

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das Ems-Sperrwerk als raumbedeutsame Maßnahme im Widerstreit der Interessen

Der geplante Bau eines Ems-Sperrwerkes bei Gandersum erfolgt nach Aussage des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) vornehmlich aus Gründen des Küstenschutzes. Im Planfeststellungsverfahren für die 7,30 m-Ausbaggerung wird dagegen von der gegebenen Sicherheit der Deiche bis zum Jahr 2065 aus gegangen. Zur Frage der Deichsicherheit und der Notwendigkeit eines Sperrwerk-Baues an der Unterems liegen derzeit widersprüchliche Aussagen vor. Gleichzeitig wird eingeräumt, daß dieses Sperrwerk die Möglichkeit bieten würde, die Ems bis nach Papenburg aufzustauen. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, daß damit die schon in den kommenden Jahren anstehende Überführung von Schiffs-Neubauten der Papenburger Meyer-Werft von 100 000 bis 130 000 Tonnen und mit einem Tiefgang über 7,30 m ab Papenburg an die offene See ermöglicht wird. Die Notwendigkeit wird mit dem Erhalt der Arbeitsplätze in der Region begründet. Eine Verlagerung der Werft an die Küste nach Emden wird bisher von seiten der Werft als unrealistisch abgelehnt.

Im Falle des Baues eines Sperrwerkes mit Staufunktion würde jedoch die Sicherheit der bestehenden Deiche gefährdet, da sie nicht für eine Belastung durch Hochwasser für länger als drei Tage vorgesehen sind. Das Aufstauen zur Schiffsüberführung müßte aber für mindestens drei Tage erfolgen. Sollten zum Zeitpunkt der Aufstauung Stürme auftreten, würde das Sperrwerk gegebenenfalls länger als eine Woche schließen, da es bei Sturm nicht möglich ist, die Schiffe aus Papenburg herauszumanövrieren. Entsprechend lange wären die Deichsockel dem Druck des aufgestauten Wassers ausgesetzt. Durch das Sperrwerk würde ferner der Verkehr auf der Bundeswasserstraße Ems empfindlich behindert, wenn der bisherige Planungsstand eines Sperrwerkes ohne Schleuse beibehalten würde. Im Staufall müssen See- und Binnenschiffe Wartezeiten von drei bis acht Tagen hinnehmen. Dies kann – nach unseren Informationen – je nach Schiffsgröße und -typ Kosten von bis zu 50 000 DM täglich für das Schiff verursachen. Im übrigen würde der Binnenschiffahrt auf der Unterems die Terminplanung erschwert, was sich in Auftragsverlusten nie-

derschlagen würde, weshalb die Reedereien aus Emden, Leer und Papenburg erhebliche Einbußen befürchten. Abgesehen davon würden Erschwernisse für die Binnenschiffahrt den Bemühungen, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiffahrt zu verlagern, zuwiderlaufen.

Neben der starken Belastung der Deiche wird es im Staufall auch den Zuflüssen der Ems nicht mehr möglich sein, in diese zu entwässern. Besonders im Leda-Jümme-Gebiet hätte dies negative Auswirkungen auf die Landwirtschaft. Im Endeffekt wird die Gefahr von Grundbrüchen bei den Deichen steigen, das landwirtschaftlich genutzte Deichvorland wird überflutet werden, und es wird binnendeichs durch aufquellendes Grundwasser zur Vernässung und Überflutung landwirtschaftlicher Flächen kommen.

Auch das seit 1983 geschützte Vogelschutzgebiet „Petkumer Deichvorland“ (gelistet nach FFH-Richtlinie) würde durch die unregelmäßigen Überflutungen erheblich beeinträchtigt bzw. zerstört werden.

In der Abwägung der unterschiedlichen Interessen werden Probleme für die Deichsicherheit am geplanten Standort Gandersum gesehen. Nach Aussage des zuständigen Oberdeichrichters sind die Deiche zwischen Pogum und Gandersum auf einer Länge von 5 km zu niedrig, um der vorgesehenen Stauhöhe standhalten zu können. Auch die Auswirkungen auf den Ort Ditzum sind ungeklärt.

