

WASSER- UND SCHIFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES

**Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest**

- PLANFESTSTELLUNGSBEHÖRDE -

Schloßplatz 9 in 26603 Aurich Tel: 04941 602-0 Fax: 04941 602378

A4-143.3/50

Aurich, den 31. Mai 1994

**Planfeststellungsbeschluß**

**für den Ausbau der Bundeswasserstraße Ems von km 0 bis km 40,45  
für ein 7,30 m tiefgehendes Bemessungsschiff**

WASSER- UND SCHIFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES

**Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest**

**- PLANFESTSTELLUNGSBEHÖRDE -**

A4-143.3/50

Aurich, den 31. Mai 1994

## **Planfeststellungsbeschuß**

<b>A. Verfügender Teil .....</b>	<b>5</b>	f) Alternativen.....	31
I. Feststellung der Pläne .....	5	g) Bewertung HYDROMOD .....	33
II. Anordnungen .....	11	<b>2. Darstellung und Bewertung .....</b>	<b>35</b>
III. Entscheidungen über die erhobenen Ein- wendungen.....	13	a) Umweltauswirkungen .....	36
IV. Vorbehalt weiterer Anordnungen.....	18	b) Öffentliche und private Belange.....	41
V. Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit.....	18	<b>3. Abwägung.....</b>	<b>55</b>
VI. Kostenentscheidung .....	18	a) Wasserbauliche Belange.....	56
<b>B. Gründe .....</b>	<b>19</b>	b) Wasserwirtschaftliche/landwirtschaftliche Belange .....	56
I. Tatbestand.....	19	c) Hafenbelange.....	56
1. Träger des Vorhabens.....	19	d) Belange öffentliche Wasserversorgung ....	56
2. Beschreibung des Vorhabens .....	19	e) Fischereibelange .....	57
3. Planänderungen und -ergänzungen.....	19	f) Belange der Binnenschifffahrt.....	58
4. Verfahren.....	19	g) Belange des Umweltschutzes .....	58
a) Vorlage der Planunterlagen.....	19	h) Gesamtbetrachtung .....	59
b) Bekanntmachung des Vorhabens .....	19	<b>4. Begründung der Anordnungen.....</b>	<b>59</b>
c) Erörterungstermin.....	20	<b>5. Begründung der Entscheidung über die                 Einwendungen.....</b>	<b>59</b>
d) Einvernehmen .....	20	a) Unzulässige Einwendungen .....	59
e) Benehmen gem. § 9 BNatSchG.....	20	b) Unbegründete Einwendungen.....	61
II. Formalrechtliche Würdigung.....	21	c) Vorbehaltene Entscheidungen .....	74
1. Zuständigkeit.....	21	<b>6. Begründung des Vorbehalts weiterer                 Anordnungen .....</b>	<b>86</b>
2. Verfahren.....	22	<b>7. Begründung der sofortigen Vollzieh-                 barkeit .....</b>	<b>86</b>
III. Materiellrechtliche Würdigung .....	29	<b>8. Begründung der Kostenentscheidung .....</b>	<b>87</b>
1. Allgemeine Planrechtfertigung .....	29	<b>C. Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>87</b>
a) Sicherung des Werftenstandortes .....	29		
b) Gutachten Roland Berger & Partner .....	29		
c) Verkehrsnutzen und Raumordnung .....	30		
d) Weitere wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.....	30		
e) Rechtliche Anforderungen.....	31		





## A. Verfügender Teil

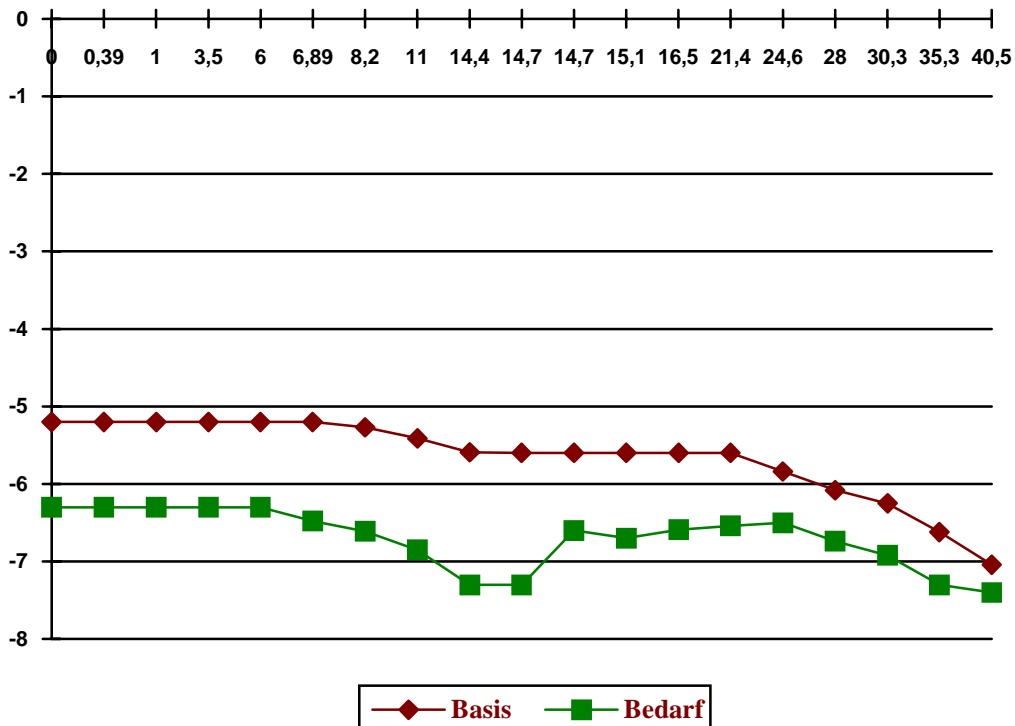
### I. Feststellung der Pläne

Die vom Landkreis Emsland, der Stadt Papenburg und dem Wasser- und Schifffahrtsamt Emden - im folgenden "Träger des Vorhabens" genannt - vorgelegten Pläne für den Ausbau der Bundeswasserstraße Ems von km 0 bis km 40,45 zur Anpassung an das 7,30 m tiefgehende Bemessungsschiff werden gemäß § 19 I des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 1990 (BGBl. I S. 1818), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Planungsvereinfachungsgesetzes vom 17. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2123), in Verbindung mit § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) vom 25. Mai 1976 (BGBl. I S. 1253), zuletzt geändert durch Art. 7 § 3 des Betreuungsgesetzes vom 12. Sept. 1990 (BGBl. I S. 2002), mit den sich aus diesem Beschluß und den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen im Einvernehmen mit dem Land Niedersachsen festgestellt.

Für die Basistiefe und die bedarfsweise herzustellende Ausbautiefe werden folgende Sohllagen festgestellt:

Station	Ems -km	Basis tiefe NN	Bedarfs- tiefe
Vorhafen Papenburg	0,00	- 5,20	- 6,30
Pegel Papenburg	0,39	- 5,20	- 6,30
	1,00	- 5,20	- 6,30
Stapelmoorer Bucht	3,50	- 5,20	- 6,30
	6,00	- 5,20	- 6,30
Pegel Weener	6,89	- 5,20	- 6,48
Buschfeld	8,20	- 5,27	- 6,61
Weekeborger Bucht	11,00	- 5,41	- 6,85
Liegest Leerort-S	14,40	- 5,59	- 7,30/- 9,30
Liegest Leerort-N	14,70	- 5,60	- 9,30- 7,30
Pegel Leerort	14,74	- 5,60	- 6,60
Jann-Bergh.-Brücke	15,05	- 5,60	- 6,70
	16,50	- 5,60	- 6,59
Schnittpunkt B/A	21,41	- 5,60	- 6,54
Pegel Terborg	24,64	- 5,84	- 6,50
Coldeborg	28,00	- 6,08	- 6,74
Oldersum	30,30	- 6,25	- 6,92
Pogum	35,30	- 6,62	- 7,30
Emden	40,45	- 7,04	- 7,40

### EMSABSCHNITT PAPENBURG -LEERORT - EMDEN



Unter **Basistiefe** wird diejenige Tiefe verstanden, bis zu der die Ems aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen wieder auflanden kann und deren Einhaltung unter Beachtung der durchgehenden Schifffahrt durch entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen angestrebt wird (**Unterhaltungstiefe**)<sup>1</sup>. Die Werte der jeweiligen Stationen sind jeweils gradlinig miteinander zu verbinden.

Unter **Bedarfstiefe** wird diejenige Ausbautiefe verstanden, die für die tideabhängige Überführung<sup>2</sup> eines Bemessungsschiffs (hier: von 7,30 m Tiefgang) erforderlich ist und die bedarfsweise hergestellt und zeitlich befristet unterhalten wird<sup>3</sup>.

Der durch Planfeststellungsbeschuß vom 21. Dezember 1983 - A4/ T4/T3 - 2924/83 II - A40-1 - festgestellte Plan für den Ausbau der Bundeswasserstraße Ems von km 0 bis km 40,45 - geändert durch Planänderungsteilbeschuß vom 3. Juli 1991 und Planänderungsbeschuß vom 19. März 1993 (Az. jeweils A4-143.3/29) - wird insoweit durch diesen Planfeststellungsbeschuß ersetzt.

Die festgestellten Pläne umfassen folgende Unterlagen:

1. Antrag des Landkreises Emsland, der Stadt Papenburg und des Wasser- und Schifffahrtsamts Emden vom 17.2.1994 auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Bundeswasserstraße Ems von km 0,00 bis km 40,45 zur Anpassung an das 7,30 m tiefgehende Bemessungsschiff;

<sup>1</sup> Durch ständige Peilfahrten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird die jeweilige Fahrrinntiefe der Ems ermittelt. Es wird angestrebt, Mindertiefen der Gewässersohle durch Unterhaltungsbaggerungen zu beseitigen.

<sup>2</sup> Die Tideströmung (Gezeitenströmung) bezeichnet eine waagerechte Flußbewegung der Wassermassen im Tidegeschehen mit wechselnden Richtungen als Flußströmung (Flutstrom) und Ebbstrom (Ebbstrom). Flutstrom ist diejenige Strömung, die während der Flut zu laufen beginnt und meist auch nach Eintritt des Tidehochwassers, also zu Beginn der Ebbe, noch andauert. In Küstennähe ist der Flutstrom allgemein landaufwärts gerichtet. Der Ebbstrom ist diejenige Strömung, die während der Ebbe zu laufen beginnt und meist auch nach Eintritt von Tideniedrigwasser, also zu Beginn der Flut, noch andauert. In Küstennähe und im Wattmeer ist der Ebbstrom allgemein seewärts gerichtet (ablaufendes Wasser).

<sup>3</sup> Vgl. zu der vorstehenden Tabelle die Tabelle 3.1 des Erläuterungsberichts (S. 3-3). Die festgestellten Sohllagen entsprechen dem Antrag. Obige Tabelle enthält gradlinig interpolierte Zwischenwerte. In der vorstehenden Tabelle ist der Schnittpunkt Basistiefe - Ausbautiefe 1983 enthalten. Der Schnittpunkt liegt bei Jemgum.

2. Fachplan "Bedarfsweise Anpassung des Emsfahrwassers von km 0,00 bis km 40,45 für das 7,30 m tiefgehende Bemessungsschiff" der **Sellhorn-Ingenieurgesellschaft mbH**, Hamburg, Februar 1994, bestehend aus:

- 2.1 Erläuterungsbericht,
- 2.2 Übersichtskarte (Zeichnungs-Nr. E 1.1),
- 2.3 Lageplan Ems-km 0,0 - 5,2 (Zeichnungs-Nr. E 2.1)
- 2.4 Lageplan Ems-km 4,8 - 10,0 (Zeichnungs-Nr. E 2.2),
- 2.5 Lageplan Ems-km 9,9 - 15,5 (Zeichnungs-Nr. E 2.3),
- 2.6 Lageplan Ems-km 15,0 - 19,5 (Zeichnungs-Nr. E 2.4),
- 2.7 Lageplan Ems-km 19,0 - 24,2 (Zeichnungs-Nr. E 2.5),
- 2.8 Lageplan Ems-km 24,0 - 29,8 (Zeichnungs-Nr. E 2.6),
- 2.9 Lageplan Ems-km 29,2 - 34,5 (Zeichnungs-Nr. E 2.7),
- 2.10 Lageplan Ems-km 34,5 - 41,0 (Zeichnungs-Nr. E 2.8) - jeweils Maßstab 1 : 5.000 -
- 2.11 Fahrwassersohle - Längsschnitt - (Zeichnungs-Nr. E 3.1)- Maßstab 1 : 50.000/100 -
- 2.12 Fahrwassersohle Ems-km 0,48- Querschnitt - (Zeichnungs-Nr. E 4.1), - Maßstab 1 : 200 -;
- 2.13 Fahrwassersohle Ems-km 11,6 - Querschnitt - (Zeichnungs-Nr. E 4.2), - Maßstab 1 : 200 -;
- 2.14 Hochwasserschutzdeich/Fahrwasser Ems-km 0,25 - Querschnitt- (Zeichnungs-Nr. E 4.3),
- 2.15 Hochwasserschutzdeich/Fahrwasser Ems-km 3,0 - Querschnitt -(Zeichnungs-Nr. E 4.4),
- 2.16 Hochwasserschutzdeich/Fahrwasser Ems-km 4,0 - Querschnitt -(Zeichnungs-Nr. E 4.5),
- 2.17 Hochwasserschutzdeich/Fahrwasser Ems-km 7,0 - Querschnitt - (Zeichnungs-Nr. E 4.6),
- 2.18 Hochwasserschutzdeich/Fahrwasser Ems-km 8,25 - Querschnitt- (Zeichnungs-Nr. E 4.7),
- 2.19 Hochwasserschutzdeich/Fahrwasser Ems-km 14,6 - Querschnitt- (Zeichnungs-Nr. E 4.8),
- 2.20 Hochwasserschutzdeich/Fahrwasser Ems-km 19,30 -Querschnitt- (Zeichnungs-Nr. E 4.9),
- 2.21 Hochwasserschutzdeich/Fahrwasser Ems-km 28,00 -Querschnitt- (Zeichnungs-Nr. E 4.10),
- 2.22 Hochwasserschutzdeich/Fahrwasser Ems-km 31,8 - Querschnitt-(Zeichnungs-Nr. E 4.11),
- 2.23 Fahrwassersohle mit Friesenbrücke Ems-km 6,89 - Querschnitt- (Zeichnungs-Nr. E 4.12), jeweils Maßstab 1 : 500 -;
- 2.24 Trinkwassereinzugsgebiete Übersichtskarte (Zeichnungs-Nr. E 5.1),
- 2.25 Baggergut-Ablagerungsstellen - Übersichtskarte - (Zeichnungs-Nr. E 6.1), jeweils Maßstab 1 : 50.000 -;

- 2.26 Spülleitungen zur Baggergut-Ablagerungsstelle Bunde/Gemarkung Wymeer - Übersichtskarte I - (Zeichnungs-Nr. E 6.2),
- 2.27 Spülleitungen zur Baggergut-Ablagerungsstelle Bunde/Gemarkung Wymeer - Übersichtskarte II - (Zeichnungs-Nr. E 6.3),
- 2.28 Spülleitungen zur Baggergut-Ablagerungsstelle Bunde/Gemarkung Wymeer - Übersichtskarte III - (Zeichnungs-Nr. E 6.4),
- 2.29 Baggergut-Ablagerungsstelle Bunde/Gemarkung Wymeer Lageplan - (Zeichnungs-Nr. E 6.5),
- 2.30 Spülleitung zur Baggergut-Ablagerungsstelle Veenhusen II/ Gemarkung Veenhusen - Übersichtskarte (Zeichnungs-Nr. E 6.6),
- 2.31 Baggergut-Ablagerungsstelle Veenhusen II/Gemarkung Veenhusen - Lageplan - (Zeichnungs-Nr. E 6.7),
- 2.32 Spülleitung zur Baggergut-Ablagerungsstelle Oldersum/ Gemarkung Rorichum - Übersichtskarte - (Zeichnungs-Nr. E 6.8),- jeweils Maßstab 1 : 5.000 -;
- 2.33 Baggergut-Ablagerungsstelle Oldersum/Gemarkung Rorichum- Lageplan - (Zeichnungs-Nr. E 6.9),- Maßstab 1 : 2.000 -;
3. Gutachten "Bedarfsweise Anpassung des Emsfahrwassers für das 7,3 m tiefgehende Bemessungsschiff im Bereich von Ems-km 0,0 - 40,45 - Auswirkungen auf die Tidedynamik -" der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Außenstelle Küste, Hamburg, 11.2.1994, nebst Anlagenband;
4. Bericht Nr. 770 "Anpassung des Emsfahrwassers an ein 7,30 m tiefgehendes Schiff - Beurteilung der Auswirkungen aus Sicht der Hydrologie - des **Leichtweiß-Instituts für Wasserbau**" der Technischen Universität Braunschweig;
5. Umweltverträglichkeitsstudie der "**IBL**, Beratende Biologen und Ingenieure", Oldenburg, zur bedarfsweisen Anpassung des Emsfahrwassers von km 0,00 bis km 40,45 für das 7,30 m tiefgehende Bemessungsschiff, Februar 1994, Teil I Text, Teil II Tabellen/Abbildungen.  
  
Die Aussagen der folgenden, ebenfalls ausgelegten und erörterten Studien und Gutachten, die nicht festgestellt werden, sind in die planerische Abwägung eingeflossen:
6. Machbarkeitsstudie über die Errichtung eines Sperrwerks in der Ems zur bedarfsweisen Wasserpiegelanhebung für die Überführung 7,30 m tiefgehender Schiffe von Papenburg nach Emden der **Sellhorn Ingenieurgesellschaft mbH**, Hamburg, 28. August 1992;
7. Gutachten zur Überführung des Neubaus Nr. 636 "GEMINI" (P & O) der Meyer-Werft auf der Ems von Papenburg nach Emden von Prof. Dr.-Ing. Harald Poehls, Institut für Schiffbau der Universität Hamburg, Hamburg, 7. September 1992;
8. Gutachten zur Anwendung der Pontonlösung als Alternative zur Emsvertiefung - nautischer Teil - bei der Überführung eines Schiffes der Größenordnung "GEMINI" (jetzt: "ORIANA") von Papenburg nach Emden, erstellt im Auftrage und für Rechnung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr von Kapitän Alfred Brahms, Emden, 17. Dezember 1992;
9. Zusammenfassung "Langfristige Entwicklung des Schiffbaus an der Ems mit besonderer Berücksichtigung des Standortes Papenburg - Chancen und Risiken -" der Roland Berger & Partner GmbH - International Management Consultants, Hannover, August 1992;
10. Fischereibiologisches/-wirtschaftliches Gutachten über den Einfluß der Emsvertiefung gemäß Planänderungsteilbeschluß vom 03.07.1991 auf den Fischbestand und die Fangerträge in der Unterems (Papenburg - Emden) des **Alfred-Wegener-Instituts** für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven, Dezember 1992.









## II. Anordnungen

1. Die Ausbaumaßnahmen sind entsprechend den festgestellten Planunterlagen durchzuführen.
2. Beginn und Ende der Ausführung sind der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen.
3. Die Träger des Vorhabens haben die dem Wasser- und Schiffsamt Emden in den Planfeststellungs- bzw. Änderungsbeschlüssen vom 21. Dezember 1983, 3. Juli 1991 und 19. März 1993 auf- gegebene Registrierung und Auswertung der Was- serstände an den **Flußpegeln** Heede, Herbrum-Hafendamm, Rhede, Papenburg, Weener, Leerort, Terborg, Pogum und Emden - Neue Seeschleuse sowie an den **Grundwasserpegeln** Brahe, Tunxdorf, Diele, Halte, Stapelmoor und Holthusen fortzusetzen. Diese Verpflichtung beginnt ei- nen Monat, nachdem die Verpflichtung des Was- ser- und Schiffsamtes Emden geendet hat, und endet fünf Jahre nach dem Ende der Ausführung der Ausbaumaßnahmen.  
  
