

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/7744 –**

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 ausgegangen. 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 niederschlagen 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 Schifffahrt 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. Be-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 11. Juni 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

sonders 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 irgendeiner 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.

Vorbemerkung

Das Emssperrwerk ist eine Planung des Landes Niedersachsen. Ministerpräsident Schröder hat eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die von der niedersächsischen Staatskanzlei geleitet wird und die den Auftrag hat, eine Sperrwerkslösung zur Verbesserung des Sturmflutschutzes, zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Werftstandortes Papenburg und zur Flexibilisierung des Schifffahrtsweges zu prüfen. Der Bund beteiligt sich auf Bitte Niedersachsens an dieser Arbeitsgruppe, um die Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes einzubringen und das Land im Rahmen seiner Fachkompetenz zu beraten. Für die Planung und Durchführung der Maßnahme ist allein das Land Niedersachsen zuständig. Hierzu zählt u. a. die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens einschließlich der hierfür notwendigen Untersuchungen, insbesondere der Umweltverträglichkeitsuntersuchung.

Die gestellten Fragen fallen daher überwiegend in die Zuständigkeit des Landes Niedersachsen und können von der Bundesregierung, wenn überhaupt, nur eingeschränkt beantwortet werden. Im wesentlichen sind es Fragen, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein werden und dort abschließend zu bewerten sind.

Planungsrahmen

1. Folgt die Bundesregierung

- a) dem Planfeststellungsbeschluß 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?

Die Beurteilung der Deichsicherheit fällt in die Zuständigkeit des Landes Niedersachsen. Sie ist im Planfeststellungsverfahren zu klären. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

2. Welche Anforderungen stellt die Bundesregierung an das Planverfahren?

Die Bundesregierung wird im Planfeststellungsverfahren die Belange der Bundeswasserstraße Ems im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Sicherheit der Bundeswasserstraße und als Eigentümer aus fiskalischer Sicht vertreten.

3. An welcher Stelle gedenkt die Bundesregierung ihrer Pflicht zur Sicherung der Bundeswasserstraße nachzukommen?

Die Bundesregierung vertritt ihre Belange im Planfeststellungsverfahren und will diese bereits im Vorfeld im Rahmen der niedersächsischen Planungen einbringen.

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?

Die Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens ist vom Land Niedersachsen als Planungsträger und im Rahmen seiner Zuständigkeit für Raumordnungsfragen zu beurteilen. Der Bund hat hier keine Zuständigkeit. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

5. Wie gewichtet die Bundesregierung an dieser Stelle das öffentliche Interesse?

Das öffentliche Interesse steht immer im Vordergrund. Allerdings gilt es, unterschiedliche regionale Interessen und übergeordnete Gesichtspunkte gegeneinander abzuwägen.

6. Aus welchen Gründen hält die Bundesregierung ein Raumordnungsverfahren für verzichtbar, wenn es sich nachweislich nicht in erster Linie um eine Küstenschutzmaßnahme handelt?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß beim Bau des Emstunnels ein Raumordnungsverfahren für notwendig erachtet wurde?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

8. Wo liegen nach Ansicht der Bundesregierung die Unterschiede in der Raumbedeutung der beiden Maßnahmen Bau eines Emstunnels und Bau eines Ems-Sperrwerkes?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

9. Liegen bereits Anträge zur Finanzierung des Sperrwerkes, zum Einbau einer Schleuse und zum Einbau von Pumpen vor?
Wenn ja, in welchem Kostenrahmen?

Das Land Niedersachsen hat angekündigt, daß es auf den Bund in Kürze zwecks Beteiligung an den Sperrwerkskosten herantreten wird, wobei das Land davon ausgeht, daß in erster Linie Bundesmittel aus der Gemeinschaftsaufgabe Küstenschutz in Betracht kommen, da das Sperrwerk ganz überwiegend dem Küstenschutz dienen soll. Das Land geht von einer Kostenteilung Land : Bund = 50 : 50 aus, bei Investitionskosten von rd. 350 Mio. DM. Nach den vorliegenden Planungen ist keine Schifffahrtsschleuse vorgesehen.

10. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß bei einer eventuellen Realisierung des Sperrwerkes die Baumaßnahme EU-weit ausgeschrieben werden muß?

Ja. Nach den Vergaberichtlinien ist eine EU-weite Ausschreibung erforderlich, wenn die Auftragssumme über 5 Mio. ECU liegt.

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?

