

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/4675 -**

Wie bewertet die Landesregierung eine Verklappung von Schlick aus der Außenems in deutschen Hoheitsgewässern?

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Dr. Stefan Birkner (FDP) an die Landesregierung,
eingegangen am 24.11.2015, an die Staatskanzlei übersandt am 30.11.2015

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz namens der Landesregierung

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die Landesdelegiertenkonferenz der niedersächsischen Grünen hat einen Antrag des Ortsverbands Krummhörn angenommen, mit dem darauf hingewirkt werden soll, dass die Landesregierung eine Verklappung von Schlick aus der geplanten Außenemsvertiefung in deutschen Hoheitsgewässern verhindern soll.

Vorbemerkung der Landesregierung

Ziel des niederländischen Ausbauvorhabens ist eine Vertiefung des Emsfahrwassers für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14m. Dabei fällt neben der Vergrößerung des Querschnittes der Fahrrinne für Ausbau und Unterhaltung Baggergut an. Durch die geplante Verklappung des Baggerguts wird voraussichtlich auch im Natura 2000-Gebiet der Nordseeküstenzone eine erhöhte Sedimentierung auftreten.

Das Vorhaben wird auf Basis einer "Verbalnote" von 2008 zwischen den Niederlanden und der Bundesregierung auf Basis des Ems-Dollart-Vertrages nach niederländischen Rechtsvorschriften durchgeführt. Im Juni 2009 wurde von den Niederlanden der Entwurf des Trassierungsbeschlusses der Öffentlichkeit zur Stellungnahme vorgelegt. Der darauf folgende Trassenbeschluss wurde im Jahr 2011 durch den Raad van State aufgrund einer Klage der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wegen fehlender Begegnungs-/Wendestelle, d. h. aus Sicherheitsbedenken bezüglich des Schiffsverkehrs abgelehnt.

Die Neuaufnahme des Verfahrens begann im November 2013 und der Entwurf eines aktuellen Trassenbeschlusses wurde im Januar 2014 veröffentlicht. Mit einer in der niedersächsischen Verwaltung abgestimmten Stellungnahme vom 12. März 2014 hat der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) insbesondere auf wasserwirtschaftliche und naturschutzfachliche Aspekte hingewiesen

Am 29. September 2014 ist vom niederländischen Minister für Infrastruktur und Umwelt ein überarbeiteter Trassenbeschluss zur ‚Verbesserung der Fahrrinne Eemshaven – Nordsee‘ gefasst worden. Das oberste Verwaltungsgericht der Niederlande hat den Trassenbeschluss mit Urteil vom 5. August 2015 im Wesentlichen bestätigt.

Aus Sicht der Landesregierung bleibt aber anzumerken, dass durch die Vielzahl von Fahrwasserbauten und anderen anthropogenen Änderungen im Ems-Ästuar, deren Wirkungen sich überlagern und auch gegenseitig beeinflussen können, eine hinreichende Wirkungsprognose immer schwieriger wird. Gleichzeitig nimmt der Aufwand an Unterhaltungsbaggerungen zu, wobei das auf

den Klapptellen verbrachte Material sich im Ästuar verteilen soll (mit der Hoffnung, dass dies möglichst nicht auf den zu unterhaltenden Fahrwasserstrecken geschehen soll). Aus diesem Grund hat der NLWKN folgerichtig schon in seiner Stellungnahme ein gemeinsames deutsch-niederländisches Sedimentmanagement gefordert, das deutlich über die gegenwärtig von WSV und niederländischen Behörden durchgeführten Untersuchungen zur Baggergutunterbringung in der Außenems hinausgehen sollte. Dieser Aspekt wird von der Landesregierung weiter verfolgt, um auch das vorhandene Wissen der niedersächsischen Fachbehörden mit einzubringen.

Ebenso weist die Landesregierung auf die niedersächsische Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 aus dem Jahre 2012 hin, die eine Vertiefung der Außenems von acht auf neun Meter beinhaltet. Dieses Verfahren wird von der Niedersächsischen Landesregierung ebenfalls weiter verfolgt.

1. Gibt es vertragliche Vereinbarungen zur Verklappung von Schlick aus der geplanten Außenemsvertiefung vor Eemshaven in deutschen Hoheitsgewässern?

