

Joachim Tjaden  
Bürgerinitiative „Bürger gegen den JadeWeserPort“

26388 Wilhelmshaven, 3. Januar 2003  
Sengwarderstraße 92  
Tel.: 04421-502858  
EMail: antiport@gmx.de



Betr. : Planung eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven

Verteiler:

Bund:

Bundeskanzler  
Bundesminister für Verkehr  
Bundesminister für Umwelt  
Bundesminister für Finanzen  
Bundesminister für Arbeit  
Bundestagsabgeordnete

Land Niedersachsen

Ministerpräsident  
Minister für Wirtschaft  
Minister für Umwelt  
Minister für Finanzen  
Landtagsabgeordnete

Bremen

Bürgermeister  
Senator für Wirtschaft  
Senator für Umwelt  
Senator für Finanzen  
Bürgerschaftsabgeordnete

Deutsche Bahn AG

Verwaltung Rat Städte Gemeinden im Weser-Ems-Bereich

Hafenämter: Niedersachsen, Bremen, Hamburg

Schiffahrtsdirektionen

JadeWeserPort-Entwicklungsgesellschaft - Wilhelmshaven

Umweltverbände

Presse

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit fast 10 Jahren wird in Wilhelmshaven der JadeWeserPort geplant.

Bereits mehr als 6000 bekennde Hafengegner haben sich in Unterschriftenlisten gegen dieses Projekt ausgesprochen. 5000 dieser Unterschriften liegen dem Niedersächsischen Ministerpräsidenten Sigmar Gabriel seit über einem Jahr vor.

Die Hafengegner sind es leid, immer wieder politische Versprechungen und Erklärungen zu hören, die schon wenige Wochen später keine Gültigkeit mehr haben.

Am 02.02.2003 sind diese MitbürgerInnen aufgerufen, einen neuen Landtag in Niedersachsen zu wählen. Diese Wahlentscheidung wird nicht zuletzt durch glaubwürdige, nachvollziehbare und nachweisbare Aussagen beeinflusst.

Ich bin:

- Sprecher der Bürgerinitiative "Bürger gegen den JadeWeserPort"
- Vorstand der Wilhelmshavener Alternativen Liste (WALLI)
- Ratsherr der Stadt Wilhelmshaven

Die Bürgerinitiative "Bürger gegen den JadeWeserPort" beschäftigt sich seit 1999 intensiv mit dem Thema JadeWeserPort (JWP). Damit auch zwangsläufig mit allen bestehenden Containerhäfen und deren Auswirkung auf den Arbeitsmarkt, das soziale Umfeld, die Umwelt, den Tourismus und die öffentlichen Finanzhaushalte.

Auf unsere bisher gestellten Fragen erhielten wir lediglich ausweichende Antworten, die sich ausschließlich auf Vermutungen, Ahnungen oder Visionen begrenzen, jedoch ohne konkreten Aussagen. Häufig werden die, ohnehin nur vagen Angaben, schon nach kurzer Zeit widerrufen. Hafengebührenden Organisationen drohen zudem mit rechtlichen Schritten, wenn ihre eigenen Aussagen von Hafengegnern in der Öffentlichkeit diskutiert werden.

Da die "Planungen" fast abgeschlossen sind, sollte den Befürwortern die Beantwortung unserer Fragen leicht fallen. Sicherlich hat sich jeder Einzelne von Ihnen eingehend mit der Thematik beschäftigt, zumal Sie den erheblichen Aufwendungen aus Steuermitteln bereits zugestimmt haben oder noch zustimmen sollen.

Da bisher, außer den politischen Absichtserklärungen, keine konkreten, nachvollziehbaren, und belegbaren Antworten gegeben wurden, ist die Zahl der anstehenden Fragen mittlerweile erheblich angewachsen. Lediglich das Bundesministerium für Verkehr hat konkrete Antworten auf unsere Fragen gegeben.

