980 und 1984 (Baco-Liner 3), Thyssen Nordseewerke, Emden

beladen wurden. Beim dortigen Rendezvous tauschen sie ihre Bargen mit denen vom Barge-Carrier aus Übersee herantransportierten aus, um die dann zu ihren Bestimmungshäfen zu bringen.

Wenn es für den Gütertransport erforderlich sein sollte, zukünftige Schiffe einer Größe in Fahrt zu setzen, die jedes Maß der Dimensionen der Hafenzufahrten und Hafenanlagen sprengen, dann muss man sich was anderes einfallen lassen als immer nur tiefer zu baggern und immer horrende Summen in die Hafenanlagen zu stecken. Ein Container-Barge-Carrierkonzept würde auch kleinere Häfen sowohl an der Küste als auch im Binnenland attraktiver für den Containerumschlag machen und so den Flächenverbrauch an den Jumbo-Terminals sowie die Infarktgefahr des Verkehrsablaufs ins Hinterland mildern.

UNTERJEGG
REISEAUSRÜSTUNGS GMBH
OUTDOOR - KANU & MOTORRADBEDARF

Wird Zeit, daß es Urlaub wird!
Nur echt in der **NORDSEE PASSAGE**
WILHELMSHAVEN

Tel: 04421-994287 Fax 994288

In eine solche Logistikkonzeption würde sich auch Wilhelmshavens Binnenhafen einfügen lassen. Statt Feederschiffe in einem JadeWeserPort zu beladen, könnten dort dann Feederbargen gelöscht werden. Ein JadeWeserPort wäre dann endgültig überflüssig. □

¹ An der Machbarkeitsstudie sind wieder die gleichen Gutachtergesellschaften beteiligt, die 1997 im Auftrage der WHV die *Analyse der Umschlagpotentiale für einen Container- und Mehrzweckhafen in Wilhelmshaven (JadePort-Analyse)* erstellten.

² *JadePort-Analyse* Kap. 5.6

³ s. dazu div. Gegenwind-Artikel, insbesondere Nr. 151 *Goldesel Jade-Port?* und Nr. 153 *Jumbo touchiert JadePort*.

⁴ TEU heißt wörtlich: **T**wenty **F**oot **E**quivalent **U**nit - ein genormter Zwanzig-Fuß-Container. Es kommen aber auch Vierzig-Fuß-Container zum Einsatz. Die werden bei der Umschlag- und Transportleistung als zwei TEU verbucht. Bei den vorliegenden Zahlen handelt es sich somit um 600.000 Zwanzig- und 600.000 Vierzig-Fuß-Container.

⁵ Die Begriffe sind nicht großemäßig definiert. Günter Baak nennt an anderer Stelle 6.000 - 11.000 TEU Tragfähigkeit als Bandbreite für zukünftige Groß-Containerschiffe. Für Feederschiffe (Zubringer) im Nord- und Ostseeinsatz rechnet das *Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)* mit einer Tragfähigkeitsentwicklung hin zu 600 - 1.200/1.500 TEU. Der neu eingeführte Ausdruck "Midi" dürfte demnach zukünftig Schiffe mit Transportkapazitäten zwischen 1.500 und 6.000 TEU umfassen.

⁶ Unter *Deep Sea* (Ladung) ist das Umschlagaufkommen von und nach Übersee zu verstehen, bei dem in der Regel die unter Fußnote 5 angeführten *Jumbos* und *Midis* eingesetzt werden.

Unter *Transshipment* (Ladung) versteht man den Anteil des Umschlagaufkommens, der von *Jumbos/Midis* auf *Feederschiffe* umgeladen wird (und umgekehrt).

Unter *Short Sea* (Ladung) versteht man die Umschlagsmengen, die beim innereuropäischen Handel über See transportiert werden.

⁷ *Jade-Port-Analyse* Kap. 2.2.3

⁸ Das *Panmax* Schiff ist auf die höchst zulässige Durchschleusungsbreite von 32,30 m durch die Schleusen des Panamakanals zugeschnitten. Diese Schiffe sollten ständig um den Globus rotieren und dabei jeweils nur einen Hafen in Asien, Amerika und Europa anlaufen. Obwohl sich diese Vision nicht durchgesetzt hat, blieben die Schleusenabmessungen des Panamakanals jahrelang die Obergrenze im Containerschiffbau. Irgendwann in den 90er Jahren wurden dann die ersten Post-Panmax-Containerschiffe gebaut, und leiteten eine stürmische Phase der Größenentwicklung im Containerschiffbau ein. Diese scheint aber jetzt aus vielerlei Wirtschaftlichkeitsgründen eher wieder abzuflauen.

⁹ Einige Maße der *Soroe Maersk*: Länge: 347 m, Breite: 42,80 m, max. Tiefgang 14,50 m (Sommer), Gesamttragfähigkeit: 104.696 t, Transportkapazität: 6.418 TEU (offiziell) bzw. 8.500 TEU von Fachleuten geschätzt.

¹⁰ Barge-Carrier: Träger- bzw. Dockschiff für Kähne. Siehe dazu den Artikel *Hafenroulette* im Gegenwind Nr. 155

winkler TV

TV • Video • HiFi
ist unsere Sache
Beratung Verkauf Reparatur

Störtebekerstraße 3 - Edo-Wiemken-Straße 8
☎ 93 29-0 Fax 93 29-19 🏠 rund ums Haus

BÜRGERINITIATIVE GEHT VON 200 NEUEN ARBEITSPLÄTZEN DURCH DEN JADEPORT AUS

DIE BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN JADEPORT IST FÜR DIE AUSEIN- ANDERSETZUNG UM DEN JADEPORT GUT GERÜSTET

(hk) Auf einer Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums wurde am 18. Februar 2000 in Hannover die „Machbarkeitsstudie JadePort“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Gegenwind nahm dieses Ereignis zum Anlass für ein Gespräch mit Vertretern der Bürgerinitiative. Wir sprachen mit den Gruppensprechern Manfred Berger und Hans Freese.

Gegenwind: Die Machbarkeitsstudie wurde von dem auf der Präsentationsveranstaltung anwesenden BI-Vertreter beklatscht. War die Präsentation so überzeugend?

Bürgerinitiative gegen den JadePort: *Das nicht. Ich bin einfach so erzogen worden. Wenn man eine Rede hört, die ‚unfallfrei‘ über die Bühne gebracht wird – ohne Äh und Öh und Haspeln, dann klatscht man als höflicher Mensch. Dass ich keine Fragen gestellt habe, ist auch richtig. Bevor ich meinen Finger hochheben konnte, waren alle Fragen bereits gestellt – von Landtagsabgeordneten, von Mitgliedern der Bremer Bürgerschaft, von Umweltverbänden. Ich brauchte gar nichts mehr zu fragen. Was die Presse dann daraus macht...*

Ihr wurdet ziemlich deutlich von politischen Repräsentanten der Stadt aufgefordert, euch doch erst dann zu Wort zu melden, wenn die Machbarkeitsstudie vorliegt, weil die BI ja gar nicht weiß worüber sie redet, während die Befürworter, denen die Studie ja auch nicht vorlag, breiten Raum für ihre Sicht der Dinge zur Verfügung gestellt bekamen. Nun liegt die Machbarkeitsstudie vor und ihr dürft loslegen.

Uns hat das natürlich auch verwundert, dass man uns sagte“ Wartet erst einmal auf die Studie“ – ich glaube, es sollte vermieden werden, dass in diesem frühen Stadium eine kritische Öffentlichkeit hergestellt wird. Das ist auch der Grund, warum wir von der örtlichen Presse eher stiefmütterlich behandelt werden. Wir waren auf diese Geschichte vorbereitet, weil wir uns intensiv mit den Dingen auseinandergesetzt haben, die allgemein und öffentlich zur Verfügung stehen. Es gab eine Studie über die Potentiale für einen Containerhafen, die von der WHV in Auftrag gegeben wurde, es gab viele Hinweise in Fachzeitschriften, es gibt eine Magisterarbeit zum Thema. Wir hatten so viel Material zur Verfügung, das hat uns in die Lage versetzt, inhaltlich und sachlich gegen die Verlautbarungen der WHV vorzugehen. Was uns sehr gefreut hat, ist, dass die Bevölkerung auf unsere Initiative so positiv reagiert hat. Es fing an mit einer Veranstaltung mit knapp 100 Leuten – von da an ging das rapide bergauf – bis hin zu der Pumpwerk-Veranstaltung mit über 200 Leuten.

Stammen die Mitglieder der BI in erster Linie hier aus dem Stadtnorden, aus Voslapp? *Unsere Mitglieder kommen aus allen Bereichen der Stadt, von der ganzen Küste, aus dem Rheinland, aus Berlin und sogar aus Spanien.*

Wie viele Mitglieder hat die BI?

Wir haben einen festen Mitgliederstamm von circa 150 bis 160 Mitgliedern.

Woher kommt das Fachwissen, das ja zweifelsohne in der BI vorhanden ist?

Bis vor einem halben Jahr wusste ich noch nicht, was Containerterminals sind, da kannte ich mich mit Computerterminals aus. Wir haben uns das ganze Wissen selbst angeeignet. Natürlich haben wir zu be-



stimmten Themen auch Fachleute in der BI. Unser Wissen erlangen wir dadurch, dass wir alle nur möglichen zugänglichen Quellen anzapfen. Fachzeitschriften, Internet, Statistische Ämter, Kontakte mit anderen Häfen – bis Ägypten und Panama. Wir müssen mit unseren Argumenten und Fakten gegen die falschen Hoffnungen, die hier von interessierter Seite geweckt werden, angehen. Und das geht nur, wenn in der Beweisführung auch alles stimmt.

Um Wilhelmshaven steht es ja wirklich mies. Wirtschafts- und Stadtentwicklung, Arbeitslosigkeit usw. Und dann taucht jemand mit einem Konzept auf, durch das sich mit einem Schlag die Entwicklung umkehren kann. 4.000 neue Arbeitsplätze! Das ist doch was. Aber dann kommen wieder welche daher und ziehen dagegen zu Felde. Irgend etwas muss die Stadt doch machen, um aus dieser Misere herauszukommen!

Das ist richtig, nur die Rechnung stimmt nicht. Wir wissen aus vergleichbaren Häfen, wie in etwa der Personaleinsatz ist. Und gerade in modernen neu konzipierten Häfen geht es natürlich alles in Richtung Automatisierung. Wir sehen bei dieser geplanten Anlage des JadeWeserPorts, so wie sie konzipiert ist, dass der tatsächliche Personalbedarf äußerst gering ist. Wir sehen aber, dass ganz viele Arbeitsplätze in Wilhelmshaven verloren gehen werden. Bspw. Geniusbank mit dem Campingplatz – das ist ein Bereich, der vielen Kaufleuten im Handel und in der Gastronomie das Überleben sichert. Die Einnahmen aus dem Campingplatz für die Stadt bzw. für die Wilhelmshavener Projekt GmbH in Höhe von 1,5 Millionen Mark (nach der letzten Erhöhung) schlagen sich ja auch positiv nieder – und sichert auch Arbeitsplätze. Wenn man gegenüberstellt, was ist und was kommen wird – dann geht das für die Stadt mit einem Minus aus.

4.000 Arbeitsplätze – man muss da die beiden Phasen trennen – das eine ist die Bau- die Erstellungsphase, da wird es möglicherweise diese Größenordnung geben können. Die Aufträge für den Bau des JadePorts müssen europaweit ausgeschrieben werden. Dabei kommen natürlich die etablierten Spezialfirmen aus Holland, aus England, aus Portugal mit ihren Fachleuten und -wissen zum Zuge. Der größte Teil dieser Investitionen wird nicht in Wilhelmshaven bleiben. Natürlich werden auch Betriebe aus der Region mitbeteiligt sein – doch dieser Anteil wird äußerst gering sein.