Der im Planänderungsteilbeschuß vom 3.7.1991 in Abschnitt IV zu Nr. 4 angeordnete Flußpegel Wer- de wird aufgehoben.
- 4.1 Sollten sich die nach dem hydrodynamisch- numerischen (HN)-Modell prognostizierten Daten wesentlich verändern, sind sie in dem Modell zu überprüfen.
- 4.2 Vor und nach dem Ausbau sind an mindestens drei Querschnitten der Ems Strömungsmessungen in der Natur auszuführen.
5. Die Träger des Vorhabens haben nach Ende der Baggerungen die Tiefenlage der Flußsohle durch Längspeilungen in der Fahrinnenmitte zwischen Herbrum und Weener sowie durch Querpeilungen

### 5.1 am rechten Ufer der Ems bei Ems-km

0,48,  
1,45,  
2,38,  
5,10,  
6,62,  
13,74,  
14,64,  
24,75 und  
30,90;

### 5.2 am linken Ufer der Ems, bei Ems-km

0,48,  
3,83,  
4,20,  
7,41,  
8,25,  
8,51,  
9,25,  
14,12,  
16,41,  
18,86,  
19,48,  
19,97,  
27,80 und  
28,30;

### 5.3 im Bereich des Dortmund-Ems-Kanals oberhalb von Papenburg bei Kanal-km

214,3 (Siel),  
216,5 (Siel),  
217,2 (Siel),  
217,8 (Siel und Schöpfwerk Rhede),  
219,8 (Siel und Schöpfwerk Brahe),  
220,1 (Siel),  
222,0 (Siel und Schöpfwerk Brual) und  
223,3 (Siel und Schöpfwerk Tunxdorf)

in jährlichen Abständen festzustellen.

### 5.4 Diese Verpflichtung beginnt ein Jahr nach dem Ende der auf Grund der vorangegangenen Be- schlüsse bestehenden entsprechenden Verpflich- tung des Wasser- und Schiffsamtes Emden und endet fünf Jahre nach Beendigung der Ausbaumaß- nahme.

### 5.5 Falls im Böschungsbereich örtliche Böschungsab- brüche an den unter Ziffer 5.1 bis 5.3 genannten Stellen auftreten sollten, ist dort die Standsicherheit der Deckwerke und Hauptdeiche nach den aner- kannten Regeln der Technik zu überprüfen. Gege- benenfalls sind unverzüglich Sicherungsmaßnah- men einzuleiten.

- 5.6 Vor Herstellung der Liegewanne bei Leerort ist die Standsicherheit des betroffenen Uferbereichs einschl. Hauptdeich nachzuweisen.
6. Die Träger des Vorhabens haben den Salzgehalt des Emswassers an den Meßstationen Pogum, Terborg und Herbrum laufend zu messen und jährlich auszuwerten. Diese Verpflichtung beginnt eine Woche nach dem Erlöschen der auf Grund der vorangegangenen Beschlüsse mit Bezug auf die Meßstationen Pogum und Terborg bestehenden entsprechenden Verpflichtung des Wasser- und Schiffsamtes Emden und endet fünf Jahre nach Beendigung der Ausbaumaßnahme.
7. In den Einzugsgebieten der Wasserwerke Weener, Leer-Heisfelde und Emden-Tergast ist die Entwicklung des Salzgehaltes im emsnahen Grundwasser durch vorhandene oder noch zu errichtende Grundwassermeßstellen zu beobachten. Die Messungen sind in Abstimmung mit den betroffenen Wasserversorgungsunternehmen und dem Staatlichen Amt für Wasser und Abfall, Aurich, festzulegen.
8. Die Unbedenklichkeit des Baggergutes ist zu überwachen.
9. Gelangen im Bereich zwischen Ems-km 18,0 und km 24,0 Eimerkettenbagger zum Einsatz, so ist deren tägliche Baggerzeit auf die Zeit zwischen 07.00 und 19.00 Uhr zu beschränken.
10. Fünf und zehn Jahre nach Beginn der Ausbauarbeiten sind die Ergebnisse der unter Nr. 3, 5 bis 5.3 und 6 angeordneten Beweissicherungsmaßnahmen zwecks Einsichtnahme durch die in Abschnitt III Nr. 2 aufgeführten Einwender einen Monat auszuliegen. Die zur Einsichtnahme berechtigten Einwender sind zuvor auf die Auslegung hinzuweisen.
11. Die Träger des Vorhabens werden verpflichtet, gemäß ihren Erklärungen im Antrag vom 17.2.1994 (dort S. 7, Nr. 3 und Karte 3), im Deichvorland zwischen Herbrum und der Kreisgrenze zwischen den Landkreisen Emsland und Leer 80 ha landwirtschaftliche Nutzfläche für den Naturschutz zu entwickeln. Die Maßnahmen sind in einem Zeitraum von fünf Jahren beginnend mit der Vollziehbarkeit dieses Beschlusses durchzuführen.  
  
Die Träger des Vorhabens sind berechtigt, anstelle der vorgenannten Maßnahme entsprechend ihren Erklärungen alternativ folgende Maßnahmen durchzuführen:
  - 11.1 Ankauf intensiv genutzter Deichvorlandflächen im Bereich Nenndorf (Landkreis Leer) - vgl. Karte 1 des Antrags - und Entwicklung dieser Flächen im Sinne des Naturschutzes. Als Entwicklungsmaßnahmen sind für dieses Gebiet geplant:  
  
Extensivierung der Grünlandflächen mit Festlegung variierender Mahdzeitpunkte, Beweidungsdichten, Düngebeschränkungen und maschinelle Bearbeitung, Aufgabe der Nutzung in hierfür besonders geeigneten Teilbereichen mit dem Ziel der standortgerechten Röhrichtentwicklung, Einrichtung von Zonen für die natürliche Sukzession, Verbesserung der ökologischen Situation am Graben- und Prielssystem des Gebietes, insbesondere durch Rücknahme der Unterhaltungsintensität.
  - 11.2 Ankauf einer Deichvorlandfläche zwischen Jemgum und Critzum (vgl. Karte 2 des Antrags). Nutzung und Ausstattung dieser Fläche ist der unter 11.1 beschriebenen sehr ähnlich. Dies gilt auch für das Entwicklungspotential, so daß die gleichen Maßnahmen zur Verbesserung von Naturhaushalt und Landschaftsbild in diesem Bereich durchgeführt werden können.
  - 11.3 Ankauf von Deichvorlandflächen gemäß der diesem Beschluß beigefügten Karte 1 und Durchführung der zu 11.1 bzw. 11.2 beschriebenen Maßnahmen.
  - 11.4 Ankauf der Dersumer-Walchumer Wiesen gemäß der diesem Beschluß beigefügten Karte 2 und Durchführung der zu 11.1 bzw. 11.2 beschriebenen Maßnahmen. In diesem Bereich ist noch ein hohes Artenpotential an Tieren und Pflanzen vorhanden. Dieses wird jedoch durch den noch weiter fortschreitenden Strukturwandel in der Landwirtschaft bedroht.  
  
Auch diese Maßnahmen sind in einem Zeitraum von fünf Jahren, beginnend mit der Vollziehbarkeit dieses Beschlusses, durchzuführen.
12. Die Träger des Vorhabens werden verpflichtet, entsprechend ihren Erklärungen den Aalbestand der Ems durch zusätzlichen Besatz mit Glas-/Steigaalen zu unterstützen. Es ist über eine Besatzdauer von 7 Jahren eine jährliche Besatzmenge von mindestens 80 kg Glas-/Steigaalen in die Ems einzubringen. Die Glas-/Steigaale sind oberhalb von Herbrum einzusetzen.
- 13.1 Die Träger des Vorhabens haben in drei ausgewählten Schlickfallzonen (Brual für Sielausläufe, Weener für Bühnenfelder und Jemgum für Häfen)

Schlickpegel zu errichten und an diesen die Sedimentationsraten halbjährlich zu ermitteln.

- 13.2 Die Träger des Vorhabens haben die Trübung in der Ems an der Meßstation Terborg laufend zu messen und die Entwicklung der Schwebstoffverhältnisse zu dokumentieren. Die Ergebnisse der vor dem Ausbau durchgeführten Messungen sind zum Vergleich heranzuziehen.
- 13.3 Die Verpflichtungen zu 13.1 und 13.2 beginnen spätestens zwei Monate nach Beginn der Ausführung des festgestellten Planes und enden fünf Jahre nach Beendigung der Ausbaumaßnahme. Die Bekanntgabe der Ergebnisse erfolgt gemäß der Anordnung Nr. 10.

### **III. Entscheidungen über die erhobenen Einwendungen**

1. Als unzulässig zurückgewiesen werden die Einwendungen

1.1 der folgenden Organisationseinheiten einer politischen Partei:

des Bündnisses 90/DIE GRÜNEN, Kreisverband Leer  
des Bündnisses 90/DIE GRÜNEN, Ortsverein Moor-  
merland,

1.2 der folgenden Privatpersonen:

Frau Ilse Boese-Sonnenberg, Leer,  
Herrn Eldert Sleeboom, Borkum, und  
Herrn/Frau H. Pollmann, Rhaderfehn.  
Herrn Fokko Brink, Weener,  
Herrn Ludger Borchers, Weener,  
Herrn Udo Leemhuis, Jemgum,  
Herrn Wilhelm Leißing, Weener,  
Herrn Bernhard Lübbers, Weener,  
Herrn Johann Müller, Weener,  
Herrn Jan Pannenburg, Weener,  
Herrn Elso Penning, Weener,  
Herrn Jan Reinders, Weener,  
Herrn Gerd Spekker, Weener,

2. Als unbegründet zurückgewiesen werden die Einwendungen

2.1 der Emsfischer

2.1.1 Lüke Meinders, Ditzum,

2.1.2 Karl-Heinz Heuer, Petkum,

Stephan Bruhns, Ditzum,

Peter Dirksen, Neermoor,

Peter Heeren, Terborg,

Michael Heuer, Petkum,

Heinrich Mertens, Ditzum,

Harm Picksak, Oldersum,

- sämtlich vertreten durch Herrn Karl-Heinz Heuer

-

Martin Goldsweer, Hatzum,

- vertreten durch Rechtsanwälte Dr. Conring und

Smeding-Terveer, Weener -

Walter Zeeck, Geversdorf,

- vertreten durch Rechtsanwälte Berghaus und  
Partner, Aurich -;

2.1.3 Landesfischereiverband Weser-Ems e. V.

2.2 der Binnenschiffer

Nikolaus van der Pütten, Westoverledingen,

Bruno Brahms, Ihlow,  
Dieter Diesmann, Ostrhauderfehn,  
V. Hardt, Westoverledingen,  
G. Lüpkes, Saterland,  
Johann Meinen, Rhaunderfehn,  
Johann Peper, Ostrhauderfehn,  
Günther Peters, Großefehn,  
Alfred Rauert, Rhaunderfehn,  
Johann Schaa, Ostrhauderfehn,  
- sämtlich vertreten durch Herrn Nikolaus van der  
Pütten-;

### 2.3 der Emsanwohner

Herrn Rafael Alfaro Kotte, Weener,  
Frau Doris Altenhölscher, Weener,  
Herrn Lars Altenhölscher, Weener,  
Frau Annemarie Bakker, Emden,  
Herrn Leonard Bakker, Emden,  
Herrn Bertus Barkela, Weener,  
Herrn Heinrich Barkela, Weener,  
Frau Helene Barkela, Weener,  
Herrn Heinz Behrens, Leer,  
Frau Anja Benditz, Weener,  
Herrn Ralf Benditz, Weener,  
Frau Angelika Beuing, Moormerland,  
Herrn Felix Beuing, Moormerland,  
Frau Leiziea Binnendijk, Westoverledingen,  
Frau Ursula Block, Weener,  
Frau Paula Boekhoff, Weener,  
Herrn Alfred Boelsen, Leer,  
Frau Bernadette Boelsen, Leer,  
Herrn Cornelius Bonnet, Leer,  
Frau Rosemarie Bonnet, Leer,  
Herrn Volker Borggräfe, Westoverledingen,  
Frau Uta Brandt, Weener,  
Frau Lore Briese, Jemgum,  
Herrn Jan Brinkmann, Papenburg,  
Herrn Manfred Broek, Westoverledingen,  
A. Brügma-Kasak, Westoverledingen,  
Herrn Andreas Brunzel, Leer,  
Frau Rena Brunzel, Leer,  
Herrn Stephan Brunzel, Leer,  
Frau Jutta Buhl, Leer,  
Frau Inga de Buhr, Moormerland,  
Frau Petra de Buhr, Leer,  
Frau Hilde Bünker, Leer,  
Frau Menna Bünker, Weener,  
T. Bünker, Leer,  
Herrn Walter Bünker, Weener,  
Frau Renate Bünker-Köller, Weener,  
Herrn Jürgen Büscher, Moormerland,  
Herrn Alfred Buss, Moormerland,  
Frau Gesa Buss, Moormerland,  
Herrn Heinz-Herbert Buss, Moormerland,  
Herrn Wilfried Buss, Moormerland,  
Herrn Hermann Buß, Moormerland,

Herrn Hermann Claußen, Leer,  
Frau Marianne Claußen, Leer,  
Herrn Uwe Craayfanger, Westoverledingen,  
Frau Erika Damhuis, Leer,  
Herrn Heinz-Jürgen Damhuis, Leer,  
Frau Monika Decker, Weener,  
Frau Claudia Diegel-Barkela, Weener,  
Herrn Holger Dirxen, Weener,  
Herrn Lutz Drewniok, Weener,  
Frau Vera Drewniok, Weener,  
Herrn Marc Düpree, Leer,  
Frau Renate Eckelmann, Weener,  
Herrn Joachim Eckelt, Leer,  
Frau Marita Eckelt, Leer,  
Frau Christel Eckhoff, Westoverledingen,  
Frau Karin Eckschmidt, Leer,  
Herrn Karl Eckschmidt, Leer,  
Herrn Theodor Eltjes, Weener,  
Frau Diederike Erben, Weener,  
Herrn Günter Erben, Weener,  
Frau Heidi Erben, Weener,  
Herrn Helmut Erben, Weener,  
Herrn Matthias Erfeling, Moormerland,  
Frau Bärbel Fabig, Westoverledingen,  
Herrn Hans-Jürgen Fox, Emden,  
Frau Marion Fox, Emden,  
Herrn Richard Frey, Jemgum,  
Frau Beate Frikke, Weener,  
Herrn Horst Frühholz, Moormerland,  
Herrn Manfred Gerdes, Emden,  
Frau Ilse Ghods, Emden,  
Herrn Dr. Parviz Ghods, Emden,  
Herrn Reiner W. Gläßgen, Westoverledingen,  
Frau Linda Goldsweer, Weener,  
Herrn Dieter Goldsweer, Weener,  
Herrn Ingolf Goldsweer, Moormerland,  
Frau Doris Greve, Westoverledingen,  
Herrn Manfred Greving, Jemgum,  
Herrn Marco Gröger, Moormerland,  
Herrn Harmannus Groeneveld, Westoverledingen,  
Frau Susanne Groeneveld, Westoverledingen,  
Frau Bettina Gröneweg, Westoverledingen,  
Frau Anita Groenewold, Weener,  
Herrn Justus Groenewold, Weener,  
Frau Insa Haan, Weener,  
Frau Dietrun Harms, Moormerland,  
Frau Nanke Harms, Moormerland,  
Peter Hartmann, Jemgum-Critzum,  
Herrn Edo Heibült, Westoverledingen,  
Frau Helga Heibült, Westoverledingen,  
Frau Annemarie Heinrichsdorff, Moormerland,  
Herrn Hans-Arno Heinrichsdorff, Moormerland,  
Frau Frieda Hensmann, Jemgum,  
Frau Menna Hensmann, Jemgum,  
Herrn Mario Herget, Papenburg,  
Herrn Andreas Hermann, Westoverledingen,  
Herrn Hans Hermann, Westoverledingen,

J. Hermann, Westoverledingen,  
U. Hermann, Westoverledingen,  
Herrn Burkhard Hesse, Moormerland,  
Frau Sabine Hesse, Moormerland,  
Frau Hanna Hilbrands, Jemgum,  
Herrn Bernd Hilf, Moormerland,  
Herrn Dieter Hirsch, Weener,  
Frau Gisela Hochmann, Jemgum,  
Herrn Rainer Hochmann, Jemgum,  
Frau Kerstin Hofmann, Leer,  
Herrn Paul Hofmann, Jemgum,  
Frau Sigrid Hofmann, Jemgum,  
Frau Elisabeth Holste, Jemgum,  
Frau Inge Holste-Tietjens, Jemgum,  
H. Janke, Papenburg,  
Herrn Arnold Janssen, Moormerland,  
Frau Helma Janssen, Moormerland,  
Herrn Oswald Janssen, Moormerland,  
Frau Hanna Janßen, Moormerland,  
Herrn Ralf-Dieter Janßen, Moormerland,  
Frau Sabine Janßen, Moormerland,  
Herrn Uwe Janßen, Moormerland,  
Frau Sylvia Kain, Westoverledingen,  
Frau Anne Kaja, Moormerland,  
Herrn Gerd Kaja, Moormerland,  
E. Keiluweit, Weener,  
Frau Annegret Klein-Wübbels, Westoverledingen,  
Herrn Jürgen Köller, Weener,  
Frau Erika Könitz, Wymeer,  
Herrn Peter Könitz, Wymeer,  
Herrn Gerdfried Kremer, Westoverledingen,  
Frau Heynette Kromminga, Westoverledingen,  
Frau Monika Kruse, Jemgum,  
Herrn Hinrich Kuck, Leer,  
Herrn Peter Kuper, Weener,  
Frau Britta Laros, Leer,  
Herrn Peter Laros, Leer,  
Frau Hanna Leemhuis, Weener,  
Frau Antje Loesing, Jemgum,  
Frau Britta Loesing, Jemgum,  
Herrn Peter Loesing, Jemgum,  
Frau Monika Lorenz, Emden,  
Herrn Peter Lossau, Weener,  
Herrn Ralf Lottmann, Emden,  
Herrn Harald Martens, Jemgum,  
Herrn Uwe Maruszczak, Leer,  
Frau Erika Meyer, Moormerland,  
Herrn Fritz Meyer, Moormerland,  
Herrn Holger Meyer, Moormerland,  
Frau Sabine Meyer, Moormerland,  
Herrn Folkert Neemann, Leer,  
Herrn Reemt Neemann, Westoverledingen,  
Herrn Rolf Neemann, Westoverledingen,  
Frau Sabine Neemann, Westoverledingen,  
Frau Stephanie Neemann, Westoverledingen,  
Frau Therese Neemann, Westoverledingen,  
Frau Ingrid Ober, Weener,

Herrn Markus Ober, Weener,  
Herrn Dr. A. Ochmann, Emden,  
Herrn Dirk Oltrop, Moormerland,  
Frau Tini Oltrop, Moormerland,  
Herrn Dirk Oorlog, Westoverledingen,  
Frau Elfriede Oorlog, Westoverledingen,  
Herrn Guido Otten, Westoverledingen,  
Herrn Edwin Pachale, Weener,  
Frau Waltraud Peschke, Emden,  
Frau Gudrun Peters, Weener,  
Herrn Johannes Peters, Weener,  
Herrn Michael Peters, Moormerland,  
Frau Christiane Philipps, Jemgum,  
Frau Erika Plagge, Weener,  
Frau Anke Poppen, Emden,  
Herrn Gerhard Poppen, Moormerland,  
Herrn H.-Dieter Poppen, Emden,  
Frau Hannelore Poppen, Moormerland,  
Frau Henriette Remmers, Jemgum,  
Frau Christel Röben, Moormerland,  
Frau Kathrin Rohrmoser, Emden,  
Herrn Richard Rüter, Weener,  
Herrn Otto Saathoff, Moormerland,  
Frau Elke Sachs-Schoormann, Weener,  
Herrn Stephan Sander, Leer,  
Frau Christel Schaa, Westoverledingen,  
Frau Magret Schaa, Westoverledingen,  
Frau Gundula Schaeffer, Leer,  
Frau Birgit Scheuerbrandt, Papenburg,  
Frau Wiebke Schlörmann, Leer,  
Herrn Klaus Schmelz, Leer,  
Frau Christiane Schmidt, Leer,  
Herrn Manfred Schomaker, Weener,  
Herrn Bernhard Schoormann, Weener,  
Frau Ute Schreiber, Westoverledingen,  
Herrn Gerhard Schröder, Leer,  
Frau Ingrid Schulz, Weener,  
Herrn Gerd Simmering, Leer,  
Frau Heidel Simmering, Leer,  
Frau Jutta Simmering, Leer,  
Frau Maike Steffel, Westoverledingen,  
Frau Anja Stralucke, Westoverledingen,  
Herrn Horst Suchsland, Moormerland,  
Herrn Helmut Swart, Weener,  
Herrn Christoff Tammen, Moormerland,  
Herrn Klaus Tammen, Moormerland,  
Frau Alma Tapper, Emden,  
Herrn Egbert Tapper, Emden,  
Herrn Harald Tirrel, Emden,  
Frau Aline Tuinmann, Moormerland,  
Herrn Gebhard Tuinmann, Moormerland,  
Frau Erna Ulferts, Leer,  
Frau Heike Ulferts, Leer,  
Herrn Hermann Ulferts, Leer,  
Herrn Walter Vagelpohl, Leer,  
Herrn Johann van Deest, Westoverledingen,  
Frau Theda van Deest, Westoverledingen,

Herrn Eilert Voß, Emden,  
Herrn Ingo Voßgröne, Bunde,  
Frau Michaela Watjes, Leer,  
Frau Gerlind Weber, Weener,  
Herrn Guido Weber, Weener,  
Herrn Jan-Wilhelm Weber, Weener,  
Frau Martha Weber, Weener,  
Frau Anja Weers, Westoverledingen,  
Herrn Alf Wehmhörner, Westoverledingen,  
Herrn Jürgen Westermann, Leer,  
Frau Ingrid Wieting, Leer,  
Frau Angelika Wilbers,  
Herrn Siegfried Wilbers,  
Herrn Bernd Wildung, Westoverledingen,  
Frau Johanna Wildung, Westoverledingen,  
Frau Regina Willms, Moormerland,  
Frau Claudia Wübbels, Westoverledingen,  
Herrn Hermann Wübbels, Westoverledingen,  
Herrn Michael Wübbels, Westoverledingen,  
Herrn Manfred Wurps, Jemgum,  
Herrn Gerhard Zimmermann, Weener,  
Frau Hildegard Zimmermann, Weener,  
Herrn Bernhard Zuidema, Jemgum.

