

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abgeordneten Johanne Modder (SPD), eingegangen am 15.08.2011

Fehlt der Landesregierung der Mut zur Verantwortung?

Nach einem Pressebericht der *Ostfriesen-Zeitung* vom 30. Juli 2011 über den Besuch des Bundesverkehrsministers Herrn Dr. Peter Ramsauer auf der Meyer-Werft in Papenburg drängt das Bundesverkehrsministerium auf einen zweiten Testlauf des Schlickbremsenversuchs am Emssperrwerk in Gandersum. Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) wird in dem Pressebericht mit dem Satz zitiert: „Das Land traut sich offenbar nach einer schlechten Erfahrung nicht so recht.“ Er wünsche sich bei der Suche nach einer Lösung des Schlickproblems in der Ems vom Land Niedersachsen etwas mehr Flexibilität.

Hintergrund dieser Kritik an der Niedersächsischen Landesregierung sind offensichtlich die Kosten des Bundes für die Ausbaggerungen an der Ems und der abgebrochene Versuch, das Gandersumer Emssperrwerk auch als Schlickbremse zu nutzen. Ein erster Versuch war nach Pressemeldungen im vergangenen Jahr nach bereits vier Tagen vom NLWKN abgebrochen worden, weil die starke Strömung oberhalb der Hauptschiffahrtsöffnung ein 14 m tiefes Loch in die Ems gerissen und dabei einen 27 m langen und tonnenschweren Dalben weggespült hatte. Das Verfüllen des entstandenen Kolks hat nach Presseberichten mehr als 4 Mio. Euro gekostet.

Auf Nachfrage der Presse konkretisierte Staatssekretär Ferlemann seine Kritik wie folgt:

„Das Land will an die Schlickbremse nicht richtig ran, traut sich offenbar nach einer schlechten Erfahrung nicht so recht. Unsere Experten im Verkehrsministerium sagen aber, dass man es unbedingt noch mal versuchen sollte, weil wir die Ergebnisse zum Abwägen benötigen.“

Es gebe laut Ferlemann zwei Lösungsansätze, um das Gandersumer Emssperrwerk im Kampf gegen den Schlickeintrag stärker zu nutzen: den Einbau einer Sohlschwelle oder das Regulieren des Flut- und Ebbstroms (Schlickbremse) mithilfe der Sperrwerkstore. Damit die Arbeitsgruppe von Bund und Land entscheiden könne, welche Alternative favorisiert werden solle, seien Testergebnisse erforderlich.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Ist aus Sicht der Landesregierung die Kritik des Bundeswirtschaftsministeriums berechtigt? Wenn nein, wie ist dann die öffentlich geäußerte Kritik des Bundes zu erklären?
2. Eignet sich das Emssperrwerk überhaupt als Schlickbremse, oder muss unter Berücksichtigung der bisherigen Ergebnisse von weiteren Versuchen Abstand genommen werden?
3. Ist aufgrund der Erfahrungen des ersten Versuches die Schlussfolgerung zu ziehen, dass sich das Emssperrwerk nur durch Einbau einer Schleuse als Schlickbremse eignet?
4. Ist der Einbau einer Schleuse überhaupt in die Überlegungen mit einbezogen worden? Wenn nein, warum nicht?
5. Wann rechnet die Landesregierung mit belastbaren Ergebnissen, wie das Schlickproblem an der Ems auf Dauer gelöst werden kann?
6. Da das Bundeswirtschaftsministerium nur von zwei Alternativen spricht, ist zwischen dem Land und dem Bund abgesprochen, dass weitere Alternativen nicht in Betracht kommen?
7. Hält die Landesregierung an der Alternative - Bau eines Emskanals - weiter fest?

8. Gibt es zwischen der Landesregierung und dem Bund Gespräche bezüglich der Kostenaufteilung für einen möglichen Emskanal oder eine Sohlschwelle oder Schlickbremse? Wenn ja, wie sieht diese Kostenaufteilung aus?

(An die Staatskanzlei übersandt am 22.08.2011 - II/72 - 1097)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Umwelt und Klimaschutz
- Ref17-01425/16/7/02-0029 -

Hannover, den 20.09.2011

Die Ausbauten im Bereich der Unterems haben zu einer Erhöhung des Tidehubs (Absenkung des Tideniedrigwassers, Erhöhung des Tidehochwassers) und zu einer zunehmenden Asymmetrie von Ebbe und Flut geführt. Diese Asymmetrie führt insbesondere in Verbindung mit geringen Oberwasserabflüssen zu flussaufwärts gerichteten Transportvorgängen von Schwebstoffen. Diese führen im Bereich der Unterems zu sehr hohen Schwebstoffkonzentrationen. Zur Verbesserung der ökologischen Situation in der Unterems ist es deswegen zunächst notwendig, dort den Schwebstoffgehalt (Trübung) zu reduzieren.

Mit diesen Fragestellungen befasst sich innerhalb der Landesregierung die Lenkungsgruppe Ems. Ziel ist es, neben der Idee eines Emskanals auch alternative Lösungen für die Region zu entwickeln und zu bewerten. In der Lenkungsgruppe unter Vorsitz der Staatskanzlei sind die zuständigen Ressorts MU, MW und ML, die Landkreise Emsland und Leer, die Meyer-Werft, die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest und die Umweltverbände BUND, NABU und WWF vertreten.

Das Emssperrwerk bietet mit seinen Verschlüssen die Möglichkeit, variabel in die Tidedynamik so einzugreifen, dass einerseits die Asymmetrie und damit die Schwebstoffkonzentrationen in der Unterems vermindert werden, gleichzeitig aber das Tidevolumen so weit wie möglich erhalten wird. Der Erhalt des Tidevolumens ist notwendig, weil nur so die eigene Räumkraft des Systems und das Gleichgewicht zwischen Tidevolumen und dem Querschnitt der zugehörigen Rinne erhalten werden kann. Damit hat diese Lösung in Bezug auf die anfallenden Baggermengen Vorteile gegenüber anderen Lösungen, mit denen eine Verringerung des Tidevolumens einhergehen würde.