Ferner müßte der Vertrag zwischen Deutschland und den Niederlanden über das Ems-Dollart-Gebiet Beachtung finden, da nach den Erfahrungen an der Weser mit dem Ochtum-, Hunte- und Lesumsperrwerk der Anstieg des Pegels außerhalb des Sperrwerkes beachtlich sein kann. Ebenfalls wirtschaftliche Einbußen sind bei der Fischerei zu erwarten, wenn die geplanten Pumpen mit einer Leistung von 100 m³/s zum Einsatz kämen, da die Jungfischbestände durch die starke Sogwirkung zerstört würden. Nicht zuletzt ist die Ems ein touristisches Ziel, das droht, unattraktiv zu werden.

Weder im regionalen Raumordnungsprogramm noch im Landesraumordnungsprogramm ist das Ems-Sperrwerk bisher in irgend einer Form vorgesehen. Auch bei den derzeit geplanten Küstenschutzmaßnahmen findet sich keine verbindliche und präzise Stellungnahme zum Bau eines Sperrwerkes. Vor diesem Hintergrund ist ein Raumordnungsverfahren nach unserer Ansicht dringend erforderlich.

Daher fragen wir die Bundesregierung:

Planungsrahmen

1. Folgt die Bundesregierung

- a) dem Planfeststellungsbeschuß zum 7,30 m-Verfahren, wonach die Deiche bis zum Jahr 2065 sicher seien, oder
- b) der Aussage des Leiters des Projektteams „Bau eines Ems-Sperrwerkes“, wonach eine Erhöhung der Deiche um 0,25 m eine Sicherheit für 100 Jahre gewährt (dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, daß in den vergangenen 20

Jahren die Deiche um 2 m erhöht wurden, dies würde folgerichtig eine Deichsicherheit bis in das 28. Jahrhundert bedeuten), oder

- c) der Aussage des zuständigen Oberdeichrichters beim Erörterungstermin zum 7,30 m Planfeststellungsverfahren (11. April 1994), wonach die Deiche für die nächsten 40 Jahre sicher seien?

2. Welche Anforderungen stellt die Bundesregierung an das Planverfahren?
3. An welcher Stelle gedenkt die Bundesregierung ihrer Pflicht zur Sicherung der Bundeswasserstraße nachzukommen?
4. Wie reagiert die Bundesregierung darauf, daß das Land Niedersachsen beabsichtigt, bei Gandersum trotz der Raumbedeutsamkeit der Planung ohne Raumordnungsverfahren ein Sperrwerk zu bauen, ohne alle zuständigen unteren Raumplanungsbehörden oder die zuständigen Fachausschüsse der Kreistage bzw. der Stadt Emden gehört zu haben?
5. Wie gewichtet die Bundesregierung an dieser Stelle das öffentliche Interesse?
6. Aus welchen Gründen hält die Bundesregierung ein Raumordnungsverfahren für verzichtbar, wenn es sich nachweislich nicht in erster Linie um eine Küstenschutzmaßnahme handelt?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß beim Bau des Emstunnels ein Raumordnungsverfahren für notwendig erachtet wurde?
8. Wo liegen nach Ansicht der Bundesregierung die Unterschiede in der Raumbedeutung der beiden Maßnahmen Bau eines Emstunnels und Bau eines Ems-Sperrwerkes?
9. Liegen bereits Anträge zur Finanzierung des Sperrwerkes, zum Einbau einer Schleuse und zum Einbau von Pumpen vor?
Wenn ja, in welchem Kostenrahmen?
10. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß bei einer eventuellen Realisierung des Sperrwerkes die Baumaßnahme EU-weit ausgeschrieben werden muß?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussagen von MdB Rudolf Seiters, wonach das Sperrwerk nur dem Zweck diene, eine Überführung größerer Schiffe aus der Meyer-Werft zu ermöglichen, wohingegen die Sperrwerksplanungsgruppe und das BMV äußern, es diene „ganz überwiegend“ dem Küstenschutz?
12. Wie beurteilt die Bundesregierung die bisherige Wahl des Sperrwerk-Standortes bei Gandersum – orientiert an den Hochwasserständen vom 28. Januar 1994 – unter dem Aspekt der Eingriffsminimierung?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Feststellung im Planfeststellungsbeschuß der Wasser- und Schifffahrtsdirektion

