



MAIRIE DE
GRIMAUD

Bürgermeisteramt

Tel. +33 4 94 55 69 19

Betreff: Antworten auf den „Offenen Brief an die Einwohner von Port Grimaud“

Sehr geehrte Nutzer*innen des Yachthafens,

Ich habe den Inhalt des „*Offenen Briefes an die Einwohner von Port Grimaud*“, der in den sozialen Netzwerken kursiert, aufmerksam, aber auch mit einer gewissen Besorgnis zur Kenntnis genommen. Obwohl sich dieses Dokument als Infomaterial für die Miteigentümer und Nutzer des Gewässers präsentiert, ist es in Wirklichkeit ein Konzentrat an verschiedenen Ungenauigkeiten und Unwahrheiten, die Fragen zu seinem wahren Zweck aufwerfen. Obwohl dies nicht klar zugegeben wird, geht es dem Autor zweifellos darum, eine Form von Opposition gegen die von der Gemeinde getragenen Projekte zu schaffen.

Ich werde mich bewusst darauf beschränken, die wichtigsten Analysefehler des Autors zumindest teilweise zu korrigieren, um die Verbreitung falscher Informationen zu vermeiden, die zu unnötigem Unverständnis führen:

1. Ich stelle mit Bedauern fest, dass der präsentierte Text absichtlich mit Begriffen gespickt ist, die nicht zur Realität des Themas passen, und zwar mit dem alleinigen Ziel, den nicht eingeweihten oder unzureichend informierten Leser zu erschrecken und so eine Reaktion des Misstrauens oder gar der Ablehnung des Projekts hervorzurufen. Es ist absolut nicht verwerflich, das kollektive Interesse an dem von der Gemeinde getragenen Ansatz nicht zu teilen, sofern diese Entscheidung begründet und „ehrlich“ diskutiert wird. Dagegen scheint mir das Verfahren, das darin besteht, das Publikum zu täuschen, um dieses Ergebnis zu erreichen, höchst fragwürdig, um nicht zu sagen, unehrlich.

Im Gegensatz zu dem, was dort geschrieben steht, ist Port Grimaud nicht Gegenstand besonderer „*Ambitionen*“ seitens der Gemeinde und noch weniger „*spekulativer Versuchen*“. Man muss die Funktionsweise einer öffentlichen Verwaltung schon sehr schlecht kennen, um ihr solche Absichten zu unterstellen, die völlig außerhalb ihrer eigenen Zuständigkeiten liegen und mit den Grundregeln, denen die Aufgaben des öffentlichen Dienstes unterliegen, unvereinbar sind. Auf die Gefahr hin, den Verfasser dieses Textes zu enttäuschen, möchte ich daran erinnern, dass wir weder Immobilienhändler noch Bauträger o. Ä. sind.

Das einzige Ziel der Gemeinde und der Hafenbehörde ist es, die Verwaltung des öffentlichen Hafens zu gewährleisten, um seine Konten wieder auszugleichen, seine veralteten Anlagen zu modernisieren und die Qualität der erbrachten Dienstleistungen zu verbessern. Dieses Ziel ist nichts anderes als eine Verpflichtung der öffentlichen Verwaltung. Tatsächlich ist es meine Pflicht, die Qualität der für die Bevölkerung erbrachten Dienstleistungen zu garantieren und den Zugang zu diesen für so viele Menschen wie möglich zu gewährleisten. Das ist das einzige Ziel, das die Gemeinde bei der Verwaltung des öffentlichen Hafens von Port Grimaud verfolgt.

2. Im Gegensatz zu dem, was dort geschrieben steht, hat die Gemeinde keine „Enteignungsmaßnahmen“ gegen die Miteigentümergegenstände eingeleitet. Diese Behauptung ist daher vollkommen falsch. Wie hingegen im Lastenheft der Konzessionsvereinbarung, aber auch im Gesetz über das öffentliche Auftragswesen und in der ständigen Rechtsprechung vorgesehen, gehen bewegliche und unbewegliche Güter, die für den Betrieb des öffentlichen Dienstes verwendet wurden, von Rechts wegen auf den neuen Betreiber über. So fordert die Gemeinde die von den ehemaligen Konzessionären für den Betrieb des Hafendienstes genutzten Anlagen als Rückgabe- und/oder Übernahmegegenstände an. Was die internen Verkehrswege in Port Grimaud betrifft, deren freier Zugang für den Betrieb des öffentlichen Hafendienstes unerlässlich ist, werden derzeit mit Vertretern der ASL (Association Syndicale Libre) sehr weit fortgeschrittene Diskussionen über Alternativen zur Übertragung dieser Wege in den kommunalen öffentlichen Bereich geführt. Die Idee, eine konventionelle Dienstbarkeit zugunsten des Hafenbetriebs einzutragen, entwickelt sich sehr positiv, da sie es ermöglichen würde, den privaten Status aller betroffenen internen Wege zu bewahren.