Was sollen denn 4.000 Arbeitskräfte hier? Hier wird doch nicht wie zu Kaisers Zeiten mit Schubkarre und Pflasterhammer gebaut. Aufspülen des Geländes, Kaje bauen, pflastern und betonieren, ein paar Gebäude bauen, Kräne zusammenbauen – das sind doch Arbeitsabläufe, die durch und durch automatisiert sind.

Wir wissen nicht, mit welchem technischen Know-how die hoch spezialisierten Firmen hier bauen werden. Für den Bau werden aber wohl mehr Arbeitskräfte benötigt als für den Betrieb des Hafens. Während der Betriebsphase – also nach den Planungen ab 2006 -, das haben wir an Hand der vorgestellten Modelle errechnen können, werden 270 Arbeitskräfte an der Pier arbeiten. Diese Zahl ist nicht umstritten und auch von der WHV bestätigt. Aus Gesprächen während der Präsentation der Machbarkeitsstudie weiß ich, dass hier 5 oder 6 Schichten arbeiten sollen - davon werden höchstens zwei, maximal drei neu eingestellt – der Rest wird mit Überhangkapazitäten aus Bremerhaven versorgt. Damit liegen wir in der ersten Phase bei 130 bis 150 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Und jetzt kommt der berühmte Multiplikator 3,2 ins Spiel. Jeder Betrieb, der etwas herstellt, schafft im Umfeld Arbeitsplätze im indirekten Bereich: Wartung, Buchhaltung, Akquisition, Banken, Versicherungen usw. Hier wird allgemein

von einem Faktor 3,2 ausgegangen – also 100 Arbeitsplätze an der Pier = 320 direkte und indirekte Arbeitsplätze. Doch dieser Multiplikator passt hier nicht. Der größte Teil dieser Arbeitsplätze ist in Bremen und Bremerhaven bei der EUROGATE-Gruppe bereits vorhanden. Beim JadePort können wir höchstens mit einem Faktor von 1,2 bis 1,5 rechnen – der Bäcker vor Ort, der Elektriker für den Notfall – wenn wir über Arbeitsplätze beim fertigen JadePort reden, dann reden wir über 200 neue Arbeitsplätze!

Mehr Arbeitsplätze könnten entstehen, wenn hier Wertschöpfung stattfinden würde. D.h. Beschicken und Entladen der Container, Zusammenstellen der Ladungen – das ist der arbeitsintensive Bereich –, aber diese Verarbeitung findet nur dort statt, wo ein hohes Ladungsaufkommen ist – und das haben wir hier nicht. Und das hat auch der Geschäftsführer der WHV, Herr Weide, auf einer Veranstaltung hier in Voslapp eingeräumt.

Und das gibt die WHV auch zu?

Sie planen nicht damit. Sie sagen ganz einfach: Wir bauen den Hafen, der Hafen bringt Umschlag, was letztendlich die Firmen, die diese Container anliefern, damit machen, das ist deren Sache.

Dann geht die WHV auch nicht von 3.600 oder 4.000 Arbeitsplätzen aus?

Doch! Das ist die Endphase des Containerhafens im Jahre 2020 unter der Annahme, dass alle Liegeplätze immer voll belegt sind usw. – dann werden, so vermutet die Studie, ca. 1.000 Arbeitskräfte benötigt – multipliziert mit dem schon erwähnten Faktor 3,2 – dann kommt man auf diese Zahl. Nur das hat nichts mit dem zu tun, was realistisch ist.

Durch den JadePort soll es ja auch in der Region aufwärts gehen – Initialzündung ist dabei ein gern benutztes Wort. Was wird durch den JadePort gezündet?

Ich kann Ihnen sagen, was Herr Gabbey gesagt hat: Wenn der JadePort kommt, dann nehmen wir in Hooksiel natürlich die ganzen Camper auf. Sinngemäß: Wilhelmshaven nimmt die Industrie und wir die Camper. Der JadePort ist als reiner Umschlaghafen projektiert – das heißt, die Stadt Wilhelmshaven wird so gut wie keine Steuern verbuchen können. Das ist keine Initialzündung.

Es ändert sich momentan vieles ganz schnell. Auch die Transportströme ändern sich – gerade in Richtung Schiffsverkehr. Da gibt es schwindelerregende Zuwachsprognosen. Soll das denn alles über Rotterdam laufen? Wie stellt sich die BI dieser Globalisierung vor? Gibt es Alternativen zum Zwang, immer neue Häfen zu bauen?

Die bestehenden Containerterminals in Hamburg und Bremerhaven könnten ihre Kapazität ums Dreifache erhöhen. In den Containerhäfen werden ständig Liegeplätze für bestimmte Schifflinien freigehalten – egal ob ein Schiff kommt oder nicht. Damit wird verhindert, dass die großen

Linien, wie z.B. Maersk, auch nur eine Stunde Wartezeit bis zur Abfertigung haben, weil gerade die letzten Container einer anderen Linie gelöscht werden. Die Liegeplatzkapazitäten in den Containerhäfen sind die meiste Zeit des Jahres nicht ausgelastet. Hier muss bei allen Häfen in Nordeuropa umgedacht werden, dann hätten wir für die nächsten zwanzig bis dreißig Jahre keinerlei Probleme. Hafenskapazitäten sind ausreichend vorhanden.

Und warum plant Cuxhaven jetzt auch einen neuen Hafen?

Der Hafenbereich Cuxhaven gehörte früher Hamburg. Hamburg hat den Hafen an Niedersachsen unter der Versicherung abgegeben, dort keine Container umzuschlagen – um keine Konkurrenz zum Hamburger Hafen entstehen zu lassen. Jetzt prescht Wilhelmshaven im Verbund mit Bremen/Bremerhaven mit der JadePort-Planung vor. Da kommen natürlich in Hamburg Bedenken auf, dass möglicherweise ein Teil der Ladung zukünftig in Wilhelmshaven landen wird. Deswegen bringen die Hamburger wieder Cuxhaven ins Gespräch. Im Augenblick lässt sich absehen, in welche Richtung sich die Größe der Containerschiffe entwickelt. Sollte es wirklich zu Schiffen mit einem größeren Tiefgang kommen – wir bezweifeln das – dann wird Hamburg Cuxhaven weiter favorisieren. Auf Grund der Wassertiefe der Elbe von 19 – 20 Meter gibt es dort die

TRIANGEL
second-hand-shop

An- und Verkauf von
Schallplatten und CD's
HiFi-Komponenten, Literatur + Comics
u.v.m.
Bahnhofstraße 7 • 26382 Wilhelmshaven
Tel. (04421) 4 21 84

Möglichkeit, große Schiffe aufzunehmen und einen Fuß in der Tür zum Ostseeraum zu haben. Cuxhaven ist für Hamburg auf jeden Fall die günstigere Alternative.

Heißt das, dass durch Wilhelmshavens JadePort-Idee das Hauen und Stechen zwischen den deutschen Häfen eine neue Dimension erreicht? Hamburg baut den CuxPort, Wilhelmshaven den JadeWeserPort, Emden will mit dem Dollarhafen auch ein Stückchen von der Torte, die Ostseehäfen sind und fühlen sich benachteiligt – gleichzeitig werden von Skandinavien bis in Italiens Stiefel die Häfen ausgebaut – jeder will für alle

ZEITSPRUNG
natürlich wohnen

Naturfarben, -öle, -waxe · Tapeten
Kleber · Wandputze
Holzfußböden · Korkparkett · Linoleum
Sisal- und Kokosbeläge · greenline-Teppichböden
Reinigungs- und Pflegemittel
Parkett-Schleifmaschinen Verleih

Mühlenweg 86 · 26384 Wilhelmshaven
Tel. 04421-33134 · Fax 34360

Eventualfälle alles vorhalten.

Das wäre eine Entwicklung, die möglich, aber nicht nötig ist. Die bestehenden Hafenskapazitäten reichen auf absehbare Zeit völlig aus. In England werden die meisten Häfen privat betrieben. Die Engländer haben vor Jahren dazu eine Studie erstellt und haben festgestellt, dass die Bau- und Lager- und Umschlagkapazitäten drastisch verringert werden konnten. Ein Spediteur, der selber seinen Hafen bauen muss, nimmt auch Wartezeiten der Schiffe in Kauf, bevor er sich eine Pier auf Halde baut. Das Ziel einer vernünftigen europäischen Hafenpolitik muss sein, dass die Häfen privat gebaut werden. Dieses Modell schont die Staatskassen und die Umwelt.

Befürwortet ihr denn den Bau des Cuxhavener Terminals?

Nein. Grundsätzlich brauchen wir keine zusätzliche Hafenskapazität in Deutschland. Wenn die Ressourcen vernünftig genutzt werden, haben wir für die nächsten 25 bis 30 Jahre völlig ausreichende Kapazitäten.

Wenn das so einfach wäre, würde sich doch die Eurogate nicht mit 500 Millionen am JadePort-Projekt beteiligen!

Wenn es die Möglichkeit gibt, dass aus Steuermitteln ein Hafen gebaut wird, durch den es zukünftig keine Wartezeiten für Containerlinien gibt, greift natürlich jede Gesellschaft zu. Wartezeiten sind teuer – pro Stunde sind da 10 - 15.000\$ zu veranschlagen. Ein Schiff muss fahren – nur dann verdient es Geld. Das ist die Position der Spediteure. Das war ja auch der Grund, warum die Firma Maersk Hamburg den Rücken gekehrt hat. Die mussten mit ihren Schiffen genau das Tidewenster abpassen, um die Elbe befahren zu können. Und wenn das nicht klappte, hieß es warten. Jetzt ist Maersk in Bremerhaven.

Aber habt ihr nicht gerade gesagt, dass die Schiffe ruhig mal warten können, um nicht unnötig viele Häfen zu bauen?

Das muss europaweit passieren. Sonst würde sich ja die Konkurrenzsituation



völlig verschoben. Wir haben ja noch weitere Wettbewerbsverzerrungen in Europa. Die Holländer sponsern ihre Häfen und Bahnlinien mit Steuergeldern – das wird schon seit Jahren von der EU ange-mahnt. Die deutschen Häfen können diesem Preisdruck gar nicht standhalten. In dem Augenblick, wo diese staatliche Unterstützung wegfällt, wird der Wettbewerb wieder auf Grund geografischer Gegebenheiten stattfinden.

Was wird denn nun der JadePort kosten und wer wird's bezahlen?

In Hannover wurde gesagt, dass der Hafen ca. 1,6 Milliarden kosten wird. Eine Milliarde ist für die eigentliche Hafenin-frastruktur geplant, ca. 620 Millionen für die Suprastruktur. Der Herr Schiffer, Vor-sitzender der Eurogate, hat es ganz deutlich gemacht in Hannover. Wenn der Hafen steht, investieren wir unsere 500 Millionen. Herr Schiffer hat aber auch ganz deutlich gemacht, dass der Hafenaufbau Landes- bzw. Bundessache ist.

Das bedeutet, dass der Steuerzahler, nachdem er ja bereits die Kosten für die Aufspülung des Geländes – das war auch unge-fähr eine Milliarde - noch einmal eine Mil-liarde berappen muss, damit ein paar Con-tainerschiffe hier anlegen können.

Es kommen ja noch weitere Kosten auf uns zu. John Niemann von der WHV hat in Hannover ganz deutlich gesagt, wenn der JadePort in Betrieb ist, muss der Jade-Weser-Kanal kommen. Die Kosten für diesen Kanal wurden 1995 mit 500 bis 600 Millionen Mark angegeben. Die Mach-barkeitsstudie berücksichtigt die ganzen Folgekosten nicht. Da kommt noch einiges auf uns zu. Und wenn die erste Ausbaustufe des JadePorts steht – dann wird Druck gemacht, um den Kanal zu bauen. Denn heute ist dieser Kanal politisch nicht durchsetzbar. Das weiß auch die WHV. Darum hat man ihn auch aus der Studie völlig ausgeklammert. Wenn der Betrieb im JadePort aufgenommen wird, ist der Jade-Weser-Kanal wirtschaftlich notwen-dig. Diese Salamitaktik ist verwerflich!