#### 2.4 der auswärtigen Einwendungsführer

Frau Vera Ahrens, Oldenburg,  
Frau Gila Altmann, Aurich,  
Herrn Menno Becker, Hinte,  
Frau Elke Bloem, Aurich,  
Herrn Ralf Briese, Oldenburg,  
Frau Elke Brouwer, Oldenburg,  
Frau Claudia Brüggemann, Oldenburg,  
Herrn Joachim Bunger, Strücklingen,  
Herrn Reimar Campen, Norden,  
Herrn Martin Castor, Wardenburg,  
Frau Hedda Cirksena, Krummhörn,  
Herrn Wiard Cordes, Aurich,  
Frau Renate Czichy, Berne,  
Herrn Thorsten Deinert, Bremen,  
Herrn Sebastian Eiter, Oldenburg,  
Herrn Bernd Eversmann, Oldenburg,  
Frau Gunda Franz, Oldenburg,  
Frau Maike Geppert, Bremen,  
Frau Heike Grotlüschen, Oldenburg,  
Frau Monika Haase, Holtland,  
Herrn Uwe Haase, Holtland,  
Herrn Heinrich Hallwaß, Hinte,  
Herrn Friedhelm Hanack, Rhaudefehn,  
Herrn Helmut Harms, Ihlow,  
A. Hasseler, Holtland,  
Herrn Johann Hicken, Ihlow,  
Frau Karin Hüls, Hesel,  
Herrn Anton Janssen, Rhaudefehn,  
Herrn Arne Klewer, Aurich,  
Herrn Ulrich Kötting, Aurich,  
Herrn Malte Kruse-Jungjohann, Großefehn,

Herrn Egbert Kuhli, Winkelsett,  
Frau Sabine Kunzmann, Oldenburg,  
Frau Andrea Mayer, Oldenburg,  
Frau Kathrin Mönningmann, Apen-Nordloh,  
Herrn Ralf Peters, Oldenburg,  
Frau Kerstin Potthoff, Borbeck,  
Frau Heike Reher, Oldenburg,  
Herrn Martin Schilling, Holtland,  
Frau Claudia Schmidt, Holtland,  
Herrn Gunther Siebels-Michel, Aurich,  
Herrn Hendrik Siebolds, Aurich,  
Herrn Egbert Spitz, Aurich,  
Frau Andrea Stindt, Oldenburg,  
Herrn Reinhard Warmulla, Aurich,  
Frau Ulrike Wegner, Oldenburg,  
Frau Birgit Will, Oldenburg,  
Herrn Klemens Fetzter, Ingelheim,  
Frau Annegret Zachel-Fetzter, Ingelheim;

2.5 des Angelsportvereins e. V., Rhede,  
des Sportfischervereins Papenburg e. V., Papenburg,  
des Sportfischervereins Aschendorf-Ems e. V., Aschendorf;

2.6 alle übrigen, nicht ausdrücklich bezeichneten Einwendungen, soweit ihnen nicht stattgegeben oder eine Entscheidung über sie vorbehalten wurde.

3. Vorbehalten bleibt die Entscheidung über die Einwendungen

3.1 der Gemeinde Jemgum, soweit Verschlickung der kommunalen Häfen geltend gemacht wurde,

3.2 der Gemeinde Rhede (Ems),

3.3 der Stadtwerke Weener GmbH,

3.4 der Stadtwerke Leer GmbH,

3.5 des Unterhaltungsverbands 104 "Ems IV" und des Wasser- und Bodenverbands - Deichverbands - Heede-Aschendorf-Papenburg, beide vertreten durch Rechtsanwälte Restemeier u. Müller, Osnabrück,

3.6 des Entwässerungsverbands Völlen,

3.7 des Entwässerungsverbands Halte,

3.8 des Leda-Jümme-Verbandes Leer,

3.9 der Muhder Sielacht,

3.10 der Overledinger Deichacht,

3.11 der Sielacht Moormerland,



- 3.12 der Sielacht Rheiderland,  
3.13 der Rheider Deichacht,  
3.14 des Wasser- und Bodenverbandes Lehe,  
3.15 des Wasserversorgungsverbands Rheiderland,  
3.16 des Segler-Vereins Leer e. V.,  
vertreten durch Rechtsanwälte Dr. Conring u.  
Smeding-Terveer, Weener,  
3.17 des Wassersportvereins "Luv up" Jemgum e. V.,  
vertreten durch die Rechtsanwälte Dr. Conring u.  
Smeding-Terveer, Weener,  
3.18 des/der

Herrn Johann Bammig, Rhede,  
Herrn Hermann Behrens, Papenburg,  
Herrn Josef Borgmann, Papenburg,  
Herrn Hermann Bruns, Papenburg,  
Herrn Theo Bült, Aschendorf,  
Herrn Johannes Büter, Papenburg,  
Herrn Lambert Buck, Lehe,  
Herrn Hermann Cloppenburg, Lehe,  
Herrn G. Coners, Rhede,  
Herrn Bernhard Dickebohm, Papenburg,  
Herrn H. Dickebohm, Rhede,  
Frau Agnes Diekmann, Aschendorf,  
Herrn Willi Döbber, Aschendorf,  
Herrn Hermann Düthmann, Papenburg,  
Herrn Hermann Eilers, Papenburg,  
Herrn Theo von Euch, Rhede,  
Frau Aenne Göken, Aschendorf,  
Herrn Bernhard Hegemann, Lehe,  
Herrn Johannes Hegemann, Lehe,  
Herrn Norbert Hegemann, Papenburg,  
Herrn Anton Heßling, Papenburg,  
Herrn Hermann Hiebers, Papenburg,  
Herrn Werner Hiebing, Rhede,  
Herrn Hermann Hübers, Papenburg,  
Herrn Jürgen Hübing, Rhede,  
Herrn H. Hunfeld, Rhede,  
Herrn Hermann Jansen, Lehe,  
Herrn Johann Kloskowski, Rhede,  
Herrn Heinrich Kocks, Papenburg,  
Herrn Johann Kremer, Papenburg,  
Herrn Hans Laken, Papenburg,  
Herrn Severin Lachmann, Rhede,  
Herrn Hans Lampen, Rhede,  
Herrn Klaus Lampen, Rhede,  
Herrn Theodor Meyering, Lehe,  
Frau Helene Norda, Papenburg,  
Herrn Hermann Rademaker, Papenburg,  
Herrn Hermann Reiners, Aschendorf,

Herrn Bernhard Rösing, Lehe,  
Herrn Heinrich Röttgers, Papenburg,  
Herrn Bernhard Schlömer, Papenburg,  
Herrn Johann Schmock von Ohr, Rhede,  
Herrn Gerhard Schmitz, Papenburg,  
Herrn Anton Schniers, Rhede,  
Herrn Hans Schütte, Rhede,  
Herrn Bernhard Schulte-Lohmöller, Rhede,  
Frau Anna Specker, Aschendorf,  
Herrn Hermann Specker, Rhede,  
Herrn Johann Spellbring, Lehe,  
Herrn Gerhard Spekker-Dünhöft, Rhede,  
Herrn Hermann Staars, Rhede,  
Herrn Rudolf Strack, Aschendorf,  
Herrn Gerhard Sürken, Aschendorf,  
Frau Maria Tangen, Papenburg,  
Herrn Gerhard Telgen, Papenburg,  
Herrn Hans Tellmann, Herbrum,  
Herrn Johann Tellmann, Papenburg,  
Herrn Heinz-Hermann Terhorst, Lehe,  
Herrn Gerhard Terhorst, Papenburg,  
Herrn Heinz Trecksler, Lehe,  
Herrn Bernhard Wegmann, Lehe,  
Herrn Antonius Wessels, Aschendorf,  
Herrn Gerhard Zumsande, Lehe,  
vertreten durch Geschäftsführer Kruse von der Vereini-  
gung des Emsländischen Landvolkes e. V., A-  
schendorf;

3.19 des/der

Herrn Abraham Abrahams, Jemgum,  
Herrn Lucas Cramer, Jemgum,  
Herrn Temmo Dreesmann, Jemgum,  
Herrn Johann Dreyer, Jemgum,  
Herrn Johann Hensmann, Jemgum,  
Herrn Lambert Hensmann, Jemgum,  
Herrn Meint Hensmann, Jemgum,  
Herrn Peter Hensmann, Jemgum,  
Herrn Ewald Hüls, Jemgum,  
Herrn Johann Janssen, Jemgum,  
Herrn Ento Kratzenberg, Jemgum,  
Frau Wilma Anna Kuiper, Weener,  
Herrn Heiko Leemhuis, Jemgum,  
Herrn G. E. Loesing, Jemgum,  
Herrn Klaus-Dieter Mansholt, Jemgum,  
Herrn Georg Meyer, Jemgum,  
Herrn Gerhard Meyer, Jemgum,  
Herrn Siefko Oosterhuis, Jemgum,  
Herrn Johann van Scharrel, Jemgum,  
Herrn Göko Troff, Jemgum,  
Herrn Wilhelms Troff, Jemgum,  
Herrn Alfred Ulferts, Jemgum,  
Herrn Peter van Scharrel, Jemgum,  
Herrn H. van Scharrel-de Wiljes, Jemgum,  
Herrn Johann Vienna, Jemgum,  
Herrn Reinhard Vienna, Jemgum,

Herrn Siegfried Vienna, Jemgum,  
Herrn Isemt van Vlyten, Jemgum,  
Herrn Johann de Wiljes, Jemgum,  
vertreten durch Geschäftsführer Säfken vom Landwirtschaftlichen Hauptverein für Ostfriesland e. V.,  
Leer;

3.20 des/der  
Moormerländer Deichacht,  
Herrn Heiko Ahrens, Nortmoor,  
Herrn Lüppo Albers, Leer,  
Herrn Folkert Goemann, Leer,  
Herrn Werner Huisinga, Leer,  
Herrn Albert Koopmann, Leer,  
Herrn Antino Lübbers, Leer,  
Frau Anna van Lessen, Leer,  
Frau Weera van Lessen, Leer,  
vertreten durch Rechtsanwälte Rödenbeek u. Weerda,  
Emden;

3.21 der Deutschen Gesellschaft für Naturschutz e. V.,  
Osnabrück,

3.22 des Deutschen Bundes für Vogelschutz, Bezirksgruppe Osnabrück e. V., vertreten durch Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Niedersachsen e.V., Hannover,

3.23 des Herrn Georg Geelvink, Oldenburg,

3.24 des Herrn Peter Hartmann, Jemgum, soweit nicht als unbegründet zurückgewiesen,

3.25 der Jagdgenossenschaft Lehe,

3.26 der ev.-ref. Kirchengemeinde Critzum, Jemgum,

3.27 der ev.-ref. Kirchengemeinde Jemgum, Jemgum,

3.28 der ev.-ref. Kirchengemeinde Klein-Midlum, Jemgum.

3.29 des Herrn Gebhard Rösingh, Jemgum,

3.30 des Herrn Johannes Schmitz, Papenburg,

3.31 des Herrn Ento Wübbena, Jemgum und des Herrn Hermann Wübbena, Jemgum.

#### **IV. Vorbehalt weiterer Anordnungen**

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens oder der diesem Planfeststellungsbeschluß entsprechenden Anlagen auf das Wohl der Allgemein-

heit oder auf das Recht eines anderen auf, so bleibt die Anordnung weiterer Einrichtungen und Maßnahmen, welche die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten. Sind solche Einrichtungen oder Maßnahmen oder die Unterhaltung der Einrichtungen, mit denen die nachteiligen Wirkungen auf das Recht eines anderen verhütet oder ausgeglichen werden können, wirtschaftlich nicht gerechtfertigt oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar, so wird zugunsten des Berechtigten eine angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt.

#### **V. Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit**

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird hiermit angeordnet.

#### **VI. Kostenentscheidung**

Dieser Planfeststellungsbeschluß ergeht gebührenfrei. An Auslagen werden 3.500,00 DM erhoben.

## B. Gründe

### I. Tatbestand

Die Planfeststellungsbehörde geht auf der Grundlage des vorgelegten Antrages von folgendem Sachverhalt aus:

#### 1. Träger des Vorhabens

Träger des Vorhabens sind der Landkreis Emsland, die Stadt Papenburg und das Wasser- und Schiffsamt Emden.

#### 2. Beschreibung des Vorhabens

Die Fahrrinne der Bundeswasserstraße Ems, deren angestrebte Unterhaltungstiefe (Basistiefe) Schiffen mit einem Tiefgang bis 6,30 m die tideabhängige Fahrt auf Papenburg erlaubt, darf auf Grund der unanfechtbaren Planänderungsbeschlusses vom 19. März 1993 bedarfsweise auf den für 6,80 m tiefgehende Schiffe erforderlichen Tiefgang ausgebaggert werden. Die Träger des Vorhabens beabsichtigen eine weitere Vertiefung, die es bei Bedarf gestattet, 7,30 m tiefgehende Schiffe auf eigenem Kiel von Papenburg nach See zu bringen<sup>4</sup>.

#### 3. Planänderungen und -ergänzungen

Der hiermit festgestellte Plan baut auf Plänen auf, die mit Beschlüssen vom 21. Dezember 1983, 3. Juli 1991 und 19. März 1993 festgestellt worden sind. Insoweit jene Beschlüsse mit diesem heutigen Planfeststellungsbeschuß nicht in Einklang stehen, gehen die Regelungen des letzteren vor und ändern bzw. ersetzen insoweit jene Beschlüsse. Entscheidungsvorbehalte in jenen früheren Beschlüssen bleiben bestehen, soweit nicht über Einwendungen, die damals einer späteren Entscheidung vorbehalten wurden, jetzt eine abschließende Entscheidung getroffen worden ist.

---

<sup>4</sup> Die Ausbaggerung erfolgt voraussichtlich durch selbstfahrende Hopperbagger, von denen die Sohle der Ems dort abgehobelt wird, wo die Fahrrinntiefe nicht ausreicht. Schleppköpfe, die an stählernen Saugleitungen montiert sind, schleifen über die Flußsohle und saugen den durch Hochdruckpumpen aufgewirbelten Sand auf, um ihn später in binnendeichs gelegene Polder zu spülen.

Dieser Planfeststellungsbeschuß bescheidet auch Einwendungen, die in dem am 5.4.1993 eingeleiteten Verfahren erhoben, im gegenwärtigen Verfahren jedoch nicht wiederholt worden sind. Der aufgehobene Pegel Werde ist durch den Pegel Heede ersetzt worden.

### 4. Verfahren

Die Verfahrensförmlichkeiten der Planfeststellung sind beachtet.

#### a) Vorlage der Planunterlagen

Die in Abschnitt A. I aufgezählten Planunterlagen sind von den Trägern des Vorhabens mit einem gemeinsamen Antrag vom 17. Februar 1994 in der durch die Niedersächsische Landkreisordnung bzw. Niedersächsische Gemeindeordnung vorgeschriebenen Form am gleichen Tage der Planfeststellungsbehörde vorgelegt worden.

#### b) Bekanntmachung des Vorhabens

Das Vorhaben ist ordnungsgemäß bekannt gemacht worden.

#### (1) Planauslegung

Die Planunterlagen haben vom 23. Februar bis einschließlich 22. März 1994 in der

- Stadt Emden,
- Stadt Leer,
- Stadt Weener,
- Stadt Papenburg,
- Gemeinde Moormerland,
- Gemeinde Jemgum,
- Gemeinde Westoverledingen,
- Gemeinde Rhede und
- Samtgemeinde Bunde

während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die genannten Kommunen haben die Auslegung in der Frist des § 73 V VwVfG ordnungsgemäß bekanntgemacht.

#### (2) Beteiligung der Behörden

In weiter Auslegung des § 73 II VwVfG (der nur die Einholung der Stellungnahmen von **Behörden** vorschreibt), wurden unter Fristsetzung zum 5.4.1994 (§ 17 Nr. 1 WaStrG) Stellungnahmen eingeholt von

- der Oberpostdirektion Bremen - Bereich Telekom,

- der Wehrbereichsverwaltung II,
- dem Niedersächsischen Landesamt für Bodenforschung,
- dem Niedersächsischen Landesamt für Ökologie,
- der Bezirksregierung Weser-Ems,
- dem Staatlichen Fischereiamt Bremerhaven,
- dem Bergamt Meppen,
- dem Straßenbauamt Aurich,
- dem Straßenbauamt Oldenburg-Ost,
- dem Amt für Agrarstruktur Aurich,
- dem Amt für Agrarstruktur Meppen,
- dem Staatlichen Amt für Wasser und Abfall Aurich,
- dem Staatlichen Amt für Wasser und Abfall Meppen,
- dem Staatlichen Amt für Insel- und Küstenschutz,
- dem Landkreis Leer,
- der Stadt Emden,
- der Samtgemeinde Bunde,
- der Gemeinde Rhede (Ems),
- der Gemeinde Westoverledingen,
- der Gemeinde Moormerland,
- der Industrie- und Handelskammer Ostfriesland und Papenburg,
- der Landwirtschaftskammer Weser-Ems (mit Landwirtschaftsämtern Leer und Aschendorf-Hümmling),
- dem Entwässerungsverband Halte,
- dem Entwässerungsverband Oldersum/ Ostfriesland,
- dem Leda-Jümme-Verband,
- der Moormerländer Deichacht,
- der Muhder Sielacht,
- der Overledinger Deichacht,
- der Rheider Deichacht,
- der Sielacht Moormerland,
- der Sielacht Rheiderland,
- dem Wasser- und Bodenverband Lehe,
- dem Wasserbeschaffungsverband "Hümmling",
- dem Wasserbeschaffungs- und Wasserversorgungsverband Leer,
- dem Wasserversorgungsverband Moormerland-Uplengen,
- dem Wasserversorgungsverband Overledingen
- dem Wasserversorgungsverband Rheiderland und der Deutsche Bahn AG.

### **(3) Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände**

Von den ausweislich Runderlaß des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 17. April 1989 (Nieders. Ministerialblatt S. 551, fortgeschrieben bis zum Runderlaß des Niedersächsischen Umweltministeriums vom 17. Juni 1993, Nieders. Ministerialblatt S. 655) nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Naturschutzverbänden, die

schriftlich von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens unterrichtet worden sind, haben sich

- der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Niedersachsen e.V.,
- der Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Niedersachsen e.V.,
- der Niedersächsische Heimatbund e.V.,
- die Landesjägerschaft Niedersachsen und
- die "Aktion Fischotterschutz" e.V.

zur Sache geäußert. Der Landesverband Niedersachsen Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V. (vormals Norddeutsche Arbeitsgemeinschaft Deutscher Gebirgs- und Wandervereine) war auf der Erörterung am 11. April 1994 in Papenburg vertreten.

### **(4) Beteiligung der Meyer-Werft**

Gemäß § 13 II VwVfG ist die Firma Jos. L. Meyer GmbH & Co., Papenburg, (im folgenden: Meyer-Werft) von der Planfeststellungsbehörde am Verfahren beteiligt worden.

