

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Niedersachsen e.V.,  
World Wide Fund For Nature Deutschland (WWF)

## Fragen & Antworten zum Emskanal

Januar 2009

### 1. Stammt die Idee, einen Kanal zwischen Papenburg und Leer zu bauen, von den Umweltverbänden?

Ja, sie ist als eine Option zur Lösung der Emskrise vom WWF und vom BUND in die Debatte eingebracht worden. Die Kanalidee ist ein Versuch, den gordischen Knoten im jahrzehntelangen Streit um die Ems zu lösen.

WWF und BUND engagieren sich seit Mitte der 80er Jahre für den Schutz der Unterems und sind entsprechend lange im Konflikt mit der Meyerwerft, dem Land Niedersachsen und der Bundeswasserstraßenverwaltung. In dem Zusammenhang haben wir jahrelang Gerichtsprozesse geführt. Sie endeten zweimal mit einem Vergleich. Es war für uns nicht durchsetzbar, die weitere Vertiefung des Flusses oder den Bau des Emssperrwerkes zu verhindern.

Durch den Vergleich wurden immerhin mehrere Millionen Euro für den Naturschutz herausgeholt. 7,5 Millionen DM wurden in den 1990er Jahren in Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Situation an der Ems investiert (Anlage von Flachwasserzonen im Midlumer Vorland, Maßnahmen zum Schutz von Vögeln in den Brualer Wiesen, etc.). Um die verbliebenen Gelder zielgerichtet einsetzen zu können, muss geklärt werden, wie es an der Unterems weitergehen soll. Die Gelder sind im Emsfond festgelegt, in dem die Umweltverbände WWF, NABU und BUND sowie die öffentliche Hand paritätisch vertreten sind. Die ökologische Situation verschlechtert sich durch immer neue Eingriffe wie den Probestau im Sommer 2008. Wir müssen jetzt handeln, um die Ems zu retten. Darum suchen WWF und BUND eine gemeinsame Lösung mit der Meyer-Werft, dem Land Niedersachsen und der Bundeswasserstraßenverwaltung.

Die beste Lösung aus ökologischer Sicht wäre die Verlegung der Meyer-Werft von Papenburg an die Küste. Da dieses für die Werft und für die Region keine Option ist, haben WWF und BUND weitere Lösungen ins Spiel gebracht, statt die Gespräche an dieser Stelle abubrechen. Dabei liegt auf der Hand, dass die Interessen der Meyer-Werft, immer größere und mehr Schiffe zu jeder Zeit auf der Ems überführen zu können, nicht mit dem Ziel einer grundlegenden ökologischen Verbesserung der Ems in Einklang zu bringen sind, weil diese Überführungen

ständige Eingriffe erfordern. Aus dieser Erkenntnis heraus ist die Idee des Baus eines Kanals parallel zur Ems von Papenburg bis Leer entstanden.

Nach Abwägung der ökologischen Nachteile des Neubaus eines Kanals mit den Möglichkeiten die Unterems auf einer Strecke von 15 km zu renaturieren und als Lebensraum für Tiere, Pflanzen und Menschen wieder herzustellen, haben wir diese Alternative in die Diskussion gebracht.

## **2. Wie stehen die WWF und BUND zu der Idee, zwischen Papenburg und Dörpen einen weiteren Kanal zu bauen?**

Die Umweltverbände bestehen auf einer klaren Trennung zwischen den Vorschlägen, einerseits einen Kanal zwischen Papenburg und Leer und andererseits einen Kanal zwischen Papenburg und Dörpen zu bauen. Letzterer hat mit der Überführung von Kreuzfahrtschiffen nichts zu tun. Nur der von den Verbänden ins Gespräch gebrachte Kanal zwischen Papenburg und Leer bietet einen Lösungsansatz für die Überführung großer Schiffe der Meyer-Werft von Papenburg in die Nordsee.

## **3. Warum könnte der Kanal auch aus ökologischer Sicht eine Lösung für die ökologischen Probleme an der Ems sein? Welche Ziele verfolgen WWF und BUND?**

Der Kanal soll die Funktion einer Bundeswasserstraße übernehmen. Der gesamte Schiffsverkehr von der Ems im Abschnitt von Kilometer 0 bis Kilometer 14,5 soll auf den Kanal verlagert werden. Dadurch besteht die Möglichkeit, diesen Bereich wieder auflanden zu lassen und die ursprünglichen hydraulischen Verhältnisse (Tidehub, Verhältnis der Strömungsgeschwindigkeiten bei Ebbe und Flut: tidal pumping) zu weiten Teilen wiederherzustellen. Die Sauerstoff- und Schwebstoffprobleme könnten auf diese Weise - nach derzeitigem Stand des Wissens - für die gesamte Unterems gelöst werden. So könnte die Grundlage für die Sanierung und Renaturierung des Flusses gelegt werden. Auf Dauer könnten sich umfangreiche Auwälder und weitgehend natürliche Ufer und Übergänge vom Land ins Wasser bilden. So würden Gewässerstrukturen und -lebensräume entstehen, die von höchstem Wert für gefährdete Arten wie z.B. Fischotter und europaweit geschützte Fische wie Finte und Neunaugen wären.

Der Bau des Kanals könnte auf diese Weise ein positives Beispiel für die Umsetzung von Natura 2000 in Einklang mit der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region werden.