Um diesen Fragen vertieft nachzugehen, hat die Landesregierung umfangreiche Untersuchungen veranlasst. Diese werden vom MU und seinem Geschäftsbereich koordiniert. Es werden derzeit folgende Untersuchungsstränge parallel verfolgt:

- a) Ein Gutachten zur Sohl- und Kolksicherung, das die vorliegenden Gutachten überprüfen und insbesondere in Hinblick auf die verstärkte Belastungssituation bei einer Tidesteuerung ergänzen soll; Kopplung mit b).
- b) Die Ermittlung von Erfolg versprechenden Szenarien für die Tidesteuerung mithilfe eines vorhandenen mathematischen hydrodynamischen Modells und die Ermittlung von Belastungen für Bauwerk und Sohle; Kopplung mit dem Gutachten unter a). Die Modellergebnisse sollen durch Naturversuche abgesichert werden.
- c) Vergleich des Sedimenttransports und Sedimentationsvolumens bei den unter b) ermittelten Szenarien und Vergleich zur heutigen Situation unter Berücksichtigung der großräumigen Sedimentologie. Ermittlung der optimalen Sperrwerkssteuerung in Hinblick auf die vorgenannten Ziele.

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

Zu 1:

Die Kritik (des Bundesverkehrsministeriums) ist nach Auffassung der Landesregierung nicht berechtigt, weil bereits umfangreiche Untersuchungen in Auftrag gegeben wurden, um zu prüfen, wie eine gute Gewässerqualität in Verbindung mit der Erhaltung der Schiffbarkeit durch Steuerung des Emssperrwerks erreicht werden kann. Darüber hinaus war die Wasser- und Schifffahrsdirektion Nordwest über das Gutachten frühzeitig (deutlich vor dem 30. Juli) informiert. Mit der Bundesanstalt für Wasserbau, Dienststelle Hamburg, wurde ein intensiver Austausch zu Daten und Methoden vereinbart. Das erste vorbereitende Gespräch hierzu fand bereits am 29. April 2011 in den Diensträumen der BAW in Hamburg-Rissen statt. Dabei wurde auch detailliert über die vom Land geplanten Untersuchungen informiert. Weitere Teilnehmer bei diesem Treffen waren eine Vertreterin der Umweltverbände, ein Vertreter der Wasser und Schifffahrsdirektion Nordwest und ein Vertreter der Meyer Werft.

Zu 2:

„Schlickbremse“ ist ein in Bezug auf die Tidesteuerung mit dem Emssperrwerk irreführender Terminus, weil durch das Sperrwerk direkt nur die Strömung beeinflusst wird. In Bezug auf die Möglichkeit der Reduzierung der Schwebstoffkonzentration wird die Tidesteuerung als vielversprechend angesehen.

Zu 3:

Nein.

Zu 4:

Auf die Funktion des Emssperrwerks zur Tidesteuerung und damit auf Verringerung der Schwebstofffracht und Sedimentation hat eine Schleuse keinen Einfluss. Allerdings kann eine Schleuse nötig werden, wenn die im Sperrwerksbereich infolge des Tidesteuerungsbetriebes auftretenden Strömungsgeschwindigkeiten die Schifffahrt zu sehr einschränken oder gefährden. Ob eine Schleuse bei Tidesteuerung durch das Emssperrwerk erforderlich ist, werden die Untersuchungsergebnisse zeigen. Der Grenzbereich zwischen einer Lösung ohne Schleuse und einer Lösung mit Schleuse wird dabei genau untersucht.

Zu 5:

Die von der Landesregierung in Auftrag gegebenen Untersuchungen zum Emssperrwerk werden voraussichtlich im Herbst 2013 vorliegen.

Zu 6:

Das Land hat bisher keine Absprachen mit dem Bund über eine Begrenzung der Planungsvarianten vorgenommen. Zurzeit laufen grundsätzliche Untersuchungen zu verschiedenen Lösungsansätzen, die zunächst abgeschlossen werden sollen. Ein vergleichendes hydromorphologisches Gutachten soll danach Auskunft über die unterschiedlichen Wirkungen auf die Wasserstände, die Strömungen, den Salzgehalt und den Sedimenttransport geben und Aussagen über die Änderungen der Gewässergüte der Ems ermöglichen. Auf dieser Grundlage soll dann die beste Lösung gefunden werden. Das vergleichende hydromorphologische Gutachten soll noch im Herbst 2011 in Auftrag gegeben werden. Ausgenommen ist hiervon die Steuerung des Emssperrwerks, weil dieser Lösungsansatz einer vertieften Untersuchung bedarf und daher gesondert abgearbeitet wird. Die dafür erforderlichen Untersuchungen wurden bereits in Auftrag gegeben.

Zu 7:

Die Vorstudie zur Machbarkeit des Emskanals hat gezeigt, dass dieser grundsätzlich technisch machbar wäre. Aufgrund der geschätzten Gesamtkosten von mindestens 780 Mio. Euro für den Abschnitt Papenburg–Leer bzw. von mindestens 1,1 Mrd. Euro für beide Abschnitte (Leer–Dörpen) werden die zahlreichen im Zusammenhang mit dem Emskanal stehenden Fragestellungen solange zurückgestellt bis Lösungsalternativen untersucht und bewertet worden sind.

Zu 8:

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen. In die Bewertung fließen auch Kostengesichtspunkte ein.

In Vertretung

Dr. Stefan Birkner