### **c) Erörterungstermin**

Die durch § 73 VI VwVfG vorgeschriebene Erörterung, deren Termin gem. § 73 VII VwVfG bereits in der auf die Auslegung des Planes hinweisenden Bekanntmachung bestimmt worden ist, hat am 11. April 1994 in Papenburg stattgefunden. Von der hierüber gefertigten Niederschrift, die zu den Akten genommen wurde, haben alle Beteiligten Abdruck erhalten.

### **d) Einvernehmen**

Soweit das Vorhaben Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft berührt, bedarf die Feststellung des Planes des Einvernehmens mit dem Land Niedersachsen (§ 14 III WaStrG). Das Land Niedersachsen hat durch Gemeinsamen Runderlaß der Ministerien für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, des Innern und für Wirtschaft, Technologie und Verkehr vom 24. April 1986 (Nieders. Ministerialblatt 1986 S. 496) die Bezirksregierungen zu Einvernehmensbehörden im Sinne zit. Vorschrift erklärt. Örtlich zuständig ist die Bezirksregierung Weser-Ems. Diese hat das Einvernehmen mit Schreiben vom 31. Mai 1994 - 502h-30472-2-20-2 - erklärt.

### **e) Benehmen gem. § 9 BNatSchG**

Da von den im Verfahren abgegebenen Stellungnahmen der zuständigen Naturschutzbehörden (Landkreis Emsland vom 14.3.1994, Landkreis Leer vom 29.3.1994 - IV/j -) nicht abgewichen wird, erübrigt es sich, mit

Bezug auf die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege gem. § 9 BNatSchG das Benehmen mit der dafür zuständigen obersten Landesbehörde des Landes Niedersachsen herzustellen.

## II. Formalrechtliche Würdigung

Der Planfeststellungsbeschluß ergeht in meiner Zuständigkeit aufgrund eines ordnungsgemäß durchgeführten Verfahrens.

### 1. Zuständigkeit

Die Ausführung des Plans stellt sich als wesentliche, über die Unterhaltung hinausgehende Umgestaltung der Bundeswasserstraße Ems dar. Diese Umgestaltung betrifft die Wasserstraße als Verkehrsweg. Durch ihre Vertiefung soll Wasserfahrzeugen, denen dies auf Grund ihrer Abmessungen bisher nicht möglich war, der widmungsgemäße Gebrauch der Bundeswasserstraße nach § 5 WaStrG ermöglicht werden. Die Umgestaltung erfüllt damit die Begriffsmerkmale des Ausbaus i. S. v. § 12 II Satz 1 WaStrG (vgl. zur Vertiefung als Ausbaumaßnahme einer Wasserstraße [Albrecht Friesecke](#), Bundeswasserstraßengesetz, 2. Aufl. 1981, Rdn. 9 zu § 12). Ein verkehrlicher Nutzen der Maßnahme - wie von einigen Einwendern gefordert - wäre übrigens für die Zuständigkeit des Bundes nicht erforderlich, da es ausreicht, daß es sich hierbei um den Ausbau eines Verkehrsweges handelt. Hierfür ist die Verkehrsbezogenheit der Maßnahme kennzeichnend, die erst dann nicht gegeben ist, wenn die Maßnahme nicht Verkehrszwecken, sondern anderen Interessen dient<sup>5</sup>. Wegen dieser Verkehrsbezogenheit ist auch die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für den beantragten Ausbau gegeben. Eine Zuständigkeit der Bezirksregierung Weser-Ems auf der Grundlage wasserrechtlicher oder sonstiger Vorschriften scheidet daher aus, wie auch dessen Vertreter im Erörterungstermin erklärt hat<sup>6</sup>. Eine Aussetzung dieses Verfahrens und eine Einleitung eines neuen Verfahrens nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) - wie im Erörterungstermin vom 11.4.1994 beantragt<sup>7</sup>, kam daher nicht Betracht. Der Ausbau der Bundeswasserstraße ist - soweit es die Antragsteller Landkreis Emsland und Stadt Papenburg betrifft - gem. § 12 V WaStrG auf diese zur Ausführung übertragen worden. Dabei gehen die hoheitlichen Befugnisse des Bundes nicht über (§ 12 V HS 2 WaStrG).

---

<sup>5</sup> [OVG Lüneburg](#), Urt. vom 27.1.1992 - 3 A 221/88 - [Aufspülungsmaßnahmen im Bereich des Rysumer Nackens](#).

<sup>6</sup> Vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 11.4.1994, S. 4.

<sup>7</sup> Vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 11.4.1994, S. 4.

Dem Landkreis Emsland und der Stadt Papenburg ist die Ausbaubefugnis durch Vereinbarung vom 21.3.1994 gem. § 12 V WaStrG übertragen worden.

Der Ausbau von Bundeswasserstraßen bedarf nach § 14 I Satz 1 WaStrG der vorherigen Planfeststellung. Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (§ 14 I 4 WaStrG). Die Bundeswasserstraße Ems liegt zur Gänze im Dienstbezirk der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, die demzufolge für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens auch örtlich zuständig ist.

## 2. Verfahren

Das Planfeststellungsverfahren wurde ordnungsgemäß eingeleitet und durchgeführt. Die vorgeschriebenen Förmlichkeiten des Verfahrens wurden beachtet.

Ausgangspunkt für dieses Planfeststellungsverfahren sind die voraufgegangenen, rechtskräftigen und durch entsprechende Baumaßnahmen umgesetzten Planfeststellungsbeschlüsse.

- ⇒ Planfeststellungsbeschuß vom 21.12.1983 („5,70 m“),
- ⇒ Planänderungsteilbeschuß vom 3.7.1991 („6,30 m“),
- ⇒ Planänderungsbeschuß vom 19.3.1993 („6,80 m“),
- ⇒ Ergänzungsentscheidung vom 25.2.1994 („6,80 m“).

Der Planfeststellungsbeschuß vom 21.12.1983 betraf eine Vertiefung der Bundeswasserstraße Ems für 5,70 m Schiffstiefgang durchgehend von Papenburg bis Emden. Daraus errechneten sich die beantragten Fahrrinntiefen für den Ausbau nach dem Tiefgang des maßgebenden Werftschiffes unter Ausnutzung des Tidehochwassers<sup>8</sup> wie folgt:

<sup>8</sup> Die Berechnungen gehen dabei von einem Mittleren Tidehochwasser (MThw) aus. Darunter wird ein statistischer Mittelwert des Tidehochwassers verstanden, der im Rahmen von Langzeitbeobachtungen errechnet worden ist. Denn jede Ebbe und jede Flut hat einen anderen Verlauf. Sie wird beeinflusst von Mondphasen, Windrichtung und Windstärke, dem Oberwasserabfluß und dem „Wetter“ der vergangenen Tage.

Pegelorte	NN
Papenburg	- 4,50
Leerort	-4,96/- 5,11
Pogum	- 6,62
Emden	- 7,04

### PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUß 21.12.1983 „5,70 m“ WERFTSCHIFF

Die vorgenannten Tiefen errechneten sich unter Ausnutzung des Tidehochwassers nach dem Tiefgang des 5,70 m tiefgehenden Werftschiffes. (Länge/Breite/Tiefe = 200/26/5,70 m) in einer Eintidenfahrt.

Der **Plan von 1990**, der Gegenstand des Planänderungsteilbeschlusses vom 3.7.1991 war, zielte auf eine Vertiefung der Ems für 6,80 m Schiffstiefgang ab. Diese Tiefe sollte allerdings in einer Zweitidenfahrt mit einer Liegewanne bei Leer und nur bedarfsweise, d.h. bei anstehender Überführung eines entsprechend großen Schiffes hergestellt und zeitlich befristet unterhalten werden. Ständig unterhalten werden sollte nach diesem Plan eine sog. Basistiefe, die im Plan von 1990 um 50 cm höher als die bedarfsweise Ausbautiefe angenommen worden war. Wörtlich ist dazu in dem Erläuterungsbericht ausgeführt:

*„Für das Bemessungsschiff werden folgende Werte vorgegeben:*

- ⇒ Länge 240 m
- ⇒ Breite 36 m
- ⇒ Tiefgang 6,80 m“

*Die künftig für das festgelegte Bemessungsschiff erforderliche planmäßige Ausbautiefe in der Fahrrinne beträgt:*

Pegelorte	NN
Papenburg	- 5,7
Leerort	- 6,1
Pogum	- 6,6
Emden	- 7,04

### PLAN VOM 1.10.1990 „6,80 m“ BEMESSUNGSSCHIFF

*„Diese Ausbautiefe wird hergestellt, aber nur bei Bedarf (Überführung des 6,80 m tiefgehenden Bemessungsschiffes) zeitlich befristet unterhalten.“*

*„Damit die jeweils für eine Schiffsüberführung erforderlichen Fahrrinntiefen innerhalb einer Zeitspanne von Auftragsannahme bis Fertigstellung eines 6,80 m tiefgehenden Schiffes gebaggert werden können, soll*



*eine Mindesttiefe in der Unterems vorgehalten werden (Basistiefe). Als Basistiefe wird folgende Sohllage angestrebt:*

Pegelorte	NN
Papenburg	- 5,2
Weener	-5,2
Leerort	- 5,6
Terborg	-5,6
Pogum	- 6,1
Emden	- 7,04 <sup>9</sup>

**EMSABSCHNITT PAPENBURG -  
LEERORT - EMDEN**

*Mit dieser Regelung soll einerseits eine wirtschaftliche Unterhaltung erreicht werden und zum anderen sollen die Wasserstandsänderungen so gering wie möglich gehalten werden..“*

Der Plan aus dem Jahre 1990 unterscheidet damit zwischen der Basistiefe und der Bedarfstiefe. Außerdem sollte durch eine Zweitidenfahrt im Gegensatz zu einer Eintidenfahrt eine geringere Flußvertiefung erreicht werden.

Der Planänderungsteilbeschluß vom 3.7.1991 stellte abweichend vom ausgelegten Plan zunächst nur einen Ausbau der Ems für 6,30 m tiefgehende Schiffe und für die erforderliche Mehrtiefe, die für die anstehende Schiffsüberführung (ZENITH) notwendig war, fest. Wörtlich ist dazu ausgeführt:

*„Abweichend von dem ausgelegten Plan ergeht der Beschluß entsprechend der Einvernehmensklärung der Bezirksregierung Weser-Ems vom 10.6.1991 unter der Einschränkung, daß zunächst nur ein Ausbau der Ems für 6,30 m tiefgehende Schiffe und für die erforderliche Mehrtiefe, die für die anstehende Schiffsüberführung notwendig ist, festgestellt wird. Im übrigen wird das anhängige Planfeststellungsverfahren fortgeführt.“*

Eine weitere Änderung gegenüber dem ursprünglichen Planantrag betraf den Emsabschnitt Leerort bis Emden. In den ursprünglichen Planunterlagen aus dem Jahre 1990 waren geringere Basistiefen für den Emsabschnitt Leerort bis Pogum festgelegt als sie bereits im Planfeststellungsbeschluß vom 21.12.1983 enthalten war. Hier war etwa für Pogum eine Tiefe von NN - 6,62 m festgesetzt, während die Tiefe am Pegel Pogum nach den Planfeststellungsunterlagen aus dem Jahre 1990 NN

<sup>9</sup> Dieser Wert ist in der Tabelle nicht enthalten. Er bleibt unverändert aus dem Planfeststellungsbeschluß vom 21.12.1983

- 6,10 m betragen sollte. Hintergrund war die Überlegung, gegebenenfalls die Ems später wieder bis zu dieser geringeren Sohltiefe auflanden zu lassen und die Unterhaltungsarbeiten auf diesen geringeren Wert auszurichten. Mit dem Planänderungsteilbeschluß vom 3.7.1991 wurden diese geringeren Sohltiefen für die Unterhaltungstiefe im Bereich Jemgum bis Emden jedoch nicht übernommen. Es verblieb vielmehr bei den Festsetzungen, die bereits im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluß vom 21.12.1983 enthalten waren. In einer entsprechenden Prüfbemerkung der WSD Nordwest heißt es hierzu:

*„Emsabschnitt Leerort bis Emden: Die Basistiefe schneidet in der Höhe von Jemgum die im Planfeststellungsbeschluß vom 21.12.1983 bestandskräftig festgestellte Ausbautiefe. Unterhalb von Jemgum gilt die Ausbautiefe von 1983 als Basistiefe.“*

Pegelorte	NN
Papenburg	- 5,2
Weener	-5,2
Leerort	- 5,6
Pogum	- 6,6
Emden	-7,04

Durch Planänderungsbeschluß vom 19.3.1993 stellte die WSD Nordwest den Plan aus dem Jahre 1990 ohne die von ihr im Planänderungsteilbeschluß vom 3.7.1991 angeordneten Einschränkungen fest. Die bedarfsweise Vertiefung ist für 6,80 m tiefgehende Schiffe ausgelegt. Daneben ist eine um 0,50 m geringere Mindesttiefe festgestellt worden, die in der Unterhaltung anstrebt wird. Damit wurde der Erläuterungsbericht in der ursprünglich 1990 beantragten und ausgelegten Fassung festgestellt.

Pegelorte	NN
Papenburg	- 5,2
Weener	-5,2
Leerort	- 5,6
Terborg	-5,6
Pogum	- 6,1
Emden	- 7,04 <sup>10</sup>

**EMSABSCHNITT PAPENBURG -  
LEERORT - POGUM**

Nach diesem Planänderungsbeschluß vom 19.3.1993 war eine bedarfsweise Vertiefung der Ems für das 6,80 m Bemessungsschiff sowie eine in der Regel um 0,50

<sup>10</sup> Der Wert ist gegenüber dem Planfeststellungsbeschluß vom 21.12.1983 unverändert geblieben.

cm geringere Unterhaltungstiefe festgestellt. Zugleich wurden die im Plan vom 1.10.1990 beantragten Tiefenlagen festgesetzt.

Der Antrag des Landkreises Emsland und der Stadt Papenburg vom 2.4.1993 betraf die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zur bedarfsweisen Anpassung des Emsfahrwassers von km 0,0 bis km 40,45 an ein 7,30 m tiefgehendes Bemessungsschiff. Der Antrag basierte auf der Grundlage, daß bereits durch Planänderungsbeschluß vom 19.3.1993 eine bedarfsweise Vertiefung für 6,80 m tiefgehende Schiffe sowie eine um 50 cm geringere Basistiefe festgestellt worden war. Nach einem Erörterungstermin am 16.8.1993 in Papenburg und aufgrund inzwischen durchgeführter Gerichtsverfahren legten die drei Antragsteller (Landkreis Emsland, Stadt Papenburg, WSA) einen neuen Antrag vom 17.2.1994 auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zur bedarfsweisen Vertiefung des Emsfahrwassers von 0,00 bis 40,45 für ein 7,30 m tiefgehendes Bemessungsschiff vor. Dieses Vorhaben umfaßt die bedarfsweise Anpassung des Fahrwassers für Schiffe mit einem Bemessungstiefgang zwischen 6,30 und 7,30 m.

Diese Planfeststellungsbeschlüsse aus den Jahren 1983, 1991 und 1993 sind rechtskräftig geworden. Die dort zugelassenen Baumaßnahmen sind durchgeführt. Dies muß den Ausgangspunkt des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens bilden.

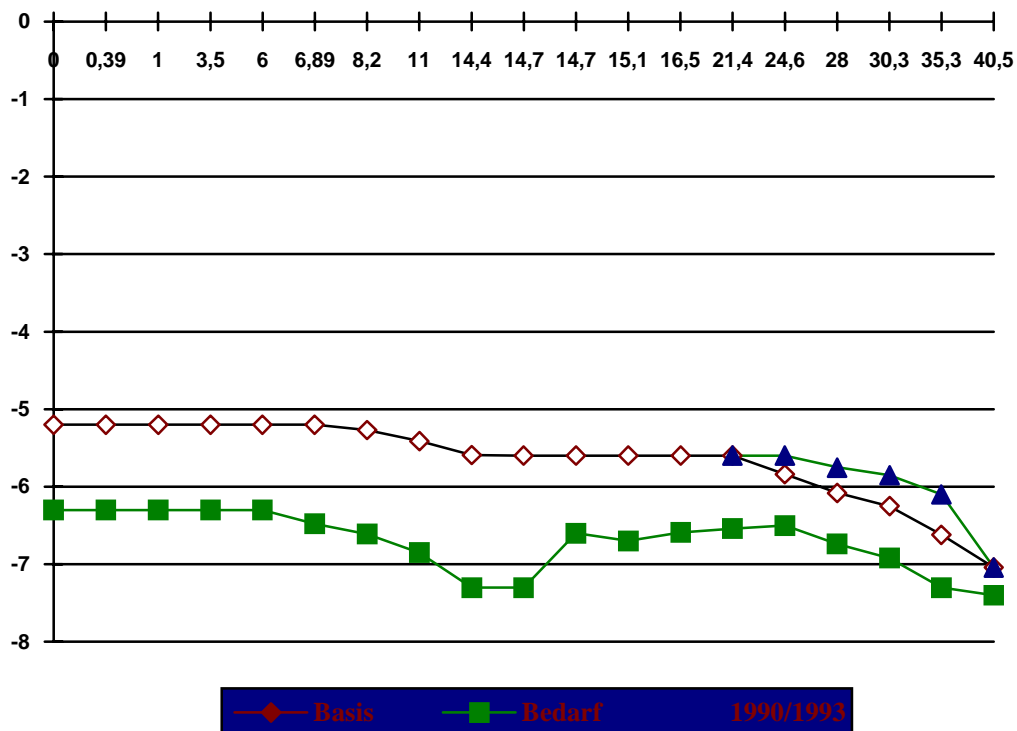
Um im Rahmen der Abwägung eine sachgerechte Konfliktbewältigung zu gewährleisten, kann es sich empfehlen, nicht eingeengt durch die bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse und die bereits durchgeführten Ausbaumaßnahmen in eine Gesamtbetrachtung der Auswirkungen der Emsvertiefung einzutreten. Denn nach den Grundsätzen der Konfliktbewältigung soll gewährleistet werden, daß die der Planung zuzurechnenden Konflikte auch nach Möglichkeit durch die Planung selbst bewältigt werden<sup>11</sup>. Auch für die abschnittsweise Planfeststellung gilt, daß ihr ein Gesamtkonzept zugrunde liegen soll, in die sich die Einzelzulassungen einfügen<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> BVerwG, Urt. vom 14.2.1975 - IV C 21.74 - BVerwGE 48, 56 - **B 42**; zu den Grenzen dieses Gebotes vgl. BVerwGE 69, 30 - **Reuter**; Urt. vom 28.8.1987 - 4 N 1.86 - DVBl. 1987, 1273 - **Volksfürsorge**.

<sup>12</sup> Vgl. zur Abschnittsbildung BVerwG, Urt. vom 26.6.1981 - 4 C 5.78 - BVerwGE 62, 342 = DVBl. 1981, 936 - **Plochingen**; Urt. vom 26.6.1992 - 4 B 1 - 11.92 - DVBl. 1992, 1435 - **B 31**; Urt. vom 2.11.1988 - 4 B 157.88 - BRS 48 (1988), Nr. 13 (S. 41) - **Lärmschutz**; B. vom 7.12.1988 - 7 B 98.88 - DVBl. 1989, 510 - **Mülldeponie**.





**BASISTIEFE 6,30 M - BEDARFTIEFE 7,30 M  
SOWIE BEREICH JEMGUM- EMDEN**

Um eine Gesamtbetrachtung zu gewährleisten<sup>13</sup>, sollen in diesem Verfahren die besonderen Auswirkungen betrachtet werden, die mit der bedarfsweisen Emsvertiefung für 7,30 m tiefe Bemessungsschiffe verbunden sind (festgestellte Bedarfstiefe). Die Basis der Betrachtung bildet die Unterhaltungstiefe (Basistiefe), die für die durchgehende Schifffahrt vorzuhalten ist. Die Basistiefe ist durchgängig für ein Bemessungsschiff von 6,30 m Tiefgang berechnet. Es werden daher in diesem Verfahren die Auswirkungen einer Emsvertiefung für Bemessungsschiffe mit einem Tiefgang zwischen 6,30 m und 7,30 m untersucht und in die planerische Abwägung eingestellt.

