

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 13/9656 —**

**Anschluß 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).

**Vorbemerkung**

Seit Jahren fordert die Wilhelmshavener Hafenwirtschaft einen Anschluß an das Binnenwasserstraßennetz und hat hierzu mehrere Alternativen öffentlich in die Diskussion gebracht, wozu auch die Überlegung zählt, das Wattfahrwasser über das Hoheweg-Watt durch die Kaiserbalje im Bereich der bei Tideniedrigwasser trockenfallenden Wattwasserscheide auszubauen, d. h. durch Baggerungen zu vertiefen.

Das Wattfahrwasser durch die Kaiserbalje ist ein traditioneller Schiffahrtsweg zwischen Jade und Weser. Der Weg ist bezeichnet und wird von wattgängigen Schiffen zur Hochwasserzeit befahren. Die derzeit vorhandenen Tiefen im Bereich der Wattwasserscheide lassen Schiffstiefgänge zur Zeit des Tidehochwassers von 1,60 m bei mittleren Verhältnissen zu.

Seit dem 1. Oktober 1994 dürfen auch Binnenfrachtschiffe diesen Wattenweg befahren. Ausgenommen sind Öl-, Gas- und Chemikalien-tanker.

Wilhelmshavens Hafenwirtschaft möchte durch seine Forderungen erreichen, daß Binnenfrachtschiffe von 1 000 t Tragfähigkeit auf 2,20 m voll abladen können, was zunächst eine künstliche Sohlvertiefung von 50 cm durch Baggerungen erfordern würde.

Eine Vertiefung des Wattfahrwassers im Bereich der bei Tide-niedrigwasser trockenfallenden Wattwasserscheide wird von der Bundesregierung aus wasserbaulichen, ökologischen und gesamtwirtschaftlichen Gründen äußerst zurückhaltend beurteilt.

Erste Trenduntersuchungen durch die Bundesanstalt für Wasserbau und Bewertungen der örtlich zuständigen Wasser- und Schiffahrtsämter des Bundes zeigen, daß künstliche Vertiefungen im Bereich der bei Tideniedrigwasser jeweils trockenfallenden Wattwasserscheide, die sich in einem morphologischen Gleichgewichtszustand zu den örtlichen Seegangs- und Strömungskräften befindet, schnell wieder auflanden würden. Zu erstmaligen Ausbaukosten würden laufende Unterhaltungskosten hinzukommen. Kosten würden auch für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu veranschlagen sein, da sich das Wattfahrwasser in einem nahezu unberührten Bereich des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer befindet.

Diese Problematik wurde mit Vertretern der Hafenwirtschaft Wilhelmshavens bereits mehrfach erörtert. Es wurde vereinbart, daß die Interessenten durch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach den Grundsätzen der Bundesverkehrswegeplanung zunächst einen Bedarfsnachweis erbringen, wobei auch alle denkbaren Alternativen zu berücksichtigen sind. Erst danach ist es sinnvoll, über weitere Untersuchungsschritte zu sprechen.

Die Bundesregierung hat keinen Auftrag für eine Ausbauplanung des Schiffahrtsweges durch die Kaiserbalje erteilt. Alle bisher von den Wasser- und Schiffahrtsämtern vorgenommenen Überlegungen bezüglich eines Ausbaues der Kaiserbalje haben lediglich abschätzenden Charakter. Sie sind zur Beantwortung der in der Anfrage gestellten detaillierten Fragen nicht geeignet. Dieser Umstand ist bei der Beantwortung der nachfolgenden Fragen zu berücksichtigen.

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

Die Frage, welches Verfahren für welche Ausbaumaßnahme erforderlich bzw. möglich ist, läßt sich nur anhand der Gegebenheiten des konkreten Einzelfalles beantworten. Dies ist eine Beurteilung, die die zuständige Planfeststellungsbehörde eigenverantwortlich und unabhängig vornimmt.

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?

Es liegt bisher noch kein Antrag zu einem Ausbau der Kaiserbalje vor.