Die politischen Vorgaben, die in der gemeinsamen Erklärung der drei Länderchefs aus Bremen, Hamburg und Niedersachsen vom 30.03.2001 festgeschrieben worden sind, haben heute scheinbar keine Gültigkeit mehr.

Die folgenden grundsätzlichen Fragen sind bis heute nicht eindeutig geklärt:

**- Wer benötigt dieses Projekt?**

Die Bundesrepublik Deutschland wohl kaum, ansonsten wäre eine Lösung angestrebt worden, die alle deutschen Hafenstandorte einbezieht.

**- Welchen Nutzen bringt der JadeWeserPort?**

Wertschöpfung kann wohl kaum aus Containern gewonnen werden, wenn diese zu 70% über Feeder, 15% Straße und 15% Schiene abtransportiert werden. Auch in den EUROGATE-Häfen Bremerhaven (Norddeutschland) und Giaro Tauro (Süd-Italien) findet „Wertschöpfung“ nicht statt.

Eine volkswirtschaftliche Initialzündung ergibt sich aus einem solchen Hafen mit Sicherheit nicht. Beispiele gibt es genügend. Bremerhaven hat mehr Arbeitslose als Wilhelmshaven.

**- Was bedeutet „Norddeutsche Lösung“?**

Norddeutschland besteht aus Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen. Der JWP wird aber in Konkurrenz zu den bestehenden Häfen auftreten.

**- Wer soll die Infrastruktur und die Folgekosten bezahlen?**

Nach Aussage von Ministerpräsident Sigmar Gabriel soll der Steuerzahler diese Kosten übernehmen. Wie Sie wissen, sind die Kassen des Bundes, der Länder und Kommunen leer. In solchen Zeiten sollten Prestigeobjekte noch nicht einmal auf den Prüfstand gestellt werden.

**Nach dieser kurzen Einführung, kommen wir jetzt zu den eigentlichen Fragen:**

Die nun folgenden Fragen haben wir in ein grobes Themenraster gezwängt. Der große Verteiler lässt uns hoffen, dass diese Fragen nun endlich sachlich beantwortet werden.

**1. Hafengebäudekosten**

Nach dem aktuellen Stand der Kostenschätzung wird der JadeWeserPort mindestens 1 Milliarde Euro verschlingen. Lediglich die Kosten für die Suprastruktur (ca. 250 Mio. Euro) werden vom Hafentreiber übernommen.

Die gesamte Hafeneinfahrt wird ausschließlich vom Steuerzahler bezahlt. Dieses steht im Gegensatz zu den Versprechungen des Niedersächsischen Ministerpräsidenten Sigmar Gabriel, der eine 50%ige Beteiligung privater Investoren voraussetzte.

Die tatsächlichen Kosten/Schätzungen für den Bau des JWP, der nötigen Hinterlandanbindungen (Straße, Schiene), Ausgleichsmaßnahmen, Fahrinnenanpassungen, Fahrinnenverschwenkung, Abfindungen usw., müssen detailliert veröffentlicht werden.

Wir sind davon überzeugt, dass diese Zahlen nach fast 10jähriger Planung vorliegen, aber der Öffentlichkeit vorenthalten werden.

**1.1. Wie hoch sind die Kosten für den reinen Hafengebäude - Infrastruktur?**

Belastbarer Baukörper mit Abdeckung, durchzogen von Straßen und Bahngleisen, Beleuchtung, Deichflanken, Güterbahnhof, „Terminalnahe“ Infrastruktur, Oberflächenentwässerung und Entgiftung, landseitige Abgrenzung mit Durchlässen, Landanschlüsse an Straße, Schiene, Gas- und Elektrizität, Telefon, Breitbandkabel, Wasserversorgung, Abwasserbehandlung und -entsorgung usw.