Der exakte Verlauf der Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande in Emsmündung und Küstenmeer ist historisch umstritten. Im Ems-Dollart-Vertrag vom 8. April 1960 (Ems-Dollart-Vertrag von 1960) (BGBl. II 1963 S. 458, 602) ist vereinbart, dass

– unter Aufrechterhaltung der beiderseitigen Standpunkte bezüglich der Grenzfrage – der Dollart, die Emsmündung und das sich daran anschließende Küstenmeer (seinerzeitige Drei-Seemeilen-Zone) gemeinsam verwaltet werden sollen. Nach diesem Vertrag (Art. 8) führt die Bundesrepublik Deutschland alle Wasserbauarbeiten zur Unterhaltung und Verbesserung des Hauptfahrwassers, des Emders Fahrwassers und der Oberen Ems durch. Das Königreich der Niederlande führt alle Wasserbauarbeiten zur Unterhaltung und Verbesserung der Verbindungen zwischen den niederländischen Häfen und dem Hauptfahrwasser durch, einschließlich der damit unmittelbar zusammenhängenden Arbeiten im angrenzenden Teil des Hauptfahrwassers. Es führt außerdem im Hauptfahrwasser sonstige Wasserbauarbeiten durch, die den Interessen der niederländischen Häfen dienen (Art. 9).

In einer Verbalnote von 2008 hat sich die Bundesrepublik Deutschland damit einverstanden erklärt, dass die Niederlande alle Wasserbauarbeiten zur Verbesserung des Hauptfahrwassers Eemshaven-Nordsee von der damaligen Solltiefe von 14m NAP (Normallnull Amsterdamer Pegel) auf bis zu 16m unter NAP mit zugehöriger Verbreiterung und deren Unterhaltung in Bezug auf die Verbesserung des seewärtigen Zugangs zum Eemshaven durchführt.

In einer Auslegungserklärung von 2008 zum Ems-Dollart-Vertrag haben Deutschland und die Niederlande erklärt, dass die Partei (des Ems-Dollart-Vertrages), die befugt ist Wasserbauarbeiten durchzuführen, auch die Befugnis hat, die erforderlichen Genehmigungen zu erteilen und die Erfordernis die notwendigen Umweltverträglichkeitsuntersuchungen nach den gesetzlichen Vorschriften der Vertragspartei durchzuführen

Nach dem Schlussprotokoll zum Ems-Dollart-Vertrag wird jede Vertragspartei bei Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß den Bestimmungen des Kapitels 5 des Vertrags Anträge der anderen Vertragspartei auf Genehmigung von Sand, Kies oder Schillentnahme oder Ablagerung von Baggergut wohlwollend prüfen.

Zur Erfüllung aller Anforderungen im Geist der Verträge und Vereinbarungen wird Rijkswaterstaat im Vorgriff auf die Ratifizierung des Vertrags zum erweiterten Küstenmeer (seewärts des Ems-Dollart-Vertragsgebietes) die Bedingungen übernehmen, die mit der Ausweisung als Vogelschutzgebiet zusammenhängen. Im Trassenbeschluss werden zwei Klapptellen im Naturschutzgebiet WE 276 „Borkum Riff“ festgesetzt. Dafür ist eine Befreiung von den Verboten der NSG-Verordnung erforderlich. Rijkswaterstaat hat beim NLWKN (zuständige Naturschutzbehörde) eine Befreiung von den Verboten des § 3, insbesondere des § 3 (4) „Verklappung von Baggergut“, für die beiden Klapptellen P0 und P4 beantragt. Der NLWKN prüft die vorgelegten Unterlagen.

2. Wie bewertet die Landesregierung eine solche mögliche Verklappung?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

3. Wäre eine solche Verklappung mit dem Masterplan Ems vereinbar?

Die Verklappungen finden außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Masterplans Ems statt. Jede Verklappung erhöht jedoch tendenziell die Trübung. Dies kann auch in den Bereich des Masterplans hineinwirken. Laut niederländischem Trassenbeschluss, der gerichtlich bestätigt worden ist, sind diese Auswirkungen aber nicht signifikant. Weitere Erläuterungen hierzu sind den Vorbemerkungen zu entnehmen.

4. Wie bewertet die Landesregierung die geplante Außenemsvertiefung vor Eemshaven?

Dies ist eine Maßnahme des Niederländischen Staates, die von einigen Kommunen und Verbänden beklagt wird. Über anstehende Anträge zur Verklappung von Baggergut ist bislang nicht entschieden. Eine Bewertung der Zulässigkeit kann daher erst erfolgen, wenn die gerichtlichen und verwaltungsrechtlichen Verfahren abgeschlossen sind.