Maßgebend ist die Zielsetzung des Projektträgers Niedersachsen, der die Maßnahme zu verantworten hat. Das Land Niedersachsen hat nie bestritten, daß das Sperrwerk auch der Überführung größerer Schiffe dienen kann.

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?

Der Sperrwerksstandort ist unter Berücksichtigung aller Einflußfaktoren (Hochwasserschutz, Umweltauswirkung, Hydrologie, Hydraulik, Baugrund, Kosten etc.) von Fachleuten ermittelt worden. Soweit die Belange der WSV berührt sind, kann der Standort akzeptiert werden.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Feststellung im Planfeststellungsbeschluß 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?

Im Hinblick auf das Ausbauziel unter den seinerzeitigen Randbedingungen kam eine Sperrwerkslösung nicht in Betracht.

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?

Die Bundesregierung hat nicht über Umweltverträglichkeitsstudien des Landes Niedersachsen zu befinden. Wenn sich das Land für den Bau eines Sperrwerkes entscheidet, so sind hierfür im Rahmen der Planungsarbeiten entsprechende Umweltverträglichkeitsuntersuchungen durchzuführen, die für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens unabdingbar sind. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 und die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Dies ist zunächst eine Frage der Werft selbst, die bei einer etwaigen Auftragsannahme zu klären hat, ob und wie der Auftrag abgewickelt werden kann.

Landwirtschaft

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

Entschädigungsfragen dieser Art fallen in die Zuständigkeit des Landes.

Binnenschifffahrt

17. Wer muß aus Sicht des Bundes die der Schifffahrt durch Wartezeiten am geschlossenen Sperrwerk entstehenden Kosten übernehmen?

Entschädigungsansprüche entstehen aufgrund von Wartezeiten vor dem geschlossenen Sperrwerk nicht.

18. Welche Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt hält die Bundesregierung für vertretbar?

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrages dafür Sorge tragen, daß die Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt bleiben.

19. Ab welcher Anzahl von Tagen mit Staubetrieb pro Jahr würde die Bundesregierung von einer wesentlichen Beeinträchtigung der Schifffahrt auf der Ems sprechen?

Diese Frage läßt sich nicht generell beantworten. Die Beeinträchtigung der Schifffahrt hängt wesentlich davon ab, ob die Stauankündigung rechtzeitig erfolgt und die Schifffahrt sich darauf einstellen kann. Sperrungen von Wasserstraßenbereichen aufgrund von Reparaturarbeiten an Schleusen o. ä. kommen regelmäßig vor und werden erfahrungsgemäß bei rechtzeitiger Bekanntgabe von der Schifffahrt ohne größere Schwierigkeiten verkraftet. Eine Sperrung der Unterems infolge Sturmflut ist naturgemäß kaum länger vorhersehbar und dürfte auch der Schifffahrt nützen, zumal davon auszugehen ist, daß dann der Schiffsverkehr ohnehin ruht. Im Überführungsfall ist eine langfristige Ankündigung der Sperrung möglich.

20. Wie gedenkt die Bundesregierung die Interessen der Binnenschifffahrt zu wahren?

Die Interessen der Binnenschifffahrt sind von ihr selbst im Planfeststellungsverfahren zu vertreten. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird dafür Sorge tragen, daß die Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs und die Sicherheit der Wasserstraße nicht mehr als unbedingt notwendig beeinträchtigt wird.

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?

Entschädigungsleistungen an die Schifffahrt können wegen des Staubetriebes (ohne Schleuse) nicht gewährt werden.

22. Ist für die Bundeswasserstraße eine für Binnen- und Seeschiffe passierbare Schleuse im Sperrwerk erforderlich, und wenn ja, besteht die Bundesregierung auf ihrem Bau?

Die Bundesregierung wird, vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, im Planfeststellungsverfahren fordern, daß die Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Es ist Sache des Projektträgers, dies nicht zuletzt auch unter wirtschaftlichen Aspekten nachzuweisen.

23. Wäre die angestrebte Flexibilisierung der Wasserstraße Ems durch ein Sperrwerk mit Staufunktion ohne den Einbau einer Schleuse sinnvoll?

Die Notwendigkeit einer Schleuse wird vom Projektträger unter Abwägung aller Gesichtspunkte, insbesondere von Nutzen/Kosten-Betrachtungen, ermittelt.

Küstenschutz

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

Auf die Antwort zu Frage 23 wird verwiesen.

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?

Die Untersuchung der Auswirkungen eines Sperrwerkes ist Aufgabe des Projektträgers.