- 1.2. Wie hoch sind die Kosten für die Herstellung der Terminalzufahrt?
  - 1.2.1. bei einer, von der JadeWeserPort-Entwicklungsgesellschaft propagierten, Zufahrtstiefe von 18 m unter Seekartennull (SKN)
  - 1.2.2. bei einer, nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit langfristig ausreichenden, Zufahrtstiefe von 16 m unter SKN
- 1.3. Wie hoch sind die Kosten für die terminalnahe Fahrrinnenverschwenkung?
- 1.4. Wie hoch sind die Kosten für die Anbindung der A 29 an das Hafengelände und die sich daraus ergebenden Veränderungen?
- 1.5. Wie hoch sind die Kosten für die Schienenanbindung vom JWP bis Bahnhof Sande mit der unabdingbaren Ortsumgehung?
- 1.6. Wie hoch sind die Kosten für weitere Anpassungen oder Ertüchtigungen der Bahnlinie Wilhelmshaven - Bremen – Hannover (Ortsumgehungen: Varel, Rastede, Oldenburg, Einhaltung des Bundesnaturschutzgesetzes, Lärmschutzmaßnahmen usw.)?
- 1.7. Wie hoch sind die Kosten für den Flächenausgleich der ca. 1000 ha überbauten/veränderten Wattfläche?
- 1.8. Wie hoch sind die Kosten für Abfindungen/Entschädigungen für Fischereiwirtschaft, Kraftwerk, INEOS, Maadesiel, Hooksiel, Butjadingen, Anwohner, usw. ?
- 1.9. Wie hoch sind die Kosten für den Bau der Bahntrassen auf dem Terminal und wer wird diese Kosten übernehmen ?
- 1.10. Wie hoch sind die Kosten für notwendige Lärmschutzmaßnahmen zur Abgrenzung der umliegenden Wohn- und Erholungsgebiete?
- 1.11. Wie hoch sind die Kosten für die Verlegung des Voslapper Leuchtturmes?

## **2. Refinanzierung**

Weitere Fragen ergeben sich aus der Refinanzierung der Infrastrukturkosten. Da ca. 750 Mio. Euro, vom Steuerzahler übernommen werden sollen sind Refinanzierungsmodelle notwendig.

Das vorgelegte Refinanzierungsmodell des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums ist nicht durchführbar. Die Hafenanlagen im Land Niedersachsen sowie in Bremen erwirtschaften keine Gewinne. Das Land Bremen hat nach neuesten Informationen durch seine Häfen 96 Mio. Euro jährliche Netto-Verluste.

Nach Auskunft des Niedersächsischen Hafenamtes sind die laufenden Kosten auch in den niedersächsischen Häfen weit höher, als die Einnahmen.

Beim JWP müssen, glaubt man dem Refinanzierungsmodell, Pachten und Hafengebühren erhoben werden, die ein Vielfaches der momentan Gebühren betragen. Solche hohen Gebühren sind kontraproduktiv bei der Gewinnung von Kunden (Reedern).

- 2.1. Wie hoch wird die Pacht für die Betreiber/Nutzer des JWP angesetzt?
- 2.2. Wie hoch setzt das Land Niedersachsen die Hafengebühren an?
- 2.3. Wie hoch sind die Kosten für die Unterhaltung des Hafengeländes JWP?

- 2.4. Wie hoch sind die Kosten für Unterhaltsbaggerungen der Terminalzufahrt?
  - 2.4.1. Werden diese Unterhaltsbaggerungen (Terminalzufahrt) vom Hafentreiber übernommen?
  - 2.4.2. Werden sich das Land Niedersachsen oder der Bund an diesen Kosten beteiligen?

### **3. Konkurrenz zu anderen Häfen**

Die Bundesrepublik Deutschland hat in den letzten Jahren aus Steuermitteln u.a. die Containerhäfen in Hamburg und Bremerhaven finanziert. Mit dem Bau des JWP wird ein neuer Containerhafen im Markt positioniert. Dieser wird die modernsten und produktivsten Umschlaganlagen besitzen. Es ist unumgänglich, dass der JWP den Deutschen Markt beeinflussen und damit gleichzeitig eine Konkurrenz zu den anderen deutschen Containerhäfen werden wird.