**4. Wird das Problem dadurch nicht nur zur Hälfte gelöst, weil der Abschnitt der Ems unterhalb von Leer weiterhin ausgebaggert und angestaut werden muss?**

Durch die Auflandung und Verflachung von 15 km Unterems verändern sich die hydraulischen Verhältnisse (Tidehub, Strömungsgeschwindigkeiten bei Ebbe und Flut) in der gesamten Unterems. Erste wasserbauliche Einschätzungen ergeben, dass damit die Schlick- und Sauerstoffprobleme für die gesamte Unterems in großen Teilen gelöst werden könnten. Andere Überlegungen, wie zum Beispiel der Bau einer Sohlschwelle in Emssperrwerk bei Gandersum wären damit überflüssig.

Der größte Engpass der Ems für die Schiffsüberführungen liegt im Bereich zwischen Leer und Papenburg, da die Ems in diesem Bereich von Natur aus deutlich kleiner dimensioniert ist als unterhalb von Leer. Der Baggeraufwand in der Unterems würde mit dem Kanal drastisch sinken. Die Stauzeiten für die Schiffsüberführungen werden verkürzt, weil nur noch ein kürzerer Teil der Ems angestaut werden muss. Hierdurch werden weniger Schlick und Salz eingetragen sowie der Sauerstoffgehalt während der Stauzeit weniger belastet.

**5. Wie kommen WWF und BUND dazu, eine derartige Infrastrukturmaßnahme in die Diskussion einzubringen?**

Aus Sicht von WWF und BUND könnte ein Emskanal zwischen Papenburg und Leer die Unterems retten. Der Kanal wäre dann eine – zugegeben ungewöhnliche, aber sehr wirksame – Maßnahme, um eine artenreiche Flussmündung in weiten Teilen von den wirtschaftlichen Nutzungsansprüchen der Schifffahrt zu entlasten. So würden die Voraussetzungen für eine Renaturierung der Ems geschaffen. Der positive Effekt für die Natur in der Region wird von unserer Seite – bei heutigem Kenntnisstand – höher eingeschätzt als die negativen Umweltauswirkungen, die durch den Bau des Kanals entstehen. Entscheidend wird dabei sein, dass die wertvolle Landschaft in Westoverledingen erhalten bleibt und der Kanal nicht für eine Industrialisierung unverbauter Landschaft genutzt wird. Mit diesem Vorschlag sollen im Sinne der geforderten Nachhaltigkeit ökologische und ökonomische Belange gleichermaßen berücksichtigt werden.

**6. Ist es nicht sinnvoller, das viele Geld, das für die Realisierung der Kanalidee notwendig ist, in den Umzug der Meyerwerft an die Küste zu investieren?**

Die aus unserer Sicht ökologisch beste Lösung wäre eine Verlagerung der Werft an die Küste. Da wir dieses seit mehr als 20 Jahren fordern und es bis heute nicht durchsetzen konnten, suchen wir auch nach anderen Lösungen und sehen in dem Bau eines Kanals die zweitbeste Lösung.

**7. Ist die „Kanaldiskussion“ seitens der Landesregierung ein Scheinmanöver, um die Umweltverbände von Klagen gegen die anstehenden Überführungen der Schiffe der Meyerwerft abzulenken?**

Das ist nicht auszuschließen. Wir gehen aber nach den bisherigen Debatten davon aus, dass die Landesregierung ein ernsthaftes Interesse hat, den Schutz der Ems, die Interessen der Werft und die Interessen der Region unter einen Hut zu bringen.

WWF und BUND halten sich weiter alle politischen und rechtlichen Handlungsoptionen offen. Neben der Suche nach gemeinsamen Lösungen arbeiten wir auch weiter auf der Verfahrensebene. Die Meyer-Werft will künftig auch in den Sommermonaten große Kreuzfahrtschiffe überführen – was bisher wegen des Sommerstau-Verbots unmöglich ist.

Wie ernsthaft die Meyer-Werft und die Landesregierung interessiert sind, eine Lösung im Sinne des Naturschutzes zu finden, wird sich in den kommenden Monaten zeigen. Im letzten Planfeststellungsbeschluss zum Emssperrwerk wurden Naturschutzauflagen festgelegt, die u.a. sicherstellen sollen, dass die Vorländereien während der Brut- und Setzzeit nicht künstlich überflutet werden dürfen. Diese Auflagen sind einzuhalten.

Mit dem Beschluss der Landesregierung eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, müssen jetzt alle relevanten Kräfte in die Diskussion um den Emskanal einbezogen werden. Dazu zählen auch die örtlichen Initiativen.

**8. Werden die Umweltverbände gegen die Schiffsüberführung im Juni klagen?**

Sobald die Entscheidung der Behörden über den Antrag die Ems zweimal im Sommer auf 2,2 m NN anzustauen vorliegt, werden BUND und WWF über ihre weiteren Schritte im Verfahren entscheiden. Für die Verbände wird dabei ausschlaggebend sein, ob (und wie) die Umweltauflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Emssperrwerk eingehalten werden.

**9. Der Bau des Kanals dauert 7 bis 10 Jahre, wie werden sich die Umweltverbände in der Zeit zu den Plänen und Schiffsüberführungen der Meyerwerft verhalten?**

Derzeit sind wir dabei, für diese Übergangszeit Strategien zu entwickeln und zu prüfen. Dieses muss gemeinsam mit allen Betroffenen geschehen. Wir werden weiterhin unsere rechtlichen Möglichkeiten sichern, um den „schwerkranken Patienten“ Ems zu schützen. Weitere Überlegungen zu dieser Frage werden wir in Kürze konkretisieren.