Um den JadePort realisieren zu können, muss ja erst einmal Platz geschaffen werden. Da kommt ja einiges zusammen: Abriss der Niedersachsen- und der Raffineriebrücke, Maadesiel, Kühlwasserentnahme fürs Kraftwerk usw. usf. Werden diese Ausgaben denn in der Studie berücksichtigt?

Das wissen wir nicht. Aber die Betreiber der Anlagen werden sich mit Sicherheit mögliche Kosten vom Staat wieder rein-holen. Darin sehen wir auch einen Grund, warum sich die WHV so hartnäckig wei-gert, uns die Studie zur Verfügung zu stellen: Weil wir dann einen Überblick bekommen könnten, was da noch alles dranhängt.

Der JadePort ist, das habe ich jedenfalls Ihren Worten entnommen, finanziell ein Fass ohne Boden. Aber wichtig ist ja auch, dass Stadt und Land damit Geld einnehmen.

Bei den jetzt in Deutschland existierenden Häfen ist kaum einer, der durch seinen Containerbereich Gewinne macht. Der Staat muss Schulden machen, um diesen Hafen zu bauen – aber die Einnahmen aus dem Hafenbetrieb werden bei weitem nicht die Zinslast decken.

Welchen Umfang hat denn die Studie?

Das ist ein ganzer Schrank voller Akten. Es gibt allerdings innerhalb dieser Studie eine textliche Zusammenfassung der Mes-sergebnisse, der Simulationen, der mathematische Modelle, der Analysen usw. Dieser Teil mag in der Größenordnung eines Aktenordners liegen.

Also durchaus bearbeit- und handhabbar.

Auf jeden Fall. Aber auch dieses Doku-ment wird der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung gestellt. Seitens der WHV ist man momentan dabei, diese textuelle Zu-sammenfassung zusammenzufassen, um

Informationen nicht nur über die Bür-gerinitiative bekommen Sie auch über die Internet-Seite www.antiport.de

Hier finden Sie nicht nur die Forderun-gen der BI sondern auch die sicher-lich umfassendste Sammlung von Zei-tungsartikeln, Gutachten usw. zum Thema. Vervollständigt wird die Seite mit Links, die Sie zu beinahe jedem Hafen dieser Welt führen. Es lohnt sich wirklich!

Die Bürgerinitiative ist auf die Unter-stützung der Bevölkerung angewiesen.

Bankverbindung

Volksbank Wilhelmshaven

Bankleitzahl: 282 900 63

Konto-Nummer: 950 667

hieraus eine 6 bis 8 Seiten starke Informations-schrift herauszugeben. Das soll dann die Grundlage für die Entscheidung des Rates sein. Das ist unglaublich!

Die Damen und Herren des Stadtrates haben sich doch schon längst entschieden.

Ich glaube, die Front der einhelligen Über-einstimmung bricht langsam auf. Einige Ratsvertreter stellen uns inzwischen Fra-gen, erscheinen auf unseren Informations-veranstaltungen. Wir merken, dass bei den Ratsvertretern langsam Hunger nach un-geschönter Information aufkommt.

Was sagt die Studie denn über Umweltaus-wirkungen aus?

Der Herr Baak hat in seiner Rede einige deutliche Zitate gebracht. Er redete da-von, dass der Eingriff in die Umwelt nicht unerheblich sein wird, dass bestimmte Le-

bensräume großflächig und dauerhaft verloren gehen. Dass war's aber auch schon, was zum Thema Umwelt gesagt wurde.

JADEPORT

Das ist ja schon starker Tobak!

Wir wissen nicht, welche Grenzen die Studie hat – sind die Auswirkungen beispielsweise auf den Schweinsrücken untersucht worden – verschlickt dieser Bereich? Darauf konnte uns auch Herr Weide von der WHV keine Antwort geben. Welche Folgen sind für Wangerooge zu befürchten? Denn das Baggergut wird ja nicht, wie zu Beginn geplant, aus den Unterhaltsbaggerungen des Jadefahrwassers gewonnen, sondern es wird aus der Klappstelle 0/01 nördlich Wangerooge gewonnen. Es bleibt festzustellen: Solange wir die Studie nicht haben, wird das Misstrauen steigen!

Wie wird die BI jetzt mit der Studie umge-hen?

Auf jeden Fall werden wir deutlich ma-chen, dass ohne Veröffentlichung der Studie keine faire Auseinandersetzung mög-lich ist. Wir hoffen, dass auch von poli-tischer Seite Druck auf die WHV ausgeübt wird. Wir werden auf jeden Fall Fragen formulieren und der WHV übergeben. Wir werden diese Fragen gleichzeitig ins In-ternet stellen, und wir werden versuchen, unsere Fragen auch von anderen Fach-leuten beantworten zu lassen.

Wie verhalten sich die Wilhelmshavener Grünen zum JadePort bzw. zur BI?

Gar nicht. Ich denke mal, die sind einge-bunden in die Mehrheitsgruppe – haben dadurch ja auch eine Bürgermeisterin be-kommen. Ich habe beinahe das Gefühl, dass das, etwas ketzerisch ausgedrückt, der Preis fürs Wohlverhalten war. Wie die Wilhelmshavener Grünen sich verhalten – das stößt bei den Landesgrünen und auch bei den umliegenden Verbänden auf Unverständnis.

Wer wird vom JadePort profitieren?

Natürlich werden Eurogate und andere Hafentriebe davon profitieren. Nur die, die es nötig haben, also die Bürger und der Staat, die werden nichts davon haben. Oberbürgermeister Menzel hat in Hannover ein ganz deutliches Wort gesagt: „Die Mach-barkeitsstudie wird es jetzt ermöglichen, in einer breiten Informationsoffensive die Er-kenntnisse in die Region zu tragen, Auf-klärung zu betreiben, Fragen, die bestehen, zu beantworten.“ Wir warten auf die Infor-mationsoffensive!

Gegenwind: Vielen Dank für das Ge-spräch. □

HAT DA JEMAND ETWAS ZU VERBERGEN?

ZUSAMMENFASSENDES ZUR PRÄSENTATION DER JADEPORT-MACHBARKEITSSTUDIE

(hk) Für wenig Überraschung sorgte die Meldung, dass in der Machbarkeitsstudie festgeschrieben wurde, dass der JadePort machbar ist. Doch wie geht es jetzt weiter? Ein Kommentar.

Oberbürgermeister Menzel forderte die Bürgerinitiative gegen den JadePort unmissverständlich auf, so lange die Klappe zu halten, bis die Machbarkeitsstudie vorliegt. Und nun liegt sie vor. OB Menzel am 18.2. in Hannover: „Die heute vorgestellte und vorgelegte Machbarkeitsstudie wird es jetzt ermöglichen, in einer breiten Informationsoffensive die Erkenntnisse in die Region zu tragen, Aufklärung zu betreiben, Fragen, die bestehen, zu beantworten.“ Eine Offensive mag da ja wohl anlaufen, ob die allerdings etwas mit Information zu tun hat, muss bezweifelt werden.

Alle Zitate sind den Redemanuskripten der Vorträge von Dipl. Ing. **Günter Baak**, Projektführer des Projektkonsortiums JadePort, Dr. **Birgit Grote**, Staatssekretärin im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, **Eberhard Menzel**, Oberbürgermeister der Stadt Wilhelmshaven und **Emanuel Schiffer**, Vorstand der EuroGate, entnommen, gehalten auf der Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums „Vorstellung der Machbarkeitsstudie Jade Port“ am 18. Februar 2000 in Hannover.

Die Wilhelmshavener Wirtschaftsvereinigung als Auftraggeber der Studie lehnt es rundweg ab, der interessierten Öffentlichkeit Zugang zu der Studie zu gewähren. Nicht einmal die Zusammenfassung der Studie wird einsehbar sein. Wie kann sich da beispielsweise der Rat eine Meinung bilden und eine Entscheidung treffen? Doch wohl

nicht auf Grundlage der lobbyistischen Verlautbarungen der WHV! Wie soll die Diskussion in der Öffentlichkeit weiter gehen, wenn die Fakten nicht auf den Tisch kommen? Doch die WHV beschreitet ihren Königsweg: Aus der Zusammenfassung wird eine Zusammenfassung zusammengestellt - ca. 8 Seiten dick - und die wird dann den Ratsmitgliedern als Entscheidungsgrundlage für ein Milliardenprojekt zur Verfügung gestellt.

Diese Geheimniskrämerei hat zwei Gründe: 1. Die WHV will das Projekt möglichst schnell durchziehen und erst gar keine Debatten über das Für und Wider aufkommen lassen und

2. wird die Studie so viele Ungereimtheiten aufweisen, dass eine öffentliche Diskussion für die WHV nicht durchstehbar ist.

Und damit wird die WHV Schiffbruch erleiden. Wenn erst einmal bemerkt wird, dass sowohl die Öffentlichkeit wie auch die Entscheidungsträger nur mit Beliebigkeiten versorgt werden, wird es tumultartig werden.

Die in den Reden zur Vorstellung der Machbarkeitsstudie gemachten Äußerungen weisen darauf hin, dass der JadePort sowohl finanziell als auch aus Umweltschutzgründen ein Windei ist.

Die Finanzen

Noch vor einem Jahr tönte es aus der WHV-Geschäftsstelle, dass der JadePort ausschließlich privat finanziert wird. Heute sieht das ganz anders aus: „Allerdings ist eine vollständige Privatfinanzierung un-

wahrscheinlich. Realistisch ist dagegen eine Mischfinanzierung der Infrastruktur durch die öffentliche Hand (Bund und Land) unter Beteiligung von Investoren (Refinanzierung durch Mieten und Gebühren) sowie eine Privatfinanzierung der Suprastruktur durch den Betreiber.“ (Günter Baak) Klartext: Der Staat muss ca. 1 Milliarde für die Errichtung des JadePorts ausgeben. Das Geld bekommt er, wenn alles so läuft wie geplant, über Steuern und Gebühren wieder rein. „Das bedeutet für das Land Niedersachsen einen jährlichen fiskalischen Nutzen von bis zu 48 Mio. DM. Hinzu kommen sonstige Einnahmen (Gebühren, Pachten etc.) in Höhe von gut 20 Mio. DM.“ (Günter Baak) Selbst diese Annahme ist unseriös, was ja auch in dem „bis zu 48 Mio. DM“ deutlich wird. Wie ein Hütchenspieler jongliert der Herr Baak hier mit unrealistischen Zahlen der benötigten Arbeitskräfte und des möglichen Umschlags. Doch selbst diese hochgeschätzten Einnahmen würden höchstens die jährliche Zinslast für die Verschuldung des Landes wieder reinbringen. Eine Folgekostenabschätzung wäre auch für die Stadt und den Bund unabdingbar, denn schon aus den Andeutungen der Studie geht hervor, dass z.B. die Baggerkosten abrupt in die Höhe schnellen werden.