26. Welche Größenordnung erwartet die Bundesregierung für einen Anstieg des Wasserspiegels im Dollartraum bei geschlossenem Sperrwerk?

Auf die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.

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?

Die Bundesregierung sieht keinen Zusammenhang zwischen den Pegelwasserständen der Sturmflut vom 28. Januar 1994 in Papenburg und den vorangegangenen Emsvertiefungen.

Derart außergewöhnlich hohe Wasserstände entstehen durch Überlagerung von Sturmfluten von See und Hochwasserwellen aus dem Binnenland.

Bereits bei mittleren Hochwasserständen ist die ausbaubedingte Erhöhung der Wasserstände gering. Diese nimmt aufgrund der physikalischen Zusammenhänge noch weiter ab, je höher eine Tide aufläuft.

Zudem führt der Ausbau, der als Glättung des hydraulischen Systems anzusehen ist, dazu, daß erhöhte Oberwasserabflüsse leichter abgeführt werden können.

In diesen Fällen (so z. B. am 28. Januar 1994) führt der Ausbau oberhalb von Papenburg sogar zu einer geringfügigen Absenkung der Tidehochwasserstände.

28. Wie ist die Begründung, das Sperrwerk diene dem Küstenschutz, haltbar, wenn nach Aussage des zuständigen Oberdeichrichters das Sperrwerk am falschen Standort geplant wird?

Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß, die Festlegung des Projektträgers für den Sperrwerksstandort in Frage zu stellen.

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?

Die Bedarfsprüfung des Projektes obliegt allein den für Küstenschutz zuständigen Landesbehörden.

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)?

Vom 1. Januar 1994 bis zum heutigen Tage sind insgesamt sieben Ereignisse aufgetreten, die ein Schließen des Sperrwerkes erforderlich gemacht hätten. Sie sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Ereignis	Wasserstände (alle Tiden ab 1. Januar 1994)	
	Pegel Pogum	Pegel Papenburg
28. Januar 1994	475 cm ü. NN	456 cm ü. NN
29. Januar 1994	398 cm ü. NN	408 cm ü. NN
31. Januar 1994	361 cm ü. NN	366 cm ü. NN
14. März 1994	396 cm ü. NN	384 cm ü. NN
2. Januar 1995	387 cm ü. NN	403 cm ü. NN
10. Januar 1995	446 cm ü. NN	420 cm ü. NN
30. Oktober 1996	360 cm ü. NN	365 cm 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?

Auf die Antwort zu Frage 28 wird verwiesen.

32. Welche Finanzierungsmodelle kann sich die Bundesregierung für die Sperrwerkvarianten vorstellen – einmal mit Schleuse, einmal ohne (nach derzeitiger Planung 480 bzw. 350 Mio. DM)?

Überlegungen zur Finanzierung des Sperrwerkes sind Aufgabe des Projektträgers. Im übrigen wird auf Antwort zu Frage 9 hingewiesen.

33. Wie bewertet die Bundesregierung die Erhöhung der Deiche bei Gandersum als Alternative zum Bau eines Sperrwerkes für den Küstenschutz?

Diese Frage ist von den zuständigen Landesbehörden zu beantworten.

34. Welche Meßwerte (bitte für jede Messung aufführen) ergaben die Messungen gemäß dem Planfeststellungsbeschluß von 1992 zum Vertiefungsverfahren auf 6,30 m (gefragt sind die Pegelstände sowie die Messungen zum Stromprofil im Längsverlauf und in den 20 Transekten).

Für den Ausbau der Bundeswasserstraße Ems hat es weder ein „Vertiefungsverfahren auf 6,30 m“ noch einen „Planfeststellungsbeschluß von 1992“ gegeben. Dagegen ist in dem 1990 mit dem Ziel einer Vertiefung für 6,80 m tiefgehende Schiffe eingeleiteten Planfeststellungsverfahren am 3. Juli 1991 ein Planänderungsteilbeschluß ergangen, der den Ausbau für 6,30 m Schiffstiefgang sowie darüber hinaus die einmalige, für die Überführung des Schiffsneubaus „ZENITH“ (t = 6,80 m) benötigte Fahrwassertiefe zuließ. In diesem Planänderungsteilbeschluß sind die durch die Auflage Nr. 4 des durch ihn geänderten Planfeststellungsbeschlusses vom 21. Dezember 1983 angeordneten sechs Strompegel um einen weiteren Pegel (Pegel Werde, der inzwischen wieder aufgehoben worden ist) ergänzt und die Einrichtung von sechs Grundwasserpegeln angeordnet worden.

