

## Kleine Anfrage

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

### Anschuß des Wilhelmshavener Hafens an das Binnenwasserstraßennetz

Zeitungsmeldungen zufolge (Wilhelmshavener Zeitung vom 16. Dezember 1997) plant die Bundesregierung, den Wilhelmshavener Hafen an das Binnenwasserstraßennetz anzuschließen. Dazu ist die Durchbaggerung einer im „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ gelegenen Wattwasserscheide zwischen Jade und Weser erforderlich. Es handelt sich dabei um ein bei Ebbe trockenfallendes, bis zu 2,3 Meter über dem Niedrigwasserspiegel (bzw. dem Seekartennull [SKN]) liegendes Teilstück des über das Hohe Weg Watt führenden Prickenweges „Kaiserbalje“. Gegen diese Planung sind in den letzten Wochen erhebliche Bedenken laut geworden (BUND-Blätter 3-4/97 S. 9-12; BUND Wilhelmshaven).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie begründet die Bundesregierung die veröffentlichte Ansicht eines Regierungsdirektors der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, daß für „... den gebaggerten Weg kein Planfeststellungsverfahren erforderlich sei, sondern lediglich eine ‚Plangenehmigung ohne öffentliche Anhörung‘ hinsichtlich der Rechtslage“?

2. Ist bereits ein Antrag auf Planungsgenehmigung gestellt worden?

Wenn ja, von wem und wann ist der Antrag gestellt worden, und welchen Inhalt hat er?

3. Ist bereits ein Genehmigungsverfahren eingeleitet worden?

Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?

4. Welche Institutionen und Einzelpersonen sollen an dem Verfahren beteiligt werden, und in welcher Form soll dies geschehen?

5. Sind die veröffentlichten Angaben der Wasser- und Schifffahrtsämter Bremerhaven und Wilhelmshaven (WSA) zutreffend, daß eine Baggertrasse von 1 060 m Länge mit einem Vertiefungsmaß von einem Meter geplant ist, in der keine Schiffsbegegnungen möglich sind bzw. erlaubt werden können und – die nur während der Hochwasserphase (eine Stunde

vor bis eine Stunde nach Hochwasser) von Schiffen bis maximal 2,20 m Tiefgang durchfahren werden kann?

6. Wie breit soll die Trasse werden?
7. Verläuft die erwogene bzw. geplante Baggertrasse – wie in der Öffentlichkeit behandelt – tatsächlich dem Prickenweg „Kai-serbalje“ entlang?

Wenn ja, welche Abmessungen nach Länge und Breite dürfen die Schiffe maximal haben, um den vertieften aber stark mäandrierenden Prickenweg sicher durchfahren zu können?  
Wenn nein, welche Streckenführung mit welchen Abmessungen wird erwogen bzw. ist geplant?
8. Ist damit zu rechnen, daß auf der erwogenen/geplanten Trasse Sandwälle bzw. Schlickbänke mit bis zu 2,50 m Höhe über SKN durchstochen werden müssen, was Baggerlöcher von 1,85 m Tiefe erfordern würde?
9. Wie groß wird der erforderliche Böschungswinkel zwischen der künstlichen Trassensohle und der natürlichen Wattoberfläche veranschlagt bzw. welcher Zuschlag ist durch die erforderlichen Böschungswinkel auf die Trassenbreite aufzuschlagen?
10. Welches Ausmaß an erforderlichen Unterhaltsbaggerungen nach Häufigkeit und Mengen wird erwartet?
11. Reichen 35 cm „Vorratsbaggerung“ laut veröffentlichter Angabe der WSA aus, um die erwogene/geplante Solltiefe von höchstens 1 m über SKN zu gewährleisten?
12. Kalkuliert die Bundesregierung mit ein, daß die Fahrwasserstraße nach einer längeren Sturmperiode bzw. einem Eiswinter unauffindbar verlandet sein könnte?
13. Gibt es bereits ein morphologisches Gutachten zu den Erwägungen/Planungen?

Wenn ja, was sagt es zu den Fragen Nr. 5 bis 9 aus?  
Wenn nein, ist eines in Auftrag gegeben, und wann steht es gegebenenfalls zur Verfügung?
14. Wie soll der Schiffahrtsweg durch das Hohe Weg Watt mit Seezeichen bezeichnet werden – zur Orientierung bei Tag, bei Nacht, bei Nebel und im Winter?
15. Wie viele Binnenschiffe könnten nach dem erwogenen/geplanten Durchstich der Wattwasserscheide pro zweistündiger Hochwasserphase ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit das Hohe Weg Watt zwischen Jade und Weser überqueren?
16. Sind dabei Überquerungen in beide Richtungen oder nur „Einbahnverkehr“ innerhalb einer Hochwasserphase vorgesehen?
17. Wie viele Hochwasserphasen pro Jahr werden nach Erhebungen der Bundesregierung für die Überquerung des Hohe Weg Watts für ein 2,20 m tiefgehendes Schiff vorhanden

sein, wenn dabei die starke Abhängigkeit vom Wetter (z. B. Wasserstände unter normal bei Ostwind; Winddrift, windabhängige Querströmung, Verlandung in Sturmphasen, Eisgang usw.) berücksichtigt wird?

18. Wie wird gewährleistet, daß die nachfolgenden Schiffe sicher weiterfahren oder umkehren können, wenn das vorausfahrende z. B. „Black-out“ hat, auf Grund läuft und querschlägt?
19. Besteht die Möglichkeit, daß ein in der Trasse quergeschlagenes Binnenschiff bei ablaufendem Wasser durchbricht?
20. Wie kann Feuerlöschgerät herangeführt werden, wenn ein Schiff in der Trasse brennt und festkommt?
21. Kann in diesem Bereich austretendes Öl ökologisch unbedenklich bekämpft werden?
22. Soll angesichts der Umweltgefahren für das Ökosystem Watt der Weg auch für Binnentankschiffe freigegeben werden?
23. Welche Baggerkosten fallen für die Kanalisierung an?
24. Wie hoch werden die jährlichen Kosten für die Unterhaltsbaggerung geschätzt?
25. Welche Kosten werden durch die Bezeichnung des Watteweges mit Seezeichen entstehen?
26. Welche Kosten werden durch deren Betrieb und Instandhaltung jährlich entstehen?
27. Ist es volkswirtschaftlich sinnvoll, das Eisenbahngleis zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg zu elektrifizieren und die dortigen Langsamfahrstrecken zu beseitigen und daneben noch einen kostenintensiven und zudem ökologisch schädlichen Kanal in einem Nationalpark zu bauen, der nach dem erklärten Willen der Wilhelmshavener Hafenwirtschaft im Endausbauzustand für das voll abgeladene Großgütermotorschiff befahrbar sein soll?
28. Berücksichtigt die Bundesregierung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, daß die Deutsche Bahn AG – wie schon einmal nach dem Bau des Elbe-Seitenkanals geschehen – den Bahntarif senkt, um das Abwandern der Bahnkundschaft zur Binnenschifffahrt zu verhindern?

Bonn, den 14. Januar 1998

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