Für den Bereich unterhalb von Jemgum<sup>14</sup> werden allerdings als Basistiefen die bereits im Planfeststellungsbeschuß vom 21.12.1983 festgestellten Sohliefen angesetzt, so daß sich in diesem Bereich teilweise geringere Differenzen zwischen Basistiefe (Unterhaltungstiefe) und Bedarfstiefe (für das 7,30 m Bemessungsschiff) ergeben. Für diesen Bereich sind aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.12.1983 entsprechende Sohliefen hergestellt worden, die auch durch den Planänderungsteilbeschuß vom 3.7.1991 bestätigt worden sind. Dies muß für diesen Bereich den Ausgangspunkt der Betrachtungen bilden. Zwar ist in dem Planänderungsbeschuß vom 19.3.1993 für diesen Bereich zwischen Jemgum und Emden eine geringere Basistiefe als Unterhaltungstiefe festgestellt worden<sup>15</sup>, die sich an einem Bemessungsschiff mit einem Tiefgang von 6,30 m orientierte. Diese geringere Basistiefe hätte aber nur durch natürliche Auflandung eintreten können und hat sich nicht eingestellt. Im Gegenteil: Inzwischen sind bereits aufgrund des Planänderungsbeschlusses vom 19.3.1993 - wo erforderlich - weitere Vertiefungs-

<sup>13</sup> Die vorstehende Grafik zeigt die in diesem Planfeststellungsbeschuß festgesetzte Basistiefe (Unterhaltungstiefe), die sich an dem Beschuß vom 23.12.1983 orientiert und durch den Planänderungsteilbeschuß vom 3.7.1991 bestätigt worden ist. Außerdem ist die Bedarfstiefe für das 7,30 m tiefe Bemessungsschiff dargestellt. Zusätzlich sind die Sohliefen zwischen Jemgum und Emden nach dem Plan des Jahres 1990 und dem Planänderungsbeschuß vom 19.3.1993 aufgenommen (obere linke rechte Hälfte der Grafik als Basistiefe).

<sup>14</sup> Es handelt sich dabei um den Bereich zwischen dem Schnittpunkt Basistiefe/Ausbautiefe des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.12.1983 und dem Pegel Emden.

<sup>15</sup> Vgl. dazu auch bereits den Plan vom 1.10.1990.

maßnahmen für ein 6,80 m tiefgehendes Bemessungsschiff erfolgt. Im Bereich zwischen Jemgum und Emden muß daher von den durch Planfeststellungsbeschluß vom 21.12.1983 festgestellten, durch Planänderungsteilbeschluß vom 3.7.1991 bestätigten und inzwischen realisierten Sohlthiefen ausgegangen werden. Diese Basistiefe wird auch in diesem Planfeststellungsbeschluß als anzustrebende Unterhaltungstiefe festgesetzt und damit für diesen Teil eine Regelung bestätigt, die bereits in dem Planfeststellungsbeschluß vom 21.12.1983 getroffen worden ist. Mit dieser Maßgabe werden in diesem Planfeststellungsbeschluß die Auswirkungen in einem Vertiefungsbereich für 6,30 m bis 7,30 m tiefe Bemessungsschiffe betrachtet.

Eine solche Gesamtbetrachtung liegt auch dem Planfeststellungsantrag vom 17.2.1994 zugrunde, mit dem ein ursprünglich am 5.4.1993 begonnenes Planfeststellungsverfahren für Bemessungsschiffe von 6,80 bis 7,30 m Schiffstiefgang neu aufgelegt worden ist. Von dieser Gesamtbetrachtung für Bemessungsschiffe mit einem Tiefgang zwischen 6,30 m und 7,30 m<sup>16</sup> gehen auch alle in diesem Verfahren erstatteten Fachgutachten aus.

Damit wird zugleich auch ein vor dem **Verwaltungsgericht Oldenburg** am 26.11.1993 geschlossener Vergleich erfüllt, mit dem Anfechtungsklagen der Umweltverbände BUND und NABU gegen den Planänderungsbeschluß vom 19.3.1993 ihre Erledigung gefunden haben. Der Vergleich hat insoweit folgenden Wortlaut:

*„(6) Die Beklagte sichert zu, sich in einem neu aufzulegenden Verfahren (6,30 m bis 7,30 m) gegenüber den Klägern hinsichtlich deren Stellungnahmen, Äußerungen und Einwendungen nicht auf die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom 19.3.1993 nebst Ergänzungen zu berufen.*

*(7) Die Beklagte verpflichtet sich, in dem neu aufzulegenden Verfahren (6,30 m bis 7,30 m) zu einer umfassenden Beteiligung der Kläger durch Vorlage aller einschlägigen Sachverständigengutachten. Die Beklagte wird den Klägern ferner sonstige im Zusammenhang mit ökologischen Fragen stehende fachtechnische Stellungnahmen, Äußerungen und Meßergebnisse zur Einsichtnahme vorlegen und ihnen eine angemessene Frist zur Stellungnahme dazu einräumen.“*

Bei im wesentlichen unverändertem Fachplan haben die hierfür eingeholten, ausgelegten und erörterten Gutachten nunmehr diejenigen Auswirkungen untersucht, die zu erwarten gewesen wären, wenn von Anfang an eine

<sup>16</sup> Im Bereich zwischen Jemgum und Emden legen die Gutachter die Sohlthiefen des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.12.1983 zugrunde.

Vertiefung von der für 6,30 m tiefgehende Schiffe erforderlichen Sohlthiefe auf die von 7,30 m tiefgehenden Schiffen benötigte Sohlthiefe geplant worden wäre, also ohne den tatsächlich hergestellten Zwischenzustand "Sohlthiefe für 6,80 m Schiffstiefgang".

Der vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Niedersachsen e.V., und vom Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Niedersachsen e.V., in der Erörterung am 11. April 1994 erhobene Vorwurf, die neuen Gutachten seien von falschen Ausgangsdaten ausgegangen, indem sie ihren Untersuchungen den mit Planänderungsteilbeschluß vom 3.7.1991 festgestellten Ausbauzustand zugrundegelegt haben, ist unberechtigt. Dieser Ausbauzustand ist in dem zwischen den genannten Verbänden und der Planfeststellungsbehörde geschlossenen gerichtlichen Vergleich durch die Bezeichnung des vereinbarungsgemäß neu aufzulegenden Verfahrens als „(6,30 m - 7,30 m)“ ausdrücklich als derjenige Zustand definiert worden ist, von dem aus die für das neu aufzulegende Verfahren zu erstellenden Gutachten ihren Ausgang zu nehmen hätten<sup>17 18</sup>. Die Gutachter sind somit von zutreffenden Voraussetzungen ausgegangen.

Die Förmlichkeiten der nach § 3 i. V. m. der Anlage 3 Nr. 12 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)<sup>19</sup> vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfung sind gewahrt: die Träger des Vorhabens haben die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zu Beginn des Verfahrens vorgelegt. Die Unterlagen enthalten die in § 6 III UVPG und - soweit vorliegend geboten- § 6 IV UVPG erforderlichen Angaben. Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hat die Stellungnahmen der von dem Vorhaben berührten Behörden eingeholt (§ 7 UVPG) und die Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens dadurch angehört, daß sie die Umweltverträglichkeitsstudie als Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung zusammen mit dem Fachplan ausgelegt und erörtert hat (§ 9 UVPG).

<sup>17</sup> Vgl. Ziff. 6 und 7 des gerichtlichen Vergleichs vom 26.11.1993.

<sup>18</sup> Die geänderten Werte im Planänderungsbeschluß vom 19.3.1993 sollten gerade nicht den Ausgangspunkt der Betrachtung bilden.

<sup>19</sup> UVPG = Art. 1 des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205).





### III. Materiellrechtliche Würdigung

Die Planfeststellung konnte gem. § 19 WaStrG in Verbindung mit § 74 VwVfG nach Würdigung aller öffentlich-rechtlichen und privaten Belange erfolgen, da von dem Vorhaben weder nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen noch entsprechende nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu erwarten sind.

#### 1. Allgemeine Planrechtfertigung

Mit rechtsbeständigem Planänderungsteilbeschluß vom 3. Juli 1991 ist ein Ausbau der Bundeswasserstraße Ems für 6,30 m tiefgehende Schiffe, mit ebenfalls unanfechtbar gewordenem Planänderungsbeschluß vom 19. März 1993 der bedarfsweise Ausbau für das 6,80 m tiefgehende Bemessungsschiff zugelassen worden. Der erstgenannte Verwaltungsakt hatte bereits die einmalige Herstellung der für die Überführung des bis zu 6,80 m tiefgehenden Kreuzfahrtschiff-Neubaus "ZENITH" von Papenburg nach See erforderlichen Fahrrinntiefe der Bundeswasserstraße Ems gestattet. Das durch die beiden Beschlüsse zugelassene, einheitliche Vorhaben wurde damit gerechtfertigt, daß der Ausbau erforderlich sei, um den Ruf des Werftplatzes Papenburg, der sich zu einem renommierten Herstellungsort für Spezialschiffe entwickelt habe, zu sichern, damit die dort ansässige Meyer-Werft - der größte industrielle Arbeitgeber der Region - kontinuierlich Aufträge für die vom Weltmarkt verlangten Schiffsklassen hereinnehmen könne.

##### a) Sicherung des Werftstandortes

Das mit der Ablieferung der Schwesterschiffe "HORIZON" und "ZENITH" zusätzlich erworbene Ansehen hat zu weiteren Auftragserteilungen an die Meyer-Werft geführt. Der von ihr zunächst hereingenommene Auftrag der Peninsular and Oriental Steamship Co. (P&O), der größten Fahrgastreederei der Welt, betrifft die Herstellung eines Kreuzfahrtschiffes mit einem Tiefgang von 7,30 m (unbeladen). Nur durch Hereinnahme des Auftrags konnte die Werft seinerzeit die Weiterbeschäftigung ihres Personalstammes für die nächsten zwei bis drei Jahre sichern. Inzwischen sind drei weitere Fahrgastschiffe dieser Klasse geordert worden. Auf diese Zusammenhänge hatte die Werft vorher alle öffentlichen Stellen, die für Beschäftigungs- und Wirtschaftspolitik zuständig sind, eindringlich hingewiesen. Sie hat sogar die Einrichtung eines Zweibetriebs auf Rügen mit einem Konkretisierungsgrad erwogen, der die Kommission der Europäischen Union auf den Plan gerufen hat. Wegen der von dieser verfügbaren Begrenzung der Werftkapazitäten konnte diese

Absicht nicht weiterverfolgt werden. Auch die kürzliche Ablehnung einer Werftenverlegung in Wismar durch die Europäische Kommission belegt eindeutig, daß eine Werftenverlegung vom Standort Papenburg an der Nichtgenehmigung durch die Europäische Union scheitern müßte.

Die Wirtschaftsstruktur der Region, deren Arbeitsmarktlage seit langem gekennzeichnet ist durch erhebliche Schwächen in der Arbeitsmarkt- bzw. Erwerbsstruktur bei hohem Erwerbspotential sowie durch anhaltende, im Vergleich zum Landes- und Bundesdurchschnitt überdurchschnittliche Arbeitslosenquoten, hohe Abwanderungsraten und überdurchschnittliche Geburtenüberschüsse im nördlichen Emsland, wird entscheidend geprägt durch die Meyer-Werft. Von 5.397 Industrierbeitsplätzen in Papenburg zum Stichtag 01. Januar 1992 entfielen auf die Meyer-Werft 1.852 Arbeitsplätze, dies sind 35 % aller industriellen Arbeitsplätze. Hinzu kommen noch ca. 2.000 Arbeitsplätze bei Zuliefererbetrieben. Die Werft bezieht außerdem 16 % ihres Zukaufsvolumens, das sind ca. 73 Mio. DM pro Jahr, aus der Region Unterems.

Um die Wirtschaftsstruktur der Region zu sichern, ist es dringend geboten, die Rolle der Werft und damit den Werftstandort Papenburg im Weltschiffsbau zu sichern. Unverzichtbare Voraussetzung dafür ist die bedarfsweise Vertiefung der Ems für 7,30 m tiefgehende Schiffe.

##### b) Gutachten Roland Berger & Partner

Zu diesen Schlußfolgerungen gelangt auch ein gemeinsam vom Land Niedersachsen und dem Landkreis Emsland bei der Unternehmensberatungsgesellschaft **Roland Berger & Partner** in Auftrag gegebenes Gutachten über die langfristige Entwicklung des Schiffbaus an der Ems mit besonderer Berücksichtigung des Standortes Papenburg. In diesem Gutachten werden folgende Feststellungen getroffen:

- 1. Die grundsätzlichen Zukunftsaussichten für die Werften an der Ems sind sehr unterschiedlich. Während die großen Werften (gemeint sind Meyer-Werft und Thyssen-Nordseewerke Emden) eine relativ sichere Perspektive haben, sind die Mittel- und Kleinwerften kurz- bis langfristig ernsthaft bedroht.*
- 2. Das Potential im Kreuzfahrtmarkt läßt einen Neubaubedarf von ca. fünf bis acht großen Schiffen pro Jahr auch für die zweite Hälfte der 90er Jahre in der Welt erwarten.*
- 3. Prognosen führen zu einem Passagieraufkommen im Jahr 2000 von ca. sieben bis zehn Mio. Kreuzfahrern (1992: 4,9 Mio. Hauptnachfrage: USA)*

4. *Insbesondere die Meyer-Werft hat aus marktlichen Gesichtspunkten durch ihre erfolgreiche Etablierung im Nischensegment des zukunftssträchtigen Kreuzfahrt- und Fährschiffbaus sehr gute Aussichten. Allerdings befinden sich ca. zwei Drittel des relevanten Marktpotentials in Segmenten für große Schiffe ab 40.000 gt. Diese Schiffe haben einen Leertiefgang von je nach Ausführung 6,60 bis 7,30 m.*
5. *Die guten Aussichten der Meyer-Werft gelten also nur, wenn das Überführungsproblem gelöst ist. Ohne diese Voraussetzungen wäre der Markt für Kreuzfahrtschiffe für die Meyer-Werft praktisch nicht relevant. Darüber hinaus hätte die Werft noch folgende gravierende Nachteile:*
  - a) *Sie müßte in Segmenten konkurrieren, die durch ein geringes Marktpotential und eine erheblich größere Anzahl von Wettbewerbern gekennzeichnet sind und*
  - b) *die Werft könnte ihre Produktivitätsvorteile, die insbesondere aus dem ausrüstungsintensiven Großschiffbau ausgerichtet sind, nicht nutzen.*
6. *Ohne Lösung des Überführungsproblems ist davon auszugehen, daß die Beschäftigung bei der Meyer-Werft nicht auf dem heutigen Niveau gehalten werden kann und die Werft in ihrer wirtschaftlichen Existenz gefährdet ist.*

Im weiteren wird dann ausgeführt, daß die Sicherung der mehr als 1.800 Arbeitsplätze auf der Werft in Papenburg und der davon abhängigen ca. 2.000 weiteren Arbeitsplätze bei den Zulieferbetrieben aus strukturpolitischen Gründen unbedingt erforderlich ist. Das Gutachten stellt fest:

*Der Arbeitsmarkt in der Region Unterems ist angespannt. Auch künftig wird es auf dem Arbeitsmarkt im nördlichen Teil der Region keine Entspannung gegen. Durch den Konkursantrag der Sürken-Werft verschärft sich die Lage.*

*Nennenswerte Neugründungen sind nicht zu erwarten: Die Struktur der Industrieunternehmen in der Region Unterems ist mittelständisch geprägt. 80 % dieser Unternehmungen haben weniger als 50 Beschäftigte und die Unternehmen mit über 1.000 Beschäftigten sind in einer sehr kleinen Zahl vorhanden. Nach einer groben Schätzung beschäftigen die in den letzten 20 Jahren neu gegründeten Industrieunternehmen der Region Unterems heute insgesamt weniger als 4.000 Mitarbeiter. Eine deutliche Veränderung wird für die Zukunft nicht erwartet.*

Die Sicherung des Werftstandortes Papenburg mit seinem hohen struktur- und beschäftigungspolitischen Nutzen ist danach nur möglich, wenn die Ems ausgebaut wird.

### **e) Verkehrsnutzen und Raumordnung**

Neben diesem Interesse dient der Ausbau für 7,30 m tiefgehende Schiffe auch der Verbesserung der durch die Wasserstraße zu sichernden Verkehrsanbindungen. Das geplante Vorhaben steht im Einklang mit dem Verkehrswegeprogramm des Landes Niedersachsen aus dem Jahre 1992. Darin wird die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen als wichtige Industriestandorte im schwach strukturierten Küstenraum ausdrücklich als Ziel mit der Maßgabe festgeschrieben, einen möglichst großen Verkehrsanteil zu übernehmen. Mit der vorgesehenen Tiefe ist es künftig möglich, daß große Frachtschiffe den Seehafen Papenburg in einem größeren Tidenfenster anlaufen können. Das ist für den Aufbau des Güterverkehrszentrums Emsland in Dörpen von erheblicher Bedeutung und schafft beispielsweise für die dortige Papierfabrik neue Alternativen für eine Verlagerung des Rohstofftransportes von der Straße auf das Wasser.

Das Vorhaben steht weiter im Einklang mit dem Landesraumordnungsprogramm, in dem die Häfen Papenburg und Leer als Vorrangstandorte für Seehäfen ausgewiesen werden. Es dient - wie dargelegt - außerdem der Sicherung des Werftstandortes Papenburg und damit dem Erhalt der Wirtschaftsstruktur der Region.

### **d) Weitere wirtschafts- und strukturpolitische Gründe**

Den vorgenannten wirtschafts- und strukturpolitischen Zielen sowie der Sicherung der Arbeitsplätze in der Meyer-Werft und ihren Zulieferbetrieben dient der festgestellte Plan. Der Landkreis Emsland und die Stadt Papenburg als kommunale Körperschaften des öffentlichen Rechts sowie das Wasser- und Schiffsamt Emden als Organ des Bundes haben durch ihre Antragstellung bekundet, daß sie diese Zielsetzungen durch eine Vertiefung der Bundeswasserstraße verwirklichen wollen. Auch die maßgeblichen Repräsentanten des Landes Niedersachsen haben bis hinauf zum Ministerpräsidenten dieses Bundeslandes wiederholt bis in die jüngste Zeit öffentlich und nachdrücklich die Notwendigkeit des Vorhabens unterstrichen und im Rahmen der Landeszuständigkeit Unterstützung und Förderung zugesagt. Zugleich dient das Vorhaben der Standorticherung der Meyer-Werft und damit der Erhaltung von insgesamt ca. 4.000 Arbeitsplätzen. Auch damit wird ein



Gegenstand des allgemeinen Wohls verfolgt<sup>20</sup>. Die Ausgangssituation ist damit vergleichbar mit den Seeschiffsstraßen Weser (Bremen) und Elbe (Hamburg), deren Ausbau neben dem allgemeinen Verkehrsnutzen ebenfalls der dortigen Wirtschaft zugute kommt.

### e) Rechtliche Anforderungen

Aus den vorliegenden Gutachten ergibt sich, daß auch ein volkswirtschaftlicher Nutzen der Emsvertiefung gegeben ist. Abgesehen davon ist die öffentliche Hand allerdings grundsätzlich nicht gehalten, für ihre Entscheidungen ein bestimmtes Kosten-Nutzen-Verhältnis nachzuweisen. Vielmehr genügt es nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG für die Rechtfertigung einer Maßnahme, daß diese gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, „vernünftigerweise geboten“ ist<sup>21</sup>. Diese „vernünftigen Gründe“ können vielerlei Art und unabhängig von einem bestimmten Kosten-Nutzen-Verhältnis sein. Für die Planrechtfertigung sind wirtschaftliche (> 1) oder ggf. über einem höheren Schwellenwert liegende Kosten-Nutzen-Verhältnisse keine notwendigen Voraussetzungen. Wegen der zuvor beschriebenen Vorteile wäre die Maßnahme daher selbst dann im Rechtssinne gerechtfertigt, wenn ein bestimmtes Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht nachzuweisen wäre<sup>22</sup>.

Außerdem muß berücksichtigt werden, daß zu der planfestgestellten Emsvertiefung eine enteignende Inanspruchnahme von fremden Grundstücken nicht erforderlich ist<sup>23</sup>. Die Ausführung des Fachplanes ist auf Eigentum der Bundeswasserstraßenverwaltung beschränkt. Die aus Gründen des Naturschutzes vorge-

sehenen Maßnahmen sollen - wie von den Trägern des Vorhabens selbst angeboten - auf Grundstücken ausgeführt werden, die in ihrem Eigentum stehen oder noch von ihnen ausschließlich durch freihändigen Erwerb erworben werden. Auf Drittgrundstücke, die nicht im Eigentum der Träger des Vorhabens stehen, können sich daher allenfalls mittelbare Wirkungen ergeben, die - soweit sie berechtigt wären - durch entsprechende Entschädigungsregelungen aufgefangen werden können. Solche mittelbaren Nachteile, deren noch in anderem Zusammenhang im einzelnen nachzugehen ist, können jedoch die wichtigen wirtschafts- und strukturpolitischen Zielsetzungen des Vorhabens und damit dessen Rechtfertigung nicht in Frage stellen.