Die Auflage Nr. 6 (Längspeilungen in der Fahrrinnenmitte zwischen Herbrum und Weener) wurde wiederholt; gegenüber dem Planfeststellungsbeschluß vom 21. Dezember 1983, der „Querpeilungen bei Ems-km 19,0 und Ems-km 20,0“ angeordnet hatte, wurden zahlreiche zusätzliche Querpeilungen angeordnet, und zwar neun am rechten, zwölf am linken Emsufer sowie acht im Bereich des Dortmund-Ems-Kanals oberhalb von Papenburg. Die Ergebnisse dieser Beweissicherungsmaßnahmen haben zuletzt vom 18. November bis 17. Dezember 1996 beim Wasser- und Schiff-

fahrtsamt Emden zur Einsichtnahme durch diejenigen Einwender, zu deren Gunsten die Entscheidung nach § 74 Abs. 3 VwVfG vorbehalten worden war, ausgelegt.

Wegen des Umfangs des Materials können die Meßergebnisse hier nicht im einzelnen wiedergegeben werden. Sie können jedoch jederzeit bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest eingesehen werden.

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.

Nach hier vorliegenden Informationen hat die Meyer-Werft bereits entschieden, sich in Eemshaven an einem Werftenverbund zu beteiligen, um dort künftig 6,30 m tiefegehende Gastanker zu bauen. An eine Verlagerung des Kreuzschiffahrtsektors ist nicht gedacht. Die Bundesregierung wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, daß der Werftstandort Papenburg gestärkt und die dortigen Arbeitsplätze gesichert werden. Hierzu zählt nach wie vor die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur zur Überführung der bis zu 7,30 m tiefgehenden Schiffe.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung keine aktive Handlungsmöglichkeit, ein Abwandern der Meyer-Werft in die Niederlande zu verhindern. Die Zuständigkeit für die Förderung mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) liegt ausschließlich bei den Ländern. Bei diesen Mitteln handelt es sich um Investitionshilfen im Sinne der 7. Schiffsbaubeihilfenrichtlinie. Sie müssen bei einem Investitionsvolumen von mehr als 5 Mio. DM der EU-Kommission notifiziert werden. Die Kommission wird in diesem Zusammenhang die Frage der Kapazitätserweiterung prüfen.

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?

Mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) können gewerbliche Investitionen gefördert werden. Papenburg ist Fördergebiet der Gemeinschaftsaufgabe. Im Rahmen der GA können Investitionen von Großunternehmen mit bis zu 18 % der förderfähigen Investitionskosten unterstützt werden.

Aufgrund der verfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung liegt die Zuständigkeit für die Durchführung des Bewilligungsverfahrens ausschließlich bei den Ländern, in deren Haushalt auch die GA-Mittel etatisiert sind. Dem Bund steht gegenüber den Ländern diesbezüglich keine Weisungsbefugnis zu.

Zum Verfahrensablauf ist anzumerken, daß der Investor einen Antrag auf Förderung mit GA-Mitteln bei den zuständigen Landesbehörden stellen muß, die die Fördervoraussetzungen prüfen und einen Bescheid erlassen.

Auch Mittel aus EU-Strukturfonds werden von den Ländern verwaltet. Die Länder entscheiden im Rahmen der von der Kommission genehmigten operationellen Programmen in eigener Verantwortung über den Mitteleinsatz.

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 Schuttsteinböschungen und Buhnen in den Jahren 1980 bis 1996 wurden aus dem Neubau-Etat und welche aus dem Unterhaltungs-Etat entnommen?

Die Kosten für den Bau von Deckwerken und Buhnen sowie deren Zuordnung zu Unterhaltungs- (U) und Neubaumaßnahmen (N) sind nachfolgend aufgeführt:

1980:	Deckerke Leerort – Emden	U	950 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	100 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	50 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	100 000 DM
1981:	Deckwerke Leerort – Emden	U	550 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	50 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	50 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	150 000 DM
1982:	Deckwerke Leerort – Emden	U	420 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	150 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	150 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	100 000 DM
1983:	Deckwerke Leerort – Emden	U	100 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	200 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	180 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	50 000 DM
1984:	Deckwerke Leerort – Emden	U	90 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	310 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	N	1 730 000 DM
	Durchstich Weekeborg	U	30 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort		
1985:	Deckwerke Leerort – Emden	U	190 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	90 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	N	1 800 000 DM
	Leitdamm Weekeborg	N	1 700 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	N	2 500 000 DM
1986:	Deckwerke Leerort – Emden	U	200 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	250 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort		
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	50 000 DM
1987:	Deckwerke Leerort – Emden	U	720 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	140 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	70 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	N	1 305 000 DM
1988:	Deckwerke Leerort – Emden	U	310 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	N	1 400 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	N	430 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	30 000 DM