5. Welche Auswirkungen hätte eine solche Verklappung für das Vogelschutzgebiet Borkum Riff?

Gemäß niederländischem Trassenbeschluss werden die Auswirkungen als nicht erheblich bewertet. Da dieses eine sehr pauschale Bewertung darstellt, wurden für ein notwendig werdendes Befreiungsverfahren für das Vogelschutz- und Naturschutzgebiet Borkum Riff detaillierte Unterlagen von der niederländischen Seite eingefordert. Im Trassenbeschluss werden zwei Klappstellen im NSG WE 276 „Borkum Riff“ festgesetzt. Dafür ist eine Befreiung von den Verboten der NSG-Verordnung erforderlich. Rijkswaterstaat hat beim NLWKN eine Befreiung von den Verboten des § 3, insbesondere des § 3 (4) „Verklappung von Baggergut“, für die beiden Klappstellen P0 und P4 beantragt. Der NLWKN prüft die vorgelegten Unterlagen. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.

6. Inwieweit steht eine Vertiefung der Außenems im Widerspruch zu dem Urteil des EuGH zur Weservertiefung oder zu den Regeln für das Weltnaturerbe Wattenmeer?

Das Urteil des EuGH vom 1. Juli 2015 bezog sich auf die Verbindlichkeit und auf die Auslegung des Verschlechterungsverbotes der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Das hier in Rede stehende Verfahren wurde nach niederländischem Recht durchgeführt. Die Niederlande haben, ebenso wie Deutschland, die Vorgaben der WRRL in nationales Recht umgesetzt. Die entsprechenden nationalen Rechtsvorschriften sowie die Vorgaben der Richtlinie sind von den niederländischen Behörden sowie im Falle der Anfechtung von Behördenentscheidungen von den niederländischen Gerichten zu beachten. Der niederländische Trassenbeschluss führt aus, dass Fahrwasservertiefung nach dem Umweltverträglichkeitsbericht voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Gewässergüte hat.

Der Trassenbeschluss führt bezüglich des UNESCO-Weltnaturerbes Wattenmeer Folgendes aus: Die Ausweisung als Welterbe ist ein internationales Zeichen der Anerkennung für das Gebiet. Die Ausweisung bedeutet, dass die Niederlande nachweisen müssen, in welchem Zustand das Erbe sich befindet und welche Anstrengungen zum Erhalt des universellen Wertes davon unternommen werden. Die typischen Werte, aufgrund derer die Ausweisung erfolgt ist, werden vom niederländischen Naturschutzgesetz und dem niederländischen Flora- und Faunagesetz geschützt. Durch Prüfung an dieser nationalen Gesetzgebung wurde auch sichergestellt, dass der Fahrwasserausbau diese typischen Werte nicht beeinträchtigen wird.

In Niedersachsen werden die typischen Werte des UNESCO-Weltnaturerbes Wattenmeer vom Niedersächsischen Nationalparkgesetz geschützt.

Das oberste Verwaltungsgericht der Niederlande hat den Trassenbeschluss mit Urteil vom 5. August 2015 mit einer kleinen Änderung bestätigt: die Zeit, in der keine Verklappungen stattfinden dürfen, dauert jetzt von Anfang Juni bis Ende September und nicht wie ursprünglich vorgesehen von Anfang Juni bis Ende August.

7. Wie bewertet die Landesregierung den Vorschlag, Baggergut aus der unterwendigen Unterhaltung der Fahrrinnen zu den Ostfriesischen Inseln zu nutzen, um damit künstliches Deichvorland an der Festlandküste aufzuspülen?

Aus Sicht des Küstenschutzes ist ein breites und hohes Deichvorland grundsätzlich erstrebenswert, da dies dem Deichschutz zugutekommt. Die Deichvorlandflächen im Nationalpark Wattenmeer haben jedoch eine außerordentliche Bedeutung als Brut- und Nahrungsgebiet für die Vogelwelt. Für Zug- und Rastvögel sind sie von internationaler Bedeutung. Erhebliche Beeinträchtigungen für die Schutzgüter des FFH- und Vogelschutzgebietes durch eine Erhöhung/Überschlickung des Deichvorlandes wären nicht auszuschließen. Hierzu wird auch auf die Antwort der Landesregierung auf eine ähnlich gelagerte Anfrage im Bereich des Dollarts (Plenarprotokoll 16/74, Anlage 15) verwiesen. Eine künstliche Vergrößerung der Vorländer (Supralitoral) würde mit einer Verkleinerung der Wattflächen (Eulitoral) einhergehen und damit deren Flächenverhältnis verändern und mittelbar auch die vom Tidevolumen abhängigen Priele. Nach den operativen Zielen der Europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie für die deutsche Nordsee sind allerdings die (Teil-)Einzugsgebiete der Wattbereiche im natürlichen Gleichgewicht zu erhalten.