Die vom Besteller geforderte Suprastruktur für die Herstellung des Neubaus "ORIANA" liefert die größte geschlossene Werfthalle der Welt, die seit langem in Papenburg vorhanden ist. Zwangspunkte im Verlauf der Bundeswasserstraße Ems stehen, abgesehen von der derzeit unzureichenden Wassertiefe, der Überführung eines derart großen Schiffes nicht entgegen. Schon die (1985 hergestellte) Drempeltiefe der Dockschleuse in Papenburg gestattet das Ausschleusen von Schiffen dieser Größenordnung. Die Durchfahrtsbreiten der beiden Emsbrücken (Eisenbahnbrücke bei Weener und Jannberghaus-Brücke bei Leer) erlauben Schiffen von der Breite der "ORIANA" die Durchfahrt. Die Oberkante des Autobahntunnels unter der Ems bei Leer liegt auf NN - 8,4 m und steht somit der geforderten Ausbautiefe ebenfalls nicht im Wege.

Angesichts dieser Randbedingungen stellt sich der hiermit festgestellte Plan als eine Ergänzung, Abrundung und Vollendung der früheren Ausbauten dar und ist - wie diese - durch das Bedürfnis, Seeschiffen das Befahren einer Seeschiffsstraße<sup>24</sup> zwischen einem Seehafen<sup>25</sup> und der See zu ermöglichen, gerechtfertigt (§ 5 WaStrG).

### f) Alternativen

Mit Ausnahme der von den Trägern des Vorhabens untersuchten "Drei-Tiden-Fahrt" sind ernstzunehmende Planungsalternativen weder vorgeschlagen worden noch haben sie sich der Planfeststellungsbehörde aufgedrängt. Vorschläge, die auf künstliche Auftriebserzeugung am Schiffskörper oder auf Erhöhung der Wasserstände durch Abdämmung der Ems hinausliefen, ließen bereits bei überschlüssiger Prüfung technische Undurchführbar-

<sup>20</sup> BVerfG, B. v. 24.3.1987 - 1 BvR 1046/85 - BVerfGE 74, 264 - **Boxberg**; BVerwG, Urt. vom 15.2.1990 - 4 C 47/89 - BVerwGE 84, 361 - **Fischteich**.

<sup>21</sup> Grundlegend BVerwG, Urt. vom 14.2.1975 - 4 C 21.74 - BVerwGE 48, 56 = DVBl. 1975, 713 - **B 42**; vgl. auch Urt. vom 7.7.1978 - 4 C 79.76 - BVewrGE 56, 110 = DVBl. 1978, 845 - **Frankfurter Flughafen**; Urt. vom 22.3.1985 - 4 C 63.80 - BVerwGE 71, 150 = DVBl. 1985, 896; Urt. vom 22.3.1975 - 4 C 15.83 - BVerwGE 71, 166 = DVBl. 1985, 900 - **B 16**; Urt. vom 12.6.1989 - 4 B 101.89 - NVwZ 1990, 366 = UPR 1989, 431 - **Radweg**; Urt. vom 20.10.1989 - 4 C 12.87 - BVerwGE 84, 31 = DVBl. 1990, 419 - **Eichenwäldchen**.

<sup>22</sup> Vgl. zum Kosten-Nutzen-Verhältnis auch BVerwG, Urt. v. 22.3.1985 - 4 C 15.83 - BVerwG 71, 166 - **B 16**.

<sup>23</sup> BVerfG, B. v. 12.6.1979 - 1 BvL 19/76 - BVerfGE 52, 1 - **Kleingarten**; B. v. 10.3.1981 - 1 BvR 92 u. 96/71 - BVerfGE 56, 249 - **Dürkheimer Gondelbahn**; B. v. 14.7.1981 - 1 BvL 24/78 - BVerfGE 58, 137 - **Pflichtexemplare**; B. v. 15.7.1981 - 1 BvL 77/78 - BVerfGE 58, 300 - **Naßauskiesung**.

<sup>24</sup> Vgl. § 1 I S. 1 Nr. 2 Buchst. a, S. 2 der Verordnung zur Einführung der Schiffsverkehrsordnung Emsmündung vom 8. August 1989, BGBl. I S. 1583.

<sup>25</sup> **Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 1982 und Entwurf 1993**.

keit, exorbitante Kosten oder unübersehbare Umweltauswirkungen vermuten. Die vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr hierzu vorsorglich in Auftrag gegebenen, in Abschnitt A I unter Nrn. 6, 7 und 8 näher bezeichneten Untersuchungen bejahen zwar die technische Machbarkeit dieser Alternativen, raten jedoch von der Pontonlösung wegen der mit ihr verbundenen hohen Sicherheitsrisiken ab. Die Sperrwerkslösung kommt schon wegen des für ihre Verwirklichung erforderlichen Zeitbedarfs (8 bis 10 Jahre) als Alternativlösung nicht in Betracht. Im einzelnen sind folgende Feststellungen zu treffen:

### **(1) Errichtung eines Sperrwerkes**

Als Alternative zur bedarfsweisen Vertiefung der Ems ist die Herstellung eines Sperrwerkes oberhalb von Ditzum<sup>26</sup> vorgeschlagen worden. Im Falle der Überführung eines entsprechend tiefen Schiffes könnten die Sperrwerkstore - wenn die Tidewelle aus der Nordsee das Sperrwerk passiert hat - geschlossen und hierdurch in einigen Tagen ein Anstauen des Wassers auf die benötigte Bemessungstiefe erreicht werden. Dazu müßten aus Oberems und Leda insgesamt 24 Mio. m<sup>3</sup> Wasser zufließen.

Die Errichtung eines solchen Sperrwerkes würde Kosten nach jetziger Schätzung von etwa 400 bis 480 Mio. DM verursachen. Die jährlichen Betriebskosten werden auf ca. 39 Mio. DM geschätzt. Die Herstellungszeit bis zur Inbetriebnahme wird zumindest mit ca. 8 bis 10 Jahren zu veranschlagen sein. Diese Alternative bedingt im übrigen den mehrtägigen Einstau des Vorlandes mit erheblichen und irreversiblen Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen, z.B. bei den bodenbrütenden Vögeln sowie den endo- und epigäischen Wirbellosen. Der Einstau kann bis zu 11 Tage dauern und überschreitet damit die durch Ketten-Sturmtiden mögliche Überflutungsdauer weit. Auf die Durchführung von Unterhaltungsbaggerungen zur Aufrechterhaltung der planfestgestellten Sohlage kann gleichwohl nicht verzichtet werden. Im näheren Bereich des Sperrwerkes werden ggf. sogar gezielte Räumungen bauwerkskritischer Bereiche notwendig werden. Gegen die Errichtung eines Sperrwerkes sprechen daher neben den hohen Kosten, der langen Dauer der Planungs- und Bauphase nicht zuletzt auch ökologische Gründe. Ein solches Sperrwerk würde auch in der aktuellen Situation nicht weiterhelfen.

---

<sup>26</sup> Alternativ dazu wird der Bereich Leer als Standort für ein Sperrwerk vorgeschlagen. Die gegebenenfalls geringeren Baukosten und kürzeren Bauzeiten würden allerdings damit erkaufte, daß die Stauwirkung nur bis Leer reichen würde und zwischen Leer und Emden - wo erforderlich - nach wie vor eine bedarfsweise Vertiefung der Ems erfolgen müßte.

### **(2) Schiffsleichterung durch Pontons**

Für die Verwendung von Auftriebskörpern sind eine Reihe technischer Kriterien zu beachten, wie der nutzbare Auftrieb der Pontons, der Trimm der Schiffe mit Pontons, die Anfangsstabilität mit Pontons, der Verlauf der Hebelarmkurve mit Pontons, die Stabilität zum Fang des Schiffes mit Pontons, die geometrischen Abmessungen des Schiffes mit Pontons sowie der Einfluß der Pontons auf die Manövriereigenschaften des Schiffes. Von sechs Alternativen, die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht wurden, schieden fünf wegen Nichterfüllung der o.a. Kriterien und damit wegen zu geringen Auftriebs der Pontons aus. Im einzelnen waren das die Alternativen:

- a) Transport des fertig ausgerüsteten Schiffes in einem U-förmigen Schwimmdock,
- b) flacher, also nicht U-förmiger Ponton um Transport des fertig ausgerüsteten Schiffes,
- c) vorne und hinten an den Schiffsenden angebrachte Pontons,
- d) seitliche, im Bereich der senkrechten Außenhaut des Schiffes angebrachte Pontons,
- e) seitliche, quaderförmige, über eine große Länge angebrachte Pontons,

Die letztgenannte Alternative - beidseitige Pontons je vorn und hinten unter der ausfallenden Schiffsform - scheidet daran, daß das hintere Querstrahlruder überbaut würde, also nicht benutzbar wäre. Die vollständige Funktionssicherheit aller Manövriehilfen des Schiffes ist jedoch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde - wie auch der Ansicht der Gutachter - für die sichere Überführung des Neubaus der Ems von entscheidender Bedeutung. Insbesondere die Passage der äußerst engen Kurven kann nur unter dieser Voraussetzung bewältigt werden. Dabei können die Schlepper wegen der begrenzten Fahrwinde das Schiff durch Querung so gut wie nicht unterstützen. Der Gutachter für den nautischen Teil, Kapitän Brahm, stellt zudem fest, daß das Schiff mit der Ausstattung nach Alternative 6 im Sinne internationaler Sicherheitsvorschriften fahrtüchtig ist. Im Ergebnis hält damit keine der Alternativen der Überprüfung stand.

### **(3) Verlegung des Werftstandortes**

Auch eine Verlegung des Werftstandortes der Meyer-Werft scheidet als Alternative zur Emsvertiefung aus. Ein solcher Standortwechsel wäre wegen der erheblichen Aufwendungen, die von der Meyer-Werft mit ca. 650 Mio. DM für den Neubau einer Werft angegeben werden, nicht zu finanzieren. Außerdem ist die Genehmigung einer solchen Standortverlegung durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften nicht zu erwarten.



#### **(4) Endausrüstung der Schiffe nicht in Papenburg**

Auch der Verzicht auf eine Ausrüstung der Schiffe in Papenburg scheidet als Alternative zur Emsvertiefung aus. Hierzu wird in dem **Roland Berger-Gutachten** festgestellt, daß der Passagierschiffbau ausrüstungsintensiv sei: Ca. 2/3 der Kosten entstünden in der Ausrüstung, d.h. die Logistik, das Bestellverfahren und die Fertigungscoordination unterscheiden sich erheblich vom Frachtschiffbau, bei dem die Ausrüstung lediglich 1/3 der Kosten ausmachen. Gestützt wird diese Aussage dadurch, daß im Unterschied zu den im konventionellen Schiffbau tätigen Werften auf der Meyer-Werft ca. 25 % der Mitarbeiter im Stahlbau, dagegen 75 % der Mitarbeiter im Bereich der Ausrüstung (Elektro, Tischlerei, Maschinenbau, Rohrlegerei, Malerei, Schlosserei) beschäftigt sind.

Die zu dieser Frage entwickelten Szenarien zeigen, daß die Endausrüstung an einem anderen Standort entweder aus Sicherheitsgründen (Schweißarbeiten bei schwimmendem Schiff, Feuergefahr) oder wegen des Fehlens eines tideunabhängigen Ausrüstungskais undurchführbar sind. Eine Inanspruchnahme der Thyssen-Werke entfällt, weil sich beide Organisationen notwendigerweise im Betriebsablauf stören und weil die Meyer-Werft mit dem Kreuzschiffahrtsbau Fertigungseinrichtungen benötigt, die sich von denen im normalen Frachtbau erheblich unterscheiden. Auch diese Alternative scheidet daher aus, weil sie gemessen an den dargestellten Erfordernissen nicht gleichwertig ist.

#### **(5) Bessere Ausnutzung von Springtiden**

Die Anregung, die ORIANA unter Ausnutzung einer Springtide zu überführen und dabei aufgrund des erhöhten Wasserstandes auf eine Vertiefung der Sohle zu verzichten, geht deshalb ins Leere, weil zu Schiffsüberführungen ohnehin Springtiden genutzt werden. Dies macht aber den Ausbau der Ems nicht entbehrlich, weil beides zusammen die Wassertiefe gewährleistet, die eine Überführung möglich macht. Das Maß der Wasserstandserhöhung bei einer Springtide, die jeweils um die Voll- und Neumondzeit alle 14 Tage auftritt und in den Gezeitentafeln des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie verzeichnet ist, kann wegen des großen Einflusses der Windstaus nicht genau vorhergesagt werden. Diese ist aufgrund der Abhängigkeit von Windwirklänge, Windrichtung und -stärke sowie Wassertiefe nicht langfristig prognostizierbar. Daneben kann wegen anderer Gefahren (z.B. Nebel oder zu hohe Windstärken) auf diesen „Zufallstreffer“ nicht gesetzt werden.

#### **(6) Dreitidenfahrt**

Der planfestgestellte Antrag sieht die Überführung im Rahmen einer Zweitidenfahrt vor. Dabei kann die Liegewanne bei Leerort genutzt werden. Bei einer Dreitidenfahrt müßte eine zusätzliche Liegewanne zwischen Papenburg und Leerort bei Weener angelegt werden. Die Dreitidenfahrt hätte den Vorteil, daß die Tidescheitel besser ausgenutzt werden könnten und somit zwischen Papenburg und Leerort eine geringere Vertiefung des Fahrwassers notwendig wäre. Die Anregung, die ORIANA in einer solchen Dreitidenfahrt zu überführen, scheidet jedoch aus folgenden Gründen aus:

Die Auswertung der Rahmenbedingungen, unter denen die Tiden in dem hier interessierenden Bereich in den letzten Jahren aufgetreten sind, zeigen, daß die für die Überführung erforderliche Ereigniskombination (dreimalige hochauflaufende Tide, Tageslicht, Windstärke  $\leq 5$  Bft) äußerst selten eintritt und nicht vorhersagbar ist. Trotz der Überführung um Spring wurden in der Vergangenheit oft nur mittlere Verhältnisse im Hochwasser angetroffen. Entscheidend sind die Windverhältnisse im Nordseebereich, aber auch im atlantischen Raum. Bei der Überführung muß nämlich beachtet werden, daß nur Windverhältnisse  $\leq 5$  Bft Überführungen zulassen und auf der Strecke Papenburg - Leer nur Tagestiden benutzt werden können. Unter diesen Bedingungen sind nutzbare Tiden außerordentlich selten: Wasserstände von 7,40 m und mehr am Pegel Papenburg (rd. 60 cm über MThw) treten z. B. im Durchschnitt der Abflußjahre 1984 bis 1992 nur 3,7 mal pro Jahr auf. Gerade in den wichtigen Überführungsmonaten des Frühjahrs (Januar bis März) treten diese Wasserstände unter den genannten Bedingungen durchschnittlich nur einmal in zwei Jahren auf.

Zur Vertiefung der Ems gibt es daher keine überzeugende Alternative.

#### **g) Bewertung HYDROMOD**

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Niedersachsen e. V. und der Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Niedersachsen e. V., haben sich in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 1.4.1994 auf eine gleichzeitig (als Anlage D) von ihnen vorgelegte Kurzstudie der Ingenieurgemeinschaft agwa GmbH und HYDROMOD Service GmbH, Meeres-, Umwelt- und Datentechnik, beide Hannover, bezogen. Diese äußert sich zu den Möglichkeiten sog. intelligenter Alternativen zu der geplanten Emsvertiefung. Ziel der Studie ist, konkrete Möglichkeiten der Eingriffsminimierung bezüglich der zukünftigen Schiffsüberführungen zu überprüfen. Hierbei sind sowohl kurzfristige als auch mittel- und langfristige Lösungsvorschläge angedacht worden. Als

konkrete Möglichkeiten der Eingriffsminimierung wurden folgende Varianten zur Überprüfung in Betracht gezogen:

- ⇒ Die Nutzung von höher auflaufenden Tidewasserständen,
- ⇒ Die Nutzung von Schwallwellen (z.B. Stauwehr Herbrum),
- ⇒ Weitere Leichterungen des Bemessungsschiffes,
- ⇒ optimierte Nutzung der Hochwasserphasen mittels 3-Tiden-Fahrt.

Zusätzlich wurde die Errichtung eines "flexiblen" Stauwehres bei Leerort als mittelfristiger Lösungsansatz in die Überlegungen mit einbezogen.

Die - insoweit auch selbst fachkundige - Planfeststellungsbehörde hat sich mit dieser Kurzstudie in hydrologischer, baggertechnischer und nautischer Sicht wie folgt auseinandergesetzt:

### **(1) Nutzung von höher auflaufenden Tidewasserständen<sup>27</sup>:**

Der Überführungszeitpunkt für ein außergewöhnlich großes Werftschiff wird nach der Gezeitentafel des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in die Zeit einer Springtide gelegt. Aufgrund der Erfahrungen mit den bisherigen Überführungen außergewöhnlich großer Schiffe wird als Grundlage für die Berechnung des Tidefahrplanes mit dem mittleren Tidehochwasser (MThw) kalkuliert. Das MThw wird rechnerisch etwa genauso oft unter- wie überschritten. Bei Überführungen werden Wasserstandsaufhöhungen durch Springtiden (Jahresreihe 1986/91 = 10 cm) zwar berücksichtigt, aber nicht angesetzt, da sie einerseits keine sichere Basis hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit bieten und andererseits hierdurch andere nicht angesetzte Sicherheitszuschläge (Peilungenauigkeiten usw.) kompensiert werden können.

Die Hochwasserstände bei Springtiden schwanken ebenso wie bei anderen Tiden. Über MThw manchmal auftretende höhere Wasserstände bei Springtiden für einen zu garantierenden Bemessungswasserstand aufzunehmen, ist unrealistisch. Um mit einiger Wahrscheinlichkeit den für Überführungen notwendigen Scheitelwasserstand von MThw zu erreichen, wird daher eine Schiffsüberführung grundsätzlich zu Springtidezeiten angesetzt. Astronomisch bedingt schwanken die Scheitelwasserstände von Tag- und Nachtiden. In der Nacht sind die Thw-Werte in der Regel höher, können aber auf

der Strecke Papenburg-Leerort nicht genutzt werden, weil wegen der beengten Fahrwasserverhältnisse eine Nachtfahrt aus Sicherheitsgründen nicht in Frage kommt. In den vom BSH herausgegebenen Gezeitentafeln sind die astronomisch bedingten Effekte bereits berücksichtigt. Insofern darf nicht zusätzlich ein Zuschlag für die tägliche Ungleiche angesetzt werden.

### **(2) Nutzung von Schwallwellen<sup>28</sup>**

Schwallwellen, erzeugt durch das geschlossene Leda-Sperrwerk in Verbindung mit dem Stauwehr in Herbrum, werden selbstverständlich berücksichtigt und genutzt. Mit Schwallwelleneffekten wurde auch bei zurückliegenden Schiffsüberführungen experimentiert. Dabei hat sich gezeigt, daß das gleichzeitige Eintreffen der beiden Wellen und des Schiffes in einem bestimmten Fahrwasserabschnitt (km 3 bis km 7) nicht genau kalkuliert werden kann. Die Schwallwellen können deshalb lediglich dazu dienen, die in der vorstehenden Erwiderung zu Kap. 3.1 der Kurzstudie genannten Risiken im Fahrwasser abdecken zu helfen und den Hochwasserscheitel bzw. die Hochwasserphase etwas zu verlängern. Diese Effekte aus Schwallwellen dürfen daher nicht in Ansatz gebracht werden.

### **(3) Weitere Leichterungen des Bemessungsschiffes<sup>29</sup>**

Zur Frage der weiteren Leichterungen des Bemessungsschiffes können aufgrund der Angaben der **Meyer-Werft** folgende Feststellungen getroffen werden:

*Alle Schiffsüberführungen von übergroßen Werftschiffen werden bereits im Projektstadium, d. h. also der Entwurfsphase des Schiffes auf Tiefgangsoptimierung während der Überführung von Papenburg nach Emden untersucht. Für den Neubau S. 636 - M.V. "ORIANA" gelten folgende Eckdaten:*

- ⇒ Überführungstiefgang -> rechnerisch 7,30 m, gleichlastig, unter der Bedingung
- ⇒ Schornstein nicht montiert,
- ⇒ Loses Mobiliar,
- ⇒ Reedereiinventar,
- ⇒ alle Rettungsausrüstungen, wie Boote u. Rettungsinsel, nicht an Bord.