Die Hoffnung, dass der JadePort sich zu einem Goldesel entwickelt, können wir uns wohl abschminken: „Ich will aber darauf hinweisen, dass der Betrieb eines Container-Terminals aufgrund der extremen Wettbewerbs-Situation in der Hamburg-Antwerp-Range selbst bei guten Wachstumsraten für keinen Hafen ein sonderlich renditestarkes Geschäft ist. Mit einem gut laufenden Container Terminal kann man zwar relativ viele Menschen beschäftigen, aber eben keine hohen Gewinne erwirtschaften.“ (Emanuel Schiffer)

Ob und wie sich die niedersächsische Landesregierung, der von der WHV ja die finanzielle Hauptlast zugeschustert wird, an der Finanzierung beteiligen kann, steht noch in den Sternen: „Vorher ist die Finanzierung zu klären. Ich bin mit der Hafengewirtschaft einig, dass Privatfinanzierung im Vordergrund stehen muss. Es besteht sicherlich Klärungsbedarf, wer was finanziert und ob und wie das Land gegebenenfalls durch Zur-Verfügung-Stellen von Flächen und Bürgschaften helfen kann. In diesem Zusammenhang ist auch zu klären, wer der Träger der Hafeninfrastuktur werden soll.“ (Birgit Grote)

Die Realisierung des JadePorts kostet Milliarden an Steuergeldern.

Zu der einen Milliarde, die der Steuerzahler laut Machbarkeitsstudie aufzubringen hat, kommt eine weitere Milliarde für den Bau des Jade-Weser-Kanals (vielleicht auch nur 700 Millionen). Hinzugerechnet werden müssen auch die Vorleistungen zur Aufspülung der Grodenflächen, die auch im oberen dreistelligen Millionenbereich angesiedelt sind. Ungeklärt auch, inwieweit die Abrisse von Niedersachsen- und Raffi-



neriebrücke, Neubau der Kühlwasserentnahme für das Kraftwerk, evtl. Neubau des Maadesiels und so weiter, mit im Zahlenwerk der Machbarkeitsstudie enthalten sind.

Umweltauswirkungen

„Die durchgeführte Umweltfolgenabschätzung hat insgesamt keine Hinweise auf Umweltbeeinträchtigungen geliefert, aufgrund derer das Projekt nicht genehmigungsfähig sein könnte. Die Baumaßnahme (u.a. die Aufspülung des Terminalgeländes, die Baggerung der seeseitigen Terminalzufahrt und die Infrastrukturmaßnahmen auf dem Voslapper Groden), wie auch der spätere Betrieb des Terminals, führen jedoch zu verschiedenen Beeinträchtigungen des Menschen, der Umwelt und von Umweltnutzungen. Ein Teil dieser Wirkungen wird temporär, ein anderer Teil wird dauerhaft sein. Während der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer voraussichtlich nur durch relativ geringe Fernwirkungen beeinflusst wird, gehen im direkten Eingriffsgebiet vor allem durch die Aufspülung des Terminals aquatische Lebensräume und ihre ökologischen Funktionen großräumig und dauerhaft verloren. Es sind eine Reihe von Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Umweltwirkungen denkbar, die im formalen Genehmigungsverfahren detailliert werden müssen.“ (Günter Baak)

Wer soll denn solchen Ausführungen Glauben schenken? Die Nutzung der Kaiserbalje ist laut WHV unbedingte Voraussetzung für den JadePort – und die Kaiserbalje führt mitten durch die Schutzzone 1 des Nationalparks!

Clever auch der Schachzug der WHV, den Bau des Jade-Weser-Kanals nicht mit in die Studie einzubeziehen; dass dieser Kanal extrem hohe Bedeutung für den JadePort hat, machte John Niemann schon einen Tag nach der Präsentation der Studie in der Öffentlichkeit deutlich. Auch das kein Eingriff in die Natur?

Werte und Normen

Ziel der gesamten Region muss es sein, mit einer strategisch weitsichtigen Planung, mit unternehmerischem Mut wägend, wügend und gestaltend die mit dem Jade-Weser-Port verbundenen hafengewirtschaftlichen Chancen und die natürlichen Ressourcen, die sich in unserer Region mit dem tiefen Fahrwasser bieten, ertragsoptimal und dem Gemeinwohl verpflichtet, zu nutzen. (OB Menzel)

Wasserbau

Auch die wasserbaulichen Maßnahmen, wie die Verlegung und Neubaggerung der Jadedahrrinne und der Bau der Stromkaje werden ohne Zweifel Auswirkungen auf das Jade-Weser-Ästuar haben. Dazu Günter Baak in seinen Ausführungen in Hannover: „Die geplante erste Ausbaustufe stellt eine erhebliche geometrische Systemveränderung dar, die aber aufgrund einer Kompensationswirkung von Querschnittsein-

engung und -vertiefung nur geringe hydrodynamische Veränderungen der Tidedynamik verursacht. Die morphodynamische Gesamtstabilität des Gesamtsystems Jade wird durch die erste Ausbaustufe nicht beeinflusst, da keine wesentlichen Änderungen der Tidedynamik eintreten. Ein zusätzlicher Sedimenteintrag in die Jade ist nicht zu erwarten. Es ergeben sich Betroffenheiten, vornehmlich hinsichtlich Sedimentumlagerungen, an einigen Hafenanlagen und Wasserbauten entlang der westlichen Innenjade, die im formalen Genehmigungsverfahren von Bedeutung, aber technisch lösbar sind.“

Kann man das glauben? Zumindest muss diese Aussage so lange in Frage gestellt werden, bis die WHV die Untersuchungsmethoden und –ergebnisse der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt, damit sie von nicht befangenen Wissenschaftlern überprüft werden können.

Arbeitsplätze

„Oberste Priorität ist es, bestehende Arbeitsplätze zu stabilisieren, neue Arbeitsplätze zu schaffen, für die jungen Menschen, für die nachfolgenden Generationen. In diesem Sinne betrachtet die gesamte Region den Jade-Weser-Port als Chance.“ (Eberhard Menzel)

„Für die strukturschwache Region Jade Weser Raum ist das Projekt von Beginn an mit erheblichen Beschäftigungseffekten verbunden, die sich nach Erreichen der Auslastung der vorgeschlagenen ersten Phase auf bis zu 3.600 direkt und indirekt Beschäftigte belaufen dürften.“ (Günter Baak)

Dazu die Bürgerinitiative gegen den Jadeport: „Während der Betriebsphase – also nach den Planungen ab 2006 -, das haben wir an Hand des vorgestellten Modells errechnen können, werden 270 Arbeitskräfte an der Pier arbeiten. Diese Zahl ist nicht umstritten und auch von der WHV bestätigt. Aus Gesprächen während der Präsentation der Machbarkeitsstudie weiß ich, dass hier 6 Schichten arbeiten sollen - davon werden höchstens zwei/drei Schichten neu eingestellt – der Rest wird mit Überhangkapazitäten aus Bremerhaven versorgt. Damit liegen wir in der ersten Phase bei 130 bis 150 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Wenn wir über Arbeitsplätze beim fertigen JadePort reden, dann reden wir über 200 neue Arbeitsplätze!“ (Siehe Gegenwind-Gespräch auf Seite 6)

Die Studie muss öffentlich werden!

Der Umgang der WHV mit der Studie ist unzumutbar. Wenn es dazu kommen soll, dass hier Milliarden Steuermark für einen Hafenneubau ausgegeben werden sollen, dann muss die Studie in allen Einzelheiten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Solange das nicht der Fall ist, müssen wir Wilhelmshavener davon ausgehen, dass die WHV etwas zu verbergen hat. □

Die
kulinarische Verführung
in Deichnähe
Jeden Tag von 10.00 - 02.00 Uhr

METROPOL
im Pumpwerk

Restaurant - FrühstücksCafé - Mittagstisch
Biergarten - Live Music & Kinderspielplatz
WHV, An der Deichbrücke Tel. 04421-43660

Günstiges Baugeld

Zins p.a.: 5,90 % bei
100 % Auszahlung
Zinsfestschreibung: 10 Jahre
anfänglich effektiver
Jahreszins: 6,08 %

Die Tilgung kann mit Lebensversicherungen der
VPV VERSICHERUNGSGRUPPE erfolgen

Weitere Konditionen auf Anfrage

Ihr Ansprechpartner:
Holger Janßen Tel.: 04421 / 81144



VERSICHERUNGSGRUPPE

JONATHAN
BIOMARKT

Natürlich einkaufen!

**Produkte aus kontrolliert
biologischem Anbau!**
Natürlich - biologisch - frisch

Grenzstr. 16 - 26382 Wilhelmshaven
Tel. / Fax: 04421 - 13438

BIOMARKT
JONATHAN

AGENDA MACHT FORTSCHRITTE

SACHSTANDSBERICHT ZUM LOKALEN AGENDA-21-PROZESS IN WILHELMSHAVEN

(iz) Im GEGENWIND Nr. 155 (November 1999) berichteten wir über Wilhelmshavens Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung im Rahmen der weltweiten AGENDA-21-Kampagne. In diesem ersten Artikel sind Grundlagen-Informationen zur Agenda allgemein und zur Umsetzung an der Jade nachzulesen. Im folgenden kommentierenden Bericht ist zu erfahren, wie es seitdem weitergegangen ist.

Das Agenda-Büro

Zunächst die wichtigste Nachricht: Zum 1. März 2000 wurde im Umweltamt (im Erdgeschoß der Virchowstr. 1 / Ecke Weserstraße) ein lokales Agenda-Büro eingerichtet, das zunächst mit einer ABM-Kraft besetzt ist. Damit ist ein wesentliches Defizit der lokalen Agenda (LA 21) in Wilhelmshaven beseitigt. Diese zentrale Kontakt- und Koordinationsstelle mit einer hauptamtlichen Vollzeit-Fachkraft ist eine wesentliche Voraussetzung für einen effektiven Agenda-Prozess.

Die Arbeitsgruppensitzungen

Zwischenzeitlich ist das letzte von 6 Themen, nämlich „Umwelt und Natur“, wie die anderen Themen in einer Art „brainstorming“ mit lokalen VertreterInnen aus Verwaltung, Politik und Verbänden sowie BürgerInnen bearbeitet worden. Wesentliches Anliegen der meisten TeilnehmerInnen sind demnach Flächennutzung und -verbrauch in unserer Stadt. Flächennutzung war schon Thema einer anderen Sitzung, scheint jedoch so eng mit der ökologischen Qualität der Stadtentwicklung verbunden zu sein, dass auch hier Stärken und Schwächen und, daraus abgeleitet, Ziele und Maßnahmen zur künftigen Flächennutzung im Vordergrund standen.

Das Treffen zu „Umwelt und Natur“ musste zweimal anberaumt werden, da beim ersten Termin viel Zeit für Grundsatzdiskussionen zum bisherigen und weiteren Vorgehen verwendet wurde – gut, dass den TeilnehmerInnen diese Zeit eingeräumt wurde, denn diese Grundlagen sind wichtig für alles Weitere.

Die Gruppe hat sich auf etwa 20 Menschen eingependelt, der „harte Kern“ hat sich über mehr als ein Jahr ganz gut aufeinander eingespielt und ein echtes Gruppengefühl ist spürbar.