3. Weiter im Text erwähnt der Verfasser die „*sehr starken Umweltauswirkungen*“ der Szenarien, die im Rahmen des Projekts „Port Grimaud 2030“ vorgestellt werden. Auch hier gilt: Warum will man ohne wirklichen Grund Angst machen? Jeder weiß, dass die französischen Vorschriften zum Schutz der Meeres- und Küstenumwelt zu den strengsten in Europa gehören. Folglich kann nichts ohne die erforderlichen behördlichen Genehmigungen geschehen, die vom Präfekten erteilt werden. Dafür muss das Projekt zum Ausbau der Nord- und Süddeiche in allen Punkten den von der Präfekturbehörde erlassenen Umweltvorschriften entsprechen. Daraus folgt, dass jedes Ausbauprojekt, das die Meeresumwelt beeinträchtigt, sofort von den staatlichen Stellen annulliert wird.

4. Hinsichtlich der Abstimmung ist unser Gesprächspartner der Meinung, dass die gesetzlich vorgeschriebenen zwei Monate, in denen die Gemeinde die öffentliche Debatte getragen und moderiert hat, d. h. vom 21. August 2024 bis zum 21. Oktober 2024, nicht ausreichen, um eine klare Artikulation der Forderungen der Anwohner zu gewährleisten. Mit einem schwachen Gedächtnis und viel schlechtem Glauben könnte man das fast glauben...! Ich möchte daran erinnern, dass die Gemeinde, um ein gutes Verständnis der diskutierten Themen und eine optimale Zeit für den Austausch zu gewährleisten, diese Spanne mehr als verdoppelt hat, indem sie eine Vorabstimmungszeit von fast 3 zusätzlichen Monaten, vom 1. Juni 2024 bis zum 20. August 2024, eingerichtet hat. Somit betrug die Abstimmungszeit nicht 2 Monate, wie fälschlicherweise in dem Text geschrieben, sondern fast 5 aufeinanderfolgende Monate.

5. Da der Verfasser stets und mit allen Mitteln versucht, Besorgnis zu wecken, erklärt er uns, dass die Empfindlichkeit der Infrastruktur, vor allem der Spundwände, mit den von der Gemeinde geplanten Baggerarbeiten unvereinbar sei. Das dargelegte Argument beruht auf der Behauptung, dass diese Arbeiten den Boden zu tief unterspülen würden und die Fundamente des Wasserspiegels destabilisieren könnten. Wie kann man nur einen solchen Unsinn schreiben? Die geplanten Baggerarbeiten dienen einzig und allein dazu, die ursprüngliche Tiefe des Gewässers wiederherzustellen, wie sie François SPOERRY beim Bau von Port Grimaud geplant hatte. Es besteht also keine Gefahr einer Unterspülung!

6. Im gleichen Zusammenhang und mit dem gleichen verlogenen Willen macht unser Gesprächspartner die „*exzessive Nutzung der Wasserfläche ...*“ durch die Hafenvverwaltung „*und insbesondere bestimmte Boote ... mit starkem Antrieb*“ verantwortlich, deren „*Vibrationen*“ die Hafenanlagen schwächen könnten. Diese Behauptung beruht auf keiner seriösen Grundlage, da die Größe der im Hafen aufgenommenen Schiffe seit 2022 nicht zugenommen hat, ebenso wenig wie die Leistung der Motorisierungen. Diese Information ist bei der Hafenmeisterei, die über die Registrierungsdateien der vor und nach 2022 im Hafen aufgenommenen Schiffe verfügt, vollkommen überprüfbar. Im Gegensatz zu den unbewiesenen Behauptungen, die der Verfasser angeprangert hat, kann man in Wirklichkeit das Gegenteil beobachten: Die Schiffe, die den Hafen anlaufen, sind kleiner als die, die vor 2022 registriert wurden.