1989:	Deckwerke Leerort – Emden	U	250 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	N	1 800 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	200 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	N	200 000 DM
1990:	Deckwerke Leerort – Emden	U	250 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	100 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	60 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	60 000 DM
1991:	Deckwerke Leerort – Emden	U	80 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	130 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	80 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	110 000 DM
1992:	Deckwerke Leerort – Emden	U	90 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	110 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	60 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	130 000 DM
1993:	Deckwerke Leerort – Emden	U	200 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	40 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	40 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	100 000 DM
1994:	Deckwerke Leerort – Emden	U	95 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	135 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	30 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	115 000 DM
1995:	Deckwerke Leerort – Emden	U	70 000 DM
	Buhnen Leerort – Emden	U	230 000 DM
	Deckwerke Papenburg – Leerort	U	40 000 DM
	Buhnen Papenburg – Leerort	U	75 000 DM

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

1996 wurden rd. 142 000 m³ Sand/Schlick 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?

Bei den Baggerungen in den Jahren 1980 bis 1995 wurden oberhalb der Schleuse Herbrum keine Stechkopfsauger eingesetzt.

In einem Fall wurde eine hydraulische Egge (hydromechanisch, nicht hydrochemisch wirkend) 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?

An den Dauermeßstellen wird etwa 2,0 m bzw. 2,50 m unter dem mittleren Tideniedrigwasserstand gemessen. Die Ermittlung der Salzgehaltslängsprofile erfolgt durch wasserspiegelnahe Proben. Der Dichteunterschied zwischen dem Oberwasser der Ems und dem Seewasser führt zu einem sohnahen Stromauftransport des Seewassers. Daher ist der Salzgehalt an der Sohle der Ems ten-

denziell höher als in den darüberliegenden Schichten. Aufgrund des Tideeinflusses kommt es jedoch zu einer stärkeren Vermischung im Ästuar.

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

Der Bericht über die Untersuchung des Leichtweiß-Institutes wurde im Februar 1994 fertiggestellt. Die Untersuchung stützt sich auf eine Analyse der seit 1985 vorgenommenen Emsvertiefungen.

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

Ja, alle eingetretenen Veränderungen liegen in der Größenordnung der den Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten Prognosewerten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage Drucksache 13/6677 (Frage 21) verwiesen.

43. Bezüglich 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?

Der genannte Wert von NN + 4,56 m in der Antwort auf die Kleine Anfrage ist richtig.

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?

Wie schon in der Beantwortung der Kleinen Anfrage in Drucksache 13/6677 (Frage 26) ausgeführt, wurde der Emstunnel nicht tiefergelegt, sondern höher eingebaut als ursprünglich geplant, und zwar von NN – 10,40 m auf NN – 8,40 m.

Durch diese Änderung hat sich für die Gesamtmaßnahme gegenüber der ursprünglichen Planung eine nicht unerhebliche Kosteneinsparung (50 Mio. DM) ergeben (Auskunft des SBA Oldenburg-Ost).

45. Wie schätzt die Bundesregierung die Übertiefen bei km 28 (bis 22 m) ein, die nach Aussage der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes natürliche Kolke sind und nicht mit den Vertiefungsbaggerungen zusammenhängen?

Wie interpretiert die Bundesregierung die in der Gemarkung Hatzum auftretenden Übertiefen an den Peilstellen 113 bis 116 aus der Frühjahrspeilung 1975?

Bei den angesprochenen Übertiefen im Bereich km 28 handelt es sich um natürliche Kolke im Außenbogen, die schon vor den Vertiefungsmaßnahmen vorhanden waren und sich in Abhängigkeit von der Wasserführung in Lage und Tiefe natürlich verändern.

Die maximalen Tiefen haben sich durch den Emsausbau nicht grundlegend geändert. Die angeblichen Übertiefen von 22 m sind nicht vorhanden, die aktuelle Tiefe an der tiefsten Stelle beträgt derzeit lediglich 15,0 m unter Seekartennull.