Den Prozess begreifen

Neue InteressentInnen sind gern gesehen, auch wenn diesen die Vorgehensweisen und Grundlagen immer wieder neu erläutert werden müssen, was für die Moderatoren und die übrigen TeilnehmerInnen wenig spannend bis anstrengend ist. Daraus entstand die gute Idee, dass Neuzugänge eine Viertelstunde vor Sitzungsbeginn kommen sollten, um von den ModeratorInnen oder anderen TeilnehmerInnen vorab über wesentliche Grundlagen informiert zu werden. Schon diese positiven menschlichen Aspekte sprechen für die Agenda, wenngleich nicht jedem dadurch geholfen wird. So verließ eine neue Teilnehmerin trotz intensiver Zuwendung

zur Pause die Sitzung, weil es ihr „zu abstrakt“ war. Und ein anderer, offensichtlich Mitarbeiter eines Großbetriebes im Stadtnorden, konnte oder wollte das Verfahren der Meinungsbildung nicht verstehen. (Zur Erinnerung: Alle TeilnehmerInnen der Themensitzungen hatten ihre Wahrnehmungen, Bedürfnisse und Ideen zu Stärken und Schwächen, Zielen und Maßnahmen städtischer Entwicklungen auf Karteikarten niedergelegt, die in den Protokollen ausnahmslos mit jedem Buchstaben und Ausrufezeichen verewigt sind.) Eine Karte, die den Konflikt zwischen Naturschutz und Großindustrie aufgriff, wollte dieser Teilnehmer (als Mitarbeiter jenes auf der Karte genannten Großbetriebes) unbedingt ausgemerzt wissen. Trotz geduldiger Erklärungen konnte der Moderator ihm kaum begrifflich machen, dass *alle* Karten (=Ansichten) gleichwertig und *ungefiltert* Bestand haben, im Sinne eines offenen Diskussionsprozesses von und mit allen BürgerInnen und InteressensvertreterInnen. Man muss einfach zur Kenntnis nehmen, dass die meisten Menschen sich von solchen urdemokratischen Prozessen entfremdet haben bzw. dass sie dafür noch nicht reif sind. Der Weg ist das Ziel: Die Agenda kann, neben der Nachhaltigkeit und Ökologie, diese Reifung befördern.

Die Broschüre

Eineinhalb Jahre nach Start der Agenda und nach Abschluss der Themensitzungen ist es Zeit für eine Zwischenbilanz. Eine Broschüre soll die BürgerInnen, aber auch den Rat, der die Lokale Agenda auf den Weg brachte, über die bisher erzielten Ergebnisse informieren. Die Arbeitsgruppe ernannte hierfür eine vierköpfige Redaktion, paritätisch besetzt mit Frauen und Männern bzw. aus Verwaltung und Bürgerschaft. In mehreren Redaktionssitzungen wurde ein inhaltliches und gestalterisches Konzept erstellt und am Beispiel von „Umwelt und Natur“ der gesamten Arbeitsgruppe präsentiert. Keine leichte Aufgabe, die Ergebnisse aus sechs je dreistündigen Sitzungen mit durchschnittlich 20 Teilnehmern so zusammenzufassen, dass es vom Umfang her lesbar bleibt und gleichzeitig kein Aspekt „unter den Tisch fällt“. Deshalb prüften alle TeilnehmerInnen gemeinsam, anhand des Protokolls, ob sämtliche Aspekte (Karteikarten), die zum Thema „Umwelt und Natur“ genannt worden waren, sich in der Zusammenfassung wiederfinden. Da keine wesentlichen Mängel erkennbar waren, wurde die Redaktion beauftragt, in dieser Form - auf je zwei knappen Din-A4-Seiten - auch mit den anderen The-

men zu verfahren. Auf der nächsten Gesamtsitzung Anfang /Mitte April soll das Ergebnis dem gesamten Arbeitskreis präsentiert und dort abschließend diskutiert werden, danach geht es in den Druck.

Öffentlichkeitsarbeit

Mit der Broschüre ist es nicht getan, eine regelmäßige Berichterstattung über den Fortgang der Ereignisse und Ergebnisse bleibt Grundvoraussetzung für eine lebendige Lokale Agenda 21, die alle BürgerInnen berührt. Bei der letzten Sitzung war zumindest ein WZ-Redakteur anwesend, was allerdings keinen Bericht nach sich zog. Wir setzen weiter auf Radio Jade, dessen MitarbeiterInnen für solche Themen grundsätzlich aufgeschlossen sind und u. a. im Umweltmagazin geeignete Sendeplätze vorgehalten. Das Agenda-Büro sollte hier etwas bewegen können.

...und weiter?

Die in Arbeit befindliche Broschüre soll nicht dazu verleiten, nun erst einmal die Hände in den Schoß zu legen. Diese Ergebnisse sind erst Anfang und Grundlage des Agenda-Prozesses und konkreter Maßnahmen. Das brachten die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises deutlich zum Ausdruck und forderten weitere regelmäßige Treffen. Neben ein- bis zweimonatlichen Gesamttreffen in der VHS wären Kleingruppen zu einzelnen Themen und vor allem zu konkreten Einzelprojekten sinnvoll, aber auch der anderswo praktizierte Agenda-Stammtisch – bei einem gemütlichen Tee oder Bier ist schon manche gute Idee geboren worden.

Randnotiz: Im Rahmen ihrer Stellungnahme zu einem gewerblichen Bauvorhaben haben die hiesigen Naturschutzverbände, mit Hinweis auf die Lokale Agenda 21, vorgeschlagen, statt des üblichen bürokratischen Beteiligungsverfahrens einen „Runden Tisch“ einzuberufen, bei dem alle Beteiligten vor Ort gemeinsam mit dem Investor über eine ökologisch wie ökonomisch nachhaltige Planungsvariante beratschlagen. Tatsächlich hat der Planungsträger diesen Vorschlag aufgegriffen. Ob die Planung danach entsprechend abgewandelt wird, bleibt abzuwarten (wir werden zu gegebener Zeit darüber berichten), aber: Ein erster Schritt zu einem neuen Demokratieverständnis ist gemacht, und das ist schon mal auf der Habenseite der Lokalen Agenda 21 zu verbuchen.

Das nächste Treffen des Wilhelmshavener Arbeitskreises zur Lokalen Agenda 21 findet am 5. oder 12. April 2000 (Hinweis in der Tagespresse beachten) ab 17 Uhr in der Volkshochschule statt.

Für Neueinsteiger noch mal die Kernthese der weltweiten AGENDA 21:

„Nachhaltige Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse einer gegenwärtigen Generation befriedigt, ohne zu riskieren, daß zukünftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.“

Aus dem Brundtland-Report der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung, 1987

Nicht maßlos verbiestert

GESPRÄCH ÜBER DAS INNENLEBEN DER CHRISTDEMOKRATEN

(ef/nea) Für die letzte GEGENWIND-Ausgabe sprachen wir mit dem CDU-Fraktionsvorsitzenden Klaus Friedrich. Auf unsere Frage nach den Querelen in der Wilhelmshavener CDU antwortete er ausweichend und ließ uns ziemlich „unbefriedigt“. Um der Frage nach den zwei Lagern – pro Maaß und kontra Maaß – doch noch auf den Grund zu gehen, sprachen wir mit Udo Grubert, Vorsitzender des CDU-Ortsverbandes Stadtmitte Heppens und Mitglied des Rates der Stadt.

Schwarze Kassen?

Gegenwind: Einige aktuelle Fragen vorweg: Wie sieht es im CDU-Kreisverband Wilhelmshaven mit schwarzen Kassen aus?

Grubert: Gute Frage. Nein – aus meinem jetzigen Kenntnisstand heraus kann ich sagen, dass es bei uns keine schwarzen Kassen gibt. Wir haben im Gegenteil den Zustand, dass unsere Mitglieder mit 60 DM pro Kopf verschuldet sind. Wir haben kürzlich den Rechenschaftsbericht von unserem Schatzmeister, Herrn Rech, entgegennehmen dürfen, und ich denke, dass das alles höchst zuverlässig und wahrheitsgetreu ist.

Wobei sich ja auf Bundesebene gezeigt hat, dass auch Rechenschaftsberichte nicht immer stimmen müssen...

Richtig.

Werden die Mitglieder der CDU nach der Spendenaffäre höhere Beiträge bezahlen müssen?

Das wird wohl nicht der Fall sein. Es gibt aber das Solidaritätskonto, auf das Mitglieder und Nichtmitglieder einzahlen können. Ich bin mir nicht sicher, dass sich die Mitglieder an der Basis eine Erhöhung der Beiträge wegen Vorfällen in Bonn und Berlin gefallen lassen würden. Ich kenne solche Bestrebungen aber auch nicht.¹

Gibt es aufgrund der Affäre Austritte aus der CDU?

Ich vermute es. Ich denke, so etwas geht nicht spurlos an einer Partei vorbei. Nach dem, was ich gehört habe, war das aber sehr begrenzt; es war keine große Austrittswelle.

Haben Sie Verständnis für Leute, die jetzt austreten?

Ja.

Haben Sie auch mit dem Gedanken gespielt? Absolut nicht. Ich habe mich aber maßlos geärgert.

Maßlos mit einem oder mit zwei a?

Mit einem a, und ich war auch nicht verbiestert.

Muss Dr. Kohl Ihrer Meinung nach sein Bundestagsmandat zurückgeben?

Ja, es ist meine persönliche Meinung, dass er sein Mandat zurückgeben muss. Ein Ehrenwort kann nicht über Recht und Gesetz stehen. Man darf darüber aber nicht übersehen, dass Dr. Kohl in sechzehn Jahren Amtszeit als Kanzler eine Menge getan hat. Das ist unbestreitbar. Aber es rechtfertigt nicht sein gegenwärtiges Verhalten.

Und finden Sie Schäubles Rücktritt richtig?

Ja und nein. Da bin ich geteilter Meinung. Er ist sicherlich ein Opfer der Umstände geworden, nicht so sehr ein Opfer seiner Falschaussage. Obwohl ich die schon recht merkwürdig finde. Das Gleiche macht ja auch Koch: „Einen Fehler darf man mir nicht krumm nehmen...“ Ich gestehe Herrn Schäuble etwas zu: Wenn ich meine Terminkalender von vor fünf oder zehn Jahren durchkrame, kann ich auch nicht mit jedem Eintrag etwas anfangen. Sein Rücktritt war bestimmt richtig, wenn mir diese Entscheidung auch etwas zu spät kommt.



Zur Person:

Im Kreisverband Wilhelmshaven der CDU gibt es sechs Ortsverbände. Unser Gesprächspartner Udo Grubert ist Vorsitzender des Ortsverbandes Stadtmitte Heppens.

Grubert, Jahrgang 1959, ist 1989 nach WHV gekommen. 1995 ist er der CDU beigetreten und wurde bald Ortsverbandsvorsitzender. Ein Jahr später zog er in den Rat der Stadt ein.

Bis September 1999 war er Vorsitzender der Mittelstandsvereinigung.

Er ist stellvertretender Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses und Mitglied des Kulturausschusses und des Aufsichtsrates der Jade Wobau. Da er als Mitinhaber einer Marketing-Firma „nebenbei ein Unternehmen zu führen hat“, strebt er „höhere Weihen“ nicht an, möchte aber im Kreisvorstand der CDU aktiver mitarbeiten.

Insgesamt ist diese ganze Affäre eine höchst fragwürdige Geschichte, und ich kann nur hoffen, dass die Demokratie in diesem Land keinen Schaden nimmt. Ich will keine Behauptungen aufstellen, doch ich halte es für denkbar, dass Ähnliches auch in anderen Parteien vorfällt. Und insofern sollten die Bürger dieses Landes endlich wieder anfangen, ihren Politikern auf die Finger zu schauen und nicht annehmen, dass man mit dem Urnengang die staatsbürgerliche Pflicht vollendet hat. Politiker gehören unter Aufsicht gestellt. Glauben Sie, dass die CDU erneuert aus dieser Sache herauskommt?

Wilhelmshaven, Kirchreihe 68

Sa / So ab 10.30 Frühstücksbuffet 8,90 DM

A Tribute to
Real Music

Mo-Frei ab 8.30 Uhr Frühstück

Momentan nicht. Selbst die neuen Gesichter werden das System Kohl nicht restlos beenden. Die Affäre muss restlos aufgeklärt werden. Und die CDU braucht Zeit, um die Erneuerung zu vollziehen und nach außen zu zeigen.

Schlangengrube

Nun aber zur Situation der CDU in Wilhelmshaven. Wenn man in der „WZ“ etwas über den Kreisverband Wilhelmshaven liest, dann ist meistens von Querelen die Rede. Da liest man über Miesmacher, politisch Enttäuschte, Lautsprecher, Intriganten und Feiglinge. Muss das nicht jeden Bürger abschrecken? In eine Schlangengrube von Intrigen zu geraten, ist ja gefährlich. Was ist los in Ihren Laden?