*Allein hierfür kalkuliert die Werft einen Bedarf von 60 - 80 Containern, die anschließend in Emden nachgeladen werden. Außerdem wird für die Überführung die Bunke-*

<sup>27</sup> Vgl. Kurzstudie **HYDROMOD**, Kapitel 3.1.

<sup>28</sup> Vgl. Kurzstudie **HYDROMOD**, Kapitel 3.2.

<sup>29</sup> Vgl. Kurzstudie **HYDROMOD**, Kapitel 3.3.

*rung der Tanks so vorgenommen, daß lediglich Brennstoff für den Überführungszeitraum an Bord vorgesehen ist und für die Überführungsmannschaft die dafür notwendigen Versorgungseinrichtungen mit Frischwasser und Abwässern zur Verfügung stehen. In diesem Leertiefgangsbereich von 7,30 m bedeutet 1 cm Tiefer-tauchung oder Leichterung eine Differenz von 55 to Schiffsgewicht. So kann man beispielsweise für alle Rettungsmittel nur 2 cm gewinnen, die aber in der Rechnung berücksichtigt wurden. Hierbei trägt die Werft z. Z. immer noch das Risiko, bei einer Schwerpunktsverschiebung des Schiffes gegenüber dem theoretischen Wert im Leerschiffstiefgang einen Trimm ausgleichen zu müssen. Vergleichsweise 1 m Schwerpunktverschiebung gegenüber dem theoretischen Wert gibt eine Veränderung des Trimm's achterlich oder vorderlich von über 50 cm, d. h. natürlich auch gegenüber dem gleichlastigen Schiff von 7,30 m eine Vergrößerung auf 7,80 m. Damit dies nicht eintritt bzw. ausgeglichen werden kann, müssen die kleinen Bunkermengen, die z. Z. nur vorgesehen sind, auf dem Schiff der Länge nach hin und her geschoben werden können. Eine endgültige Kontrolle des theoretischen Wertes ist erst 4 Wochen vor Abgang des Schiffes mit der für die Überführung notwendigen Sicherheit machbar. Die von der Firma HYDROMOD aufgestellte Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Die Meyer-Werft hat das Einsparungspotential bereits bei dem Tiefgang von 7,30 m eingebracht. Dieser Tiefgang ist optimiert. Weitere Ausbaumöglichkeiten in Emden ohne die wirtschaftliche Gefährdung der Meyer-Werft sind nicht machbar.*

Diese Aussage steht in Einklang mit der vom Wasser- und Schiffsamt Emden als der zuständigen Schiffs-fahrtsbehörde aus vorangegangenen Überführungen gewonnenen Überzeugung, daß hinsichtlich Leichterung der überführten Schiffe die Risiken jedesmal "ausge-reizt" waren. Nach Überzeugung der Planfeststellungs-behörde gibt es keine risikolose, mit vertretbarem Aufwand zu schaffende Möglichkeit, über die vorstehend von der Meyer-Werft beschriebenen Maßnahmen hinaus weitere Leichterungen des Bemessungsschiffes zu erzielen.

#### **(4) Drei-Tiden-Fahrten**

Die Zwei-Tiden-Überführung besteht aus der Überfüh-rung des Schiffes von Papenburg bis Leerort während des Tidehochwassers am Tag sowie aus der weiteren Überführung von Leerort nach Emden während des Tidehochwassers nachts. Selbstverständlich wurden seitens des WSA Emden neben einer Zwei-Tiden-Überführung auch eine Drei- oder Mehr-Tiden-Fahrten bei den Überlegungen zum Tidefahrplan berücksichtigt.

Eine Überführung in einer solchen Drei-Tiden-Fahrt würde sich theoretisch wie folgt zusammensetzen:

1. Tide (Tag) von Papenburg bis zur Brücke Weener.
2. Tide (Nacht) von Brücke Weener bis Leerort.
3. Tide (Tag) von Leerort durch die Jann-Berghaus-Brücke bis Emden.

Die in der 2. Tide bei Nacht vorgesehene Überführung von der Brücke Weener bis Leerort ist aus schiffahrtspolizeilicher Sicht mit Schiffen der Größenordnung eines Bemessungsschiffes nicht zu vertreten. Für diese würde sich die Drei-Tiden-Fahrt daher als Vier-Tiden-Fahrt darstellen. Denn die Überführung müßte folgendermaßen verlaufen:

1. Tide (Tag) von Papenburg bis Brücke Weener.
2. Tide (Nacht) Verbleib in der Liegewanne Brücke Weener.
3. Tide (Tag) von Brücke Weener bis Leerort.
4. Tide (Nacht) von Leerort durch die Jann-Berghaus-Brücke bis Emden.

Gegen eine Drei-Tiden-Überführung spricht auch, daß dafür zwar die Fahrrinne der Ems weniger umfangreich vertieft werden müßte, dafür aber eine weitere Liege-wanne bei Weener zusätzlich hergestellt und - damit sie nicht zusandet - bis zum Überführungszeitpunkt laufend unterhalten werden muß. Der Vorschlag, schlauchartige Körper, pontonartige Schwimmkörper oder Abschir-mungen durch flexible senkrechte Folienwandungen in der Wanne zur Verhinderung der Versandung einzu-bringen, birgt, da er im Tidestrom auszuführen wäre, hohe, nicht planbare Risiken beim Einbau, bei der Vorhaltung und bezüglich der rechtzeitigen Beseitigung in sich. Auch die Drei-Tiden-Fahrt bietet keine realisti-sche Möglichkeit, auf die Emsvertiefung zu verzichten.

#### **(5) Bewegliches Sperrwerk**

Sogenannte Schlauchwehre, welche mit Luft oder Wasser gefüllt werden, wurden - mit begrenzten Abmes-sungen - bisher lediglich für wasserwirtschaftliche Zwecke oder im landwirtschaftlichen Wasserbau errich-tet. Die Unversehrtheit dieser Schlauchwehre kann bei ständigem darüberlaufenden Schiffsverkehr nicht gewährleistet werden. Reparaturen von Lecks sind zudem im eingebauten Zustand nicht möglich. Die Überführung großer Bemessungsschiffe setzt ein mög-lichst hohes Maß an Betriebszuverlässigkeit sämtlicher beteiligter Komponenten voraus. Der Vorschlag, Schlauchwehre in der Ems zum Zwecke der vorüberge-henden Wasserstandsanhhebung zu errichten, muß daher im Ergebnis außerhalb jeglicher Betrachtung bleiben.

## **2. Darstellung und Bewertung**

Die planfestgestellte Emsvertiefung für 7,30 m Bemesungsschiffe ist auch vor dem Hintergrund umweltrelevanter Aspekte gerechtfertigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen sind ausweislich der eingeholten Sachverständigengutachten nicht erheblich im Rechtssinne und führen nicht zu dauerhaften Schädigungen umweltrelevanter Belange. Dies gilt sowohl für die absehbaren Umweltauswirkungen als auch öffentliche und private Belange.

## **a) Umweltauswirkungen**

### **(1) Zusammenfassende Darstellung (§ 11 UVPG)**

Die in der festgestellten Umweltverträglichkeitsstudie untersuchten Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 II Satz 1 UVPG genannten Schutzgüter (einschl. der Wechselwirkungen) lassen sich unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsverfahren abgegebenen behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der in Abschnitt B I 4.2 namentlich aufgezählten anerkannten Naturschutzverbände zusammenfassend wie folgt darstellen:

#### **(a) Auswirkungen auf Menschen**

Direkte Auswirkungen des Vorhabens auf **Menschen** ergeben sich nicht. Die entsprechend den Planunterlagen vorübergehend vorgesehene Vertiefung des für die durchgehende Schifffahrt benutzten Teils der Bundeswasserstraße Ems erfolgt auf etwa 17 km Länge innerhalb der durch Strombauwerke gesicherten und mittels Unterhaltungsbaggerungen vorgehaltenen Fahrrinne. Gebaggert wird nur dort, wo schon in der Vergangenheit zwecks Unterhaltung und in jüngster Zeit in Ausführung der Beschlüsse vom 3. Juli 1991 und 19. März 1993 gebaggert worden ist. Lärmbelästigungen über das dadurch vorgegebene Maß hinaus sind nicht zu erwarten. Allenfalls beim Einsatz von Eimerkettenbaggern könnte es zwischen Ems-km 18 und km 24 zu Geräuschemissionen kommen, die zur Nachtzeit als störend empfunden werden könnten. Der Eingriff beschränkt sich auf das Gewässerbett. Das Ufer oder sonstige Landflächen sind nicht Gegenstand wasserbaulicher Eingriffe und daher (mit Ausnahme der für die Unterbringung des anfallenden Baggerguts benötigten Flächen) auch nicht Gegenstand des hiermit festgestellten Plans.

Veränderungen der Überschwemmungshäufigkeiten und damit eine direkte Beeinträchtigung von Menschen gegenüber dem Ist-Zustand sind nach dem hydrologischen Gutachten nicht anzunehmen. Während des begrenzten Zeitraums der Baggerung kann es zeit- bzw. streckenweise zu einer geringfügig erhöhten Emission von Lärm und zu Luftverunreinigungen durch Abgase kommen. Für die Baggerungen sind sog. Saugkopfbagger vorgesehen, die aufgrund ihrer Konstruktion und Funktionsweise bereits eine Minimierung der Lärmemissionen bewirken. Beim eventuellen Einsatz von Eimerkettenbaggern wird es wegen der Nebenbestimmung II Nr. 9 keine unzulässige Beeinträchtigung geben.



## **(b) Auswirkungen auf Tiere**

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf Tiere. Die Stromsohle ist von einer - allerdings arten- und individuenarmen - Lebensgemeinschaft (Makrozoen) besiedelt. In ihrem Bestand gefährdete oder nach der Bundesartenschutzverordnung geschützte Makrozoobenthos-Arten sind allerdings in dem für das vorangegangene Planfeststellungsverfahren von der Bundesanstalt für Gewässerkunde untersuchten Emsabschnitt nicht festgestellt worden. Baggermaßnahmen haben am Ort der Durchführung für die endobenthische Makrofauna grundsätzlich schwerwiegende Auswirkungen. Der festgestellten Umweltverträglichkeitsstudie (Abschn. C I 4.2.2.1.6) zufolge wird bei einer Siedlungstiefe von maximal 20 cm die gesamte inbenthische Fauna zerstört. Zur Zerstörung der inbenthischen Makrofauna können - wegen der damit verbundenen Erhöhung der Sedimentationsrate - auch Baggermaßnahmen an anderen Stellen führen. Dieser Gefahr wird indessen durch Verwendung von Saugbaggern entgegengewirkt, bei deren Einsatz kaum Sediment aufgewühlt wird.

Die Beseitigung dieser Tiergruppen bezieht sich daher auch lediglich auf die durch Baggerung direkt betroffenen Bereiche. Da die sedimentbesiedelnde Fauna in Flußästuarien an ständige Bodenumlagerungen angepaßt ist, ist damit zu rechnen, daß bereits binnen sehr kurzer Zeit von den angrenzenden Bereichen eine Wiederbesiedlung der gestörten Flächen erfolgt. Dementsprechend findet zwar eine Beeinträchtigung von Einzelindividuen statt, jedoch wird in die Gesamtpopulation nur unwesentlich eingegriffen. Eine dauerhafte und nachhaltige Schädigung tritt nicht ein.

Der Bereich ist durch Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Verkehrswidmung der Bundeswasserstraße stehen, vorbelastet. Direkte Auswirkungen auf Fische (bei der Durchführung der Baggerarbeiten) sind nicht zu erwarten. Unterhalb von Papenburg werden ca. 8 Monate lang fünf oder mehr Laderaumbagger im Einsatz sein. Diese Geräte bewegen den Saugkopf nur sehr langsam über Grund. Fische können mit ihrem Seitenlinienorgan den Saugkopf frühzeitig wahrnehmen. Sie werden auf das Herannahen mit Flucht reagieren.

Indirekte Auswirkungen sind ebenfalls nicht zu erwarten, jedenfalls nicht quantifizierbar. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens wird mit dem Ausbau nicht bezweckt. Unterhaltungsbaggerungen finden schon jetzt regelmäßig statt. Überdies ist in dem im Zusammenhang mit dem vorangegangenen Planfeststellungsverfahren eingeholten fischereiwirtschaftlichen/fischereibiologischen Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts** festgestellt worden, daß die vagile Epifauna als Haupt-

nahrungsgrundlage der Fische von Ausbaumaßnahmen nicht nennenswert beeinflußt wird.

Nachteilige Auswirkungen auf Vögel können lediglich durch Beeinträchtigungen der Wiesenbrüterpopulationen durch die zu den Baggergut-Ablagerungsstellen führenden Spülleitungen auftreten. Durch die Verlegung der Leitungen kann es kleinräumig zur Störung von Brut- und Nahrungsgebieten kommen. Außerdem bilden die Leitungen Sichthindernisse, die bei vielen Bodenbrütern zur Meidung der unmittelbaren Umgebung der Spülleitungen führen können. Die Größe der mit Wasser bedeckten Flächen (die ohnehin den Gezeiten unterworfen ist) ändert sich durch den Ausbau jedoch nicht, so daß Lebensraum der Vögel weder genommen noch verändert wird. Eine höhere Überschwemmungshäufigkeit, die sich auf die Bestände der Bodenbrüter und die Rast- und Futterplätze von Rastvögeln auswirken könnte, wird vom hydrologischen Gutachten ausgeschlossen.

Als weitere Tiergruppen wurden Oligochaeten, Carabiden, Heuschrecken, Libellen, Amphibien und Säuger in die Untersuchungen einbezogen. Auswirkungen auf diese sind ebenso wie auf nicht untersuchte Tiergruppen nicht zu erwarten. Die untersuchten Gruppen können als Indikatororganismen für Veränderungen angesehen werden, so daß auch von einer generellen Veränderung des Lebensraums nicht gesprochen werden kann.

Die Beschickung der Baggergut-Ablagerungsstellen hat keine Auswirkungen auf Tiere. Die Grube Veenhusen ist ein naturfernes eutrophes Gewässer, das in ein durch Hauskläranlagen belastetes Vorflutersystem eingebunden ist. Im Rahmen von Untersuchungen für den Landschaftsplan der Gemeinde Moormerland konnten dort weder Amphibien- noch Libellenvorkommen nachgewiesen werden. Auch die Grube Oldersum/Gemarkung Rorichum ist durch einen naturfernen Zustand gekennzeichnet; sie wird aus unterschiedlichen Gruppen und Gräben mit oberflächlich aus Agrarflächen abfließendem Wasser beaufschlagt. Die Grube Wymeer stellt nicht, wie in der Stellungnahme des anerkannten Naturschutzverbands "Aktion Fischotterschutz" angenommen wird, einen extrem seltenen Biotoptyp, sondern ebenfalls ein naturfernes, künstliches Objekt dar, das nach bisheriger Planung für eine Erholungsnutzung vorgesehen war. Die nunmehr vorgesehene Festsetzung der Folgenutzung "Naturschutz" kann nur zu einer grundsätzlichen Verbesserung der Biotopqualität beitragen.

## **(c) Auswirkungen auf Pflanzen**

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf Pflanzen. Die Fahrrinne, in der die Baggerungen stattfinden, wird von höheren Pflanzen nicht besiedelt. Eine direkte Beeinflussung ist daher nicht gegeben. Mechanische

Beeinflussungen für die Röhrichte, Seggen und Binsenrieder, aus denen die Pflanzenwelt des Unteremsraums hauptsächlich besteht, finden lediglich in den Durchleitungsstrecken der Spülleitungen statt. Dieses sind allenfalls schmale Schneisen innerhalb weiträumiger Gesamtbestände. Auch mittelbare Auswirkungen auf Grund der prognostizierten vorhabensbedingten Auswirkungen werden nicht eintreten, weil die für Flußniederungen typischen Pflanzen ein hohes Anpassungsvermögen an Wasserstandsänderungen, Änderungen der Strömungsgeschwindigkeit oder des Salzgehalts aufweisen.

#### (d) Auswirkungen auf Böden

Auswirkungen auf semiterrestrische und anthropogene **Böden** treten nicht ein, weil lediglich die Sohle eines Fließgewässers "angepaßt" wird. Subhydrische Böden in Fließgewässern unterliegen ständig natürlich bedingten Umlagerungen durch die Geschiebeverlagerung im Fließgewässer. Zur Herstellung des dem festgestellten Plan entsprechenden Zustandes muß zwar der Gewässersohle Substanz entnommen werden; wie aber die bekanntlich in den Unterläufen aller großen Ströme zur Aufrechterhaltung der Schifffahrt erforderlichen regelmäßigen Unterhaltungsbaggerungen zeigen, wird der entnommene Boden durch die natürlichen Vorgänge im Gewässer ständig wieder ersetzt. Zusätzliche erhebliche Veränderungen resultieren aus dem Tidegeschehen.

Eine Belastung umliegender Böden der in diesem Verfahren festgestellten Baggergut-Ablagerungsstellen ist auszuschließen, da aufgrund des chemischen Milieus eine Fixierung eventuell vorhandener Schadstoffe stattfindet und damit eine Beeinträchtigung verhindert wird. Sedimentuntersuchungen der Ems belegen, daß z. B. Grenzwerte der Klärschlammverordnung in Bezug auf die Konzentration von Schadstoffen nicht annähernd erreicht werden. Durch die Auflage in Abschnitt A II Nr. 8 ist die Unbedenklichkeit des Baggergutes in bezug auf Schadstoffe gewährleistet.

#### (e) Auswirkungen auf das Wasser

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf das Wasser, die, wie z. B. die Lage der Brackwasserzone, über das hinausgehen, was ohnehin durch einen mehr oder minder regelmäßigen Wechsel auf Grund der täglichen Gezeiten sowie jahreszeitlich bedingter Rhythmen bewirkt wird. Eine Veränderung wird durch die Baggermaßnahme nicht eintreten. Ebenfalls wird sich der Wasserchemismus nicht ändern<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> Vgl. auch die Ausführungen zu „Belange öffentliche Wasserversorgung“, S. 56.

#### (f) Auswirkungen auf die Luft

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Luft. Durch den Betrieb der Bagger wird es zwar zu Emissionen durch Abgase der Motoren kommen. Es findet jedoch dadurch keine erhebliche ins Gewicht fallende Beeinträchtigung statt, zumal diese Emissionen nur einen Bruchteil der bereits vorhandenen Emissionen durch die Schifffahrt der Ems darstellen.

#### (g) Auswirkungen auf das Klima

Auswirkungen auf das Mikro- sowie das Großklima sind von dem Vorhaben nicht zu erwarten.

#### (h) Auswirkungen auf die Landschaft

Der Ausbau wird unter der Wasseroberfläche der Bundeswasserstraße Ems ausgeführt. Er bleibt unsichtbar und erzeugt demzufolge keine Wirkung auf den Betrachter. Auswirkungen auf die Landschaft treten nur während der Bauphase insoweit ein, als die Spülleitungen, durch die das Baggergut zu den Baggergut-Ablagerungsstellen befördert wird, in freiem Gelände verlegt werden und dort das Landschaftsbild beeinträchtigen können. Diese Auswirkungen sind jedoch räumlich eng begrenzt und auch zeitlich vorübergehender Art. Sie verändern den Gesamtcharakter der Landschaft nicht.

#### (i) Auswirkungen auf Kultur und sonstige Sachgüter

Das Begriffspaar Kultur- und sonstige Sachgüter, das nach § 2 I Nr. 2 UVPG von der Umweltverträglichkeitsprüfung umfaßt wird, ist weder gesetzlich noch in der dem UVPG zugrundeliegenden EG-Richtlinie definiert. Auch die Begründung zum UVPG enthält keine Hinweise zu Inhalt und Umfang dieser Begriffe. Nach **Erbguth/Schink**<sup>31</sup> sind mit Kultur- und sonstigen Sachgütern *"vornehmlich geschützte oder schützenswerte Kultur-, Bau- oder Bodendenkmäler, historische Kulturlandschaften und Landschaftsteile von besonders charakteristischer Eigenart, m. a. W. der visuelle bzw. historisch bedingte Landschaftsschutz i. S. d. Landespflege wie auch die umweltspezifische Seite des Denkmalschutzes gemeint"*.

