

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Gabriela König und Jörg Bode (FDP), eingegangen am 16.05.2014

Gibt es immer eine „Handbreit Wasser unter dem Kiel“ im niedersächsischen Wattenmeer?

Laut Presseberichterstattung droht an mehreren Stellen im niedersächsischen Wattenmeer die Fahrrinntiefe nicht mehr im gewohnten Maß gewährleistet zu sein. So hieß es z. B. am 7. April 2014 bei NDR 1 Niedersachsen: „Norderneys Fährn drohen steckenzubleiben“ (<http://www.ndr.de/regional/niedersachsen/oldenburg/norderney309.html>). Die Folge unzureichender Fahrwassertiefen ist, dass es u. a. zu Verspätungen bei der Inselversorgung kommt, dass Fahrrinnen schmaler und Schiffsbegegnungen dadurch potenziell gefährlicher werden. Insgesamt wird das Revier des niedersächsischen Wattenmeers für die Berufs- und Freizeitschifffahrt unattraktiver und unsicherer.

Wir fragen die Landesregierung:

1. An welchen Stellen im niedersächsischen Wattenmeer ist mit Fahrrinnenverengungen infolge von Versandungen/Verschlickungen, mit geringen Wassertiefen aufgrund mangelnder Ausbaggerungen und sonstigen reduzierten Wassertiefen, bezogen auf den Bemessungswasserstand, zu rechnen?
2. Welche Auswirkungen hat dies auf die Inselversorgung im Allgemeinen, auf die Touristik im Besonderen und auf die Berufs- und Freizeitschifffahrt im niedersächsischen Wattenmeer?
3. Was gedenkt die Landesregierung gegen die beschriebenen Probleme in der laufenden und in der kommenden Saison zu tun?

(An die Staatskanzlei übersandt am 22.05.2014 - II/725 - 739)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/739/Fahrinntiefe -

Hannover, den 18.06.2014

Das Wattenmeer vor der niedersächsischen Küste ist eine der dynamischsten Küstenregionen in der Nordsee. Die hydromorphologischen Gegebenheiten sind durch den Tideinfluss und insbesondere durch Sturmfluten einer ständigen Veränderung unterworfen. Diese Prozesse sind schwer vorhersehbar und mit menschlichen Maßstäben nur begrenzt beeinflussbar. Hierbei spielen auch wirtschaftliche Aspekte eine Rolle.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Aufgrund der natürlichen großräumigen und sehr dynamischen morphologischen Veränderungsprozesse hält die für die Seewasserstraßen zuständige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) in diesem Gebiet grundsätzlich keine Soll-Wassertiefen vor.

Eine Sondersituation besteht für das „Busetief“ (Wattfahrwasser zwischen Norddeich und Norderney). Dieses ist unter normalen Tideverhältnissen tideunabhängig nutzbar. Voraussetzung sind aber stützende Baggerungen, an denen sich der Bund auf der Grundlage einer besonderen Verwal-

tungsvereinbarung bis zu einer wirtschaftlich vertretbaren Obergrenze finanziell beteiligt. Auf der Grundlage des § 8 Abs. 5 WaStrG werden Baggerungen durch die WSV im Bereich der Seewasserstraßen jedoch nur vorgenommen, soweit es wirtschaftlich vertretbar ist. Der Maßstab für die wirtschaftliche Vertretbarkeit liegt im Ermessen des Bundes.

Weitere Problemstrecken im Bereich sich überschneidender Zuständigkeiten von Bund und Land sind nicht vorhanden. So grenzen sich die Zuständigkeiten für die Unterhaltung der Hafenzufahrten (Land) und den Wattfahrwassern (Bund) eindeutig geregelt voneinander ab. Bei anstehenden Baggereinsätzen stimmen sich NPorts und das jeweils zuständige WSÄ WHV/EMD eng miteinander ab, um den Nutzen für die Schifffahrt über den gesamten Wasserweg bis zum Ziel zu entfalten.

Zu 2:

Seit jeher werden die natürlichen Wattfahrwasser, die sich durch die Tidedynamik ergeben, für die Schifffahrt genutzt. Die im Wattenmeer verkehrenden Schiffe sind an diese Bedingungen angepasst und weisen in der Regel auf den regelmäßig genutzten Fahrwassern - z. B. in der Inselversorgung - einen geringen Tiefgang auf.

Die Bedarfsschifffahrt - hierzu werden sowohl die Küstenschifffahrt als auch die Freizeitschifffahrt gezählt - müssen auf die hydrologischen und morphologischen, aber auch der metrologischen Randbedingungen des Küstenmeeres Rücksicht nehmen. Es ist davon auszugehen, dass die Schiffsführer der letztgenannten Gruppe mit diesen Randbedingungen vertraut sind und dieses bei der Nutzung der Fahrwasser berücksichtigen.

Zu 3:

Nach den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte für den Bereich des Busetiefs kommt es aufgrund ungünstiger morphologischer Entwicklungen zeitweise zu Situationen, in denen sich auch mit Unterstützung von Baggermaßnahmen nur kurzfristig Erfolge einstellen, um die angestrebte tideunabhängige Erreichbarkeit von Norderney zu ermöglichen. Vor allem in Verbindung mit meteorologischen Wetterlagen bei starken Ostwinden können die Wasserstände in der Größenordnung von 1 m unter den mittleren Verhältnissen liegen (wie zum Zeitpunkt des NDR-Beitrags vom 7. April 2014). Dies sind Ausnahmesituationen, auf die man nach Auskunft der WSV mit einem noch annähernd vertretbaren technischen und wirtschaftlichen Aufwand nicht mehr reagieren kann.

Flankierende Maßnahmen zur Optimierung des Wattfahrwassermanagements in dem Teilnehmerkreis aus der Reederei Norden-Frisia, dem NLWKN, N-Ports Norden, der Nationalparkverwaltung Wilhelmshaven und dem WSA Emden findet ein regelmäßiger Informations- und Erfahrungsaustausch statt. Dessen Ziel ist es, beim Baggermanagement ein möglichst bedarfsgerechtes und koordiniertes Vorgehen im Hinblick auf Art, Umfang und Zeitpunkt kurz- und mittelfristig bevorstehender Baggermaßnahmen zu erreichen und hierbei die jeweiligen morphologischen Entwicklungen im Einflussbereich der Wattfahrwasser in die fachliche Entscheidung mit einzubeziehen.

Durch die vorgenannten Maßnahmen ist eine sachgerechte und wirtschaftlich vertretbare Unterhaltung der Fahrwasser im niedersächsischen Wattenmeer gewährleistet.

In Vertretung

Daniela Behrens