Nord-West zum 7,30 m-Verfahren, daß die Errichtung eines Ems-Sperrwerkes wegen der hohen Kosten, der langen Dauer der Planungs- und Bauphase und nicht zuletzt aus ökologischen Gründen ausgeschlossen wird?

14. Wieso läßt der Bund vor dem o. a. Hintergrund zu, daß das Land Niedersachsen entgegen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung des Bundes, die ein Sperrwerk ausschließen, eine neuerliche Umweltverträglichkeitsstudie einleitet, da doch ein Sperrwerk in der Variantenuntersuchung aus ökologischen Gründen ausgeschlossen wird?
15. Was gedenkt die Bundesregierung im Falle des Auftragseingangs für Kreuzfahrtschiffe über 100 000 Tonnen hinaus im Hinblick auf die Flußanpassung (Begradigungen sowie Staubetrieb oder Vertiefung) zu unternehmen?

Landwirtschaft

16. Wer muß aus Sicht des Bundes für die Ernteausfälle der landwirtschaftlichen Flächen aufkommen, die im Staufall in Mitteidenschaft gezogen werden?

Binnenschifffahrt

17. Wer muß aus Sicht des Bundes die der Schiffahrt durch Warzezeiten am geschlossenen Sperrwerk entstehenden Kosten übernehmen?
18. Welche Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt hält die Bundesregierung für vertretbar?
19. Ab welcher Anzahl von Tagen mit Staubetrieb pro Jahr würde die Bundesregierung von einer wesentlichen Beeinträchtigung der Schiffahrt auf der Ems sprechen?
20. Wie gedenkt die Bundesregierung die Interessen der Binnenschifffahrt zu wahren?
21. Schließt die Bundesregierung Entschädigungsleistungen gegen den ausdrücklichen Willen der Reedereien aus, die einen Staubetrieb ohne Schleuse aus wirtschaftlichen Gründen ablehnen?
Wenn nein, was ist Bestandteil einer solchen Entschädigungsleistung?
22. Ist für die Bundeswasserstraße eine für Binnen- und Seeschiffe passierbare Schleuse im Sperrwerk erforderlich, und wenn ja, besteht die Bundesregierung auf ihrem Bau?
23. Wäre die angestrebte Flexibilisierung der Wasserstraße Ems durch ein Sperrwerk mit Staufunktion ohne den Einbau einer Schleuse sinnvoll?

Küstenschutz

24. Wie definiert die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Schleuse im Sperrwerk, die bei Sturmflut nicht von öffentlichem Interesse ist?

25. Hat die Bundesregierung die hydraulischen Auswirkungen eines Sperrwerkes auf die Situation des Emsmündungsgebietes bei Sturmflut untersuchen lassen?
Wenn ja, in welcher Form, wenn nein, warum nicht?
26. Welche Größenordnung erwartet die Bundesregierung für einen Anstieg des Wasserspiegels im Dollartraum bei geschlossenem Sperrwerk?
27. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen den Pegelständen der Sturmflut vom 28. Januar 1994 in Papenburg und den vorangegangenen Emsvertiefungen, und wenn ja, in welcher Größenordnung, wenn nein, aus welchen Gründen?
28. Wie ist die Begründung, das Sperrwerk diene dem Küstenschutz, haltbar, wenn nach Aussage des zuständigen Oberdeichrichters das Sperrwerk am falschen Standort geplant wird?
29. Ist es üblich und gibt es Beispiele in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, daß ein Bauwerk von der öffentlichen Hand 40 Jahre vor dem Bedarf errichtet wurde?
30. Welche Sturmfluthöhen gab es seit dem 1. Januar 1994, die ein Schließen des jetzt geplanten Sperrwerkstyps erfordert hätten (Pegel Pogum und Papenburg > 3,50 m ü NN)?