Das schreckt den Bürger tatsächlich ab. Sie können das aber aus zwei Gesichtspunkten betrachten. Zum Einen: Eine demokratische Partei lebt nicht nur davon, dass sie sich nach außen demokratisch darstellt, sondern auch davon, dass sie sich nach innen demokratisch auseinandersetzt. Die CDU kehrt diese Auseinandersetzung nicht unter den Tisch. So kommen auch Kontroversen an die Öffentlichkeit. Der Bürger ist damit überfordert – er war nicht dabei und weiß nicht, was er mit solchen Schreckensmeldungen anfangen soll. Zum andern: Es gibt in der CDU Wilhelmshaven Strömungen...

...Das sind bei Ihnen ja schon eher Fluten!

... und mit diesen Strömungen ist bislang nicht so umgegangen worden, wie man damit umgehen könnte. Man kann Strömungen leiten und lenken und Energie daraus gewinnen. Man kann aber auch Energie damit verlieren. Und im Kreisverband hat man die Strömungen bisher nicht energiegewinnend genutzt. Das hat nicht zur Freude aller beigetragen. In der Zeitung steht oft etwas von zwei Lagern und von Spaltung. Die CDU ist nicht gespalten, aber es gibt tatsächlich kontroverse Meinungen und kontroverse Standpunkte.

Lediglich personelle Differenzen

Wenn etwas in der „WZ“ steht, dann klingt es nach zwei Lagern, nämlich nach Maaß-

Anhängern und Maaß-Gegnern. Worum es inhaltlich geht, steht nicht dabei. Worin besteht denn die inhaltliche, die politische Kontroverse? Oder trifft es zu, was MdL Biester gesagt hat, dass es keine politische, sondern lediglich eine personelle Kontroverse gibt?

Wir haben keine Kontroverse über das politische Programm, und wir sind uns auch einig darüber, was in Wilhelmshaven getan werden muss. Es sind in der Tat personelle Kontroversen. Es ist eine lange Geschichte. Die Uranfänge habe ich selber gar nicht mitbekommen. Als ich 1995 eingetreten bin, bestand das Problem schon, und ich habe es nach und nach mitbekommen. Es geht nicht um politische Differenzen, sondern um menschliche Kontroversen, um Informationswege, um Kanäle. Diese Differenzen haben letztendlich dazu geführt, dass es heute die öffentliche Darstellung „Gegner von Maaß – Freunde von Maaß“ gibt. Ich denke jedoch, dass keiner sich als einen Gegner von Maaß bezeichnen würde, auch nicht die, die einer kontroversen Strömung zuzurechnen sind – auch ich nicht. Ich sehe mich als einen Gegner der Führung des Kreisverbandes.

Heißt das, es geht nicht um die Person Erich Maaß, sondern um seinen Führungsstil?

Darüber könnte man lange diskutieren. Was heißt „Führungsstil“?

Ist er ein „autoritärer Sack“?

Nein, absolut nicht.

Was ist es dann?

Erich Maaß kann sich sehr für Dinge einsetzen. Und er hat auch schon über den Tellerrand hinausgeschaut. Andererseits ist er jemand, der unantastbar, unnahbar wirkt. Auf mich persönlich hat er allerdings nie unnahbar gewirkt. Es gibt zwischen ihm und mir Gegensätze, die wir sicherlich lösen könnten, aber vielleicht beide nicht lösen wollen.

Jedenfalls bin ich kein Maaß-Gegner, wenn er selber auch gerne behauptet, ich sei einer. Er hat behauptet, ich hätte gesagt, er muss weg, und das habe ich nicht gesagt.

Es gibt zwei Strömungen. Es gibt eine Strömung, die ganz klar in Richtung Erneuerung des Kreisvorstandes geht, und zu dieser gehöre ich. Und es gibt eine Strömung, die alles so lassen will, wie es ist.

Im Juni werden wir den Kreisparteitag haben, und da wird ein neuer Kreisvorstand gewählt werden. Und der zukünftige Kreisvorsitzende hat es in der Hand, diese integrative Kraft darzustellen und die Strömungen zu bündeln und energiegewinnend zu nutzen und die CDU wieder zu dem zu machen, was sie eigentlich sein müsste.

Und wer wird das sein? Der Wunschkandidat von Herrn Maaß, der Kronprinz also, ist ja Uwe Biester.

Er ist nicht nur der Wunschkandidat von Herrn Maaß, sondern ich denke, es gibt in der CDU viele, die sich ihn als Nachfolger

wünschen. Er ist auch mein Wunschkandidat. Er hat diese Fähigkeit zur Integration. Und er ist auch sicherlich einer der Strategen in der Partei. Eine Alternative zu Biester sehe ich nicht, weil er auch über Jahre die Fraktion hervorragend geführt hat.

Herr Biester ist ja auch Oberleutnant der Reserve. Wird es unter ihm auch zackiger zugehen im Kreisverband?

Zackiger würde ich das nicht nennen. Aber es wird eine andere Arbeit werden, es wird strategischer, zielorientierter zugehen.

Schwarze Mitglieder

Kommen wir zu einem Thema, das auch gelegentlich in der Zeitung erwähnt wird – die Karteikarten im Parteibüro. Sie sind Ortsverbandsvorsitzender Stadtmitte Hepsens. Wissen Sie, wie viele Mitglieder Sie haben?

Ich weiß, wie viele Mitglieder wir etwa haben. Und das Thema ist nun endlich erledigt. Das ist auch etwas, was die „jungen Wilden“ erreicht haben, dass nämlich die Namen endlich freigegeben werden. Es gab ein Rundschreiben an die Mitglieder der CDU, in dem sie ankreuzen konnten, ob sie angeschrieben werden wollen oder nicht. Es gibt viele, die das nicht wollen, und das verstehe ich auch. Die sagen: Ich gehöre der CDU an, aber ich oute mich nicht.

Das finden wir eher seltsam.

Ich verstehe das. In Wilhelmshaven kann es berufliche Nachteile mit sich bringen, in der CDU zu sein.

Sie haben also – wahrscheinlich – keine schwarzen Kassen, aber schwarze Mitglieder.

Ja. Ich habe dann nach der Rundschreiben-Aktion 103 Namen bekommen, und ich vermute, das sind etwa drei bis vier Fünftel der Mitglieder des Ortsverbandes.

Damit ist das Thema ja nicht wirklich erledigt. Das heißt ja, Sie kennen nicht alle Mitglieder Ihres Ortsverbandes.

Ich könnte in die Kreisgeschäftsstelle gehen und in den Karteikasten schauen. Aber nur die 103 Mitglieder, die sich einverstanden erklärt haben, darf ich anschreiben.

Es gab doch mal eine Brandstiftung in der Kreisgeschäftsstelle. Da hätte die gesamte Kartei vernichtet werden können.

Nein. Die Kartei lagert im Stahlschrank.

Gelegenheit verpasst

Zum Abschluss noch: Bei der letzten Jahreshauptversammlung standen als Delegierte für den Landesparteitag mal wieder nur – wir müssen das Wort schon wieder sagen – Maaß-Freunde zur Wahl. Sie waren nicht dabei.

Nein.

Und Weerda auch nicht, und Gottschalk auch nicht... Es hat dazu ja Leserbriefe gegeben. Und was uns gewundert hat, ist, dass die Leserbriefschreiber gegen die

Rechtschreibwerkstatt

Anette Nowak und

Herward Meier

Legasthenietherapie

Lese-/Rechtschreibtraining

Diagnose und Beratung

Auskunft und Anmeldung

04421 - 99 64 70

„WZ“ gewettert haben statt über ihre Parteiführung.

Ja, wissen Sie, da wurde dann gesagt: „Das sind ja nur Vorschläge, meine Damen und Herren. Sie können jederzeit weitere Vorschläge machen.“ Die Mitglieder sitzen schon auf heißen Kohlen und wissen, dass eine Delegiertenwahl unendlich lange dauert.

Wenn ich das wirklich fair und ausgewogen machen will, dann setze ich die Namen aller drauf, die mir einfallen, und ich nenne Mitglieder aus beiden Strömungen.

Es gab also vorbereitete Stimmzettel, auf denen nur Namen von genehmen Kandidaten standen, und man hätte weitere Mitglieder dazuschreiben können – aber wer tut das schon?!

So war es. In der Situation denkt man: Mach deine Stimmen und Thema durch.

Aber man ist dann natürlich gefrustet und geht raus und sagt: Das hätte man wirklich mal anders machen können. Das hätte ein Signal sein können auf der Jahreshauptversammlung, aber das kam nicht.

Es war zu lesen, dass es ein Versöhnungsgegespräch gegeben habe. War das nichts?

Es hat ein Gespräch gegeben, bei dem die Standpunkte beider Strömungen erläutert wurden, und das war sehr konstruktiv. Und alle haben sich davon erhofft, dass es genauso konstruktiv weitergeht. Das Signal, das auf der Hauptversammlung erwartet wurde, ist dann aber nicht gekommen. Die „WZ“ hat das schon richtig kommentiert. Der Bericht war keine Stimmungsmache, das war schon wirklich so.

Aber Sie werden weiter kämpfen?

Darauf können Sie sich verlassen.

Vielen Dank für das Gespräch. □

¹ Zum Zeitpunkt des Interviews konnte Herr Grubert solche Bestrebungen nicht kennen. Er wies uns später allerdings darauf hin, dass inzwischen in der CDU eine Zwangsumlage zur Behebung der durch die Finanzaffäre entstandenen Notlage im Gespräch ist.



KULT

HELEEN VERBURGS „EIER UND ELTERN“ IM JUNGEN THEATER

Wenn es auf die Welt kommt, soll es immer einen orangefarbenen Pullover tragen, dann kann man es schon von weitem sehen. Und mit sieben Wochen kommt es in den Kinderhort, damit seine Eltern fleißig dem Fischfang nachgehen können. Natürlich muß es auch lernen, wie man Fische fängt. Von sanftem Gemüt ist sein zukünftiger Vater, aber käme das Kleine eines Tages und würde sagen: „Papa, ich will nicht Fische fangen“, dann wäre Schluß mit der Contenance, dann garantiert er für nichts.

Voller konkreter Pläne sind die erwartungsfrohen Eltern eines kleinen, weißen Eies in „Eier und Eltern“, dem Jugendstück der holländischen Autorin Heleen Verburg. Aus der einfachen und zugleich seltsamen Geschichte von dem menschlichen Pinguinpaar, das ein Ei legt und vergeblich auf den Nachwuchs wartet, ist unter der Regie von Ueli Blum ein poetisches und komisches, geradliniges und klares Stück geworden. In schlichten, aber eleganten Kostümen und mit genau jenem Bewegungsablauf zwischen Würde und Drolligkeit, der für die charmannten Südpolanner so charakteristisch ist, faszinieren und bezaubern Kati Stüdemann und Reto Baumgartner. Vom Verliebten über den ersten Streit darüber, wer das Ei ausbrüten darf, bis zum Einkauf von allerhand Sachen, „weil man eben Sachen braucht, wenn man ein Kind erwartet“, und schließlich zum Abschied - vielleicht bis zu einem neuen Versuch im nächsten Jahr - reicht die Entwicklung der Figuren. Warum es nicht klappt mit dem Ei und dem Wesen, das ihm doch eigentlich entschlüpfen sollte, das ist die Frage, auf die es allerhand mögliche Antworten gibt: Vielleicht möchte es nicht „so weit von zu Hause“, nämlich am Pol, sondern am Wattenmeer, geboren werden, wo statt frischem Fisch ein Berg von Konservensardinen auf es wartet, weil seine Mama das angesichts der Meeresverschmutzung für gesünder hält. Vielleicht bietet eine Welt voller Plastik und Konserve allzu wenig Möglichkeit zum Leben, vielleicht hatte es auch keine Lust auf orangefarbene Pullover. Eier und Eltern ist eine Geschichte, die das Nachdenken befördert und eine ganze Reihe von Antworten anbietet, ohne zu bevormunden.

