

**Kleine Anfrage mit Antwort****Wortlaut der Kleinen Anfrage**

der Abgeordneten Ursula Weisser-Roelle (LINKE), eingegangen am 02.09.2009

**Zu erwartende Verkehrsströme zum JadeWeserPort Wilhelmshaven**

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Güterzüge und Lastkraftwagen erwartet sie zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg durchschnittlich je Richtung und Kalendertag im Verkehr von und zum JadeWeserPort in jedem der ersten fünf Jahre nach Inbetriebnahme der ersten Ausbaustufe des ersten Tiefwasser-Containerhafens in Deutschland?
2. Wie prognostiziert sie den Anteil des Zu- und Abbringerverkehrs mit sogenannten Feeder-schiffen für den JadeWeserPort?

(An die Staatskanzlei übersandt am 07.09.2009 - II/721 - 451)

**Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020/451 (31) -

Hannover, den 18.10.2009

Eine Betrachtung der im Zusammenhang mit dem Betrieb des JadeWeserPorts zu erwartenden Verkehrsströme war Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Im Verkehrsgutachten zur Hinterlandanbindung aus Mai 2003 (Anlage G.5 zu den Planfeststellungsunterlagen) wurden verschiedene Szenarien zum Aufkommen und der Verteilung der verschiedenen Verkehre kalkuliert. Ausgehend von der Prognose, dass frühestens vier Jahre nach Inbetriebnahme von einer Vollauslastung von 2,7 Mio. TEU (= Twenty Foot Equivalent Unit = 20-Fuß-Standardcontainer) ausgegangen werden kann, wurde die Aufteilung zwischen den Transshipment-Verkehren (= Feederverkehre) und den sonstigen Hinterlandverkehren (Straße und Schiene) betrachtet. Es wurden dann unterschiedliche Modelle mit Transshipment-Anteilen von 55, 65 oder 70 % angenommen.

Die nachfolgend ausgewiesenen Prognosezahlen gehen von den Annahmen aus, dass

1. die Inbetriebnahme des ersten Teilstücks der Kaje im Herbst 2011 erfolgt und eine frühestmögliche Vollauslastung in 2015 gegeben ist,
2. der Transshipment-Anteil sich von etwa 60 % zu Beginn auf ca. 50 % gegenüber dem Straße/Schiene-Anteil entwickelt,
3. der Anteil von Straße zu Schiene etwa im Verhältnis 40:60 (+/- 5 %) zueinander steht und
4. die Wirtschaft sich wieder deutlich erholt.

Dieses vorausgeschickt werden die Fragen namens der Landesregierung wie folgt beantwortet:

Zu 1:

Schienegebundene Verkehre:

2011:

Inbetriebnahme der 1. Baustufe (1 000 m Kaje) Anfang November - keine nennenswerten Umschlagzahlen zu erwarten.

2012:

Gesamtumschlag 1,20 Mio. TEU, davon ca. 180 000 TEU schienegebunden, etwa 10 Züge pro Tag.

2013:

Gesamtumschlag 1,80 Mio. TEU, davon ca. 315 000 TEU schienegebunden, etwa 19 Züge pro Tag.

2014:

Gesamtumschlag 2,30 Mio. TEU, davon ca. 460 000 TEU schienegebunden, etwa 27 Züge pro Tag.

2015:

Gesamtumschlag 2,70 Mio. TEU, davon ca. 607 000 TEU schienegebunden, etwa 36 Züge pro Tag.

Straßengebundene Verkehre:

2011:

Inbetriebnahme der 1. Baustufe (1 000 m Kaje) Anfang November - keine nennenswerten Umschlagzahlen zu erwarten.

2012:

Gesamtumschlag 1,20 Mio. TEU, davon ca. 324 000 TEU straßengebunden, etwa 800 LKW pro Tag.

2013:

Gesamtumschlag 1,80 Mio. TEU, davon ca. 486 000 TEU straßengebunden, etwa 1 200 LKW pro Tag.

2014:

Gesamtumschlag 2,30 Mio. TEU, davon ca. 621 000 TEU straßengebunden, etwa 1 530 LKW pro Tag.

2015:

Gesamtumschlag 2,70 Mio. TEU, davon 729 000 TEU straßengebunden, etwa 1 800 LKW pro Tag.

Zu 2:

Ausgehend von den Vorbemerkungen werden die Transshipment-Verkehre wie folgt prognostiziert:

2011:

Inbetriebnahme der 1. Baustufe (1 000 m Kaje) Anfang November - keine nennenswerten Umschlagzahlen zu erwarten.

2012:

Gesamtumschlag 1,20 Mio. TEU, davon ca. 696 000 TEU Transshipment.

2013:

Gesamtumschlag 1,80 Mio. TEU, davon ca. 999 000 TEU Transshipment.

2014:

Gesamtumschlag 2,30 Mio. TEU, davon ca. 1,22 Mio. TEU Transshipment.

2015:

Gesamtumschlag 2,70 Mio. TEU, davon ca. 1,36 Mio. TEU Transshipment.

Dr. Philipp Rösler