Nach Angaben der Planer kann der JWP in der letzten Ausbaustufe mit 24 Liegeplätzen ausgerüstet werden. Im Endausbau können über den JWP über 15 Mio. TEU umgeschlagen werden. Diese Containermengen können nicht aus dem reinen Umschlagwachstum errechnet werden. Durch den Bau wird eine Konkurrenzsituation vorsätzlich in Kauf genommen.

- 3.1. Wie wird verhindert, dass der JWP den Umschlag in Bremerhaven und Hamburg negativ beeinflusst?
- 3.2. Wird auch nach dem Bau des JWP sicher gestellt, dass die ständig erforderlichen Modernisierungsmaßnahmen in den bestehenden Häfen in Bremerhaven und Hamburg, sowie der weitere Ausbau von Elbe/Weser auch weiter ohne Verzögerung erfolgen kann?
- 3.3. Wie wird sicher gestellt, dass der JWP keinen negativen Einfluss auf die vorhandenen Arbeitsplätze in den bestehenden Häfen haben wird?

### **4. Wertschöpfung**

Die Planer prognostizieren für die WeserEms-Region eine erhebliche Anzahl neuer Firmen.

Nach Angaben der Planer wird der JWP für Super-Jumbos benötigt, die ausschließlich im Asien-Europa-Verkehr eingesetzt werden. 70 % der umgeschlagenen Container sollen direkt über Feederschiffe nach Osteuropa und Skandinavien verteilt werden. Jeweils 15% sollen über den Schienenweg und über die Straße abgeführt werden. Haus zu Haus Transport/Verkehr (Loco-Aufkommen spielen offensichtlich keine Rolle!)

- 4.1. Aus welchen Waren (Umschlägen) soll Wertschöpfung hier vor Ort entstehen?
- 4.2. Welchen Anteil werden diese Waren am Gesamtumschlag haben?
- 4.3. In welchem Zeitraster wird bei diesen Planungen gedacht?

### **5. Bundeswasserstraße - Jade**

Die Bundeswasserstraße muss eigens für den Betrieb des JadeWeserPort angepasst werden. Die erwarteten Super-Jumbos (über 400 m Länge und über 52 m Breite) dürfen die Jade nicht befahren. Momentan ist das Fahrwasser 300 m breit und müsste (PIANC) auf ca. 500 m verbreitert werden. Der Fahrrinnenknick am Minsener Oog ist eine unüberwindliche Stelle für diese Schiffe. Hier wird es zu einer drastischen Anpassung kommen müssen!

- 5.1. Wie hoch sind die momentanen Unterhaltskosten für die gesamte Bundeswasserstraße zwischen der Ansteuerung Jade-Einfahrt und der 4. Einfahrt unter den heutigen Verhältnissen?
- 5.2. Wie hoch sind die Kosten für die Verbreiterung der Fahrrinne auf ca. 500 m?
- 5.3. Wie hoch sind die Kosten für die Fahrrinnenanpassungen im Bereich Minsener Oog ?
- 5.4. Welche Auswirkungen haben die Fahrrinnenveränderungen auf:
  - die Insel Wangerooge?
  - die Vogelinsel Mellum?
  - die Hafeneinfahrten von Hooksiel und Hooksiel Strand?
  - das Urlaubsgebiet Butjadingen?
  - das Hoheweg Watt – Kaiserbalje?

## **6. Binnenwasserstraße**

Vom JWP wird der größte Teil (70 %) der angelandeten Container über Feederschiffe weiter transportiert. Für einen funktionierenden Containerhafen ist der Anschluss an das Binnenwasserstraßennetz unabdingbar.

Wilhelmshaven hat diese Voraussetzung nicht.

- 6.1. Auf welchem Wege wird das, für den Feeder-Containerverkehr in das Binnenland angedachte Volumen, abgewickelt?
- 6.2. Wie konkret sind die Planungen für eine Kanalanbindung des JWP an die Weser?
- 6.3. Wann wird eine solche Verbindung erstellt?
- 6.4. Welche der 5 Varianten des bereits erstellten Gutachtens der Wasser und Schifffahrtsgesellschaft Aurich wird bevorzugt?
- 6.5. Wer übernimmt die Kosten für einen derartigen Kanal?