3. Ist bereits ein Genehmigungsverfahren eingeleitet worden?  
Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?

Siehe Antwort zu Frage 2.

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

Der Kreis der Beteiligten und die Form ihrer Beteiligung ist gesetzlich geregelt. Im übrigen siehe Antwort zu Frage 2.

5. Sind die veröffentlichten Angaben der Wasser- und Schiffahrtsämter 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?

In einer Vorstudie ist das Wasser- und Schiffahrtsamt Wilhelmshaven von einem zweischiffigen Verkehr ausgegangen und hat einer Fahrinne eine Sohlbreite von 60 m gegeben, Böschungsneigungen von 1 : 30 angenommen und ein Vertiefungsmaß von 80 cm (50 cm + 30 cm Baggertoleranz) angesetzt. Daraus wurde eine zu baggernde Menge von 150 000 m<sup>3</sup> ermittelt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde eine gestreckte Trassenführung in grober Anlehnung an den zur Zeit bestehenden Prickenweg gewählt.

Das Wasser- und Schiffahrtsamt Bremerhaven hat auf Wunsch der Gesprächspartner aus Wilhelmshaven eine Berechnung für einen einschiffigen Verkehr mit 30 m Sohlbreite und einem Vertiefungsmaß von 1 m einschließlich einer Baggertoleranz im Verlauf des bestehenden Prickenweges vorgenommen, der jedoch verkehrstechnischen Erfordernissen so nicht gerecht wird.

In beiden Fällen wurde von einem teilabgeladenen (2,20 m) Europaschiff mit Abmessungen B/L = 9,5 m/85 m ausgegangen. Insofern sind beide Berechnungen, die auch in der Presse zitiert wurden, nicht vergleichbar. Die Berechnungen haben lediglich den Zweck gehabt, erste Abschätzungen möglicher Baggermengen vornehmen zu können.

6. Wie breit soll die Trasse werden?

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Verläuft die erwogene bzw. geplante Baggertrasse – wie in der Öffentlichkeit behandelt – tatsächlich dem Prickenweg „Kaiserbalje“ 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?

Siehe Antwort zu Frage 5.

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?

Siehe Antwort zu Frage 5.

9. Wie groß wird der erforderliche Böschungswinkel zwischen der künstlichen Trassensohle und der natürlichen Wattoberfläche verschlagt bzw. welcher Zuschlag ist durch die erforderlichen Böschungswinkel auf die Trassenbreite aufzuschlagen?

Siehe Antwort zu Frage 5.

10. Welches Ausmaß an erforderlichen Unterhaltsbaggerungen nach Häufigkeit und Mengen wird erwartet?

Als jährliche Unterhaltungsmenge ist in erster Annäherung 50 % der Erstbaggermenge geschätzt worden.

11. Reichen 35 cm „Vorratsbaggerung“ laut veröffentlichter Angabe der WSA aus, um die erwogene/geplante Solltiefe von höchstens 1 m über SKN zu gewährleisten?

Siehe Antwort zu Frage 5.

Das gewählte Maß einer Vorratsbaggerung entscheidet über den Zeitraum einer nachfolgenden Unterhaltsbaggerung. Örtliche Erfahrungen liegen nicht vor, da eine Vertiefungsbaggerung im Bereich des Watthöhenrückens noch niemals durchgeführt wurde.

12. Kalkuliert die Bundesregierung mit ein, daß die Fahrwasserstraße nach einer längeren Sturmperiode bzw. einem Eiswinter unauffindbar verlandet sein könnte?

Dieser Fall ist unrealistisch.

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?

Seitens der Bundesanstalt für Wasserbau, Außenstelle Küste, liegt eine hydro-numerische Modelluntersuchung vom 2. April 1996 vor. In ihr wurde trendmäßig untersucht, wie verschiedene theoretische Ausbautiefen auf die umgebenden Strömungsverhältnisse wirken würden. Wesentliches Untersuchungsergebnis ist, daß von einer erheblichen Eintreibungstendenz in eine vertiefte Fahrrinne auszugehen ist.