Frauenpower? Frauen sauer!

Das war nicht so prall, was uns „Die Circen“ (bzw. die Veranstalter) zum Internationalen Frauentag am 8. März im Pumpwerk boten. Genauer gesagt: Die beiden Circen passten so gut zueinander wie Gummistiefel zum kleinen schwarzen Minikleid.

Circe 1, Gabriele Lange, gefiel uns nämlich mit ihren „sittlich-sinnlichen Chansons am Rande der Wahrheit“ im ersten Teil des Programms sehr gut, überzeugte stimmlich wie mimisch mit ihren Interpretationen mehrerer Chanson-Klassiker von Friedrich Hollaender und Georg Kreisler. Die Kritik „Tim Fischer ist aber besser“ lassen wir nicht gelten, denn jede/r interpretiert anders, und Tim Fischer ist nach unserer Kenntnis überwiegend keine Frau.

Auch im zweiten Teil erfreute uns Gabriele Lange mit stimmlicher Ausdruckskraft und zusätzlich an der Gitarre. Ihre Partnerin Iris Kuhn beherrscht, wie sie im ersten Teil unter Beweis stellte, in der Tat das Klavier – sie hätte nur dort sitzen bleiben und die Klappe halten sollen. Denn was sie uns gesanglich wie „tänzerisch“ im zweiten Teil mit überwiegender eigenen Arrangements zumute, war alles andere als „am Rande der Wahrheit“, sondern weit über den Rand der *Peinlichkeit* hinaus und: schlicht frauenfeindlich, und das keinesfalls in satirischer Form. Das Dummchen, das tollpatschig pfälzerisch auf Büttenreden-Niveau daherkommt. Warum sich ihre Partnerin darauf einlässt, blieb uns schleierhaft. „Männer mit Vorurteilen hätte das wohl begeistert“, meinten einige der Frauen, die teilweise schon zur Pause oder kurz danach flüchteten und in erbosten Diskussionen zu obigem Gesamturteil kamen. (Zum Glück waren außer den drei bemitleidenswerten Tontechnikern, die sich das antun mussten, keine Männer anwesend). War ja Frauentag. Die meisten Frauen blieben (pflichtschuldig?) sitzen, einige spendeten ausgerechnet Frau Kuhns Plattitüden begeisterten Applaus. Alle traten danach allerdings schlagartig den Heimweg an, so dass aus der geplanten anschließenden Party leider nix wurde: Das Vorprogramm als Stimmungskiller.

Wollten uns die Circen vielleicht symbolhaft vermitteln, dass Frauen auch die größten Qualen (wie z. B. diesen Auftritt) kritiklos oder sogar Begeisterung heuchelnd ertragen?

Notiz (oder Spitzfindigkeit?) am Rande: Die „WZ“ hatte am Vortag an die 10 ersten Anruferinnen Eintrittskarten verlost. Frau soll ja nicht undankbar sein, aber: Üblicherweise sind bei solchen Aktionen je zwei Karten zu gewinnen – hier gab’s nur je eine. Warum? Weil Frauen, die ihren *Mann* nicht mitnehmen dürfen, zwangsläufig allein losziehen? Zweite Pikanterie: Die Namen und Adressen der Gewinnerinnen wurden ohne vorherige Rücksprache in der WZ veröffentlicht – ignorierend, dass manche MitbürgerInnen im allgemeinen, und Frauen im besonderen, aus guten (zum Beispiel Sicherheits-) Gründen ihre Adresse lieber geheim halten möchten. (iz)

Ich bin das Volk

Volkstümliche Szenen aus dem neuen Deutschland von Franz Xaver Kroetz

„Lebenslängliche Haft für den jungen Neo-Nazi fordern Oberstaatsanwalt und Kammerpräsident vom ratlosen Richter, schließlich stehe das Ansehen Deutschlands auf dem Spiel. Der intellektuelle, ‚politische‘ Dichter kann sich einmal mehr nicht dazu entschließen, die Umstände bei ihrem (faschistischen) Namen zu nennen. Ein enttäuschter Israelurlauber beklagt sich über den mangelnden Versöhnungswillen der Israelis, und ein deutscher Skinhead steht kurz vor der Erfüllung seiner Wünsche...“

„Aus aktuellem Anlass“ schrieb Franz Xaver Kroetz 1993 seine ‚Volkstümlichen Szenen aus dem neuen Deutschland‘. Schlaglichtartig beleuchtet der Autor eine Gesellschaft, die geprägt ist von dem Traum vom wiedererstarkten Deutschland, von nationalistischen Parolen, von Oberflächlichkeit und Haß gegen ‚das Fremde‘. Geprägt aber auch von gesellschaftlichem Stillstand: von Arbeits- und Perspektivlosigkeit, von existentiellen Ängsten und Einsamkeit. ‚Ich bin das Volk‘ ist - im Jahre 2000 leider nicht weniger als im Jahr seiner Entstehung - ein Zustandsbericht über Deutschland nach der Wende: nicht um jeden Preis politisch korrekt, aber ehrlich, ernst und trotzdem komisch.“

Soweit die Ankündigung der Landesbühne. Wir waren nach gespannter Erwartung doch etwas enttäuscht von der Premiere, fanden das Stück in sich etwas brüchig, zwischen wirklich guten Szenen, wo zwischen den Zeilen die feinen Nuancen des alltäglichen Faschismus zu Tage treten, bis zu plattem, plakativem, klischeetriefendem „Schülertheater“. Besonders peinlich die Schluss-Szene, in der mal eben der Kosovo-Konflikt verkitscht angerissen wird, ohne klaren Standpunkt – von welcher Seite auch immer - zu beziehen. Schade auch, dass in der lang ausverkauften Premiere eine Menge Schauspielerkolleg/innen den kleinen Saal füllten, während „echte“ ZuschauerInnen auf der Warteliste standen. Fazit: Gut, dass das Thema Neofaschismus immer wieder auf dem Spielplan steht, aber in diesem Fall schade um den Stoff. Etwas getröstet waren wir durch hervorragende schauspielerische und auch gesangliche Leistungen vor allem von Holger Teßmann, Matisek Brockhues und Stefan Diekmann. Vielleicht galt diesen der frenetische Applaus der Kolleg/innen, den wir ansonsten nicht recht nachvollziehen konnten. (iz)

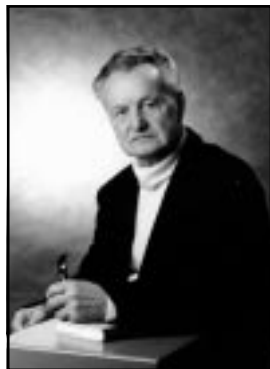
Die letzten freiverkauften Vorstellungen im Jungen Theater sind am Samstag, 8.4., um 20.00 Uhr, und am Sonntag, 9.4., um 15.00 Uhr. Kartenvorbestellungen nimmt die Theaterkasse unter Tel. 0442119401-16 entgegen.



GUTER SPION - BÖSER SPION

VERANSTALTUNG MIT KARL GEBAUER UND ROLF GÖSSNER ÜBER DOPPELAGENTEN IM GETEILTEN DEUTSCHLAND UND DIE HEUTIGE ROLLE DER GEHEIMDIENSTE

(iz/antifa) Zehn Jahre nach der „Wiedervereinigung“ sind die zwei deutschen Staaten noch längst nicht Geschichte. Über 100 ehemalige „böse“ DDR-Spione wurden zu langen Haftstrafen verurteilt, während die „guten“ BRD-Agenten unbehelligt blieben und staatliche Geheimdienste wie der Verfassungsschutz noch heute, im Interesse von Wirtschaft und Politik, im Privatleben unbescholtener BürgerInnen herumkramen dürfen. Das Antifaschistische Bündnis Wilhelmshaven hat zwei Referenten eingeladen, um interessierte BürgerInnen über Hintergründe zu informieren.



Karl Gebauer, Jahrgang 1931, ist Sozialdemokrat, Pazifist und von der demokratischen Substanz des Grundgesetzes überzeugt. Als Sicherheitsbeauftragter der IBM Sondersysteme in Wilhelmshaven, die in den 70er Jahren im Cityhaus

residierten, erhielt er Einsicht in Rüstungsvorhaben der Bundesmarine, die mit seinen Überzeugungen kollidierten. Das militärische Gleichgewicht zwischen Ost und West, Garant für den Frieden, schien Gebauer (und von ihm hinzugezogenen Experten) von westlicher Seite ernsthaft gefährdet. Deshalb entschloss er sich, das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) der DDR in Kenntnis zu setzen. Über Jahre lieferte er 35.000 Blatt mit Informationen nach Ostberlin. Gleichzeitig arbeitete er im Rahmen seiner Tätigkeit bei IBM mit Verfassungsschutz, Bundesnachrichtendienst (BND) und Militärischem Abschirmdienst (MAD) zusammen, war also im klassischen Sinne Doppelagent.

Nach den DDR-Stasi-Enthüllungen scheint die bundesdeutsche Staatssicherheits-Geschichte (und -realität) vollends der kollektiven Verdrängung anheimzufallen. (Gössner)

1981 war IBM abgewickelt, Gebauer arbeitslos und seine Akten bei den Auftraggebern geschlossen. Erst nach der Wiedervereinigung kamen die Stasi-Akten ans Licht, die – nach Verrat durch einen Überläufer – zur Verhaftung Gebauers und seiner ehemaligen Kollegen führten. Gebauer wurde zu 12 Jahren Gefängnis verurteilt. Strafmildernd ist im Urteil aufgeführt, dass er nicht aus finanziellen Motiven handelte – außer Spesen erhielt er von Ostberlin kein Geld – sondern aus Überzeugung. Nach 6 Jahren wurde Gebauer auf Ersuchen eines Menschenrechtskommittees vom Bundespräsidenten begnadigt. 1999 veröffentlichte er sein Buch „Doppelagent“*: „Die Erinnerungen von Karl Gebauer geben nicht nur Einblick in das Leben eines Doppelagenten, in seine Gedankenwelt, sie informieren nicht

nur über die Mechanismen, wie Geheimdienste in der Bundesrepublik (heute noch, Anm. d. Red.) arbeiten und ihre IM rekrutieren. Gebauers Autobiographie wirft vor allem die Frage auf, wie das geeinte Deutschland mit jenen Frauen und Männern umgehen soll, die durch ihren Einsatz verhinderten, daß von deutschem Boden erneut Krieg ausging. Wurde das Land verraten, wenn dadurch der Frieden gewonnen wurde?“

Dr. Rolf Gössner

ist seit 1980 Rechtsanwalt, freier Publizist und Sachbuch-Autor in Bremen. Von 1985 bis 1988 war er wissenschaftlicher Mitarbeiter des Hamburger Instituts für Sozialforschung (Projekt „Das Anti-Terror-System“). 1993 Promotion zum Dr. jur. an der Universität Bremen zum Thema „Politische Justiz im präventiven Sicherheitsstaat“. Gössner ist Sachverständiger in Gesetzgebungsverfahren des Bundestags und von Landtagen, u. a. zum Stasi-Unterlagen-Gesetz, zu Verfassungsschutz- und Polizeigesetzen, zum „Großen Lauschangriff“. Mitwirkung als rechtspolitischer Berater an der Liberalisierung des Niedersächsischen Verfassungsschutz- und Polizeigesetzes. Redaktionsmitglied der geheimdienstkritischen Zeitschrift „geheim“ (Köln) und Mitherausgeber von „Ossietzky“ – Zweiwochenschrift für Politik, Kultur, Wirtschaft (Hannover).