## **7. Fahrrinnenverschwenkung**

Mit dem Bau des JWP soll die Fahrrinne (Bundeswasserstraße) auf einer Länge von ca. 3 km verschwenkt werden. Die Kosten in Höhe von ca. 115 Mio. € sollen, so die JadeWeserPort-Entwicklungsgesellschaft und der Niedersächsische Ministerpräsident Sigmar Gabriel, vom Bundesverkehrsministerium übernommen werden.

Zu diesem Thema haben wir schon im Jahre 2001 das Bundesministerium für Verkehr angeschrieben.

Das Ministerium antwortete wie folgt:

*Antwort vom 18.10.2001: ....Es ist richtig, dass der Bund für den Bau und die Unterhaltung der dem allgemeinen Verkehr dienenden Bundeswasserstraßen zuständig ist, nicht aber für die Zufahrten zu den Umschlagsanlagen. Bei den Seewasserstraßen, zu denen die Jade zählt, beschränkt sich die Zuständigkeit gem. §8 Abs. 5 WaStrG auf die vom Bund gekennzeichneten Schifffahrtswege. Der Stromhafen Jade-Weser-Port und seine Zufahrten fallen nicht hierunter. Insoweit hat das Land Niedersachsen im Rahmen seiner Planungs- und Finanzierungsverantwortung für den Tiefwasserhafen auch die Kosten der Zufahrt zu tragen.*

*Antwort vom 08.01.2002: ...der Jade-Weser-Port einschließlich seiner Zufahrten fällt in die Planungs- und Finanzierungszuständigkeit des Landes Niedersachsen. Da eine Verlegung des*

*Jadefahrwassers ausschließlich durch den Bau des Tiefwasserhafens bedingt wäre, müssten die Planung und die Finanzierung dieses Teilprojektes ebenfalls vom Land übernommen werden. Für eine Kostenbeteiligung des Bundes besteht auch hier keine Veranlassung.*

In den letzten Wochen wird eine Kostenübernahme des Bundes damit begründet, dass der Bund die Herstellungskosten durch geringere Unterhaltskosten nach der Verlegung wieder einsparen würde. (Aussage JWP-Entwicklungsgesellschaft)

Die Bundesanstalt für Wasserbau hat ein Gutachten erstellt, welches die Veränderungen der Strömungsverhältnisse nach dem Bau des JWP mit verlegter Fahrrinne untersucht hat.

Auf Grund dieses Gutachtens argumentiert die JadeWeserPort-Entwicklungsgesellschaft mit sehr geringen Veränderungen der Strömungsverhältnisse in der Innenjade. Diese Argumentation, welche hauptsächlich bei Umweltfragen und Anfragen nach Auswirkung des JWP auf bestehende Hafeneinfahrten durch verstärkte Verschlickung angewendet wird, widerspricht jedoch der o. a. angeblichen Einsparmöglichkeit.

Eine Einsparung bei späteren Unterhaltsbaggerungen würde nur dann zum Tragen kommen, wenn sich die Strömungsverhältnisse, zumindest im Verlegungsbereich der Fahrrinne, verändern würden.