7. Beim Weiterlesen entdeckte ich mit Interesse die alte Leier von der Besonderheit von Port Grimaud, in dem daran erinnert wird, dass die Anlegestelle und das dazugehörige Haus untrennbar miteinander verbunden sind... Nach Ansicht des Autors sollte diese Besonderheit die Gemeinde dazu veranlassen, „*ein neues Modell zu erfinden...*“, wie es einer der Garanten während der Abstimmung ausdrückte. Dies ist genau der weit fortgeschrittene Ansatz, den die Gemeinde in Partnerschaft mit den Vertretern von PG3 verfolgt, insbesondere durch die Ausarbeitung der Hafenbetriebsordnung, aber auch und vor allem durch einen neuen Entwurf für den Nutzungsgarantievertrag, der dem Eigentümer eines Hauses vorrangig die Anlegestelle zuweist, die sich direkt vor seinem Eigentum befindet. Damit dieses „absolute Vorrecht“ dauerhaft und unabhängig von der Lebensdauer einer zeitweiligen Nutzungsgenehmigung besteht, werden wir beim Verwaltungsgericht von Toulon die Anerkennung dieses Rechts im Rahmen eines gerichtlichen Schlichtungsverfahrens beantragen. Zur Erinnerung: Ein gerichtliches Schlichtungsverfahren ist ein strukturierter Prozess, bei dem die Parteien versuchen, eine Einigung zur gütlichen Beilegung ihrer Streitigkeiten zu erzielen.

Zur Information und vorbehaltlich der Zustimmung der betroffenen Parteien werden wir auch einige Bestandteile der „Rückgabegüter“-Akte in den Umfang der Schlichtung miteinbeziehen, darunter die internen Verkehrswege von Port Grimaud (siehe **Punkt 2** dieses Blattes), der Trockendock usw.

8. Der Verfasser schlägt vor, dass die Gemeinde im Rahmen der Nutzungsgarantieverträge differenzierte Tarife anwendet, um zu unterscheiden zwischen den Eigentümern, die das Gewässer nutzen, und denen, die dies nicht tun. Ich erinnere daran, dass sich der öffentliche Hafendienst ausschließlich an die Nutzer des Gewässers richtet. Folglich ist er nicht für die Regelung der Situation von Bürgern

zuständig, die keine Nutzer des Hafendienstes sind, wie z. B. Eigentümer, die keine Bootsbesitzer sind.

In diesem Zusammenhang wird auch vorgeschlagen, dass Liegegebühren zu Vorzugspreisen für Miteigentümer gelten sollten, da diese im Gegensatz zu anderen Bootsbesitzern ihre Betriebsmittel direkt bezahlen. Ich erinnere daran, dass die Unterzeichnung des Nutzungsgarantievertrags, der in erster Linie den nutzenden Eigentümern des Gewässers vorbehalten ist, mit einem jährlichen Vertrag über die Nutzung des Liegeplatzes einhergeht, dessen Preis auf 20 €/m² festgelegt ist, was jährliche Kosten von 960 € für einen mittelgroßen Liegeplatz von 48 m² bedeutet. Wird der Nutzungsgarantievertrag nicht unterzeichnet, beträgt der Jahrespreis für einen Liegeplatz gleicher Größe 6.348 € (abzüglich der Betriebsmittel). Daher berücksichtigt die Preistabelle weitgehend die besondere Situation von Port Grimaud.

9. Was die geplanten Arbeiten am Gebäude der Hafenmeisterei betrifft, möchte ich daran erinnern, dass seine derzeitige Konfiguration nicht den geltenden Normen für Arbeitsbedingungen entspricht und daher neu gedacht werden muss. Die Schaffung zusätzlicher Arbeitsflächen in Verbindung mit einer Neuverteilung der Innenräume ist unerlässlich. Die sich nun eröffnende Phase der Nachabstimmung wird es ermöglichen, das endgültige Lastenheft für die kommenden Renovierungsarbeiten (Programm, Flächen, Verteilung usw.) unter Berücksichtigung des Projekts genau zu formulieren, das vom Atelier Xavier BOHL entworfen wurde und nach der vorherigen Abstimmung die meisten positiven Meinungen erhalten hat.

SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

CAPITAINE – AVANT PORT

1

➤ **Scénario 1 – Atelier X. Bohl**

Im Gegensatz zu dem, was im Offenen Brief vorgeschlagen wird, ist es heute unmöglich, ein anderes Projekt zu wählen, das nicht zuvor zur Abstimmung gestellt und am Ende ausgewählt wurde.

Das Gleiche gilt für den Ausbau der Kirchenkai: Am Ende der Abstimmung sieht das dafür ausgewählte Szenario die Verlegung der großen Einheiten, die historisch an diesem Ehren-Anlegeplatz untergebracht waren, in den Vorhafen vor, um die Sicht auf den „Binnensee“ wieder freizugeben, sowie die Erweiterung der bestehenden Seitenkai. Vorbehaltlich möglicher Anpassungen zur Verbesserung des Gesamtschemas kann kein anderes Projekt umgesetzt werden.

➤ *Scénario 3 – Architecte A.Janin / Egis*



10. Gleiches gilt für die Gestaltung des Vorhafens, für dessen Szenarien 1 und 1a nach der vorherigen Abstimmung die meisten positiven Meinungen gesammelt wurden. Wie oben erwähnt, werden die sich nun anschließende Zeit nach der Abstimmung sowie die laufenden ergänzenden Studien die ursprünglichen Szenarien genau formulieren, verfeinern oder sogar ändern, um ihre Effizienz zu verbessern.

Scénario 1

Extension Nord et Sud



Scénario 1bis

Extension Nord et Sud + Giscle



Im Übrigen möchte ich daran erinnern, dass die Gestaltung des Norddeichs nicht von der des Süddeichs getrennt werden kann, da sie die beiden Hauptachsen eines globalen Sanierungsprojekts darstellen, dessen Ziel es ist, die wiederkehrende Versandung des Vorhafens und der Einfahrt zu bekämpfen.

11. Die Bedenken hinsichtlich der visuellen Auswirkungen durch die Erhöhung der Hafenschutzdeiche und der Präsenz von großen Freizeitbooten im Vorhafen konnten durch die Ausstrahlung eines Fernsehbeitrags während der Abstimmung ausgeräumt werden. Dieser konnte zeigen, dass diese Maßnahmen keine Sichtbeeinträchtigung für die dahinter liegenden Wohnhäuser mit sich bringen würden.

Bezüglich der Umweltauswirkungen des Projekts verweisen wir den Leser auf **Punkt 3** dieses Infoblatts.

Ich nutze die Gelegenheit, mich an alle Nutzer des Gewässers zu wenden, um daran zu erinnern, dass die Erhöhung der Deiche auch auf die Problematik des Meeresspiegelanstiegs eingeht, der laut einer kürzlich von der Ecole d'Architecture de Paris-Est durchgeführten Studie auf 0,80 m bis 1,50 m geschätzt wird. Dieses Szenario verschärft das vom Staat am 13. Dezember 2019 veröffentlichte „zur Kenntnis gebrachte“ Szenario erheblich, das den Anstieg des Meeresspiegels bis zum Jahr 2100 auf 0,50 bis 1 m festlegt. Diese vorausschauenden Elemente können bei unseren Überlegungen zum Ausbau nicht ignoriert werden.


12. Schließlich erwähnt der Autor eine Kostensteigerung für das Projekt der Modernisierung und normgerechten Instandsetzung von Port Grimaud, ohne seine Aussage mit Zahlen zu untermauern. Dabei weiß jeder, der die Leitung umfangreicher Investitionsvorhaben oder Baubetreuungsaufgaben übernommen hat, dass sich die im Stadium des detaillierten Vorprojekts geschätzten Kosten mit dem Fortschreiten der ergänzenden Studien, insbesondere der Modellierung in diesem Fall, ändern. Ich möchte daran erinnern, dass selbst bei einer Überschreitung der Zielkosten des Projekts keine Auswirkungen auf den Nutzungsgarantiepreis zu erwarten sind, da

dieser auf 425 € inkl. MwSt. / m² begrenzt ist, was einem Gesamtbetrag von ca. 36 Millionen Euro inkl. MwSt. entspricht.

Mit diesen Fakten hoffe ich, die durch diese Gerüchte hervorgerufenen Bedenken zerstreut zu haben. Die städtischen Dienststellen und insbesondere die Hafenmeisterei stehen Ihnen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Alain BENEDETTO


Bürgermeister von Grimaud,
Präsident der Hafenbehörde