14. Wie soll der Schifffahrtsweg durch das Hohe Weg Watt mit Seezeichen bezeichnet werden – zur Orientierung bei Tag, bei Nacht, bei Nebel und im Winter?

Hierzu gibt es noch keine Untersuchungen.

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?

Hierzu gibt es noch keine Untersuchungen.

16. Sind dabei Überquerungen in beide Richtungen oder nur „Einhahnverkehr“ innerhalb einer Hochwasserphase vorgesehen?

Bei einer Sohlbreite von 60 m (vgl. Antwort zu Frage 5) ist ein Begegnungsverkehr angenommen worden.

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?

Die Berechnung des erforderlichen Vertiefungsmaßes bezieht sich auf ein mittleres Tidehochwasser. 55 % aller Tiden laufen niedriger auf.

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?

Hierzu liegen keine Untersuchungen vor.

19. Besteht die Möglichkeit, daß ein in der Trasse quergeschlagenes Binnenschiff bei ablaufendem Wasser durchbricht?

Hierzu liegen keine Untersuchungen vor.

20. Wie kann Feuerlöschgerät herangeführt werden, wenn ein Schiff in der Trasse brennt und festkommt?

Hierzu liegen keine Untersuchungen vor.

21. Kann in diesem Bereich austretendes Öl ökologisch unbedenklich bekämpft werden?

Hierzu liegen keine Untersuchungen vor.

22. Soll angesichts der Umweltgefahren für das Ökosystem Watt der Weg auch für Binnentankschiffe freigegeben werden?

Für den Schifffahrtsweg Kaiserbalje besteht Befahrungsverbot für Binnentankschiffe. An eine Aufhebung des Befahrungsverbotes ist nicht gedacht.

23. Welche Baggerkosten fallen für die Kanalisierung an?

Für die Herstellung eines zweischiffigen Fahrwassers wurden Herstellungskosten von 4 Mio. DM abgeschätzt. Darin sind eventuelle Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen noch nicht erfaßt.

24. Wie hoch werden die jährlichen Kosten für die Unterhaltsbaggerung geschätzt?

Die jährlichen Unterhaltungskosten wurden aufgrund der HN-Modellaussagen auf 2 Mio. DM geschätzt.

25. Welche Kosten werden durch die Bezeichnung des Wattenweges mit Seezeichen entstehen?

Hierzu gibt es keine Untersuchungen.

26. Welche Kosten werden durch deren Betrieb und Instandhaltung jährlich entstehen?

Hierzu gibt es keine Untersuchungen.

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?

Siehe hierzu die Vorbemerkung.

Der Bedarfsnachweis für einen Ausbau der Kaiserbalje ist noch nicht geführt worden. Dies Ergebnis ist abzuwarten.

Zum Ausbau der DB-Strecke Uelzen – Langwedel/Odenburg – Wilhelmshaven:

Diese Ausbaustrecke ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz) mit dem Vorbehalt der Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit der Zuschüsse Dritter enthalten. Zur Zeit prüfen die Geschäftsbereiche Personen- und Güterverkehr der Deutschen Bahn AG die Wirtschaftlichkeit und den mit einer Elektrifizierung einhergehenden Nutzen. Alternativ hierzu wird auch untersucht, inwieweit andere geeignete Maßnahmen (z. B. die Beseitigung der drei bestehenden Langsamfahrstrecken in Verbindung mit der Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit der Strecke) zu einem besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis führen. Ergebnisse werden im Frühjahr 1998 erwartet. Anschließend sind die Gespräche mit dem Land Niedersachsen hinsichtlich der Beteiligung an den Kosten der Ausbaumaßnahme fortzuführen.

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?

Nein.

Die Bundesregierung ist für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nicht zuständig. Die zuständige Planfeststellungsbehörde berücksichtigt im Rahmen des Verfahrens alle für eine öffentlich-rechtliche Genehmigung des Vorhabens einschlägigen Rechtsvorschriften und nimmt eine Abwägung der von dem Vorhaben betroffenen Belange vor. Mögliche betriebswirtschaftliche Erwägungen anderer Verkehrsträger sind dabei unbeachtlich.