- 7.1. Wie hoch sind die momentanen Baggerkosten in diesem Teilstück?
- 7.2. Wie hoch sind die Kosten für die späteren Unterhaltsbaggerungen in diesem Teilstück?
- 7.3. Wie verändern sich die Strömungsverhältnisse durch die Verlegung der Fahrrinne, den Einbau des JWP in die Jade und die Herstellung der Terminalzufahrt?
- 7.4. Welche Auswirkungen haben die Veränderungen auf die Sedimentablagerungen?
- 7.5. Haben die veränderten Verhältnisse nach dem Bau des JWP Einfluss auf:
  - 7.5.1. die Hafeneinfahrt Hooksiel?
  - 7.5.2. den Strandbereich Hooksiel?
  - 7.5.3. die bestehenden Umschlaganlagen in der Jade?
  - 7.5.4. die Kühlleitungen des Wilhelmshavener Kraftwerkes? (Hier werden nach Presseberichten schon 20 bis 50 Mio. Euro eingeplant, welche für die Verlegung der Rohrleitungen benötigt werden. Dies wird nötig, da die Ein- und Ausläufe der Leitungen nach dem Bau des JWP verschlickt werden)
  - 7.5.5. die Hafeneinfahrt Rüstiersiel (Maadesiel)?
  - 7.5.6. die 4. Einfahrt (Bundesmarine, Zufahrt zum inneren Hafen)?
  - 7.5.7. Butjadingen mit seinen Prielen?
  - 7.5.8. das Hoheweg-Watt – Kaiserbalje?
  - 7.5.9. den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer?

## **8. Arbeitsplätze**

Immer wieder wird eine hohe Zahl von neu geschaffenen Arbeitsplätzen angeführt. Die Angaben des Niedersächsischen Ministerpräsidenten Sigmar Gabriel, mit mindestens 3600 neuen Arbeitsplätzen, sind nicht nachvollziehbar. Sicherlich liegen gesicherte Erkenntnisse (Machbarkeitsstudie Kapitel 12 – noch immer geheim) über die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Bereich JWP vor. Die für den geplanten JWP gemachten Angaben über neue Arbeitsplätze im Hafenumschlag übersteigen die Zahlen aus dem Containerhafen Hamburg -Altenwerder um das ca. 50-fache. !!!

- 8.1. Wie viele neue Arbeitsplätze werden vom zukünftigen Betreiber des JWP im Hafenumschlag **zugesichert**?
- 8.2. Wie viele neue Arbeitsplätze werden vom zukünftigen Betreiber in anderen JWP-Bereichen **zugesichert**?
- 8.3. Mit wie vielen **neue Arbeitsplätzen** entsteht in Wilhelmshaven ein Güterverteilzentrum (GVZ)?
- 8.4. Wo soll dies entstehen?
- 8.5. Wann soll dies entstehen?
- 8.6. Wie hoch sind die Kosten für den Bau des GVZ?
- 8.7. Werden die zukünftigen neuen Arbeitsplätze durch Einstellungen oder durch Überhangpersonal, z.B. aus Bremerhaven, besetzt?

## **9. 24 Liegeplätzen für Super-Jumbos.**

Erst mit dem Ausbau des JWP auf der gesamten, zur Verfügung stehenden Küstenlänge, werden die angeblichen Vorzüge Wilhelmshavens (24 Liegeplätze für Super-Jumbos) zum Tragen kommen.

- 9.1. Ist es tatsächlich möglich, die weiteren Baustufen von der 4. Einfahrt bis zur Hooksieder Hafeneinfahrt (10 km Küstenlinie) zu bauen, ohne dabei erhebliche Auswirkungen auf bestehende Anlagen, den Tourismus, den heutigen Schiffsverkehr, die Strömungsverhältnisse, das Weltnaturerbe, Menschen, Tiere usw. in Kauf nehmen zu müssen?
- 9.2. Wird die heute geplante Fahrrinnenverschwenkung auch nach dem Ausbau des JWP in südlicher Richtung bestehen bleiben können?
- 9.3. Wie viele Liegeplätze für die angedachten Super-Jumbos können in Wilhelmshaven tatsächlich gebaut werden?

## **10. Flächenverbrauch**

Die erheblichen Flächen im Hinterland des JWP sind bereits zu einem Teil bebaut. Weitere Flächen sind als FFH-Gebiete einzustufen. Ein Containerumschlaghafen benötigt hinter den Krananlagen eine maximale Flächentiefe von ca. 600 m. Das Terminal wird jedoch 1,5 km tief in die Jade gebaut.