Seit über einem Vierteljahrhundert steht Gössner unter Beobachtung des „Verfassungsschutzes“. Auf Grund seiner Erfahrungen und Erkenntnisse plädiert Gössner seit langem für die Abschaffung des Verfassungsschutzes (der lt. Tätigkeitsbericht 1998 allein in Niedersachsen jährlich über 20 Millionen DM verschlingt, Anm. d. Red.).

Im ersten Teil der Veranstaltung wird Karl Gebauer von seinen Erlebnissen und Erfahrungen als Doppelagent berichten. Angefragt als Co-Referent ist Flottenadmiral Elmar Schmähling, ehemaliger Chef des MAD, der im November 1998 in einem Zeitungsbeitrag die Frage stellte, „wieso es überhaupt notwendig und erlaubt sei, syste-



**Veranstaltung:
Doppelagent
und doch auf der falschen Seite**
Informations- und Diskussions-
veranstaltung

mit

Karl Gebauer (Jever)

und

Rolf Gössner (Bremen),
Rechtsanwalt und Publizist

Mittwoch, 22. März 2000,

20 Uhr, Gewerkschaftshaus

Kieler Str. 63

Veranstalter:

Antifaschistisches Bündnis

Wilhelmshaven

matisch Informationen über Personen zu sammeln, auszuwerten, zu speichern und weiterzugeben. Was macht diese ‚Beobachtung‘ scheinbar so dringend, dass der deutsche Staat sich berechtigt glaubt, sogar in die Intimsphäre seiner BürgerInnen einbrechen zu dürfen?“ (zitiert aus Gebauer, Doppelagent“.) Im Anschluss wird Rolf Gössner dies aus juristischer Sicht kommentieren, mit aktuellem Bezug zur heutigen Tätigkeit der Geheimdienste. □

Literatur

◆ *Karl Gebauer: Doppelagent. Edition ost, Berlin 1999. ISBN 3-932180-46-1. 39,80 DM*

◆ *Rolf Gössner: Erste Rechts-Hilfe. Rechts- und Verhaltenstips im Umgang mit Polizei, Justiz und Geheimdiensten. Verlag Die Werkstatt, Göttingen 1999*

NATURATA

Das
Fachgeschäft
für Naturkost
und
Naturwaren

Obst + Gemüse
Täglich frische Backwaren

Wilhelmshaven
Gökerstraße 58

Mein lieber Kudld!

Grad mach ich mal ne Pause vonnem ganzen Frühjahrsputz, also nich bei mir zu Haus, obwohl, da wärs ja auch mal wieder nötig, nee vonne Stadt, wird ja einmal im Jahr ganz sauber gemacht und kannst dir ja vorstellen, dass ich da so übers Jahr ne Menge Gammel ansammelt, womit ich gar nich mal die olle Weihnachtsbeleuchtung in der Marktstraße mein, die lassense ja nu einfach länger hängen, um für alle festlichen Anlässe gleich gerüstet zu sein und das is ja wohl ne ganz plietsche Sparmaßnahme. Nee, bei diesem Frühjahrsputz sind fast 5000 Leute dabei, schön so in Gemeinschaft, und wenn sich das mit der Bevölkerungszahl hier so weiter entwickelt, können wir bald sagen: Alle sind dabei gewesen! und sind wir eine vorbildliche Kommuhne, was ja längst kein Schweinskram mehr bedeutet.

Vorläufig müssen wir anner Vorbildlichkeit aber wohl nochn bischen arbeiten. Hab ich mir neulich mal wieder so Gedanken gemacht, als ich in soner Frauenzeitung beim Arzt was über Masoschisten gelesen hab, das war natürlich dochn bischen Schweinskram, aber man kann das ja auch mal seelisch sehn, also vonner Einstellung her, und da bin ich drauf gekommen, dass wir hier womöglich eine ganze Masoschistenkommuhne im Wachstum sind. Nee, nee, ich bin nich bekloppt, ich kann dir das beweisen, pass mal auf. Also das geht schon los, wennde mitm Rad irgendwo hin willst: entweder sind die Radwege sone Art Hügelpahrkuhr oder haste Fallgruben dabei oder biste mit Lebensgefahr verbunden, wennde gradeaus fahren willst, der im Auto neben dir aber rechts ab will. Mit unseren Radwegen kannste jede Kämmel-Abenteurer-Rällie innen Schatten stellen, könnte man vielleicht auch für die Eckspoh als Tuhristen-Attrackzjon anbieten. Weiter geht's mit dem, was man hier so in seiner Freizeit tun kann. Annerswo gehn die Leute inne Diskoh, um sich zu amüsieren. Hier gehnse, damitse verkloppt werden, von extra ausgebildeten Verkloppern, inner Disko innem neuen Kino, weißt ja, wo man so schick teuer Poppkorn essen kann. Wennde annerswo Eis essen gehn willst, inne Eisdiele, dann tust du das zum Vergnügen, hier, inner Nordseepassahsche, gibt's ne Eisdiele, da gehste hin, um nich bedient zu werden, dann schimpfense dich auch noch aus, wennde was bestellen willst und wenn du vielleicht son bischen gekleckert hast, kann ja immer mal vorkommen, dann is besser, du hast deinen eigenen Feudel dabei, sonst musste womöglich mit deinem Pullover improhwisieren. Bei den Kleingärtnern hier is das mit dem Masoschismus auch schon verbreitet, zahlen die auf ihrem Ball inner Stadthalle 15 Mark fürne Flasche Sprudel und haben auch noch Spaß dabei! Hat aber der Grünacker vonner Gastrohnomie da gesagt, war nur'n Irrtum, kostete in Wirklichkeit nur 7 Mark fuffzich und hätt er damit beinah allen den Spaß verdorben. Dann gibt's da noch die ganzen Leute vonnen Geschäften inner Marktstraße und annerswo, die wollen doch zur Eck-

spoh ganz lange aufhaben und ganz viel arbeiten - wo gibt's denn sonst sowas, mein Kudld? Nu weiß ich allerdings nich so ganz genau, ob das nu wirklich perwers is oder einfach nur praktisch gedacht, denn: Wo sollen die ganzen Verkäuferinnen und ihre Chefs denn auch hin, wenn sie so wie sonst Schluss machen? Laut Planung vonner Stadt is ja überall alles zugesparkt und die Massen strömen von morgens bis abends durche Stadt und kommen die ganzen arbeitenden Menschen ja sowieso nich nach Hause oder wenigstens zu ihrem Parkplatz. Und dann die Fußballer vonnem Esfauweh, das sind auch welche, weil spielen die dauernd, ohne dass da Kohle für kriegen und verlieren noch nich mal so viel wie Dortmund. So Eckstrehm-Masoschisten sind auch die, die hier ins Hallenbad gehen, nicht wegen dem Bad selbst, das is ja seit 50 oder so Jahren so in Ordnung, aber wennde duschen willst oder womöglich



noch aufs Klo, dann haste als Masoschist ganz große Schangs auf Eckstahse. Ich weiß ja nu nich, wies bei den Männern aussieht, aber bei den Frauen musste dir aufm Klo schon richtig schmerzhaft die Beine verrenken, wenn du nix mit der Pipi-Fußkäse-Abwasser-Pfütze zu tun haben willst, die vor der Kloschüssel rumschwabbelt, oder du trittst ebend rein und das is dann richtig perwers. Und wenn du dir danach eine Dusche gönnt und mal son bischen rumkuckst und die Risse in der Wand siehst, die Putzplacken und die gammelige Rohre mit ihren schwarzen Flecken - das is echt was für Genießer! Obwohl, hab ich ja auch schon gedacht, dass das Hallenbad im Sommer, wenn die Eckspoh-Ströme hier einfallen, dass das dann ja zu hat, weil muss man sich seinen Kick dann in den Freibädern holen, also könnte man doch aus dem Hallenbad wieder son Eckspoh-Iwent machen, die Leute durch die Duschen und Klos führen, so nach dem Motto wie inner Fünfziger-Jahre-Ausstellung, von wegen Nosstallgie und so, muss man denen ja nich sagen, dass das Ding noch in Benutzung is und kann man fein was am Eintritt verdienen. Man kann sogar ne ganze Rundtuhr davon machen, erst Hallenbad-Klos, dann Akwarium und als Höhepunkt schimmeliges Klassenzimmer in einer von unsern verrotteten Schulen. Stand inner Wehzett, dasses da Räume drin gibt, wo sich die Kinder nich länger als 2 Stunden in aufhalten dürfen - das könnte man doch so richtig groß aufziehn, so wie bei Bick Brassier, mit Fernsehübertragung und alles: Setzte

die ganzen Eckspoh-Tuhristen in son Klassenraum und zeigst der Welt, wies umkippen, so nach und nach. Von der Gahsche vom Fernseh kann man dann ja son paar Schulen reparieren, aber natürlich nich alle, brauchst ja nochn paar für Kattastrohfenfilme oder so. Wär dochn feines Geschäft für die Stadt, vor allem, wenn in jeden schimmelligen Klassenraum auch noch Internett kommt, wies die Landesregierung ja jetzt vorhat, und müsstese die ganzen Schulen nich ans Gas- und E-Werk verkaufen, wo die Kinder dann sowieso nix Ordentliches bei lernen können. Wennde jetzt glaubst, dass ich fertig bin mit der masoschistischen Grundeinstellung vonnen Wilhelmshavener Bürgern, dann haste dich geirrt. Wir haben nämlich auch das Eckstrehm-Zeitziehung für die Eckspoh erfunden: Du kaufst für 36 Mark ein Tickett für alle Eckspoh-Ereignisse, die die Stadt zu bieten hat, und das werden ja täglich mehr, und

dann musst du aber auch schon losrasen, um die alle abzuklappern, schaffste sowieso nich, aber das is ja gerade der Reitz. Wennde das also nich schaffst, musst du zur Strafe am nächsten Tag noch so'n Tickett kaufen, oder du machst es dir einfach und kaufst gleich eins für zwei Tage, kost dann 51 Mark, is aber wohl eher was für soffte Masoschisten. Stehste jetzt, mein Kudld, dass ich Recht hab mit meiner Teeohrie? Übrigens bin ich ja gar nich die Einzige,

die das erkannt hat, die vonner Freizeit wissen das nämlich auch, und deshalb habense auch als besondere kulturelle Attrackzjon „Schwanensee“ eingekauft, weißt ja, dies Ballett, wo sich alle so doll an dem sterbenden Schwan erfreuen - das is doch wohl eindeutig sümbohlich! Ich glaub, das einzige Lebewesen in Wilhelmshaven, das noch son bischen anners drauf is, ist son kleines Schwein, das hier ganz lange durch die Gegend gerannt ist und Spaß gehabt hat, hat überall mal reingekuckt und sich durchgeschnorrt, habense nu aber auch eingefangen und isses kein Vorbild mehr.

Auch bei der Wehzett sindse von dem Masoschismus-Trent nich verschont geblieben. Neulich habense nämlich die Barbara Schwatz verabschiedet, so richtig mit Glanz und Gloria, haben ihr „breites Wissen“ gelobt, und da is mir doch was eingefallen, was ich mal inner Schule gelernt hab, stand bei Göhte, der das ja nu wirklich wissen muss, weil er ja Klassicker is: „Getretener Kwark wird breit, nich stark.“ Aber davon ab, was ich mein, is, dass die Frau Schwatz tatsächlich auch nach ihrer Verabschiedigung noch weiter inner Wehzett schreiben lassen wollen, also wennse mal Lust dazu hat, passt aber auch andererseits, weil die Wehzett-Leser sind ja sowieso Dauer-Masoschisten, natürlich außer

Dein Theda

Dicken Knutsch!