Alternativen

31. Welche Argumente haben zum Ausschluß eines möglichen Sperrwerkstandortes an der Knock geführt, wo am 28. Januar 1994 Wasserstände von 4,39 m über NN auftraten?
32. Welche Finanzierungsmodelle kann sich die Bundesregierung für die Sperrwerksvarianten vorstellen – einmal mit Schleuse, einmal ohne (nach derzeitiger Planung 480 bzw. 350 Mio. DM)?
33. Wie bewertet die Bundesregierung die Erhöhung der Deiche bei Gandersum als Alternative zum Bau eines Sperrwerkes für den Küstenschutz?
34. Welche Meßwerte (bitte für jede Messung aufführen) ergaben die Messungen gemäß dem Planfeststellungsbeschuß von 1992 zum Vertiefungsverfahren auf 6,30 m (gefragt sind die Pegelstände sowie die Messungen zum Stromprofil im Längsverlauf und in den 20 Transekten).
35. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um ein Abwandern der Meyer-Werft und der damit verbundenen Arbeitsplätze von Papenburg ins niederländische Eemshaven zu verhindern.
36. Wurden von seiten der Bundesregierung Anstrengungen unternommen, mit Hilfe nationaler und internationaler (EU) Subventionsprogramme eine Übersiedlung der Meyer-Werft an einen geeigneteren Standort an der Emsmündung zu fördern?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?

Nachfragen zur Kleinen Anfrage „Vertiefung der Ems, verdeckte Subventionen für Schiffbaubetriebe und Auswirkungen auf die Sicherheit der Ems-Deiche“

37. Welche von den in der Anlage 2 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage (Drucksache 13/6677) angegebenen Kosten für Schuttsteinböschen und Buhnen in den Jahren 1980 bis 1996 wurden aus dem Neubau-Etat und welche aus dem Unterhaltungs-Etat entnommen?

38. Welche Mengen welchen Bodens wurden im Abschnitt Ems-kilometer 0 (Papenburg) bis Herbrum im Jahre 1996 gebaggert?

39. Wurden bei den Baggerungen in den Jahren 1980 bis 1995 oberhalb der Schleuse Herbrum Stechsauger eingesetzt?
Wurden bei den Baggerungen hydrochemische Eggen (Injektionsgeräte) eingesetzt?

40. Wie sieht die Salinität an der Sohle der Ems aus?
In welchen Wassertiefen wurde gemessen, und wie sieht die Veränderung des Salzgehaltes über die Tiefe aus?

41. In welchem Jahr erfolgten die Untersuchungen des Leichtweiß-Institutes für Wasserbau der Technischen Universität Braunschweig?
War dies vor oder nach den Ems-Vertiefungen?

42. Wurden die Auswirkungen der Vertiefungen mit den Prognosen in den Gutachten verglichen?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?

43. Bezuglich der Angabe zum Sturmflutwasserstand am 28. Januar 1994 in Papenburg waren aus der Presse andere Werte zu entnehmen (4,92 m ü NN), als in der Antwort auf die Kleine Anfrage angegeben (4,56 m); welcher Wert ist zutreffend?

44. Warum kann das BMV, in dessen Zuständigkeit der Emstunnel (Bundesautobahn) gebaut wurde, keine Angaben zu den dafür angefallenen Kosten machen?
Wo sind die Kosten zu erfragen?

45. Wie schätzt die Bundesregierung die Übertiefen bei km 28 (bis 22 m) ein, die nach Aussage der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes natürliche Kolke sind und nicht mit den Vertiefungsbaggerungen zusammenhingen?
Wie interpretiert die Bundesregierung die in der Gemarkung Hatzum auftretenden Übertiefen an den Peilstellen 113 bis 116 aus der Frühjahrspeilung 1975?

Bonn, den 13. Mai 1997

Gila Altmann (Aurich)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333