- 10.1. Wofür benötigt ein Containerhafen die Flächentiefe, wenn im Nahbereich schon aufgespülten Flächen vorhanden sind?



## **11. Nautische Gegebenheiten**

Bei der Standortentscheidung für Wilhelmshaven wurden die nautischen Gegebenheiten besonders hervorgehoben. „Wilhelmshavens nautische Gegebenheiten“ können auf der Internetseite des Wilhelmshavener Hafens nachgelesen werden.

- 11.1. Ist es tatsächlich ein Vorteil, dass in Wilhelmshaven Begegnungsverbote für Schiffe mit besonderer Ladung bestehen? Die meisten heute im Jaderevier fahrenden Schiffe kommerziellen Schiffe gehören zu dieser Klasse an.
- 11.2. Ist es ein Vorteil, dass Wilhelmshaven von Schiffen mit über 350 m Länge oder 52m Breite nur mit Sondergenehmigung während eines Tidenfensters angelaufen werden dürfen?
- 11.3. Ist es ein Vorteil, dass die Super-Jumbos das Minsener Oog nur mit Schlepperhilfe passieren können?

## **12. Hinterlandanbindung**

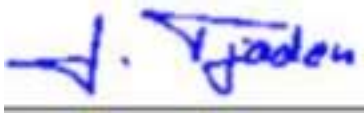
Die Bahnlinie Wilhelmshaven - Bremen führt durch viele Ortschaften. Langsamfahrtstrecken, diverse Bahnübergänge an Hauptverkehrsadern, sowie marode Brücken (Huntebrücke-Oldenburg) prägen die Bahnlinie.

Auf der Straße wird es zu einem Containeraustausch zwischen Wilhelmshaven und den anderen Containerhäfen - Hamburg, Bremerhaven und ARA-Häfen - kommen.

- 12.1. Welche Maßnahmen werden nötig, um die Ganzzüge im Nachtsprungverfahren über diese Strecken führen zu können?
- 12.2. Wie hoch sind die Kosten für die Ortsumgehungen, Brücken, Tunnel und Lärmschutzmaßnahmen?
- 12.3. Wie werden diese Kosten zwischen Bund, Land und Bahn aufgeteilt?
- 12.4. Welche neuen Straßen müssen bis zur Inbetriebnahme des JWP fertig gestellt werden?
- 12.5. Gibt es Ausweichmöglichkeiten, die den Verkehr aus dem JWP aufnehmen können, wenn die Küstenautobahn nicht rechtzeitig zum Tag X fertig gestellt sein sollte?
- 12.6. Wie wird verhindert, dass die LKW-Verkehre, auch im Hinblick auf die neue Mautgebühr, auf Nebenstrecken Richtung Holland oder Bremerhaven, ausweichen?
- 12.7. Wie sind die Mengengerüste für Bahn und Straße nach Fertigstellung der bis zum Vollausbau?

Ich bitte diese Fragen möglichst detailliert zu beantworten, da eine falsche Beurteilung dieser Fragen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erheblichen Unwägbarkeiten führen würde. Dieses hätte eine nicht kalkulierbare Kostenerhöhung und weitere Zeitverzögerungen zur Folge.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Tjaden

Sprecher der BI "Bürger gegen den JadeWeserPort"

#### Literaturverzeichnis

- Analyse der Umschlagpotentiale für einen Container- und Mehrzweckhafen in Wilhelmshaven
- Machbarkeitsstudie für einen Zugang des Hafens Wilhelmshaven zum transeuropäischen Wasserstraßennetz (1999)
- Machbarkeitsstudie für einen Container- und Mehrzweckhafen in Wilhelmshaven (1999)
- Container, Seehafen und Ökologie (1998)
- Bedarfsanalyse für einen deutschen Tiefwasser Container Terminal (2000)
- Wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven des Jade-Weser-Raums unter besonderer Berücksichtigung des geplanten Jade-Weser-Ports (2001)
- Berger / PLANCO-Gutachten (2000)
- <http://www.antiport.de>