Solche Schutzgüter werden von dem Vorhaben nicht betroffen. Die **Hamengerüste**, wollte man sie als solche ansehen, liegen mit einer Ausnahme außerhalb des Ausbaubereichs. Zu den von ihren Betreibern befürchteten Auswirkungen gilt, daß für Terborg eine MTnw-Absenkung von 8 cm, für Emden von 0 cm vorhergesagt wird. Im Bereich der Hamenstandorte werden die Wasserstandsänderungen damit praktisch nicht mehr

<sup>31</sup> Komm. zum UVPG, München 1992, § 2 Rdnr. 34.

feststellbar sein. Unter Berücksichtigung einer Fahrrinnenbreite in dem Bereich von rd. 80 m und einer Flußbreite von rd. 580 m bei Pogum werden nennenswerte Änderungen der Strömungsverhältnisse sowie der morphologischen Gegebenheiten nicht eintreten.

Der historisch gewachsene und in seiner ursprünglichen Eigenart bis heute erhaltene Fischereihafen Ditzum - wollte man ihn als Kulturgut im Sinne des UVPG ansehen - würde von dem Vorhaben nicht angetastet. Dies würde auch für den Fall gelten, daß die durch den Ausbau ihrer Existenzgrundlage beraubten Fischer den Ort verlassen würden. Da die Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter "außerhalb des integrativen Ansatzes stehen, von dem aus die Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 1 I Nr. 1 UVPG zu prüfen sind"<sup>32</sup>, müssen mittelbare Auswirkungen - ganz abgesehen davon, daß deren Eintritt keineswegs zwingend erscheint - hier außer Betracht bleiben.

## **(2) Bewertung (§ 12 UVPG)**

Die zuvor zusammengefaßten Ausführungen zu den Schutzgütern gem. § 2 I UVPG, die ausführlich in der Umweltverträglichkeitsstudie beschrieben sind, lassen erkennen, daß Eingriffe im Rechtssinne nicht auftreten. Sie sind ausnahmslos örtlich und zeitlich eng begrenzt. Nachhaltige Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht erkennbar.

Im einzelnen ist folgendes im Hinblick auf die überhaupt als erheblich in Betracht zu ziehenden Auswirkungen aufzuführen:

### **(a) Das Schutzgut Pflanzen.**

Den floristisch-vegetationskundlichen Feststellungen des ökologischen Gutachtens liegen eine flächendeckende Biotopenkartierung und Vegetationsaufnahmen auf 15 eingemessenen Transekten (Querschnittslinien durch die Talau) zugrunde. Die Transekten dienen der Analyse des individuellen Verhaltens der Pflanzenarten entlang von Gradienten (der Bodenart, der Bodenfeuchtigkeit) und erlauben künftig eventuell eintretende Veränderungen exakt zu verfolgen. Rote-Liste-Arten und deren räumliche Verteilung wurden aufgezeigt und in Karten lokalisiert.

Sämtliche Vegetationstypen des Deichvorlandes sind nutzungsbedingt bereits stark überformt, Unterwasserpflanzen im Eingangsbereich der Stromsohle existieren nicht. Die wichtigsten für das Schutzgut Pflanzen zu betrachtenden Einflußgrößen sind die mittleren Tidehoch- und -niedrigwasserstände und die Grundwasser-

stände im Uferbereich. Mechanische Belastungen durch Baggerarbeiten sind nicht feststellbar. Punktueller Belastungen durch Rohrleitungen können auftreten, sind aber durch die Verlegung außerhalb naturnaher Biotop-typen vermeidbar.

Auf der Grundlage der Beschreibung des Vorhabens im Antrag und den hydrologischen Prognosen des **Leichtweiß-Instituts** für Wasserbau der Technischen Universität Braunschweig sind vorhabensbedingte Veränderungen der vegetationsrelevanten Umweltfaktoren nicht vorhersagbar und im Gelände beobachtbar. Theoretisch denkbare Änderungen gehen im „Grundrauschen“ - verstanden als natürliche Schwankungsbreite der normalen Vegetationsdynamik und -ausbreitung unter.

### **(b) Tiere auf den Vordeichländereien**

Eingehende, flächendeckende Untersuchungen wurden an Brut- und Rastvögeln vorgenommen sowie an einigen wirbellosen Tiergruppen, die im und auf dem Erdboden leben und einen hohen Indikatorwert (z.B. in bezug auf Bodenfeuchtigkeit) besitzen. Mit Ausnahme der Vögel wurden alle Landtiere auf eingemessenen Transekten untersucht, so daß spätere Untersuchungen punktgenau wiederholt und evtl. eintretende Veränderungen exakt verfolgt werden können. Auch die Brutstandorte der Vögel sind in Karten dargestellt, ebenso die großen Rastgebiete im Bereich des Emsunterlaufs, soweit sie funktionell mit den Vordeichländereien in Zusammenhang stehen. Bereits vorhandene Daten über Tiervorkommen im Emstal wurden vom Gutachter für Ökologie übernommen und mit den eigenen Daten abgeglichen, aufgelistet und bewertet. Entscheidenden Einfluß auf Quantität und Zusammensetzung der untersuchten Tiergesellschaften nehmen Umfang und Intensität der Flächenbewirtschaftung innerhalb der Deichlinien. Bei Nichtdurchführung des Vorhabens würde sich der Bestand der festgestellten Landtierarten in den Vordeichländereien nur dann nicht wesentlich ändern, wenn keine Nutzungsänderungen vorgenommen würden.

Auf der Grundlage der Prognosen des **Leichtweiß-Instituts** für Wasserbau der Universität Braunschweig sind vorhabensbedingte Veränderungen der Landlebensräume nicht vorhersagbar und meßbar und ohne nennenswerten Einfluß im Vergleich zu Veränderungen, die durch den Wechsel der Bewirtschaftung des Außen-deichlandes hervorgerufen werden können.

### **(c) Makrozoobenthos**

Neuere Untersuchungen am Makrozoobenthos der Unterems - das sind wirbellose Tiere, die in oder unmittelbar auf der Stromsohle leben - liegen aus drei Gutachten vor (vgl. hierzu: Umweltverträglichkeitsstudie der Bundesanstalt für Gewässerkunde, 1990; Fischereibio-

<sup>32</sup> vgl. **Erbguth/Schink** aaO.

logisches Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts**, 1992; Umweltverträglichkeitsstudie der **IBL**, Beratende Biologen und Ingenieure, 1993). Die Gutachter kommen übereinstimmend zu dem Schluß, daß die festgestellte Artenzahl der anderer mitteleuropäischer Flußästuarien entspricht und daß die Individuenzahlen je nach Jahreszeit sehr hohe m<sup>2</sup>-Dichten erreichen können, auch auf beprobten Flächen in der Fahrrinne.

Grundsätzlich bedeutet jede Art von Materialentnahme aus der Fahrrinne, daß die Bewohner dieses Teilbereichs (das sind Schnecken, Ringelwürmer, Kleinkrebse o.a.) erheblich beeinträchtigt werden. Je weniger mobil eine Art ist, um so geringer ist die Rückbesiedelungsrate pro Zeiteinheit. Umgekehrt sind Arten mit ausgeprägter Mobilität - wie z.B. Kleinkrebse - in der Lage, die gestörten Bereiche kurzfristig oder mit sehr hohen Individuendichten zu besiedeln. Diese Zustände haben die Gutachter in der Zeit zwischen 1990 und 1993 im Fahrinnenbereich angetroffen, während sie in den ungestörten, schlickigen Seiten- und Gezeitenbereichen eine Faunenzusammensetzung ermitteln, die eine Einstufung in eine höhere ökologische Wertigkeit erlaubt (s. Fischereibiologisches Gutachten S 34). Auch wenn eine als Störungsindiz zu wertende Artenverschiebung in der Fahrrinne stattgefunden hat, so findet auch dort eine bemerkenswert hohe Biomassenproduktion statt. „*Ein Kahlschlag ... war nicht auszumachen*“<sup>33</sup>.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die so beschriebenen Umstände schon mit Beginn der Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Verkehrswidmung der Bundeswasserstraße stehen, eingeleitet und erreicht worden sind. Nach den vorliegenden Prognosen des **Leichtweiß-Instituts** für Wasserbau der Universität Braunschweig resultieren aus den anstehenden Maßnahmen keine hydrologischen Veränderungen solchen Ausmaßes, die zusätzliche meßbare und beschreibbare Veränderungen und Beeinträchtigungen bewirken könnten.

Über den bisher untersuchten Flußabschnitt (Papenburg bis Emden) hinaus haben die Gutachter der Umweltverträglichkeitsstudie auch den Abschnitt Papenburg bis Herbrum untersucht und dort eine deutlich beeinträchtigte Wirbellosenfauna der Stromsohle festgestellt. Als Ursache hierfür geben sie eine bereichsweise erhöhte Sedimentationsrate an - als Auswirkung der Ausräumung unterhalb Papenburgs. Auch diese Einwirkung resultiert aus längst vorangegangenen Unterhaltungsbaggerungen und Fahrwasseranpassungen, so daß weitere meßbare über das bestehende Maß hinausgehende beeinträchtigende Effekte, die dem anstehenden Vorhaben zuzurechnen wären, nicht eintreten werden.

#### (d) **Fische**

Das vorliegende fischereibiologische/-wirtschaftliche Gutachten hat keine direkten Abhängigkeiten der Fischartenzusammensetzung und Individuendichte zu den anstehenden und unmittelbar zurückliegenden Fahrwasseranpassungen aufzeigen können. Vielmehr ist die Fischfauna der Unterems gekennzeichnet durch das Vorkommen dreier Fischarten, die in den anderen großen deutschen Stromsystemen bereits ausgestorben sind, und neun weiteren Arten, die als stark gefährdet zu gelten haben. Gefährdungsursachen sind in der Hauptsache Gewässerverschmutzungen, die für die Ems von untergeordneter Bedeutung sind. Konkrete Hinweise auf vorhabensbedingte Lebensraumänderungen, aus denen sich andere Gefährdungssachverhalte ergeben könnten, sind nach sorgfältiger Prüfung des vorliegenden Datenmaterials (s. hierzu auch die Umweltverträglichkeitsstudie **IBL**, Beratende Biologen und Ingenieure, 1993, 415) zu verneinen.

Alle vorhabensbedingten Störungen sind auf das relativ schmale Band der Fahrrinne beschränkt und dort auch nur auf den jeweiligen Einsatzort der Saugbagger. Eine direkte Gefährdung durch den Baggereinsatz, insbesondere für die Bodenfische, besteht nicht, da alle Arten den Einsatzort meiden und in die Seitenräume ausweichen. Auch ist keine Beeinträchtigung der Nahrungsgrundlage zu erwarten. Hauptnahrung sind die Organismen des Makrozoobenthos, das - wie bereits dargestellt - hinsichtlich der Biomasseproduktion keine Beeinträchtigung erfährt. Im fischereibiologischen Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts** wurde durch Fischmägenuntersuchungen belegt, daß die Fischfauna die vorhandene Nahrungsgrundlage gut zu nutzen versteht und zeitliche oder räumliche Nahrungsengpässe nicht zu erkennen sind.

#### (e) **Bewertung Auswirkungen Tiere und Landschaft**

Die vorstehend dargestellten Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter "Tiere" und "Landschaft" werden gering bewertet, weil sie örtlich und zeitlich begrenzt sind. Von einem unmittelbaren Eingriff mit damit einhergehender Vernichtung von Lebensraum wird allein die niedere Tierwelt in einem wenig von ihr besiedelten Raum in der Fahrrinne betroffen. Die Erfahrung läßt überdies eine Regeneration in drei bis fünf Jahren erwarten. Die ungünstige Prognose der Umweltverträglichkeitsstudie bezüglich der Wiederbesiedlung durch "genuine" stenohaline Arten wird durch die Feststellung relativiert, daß sich wegen der bereits jetzt beobachteten starken Schädigung der inbenthischen Fauna im Untersuchungsgebiet durch das Vorhaben keine weitere Verschlechterung ergeben wird (Abschn. C.I.4.2.2.1.6).

<sup>33</sup> Fischereibiologisches Gutachten, S. 34.



Die Rohrleitungen zu den Baggergut-Ablagerungsstellen werden überwiegend durch für die Erholungsnutzung nicht erschlossene landwirtschaftliche Nutzflächen geführt. Dies gilt auch für das Außendeichsland der Ems, das in einer Reihe von Schutzgebieten gar nicht von Erholungssuchenden betreten werden darf und im übrigen auch nicht für die Erholung erschlossen ist.

## b) Öffentliche und private Belange

An weiteren **öffentlichen Belangen** wurden ins Verfahren eingebracht:

- ⇒ Wasserbauliche Belange, insbesondere in bezug auf Deichsicherheit,
- ⇒ wasserwirtschaftliche Belange, insbesondere in bezug auf Wasserversorgung,
- ⇒ landwirtschaftliche Belange,
- ⇒ fischereiliche Belange,
- ⇒ Belange von Hafentreibern.

An privaten Belangen wurden ins Verfahren eingebracht:

- ⇒ das Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit (Art. 2 I GG),
- ⇒ das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 II GG),
- ⇒ das Recht auf freie Berufsausübung (Art. 12 GG),
- ⇒ das Eigentum (Art. 14 GG),
- ⇒ ideelle Interessen.

Insoweit nach Auffassung der Einwendungsführer die von ihnen geltend gemachten privaten Belange durch dieselben angenommenen Auswirkungen des Vorhabens beeinträchtigt werden könnten, von denen auch die in das Verfahren eingebrachten öffentlichen Belange nach Meinung der für ihre Wahrung zuständigen Stellen betroffen wären, erfolgt die Darstellung dieser Belange einheitlich.

### (1) Wasserbauliche Belange (Deichsicherheit)

Bei der Vertiefung der Ems sind die wasserbaulichen Belange gewahrt. Insbesondere ist die Deichsicherheit gegeben. Die insoweit selbst fachkundige Planfeststellungsbehörde teilt die übereinstimmende Auffassung der von den Trägern des Vorhabens im Verfahren vorgelegten Gutachten der **Sellhorn-Ingenieurgesellschaft** und des **Leichtweiß-Instituts** für Wasserbau der Techni-

schen Universität Braunschweig. Diese gelangen - darin mit den Gutachten der vorausgegangenen Ausbaufahrten übereinstimmend - zu dem Ergebnis, daß - außer möglicherweise infolge der geplanten Vertiefung der Liegewanne bei Leerort - ausbaubedingte Auswirkungen auf den Bestand bzw. die Standsicherheit der Hauptdeiche, nicht zu erwarten sind.

Die **Sellhorn-Ingenieurgesellschaft** kommt in ihrem Erläuterungsbericht zu dem Ergebnis, „daß die *Standsicherheit der Vorländer und der Hochwasserschutzdeiche durch die vorgesehene Ausbaumaßnahme nicht beeinträchtigt werden und somit eine Gefährdung der Hochwassersicherheit nicht gegeben ist.*“

Soweit das Gutachten örtlich begrenzte Böschungsabbrüche und Uferabbrüche an den vergleichsweise steilen linksemsischen Uferböschungen bei Ems-km 8,25 und 28,00 nicht gänzlich ausschließt (vgl. 4-39), ist durch die Anordnung Nr. 5.5 gewährleistet, daß Entwicklungen rechtzeitig erkannt und gegebenenfalls abgestellt werden. Das gleiche gilt für die Standsicherheit des Uferbereichs (einschließlich Hauptdeich) im Bereich der geplanten Liegewanne bei Leerort (rechtsemsischer Querschnitt Ems-km 14,64).

Gefährdungen von Schleusen, Schöpfwerken, Sielen und Gebäuden schließt das Gutachten **Sellhorn** ebenfalls aus<sup>34</sup>, da die für den Entwurf dieser Anlagen gewählten maßgebenden Bemessungswasserstände als repräsentative Werte ein Kollektiv von natürlich auftretenden höheren und niedrigeren Wasserständen abdecken. Die baulichen Standsicherheitsreserven decken mögliche Gefährdungen infolge Niedrigwassers ab.

Auch Lt. Baudirektor a. D. **Kramer** hat im Erörterungstermin am 11.4.1994 als Sachverständiger eindeutig dargelegt, daß die Standsicherheit der Hochwasserschutzdeiche durch die vorgesehene bedarfsweise Tieferlegung der Fahrwassersohle für das 7,30 m Bemessungsschiff in keinem Fall gefährdet ist. Der Sachverständige kommt zu dieser Aussage durch eine umfangreiche Begutachtung der vorhandenen Deiche, wie sie nach der Sturmflut des Jahres 1962 ausgebaut worden sind<sup>35</sup>. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Bei den ins Verfahren eingebrachten wasserbaulichen Belangen handelt es sich um hoch zu bewertende öffentliche Belange, weil der mit der Erhaltung der Deichsicherheit verfolgte Zweck, Menschen und Sachwerte vor Hochwasser und Sturmfluten zu schützen, Vorrang

<sup>34</sup> Vgl. **Gutachten Sellhorn**, 4-41.

<sup>35</sup> Vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 11.4.1994, S.20-22.

vor allen anderen Gegenständen des Gemeinwohls hat. Auch die Erhaltung oder Verbesserung der Bewirtschaftungsmöglichkeit landwirtschaftlicher Flächen, die von den Wasser- und Bodenverbänden mit Hilfe baulicher und technischer Anlagen verfolgt wird, stellt einen wichtigen öffentlichen Belang dar. Diese Belange werden aber ausweislich der überzeugenden Sachverständigen-gutachten vollauf gewahrt und sind daher nicht beeinträchtigt.

## (2) Wasserwirtschaftliche Belange

In dem Gutachten der **Bundesanstalt für Wasserbau** werden die wasserwirtschaftlichen Auswirkungen der Emsvertiefung wie folgt bewertet:

**Tideniedrigwasser:** Bezogen auf den Basiszustand wird sich bei niedrigem Oberwasserzufluß eine Niedrigwasserabsenkung von rund 0,75 dm und bei erhöhtem Oberwasserzufluß von rund 1 dm einstellen. Bezogen auf den Ist-Zustand (1992) ist eine Absenkung des Tideniedrigwassers um rund 1,1 dm bei niedrigem Oberwasserzufluß und rund 1,5 dm bei erhöhtem Oberwasserzufluß zu erwarten.

**Tidehochwasser:** Die Tidehochwasserstände werden sich durch die geplante Ausbaumaßnahme nur geringfügig ändern. Eine maximale Anhebung des Tidehochwassers, bezogen auf den Basiszustand, wird sich im Bereich Leerort mit rund 1 cm ergeben (bezogen auf den Ist-Zustand 1992 maximal 1,8 cm). Bei höherem Oberwasserzufluß der Ems vom 100 cbm/s ergeben sich in der oberen Tideems von Herbrum bis Papenburg geringfügige Absenkungen des Tidehochwassers in der Größenordnung von rund 1 cm.

**Flut- und Ebbstromgeschwindigkeiten:** Die Strömungsgeschwindigkeiten in der Unterems betragen heute bis zu 150 cm/s. Durch die Vertiefung der Ems wird mehr Wasser mit der Flut in die Unterems einströmen und mit der Ebbe zurück in die Nordsee gebracht. Nach der Computeranalyse der Bundesanstalt für Wasserbau werden sich der Flut- und Ebbstrom zwischen 1 und 5 cm beschleunigen. Zwischen Papenburg und Leerort wird sich die Fließgeschwindigkeit allerdings sogar etwas verringern. Die Auswirkungen der Emsvertiefung sind allerdings im Hinblick auf die bereits heute vorhandene Strömungsgeschwindigkeit, die bis zu 150 cm/s erreicht sehr gering und innerhalb der natürlichen Schwankungsbreite („Grundrauschen“). Im einzelnen gilt dazu nach der Computeranalyse der Bundesanstalt für Wasserbau folgendes:

Durch die Verstärkung des Tidehubes<sup>36</sup> wird eine Vergrößerung des Flut- und Ebbestromvolumens bewirkt. Grundsätzlich ist aus einer Vergrößerung des Flutstrom- bzw. Ebbestromvolumens in der Tendenz eine Verstärkung der Tideströmungsgeschwindigkeiten zu erwarten. Da jedoch durch die bereichsweisen Vertiefungen Querschnittsaufweitungen stattfinden, ergeben sich hieraus wiederum Verminderungen der Strömungsgeschwindigkeiten. Die ausbaubedingten Änderungen resultieren aus der Überlagerung dieser beiden Effekte.

Für den Emsabschnitt von der Knock bis etwa Leerort ergeben sich sowohl bei Flut- als auch bei Ebbstrom im Bereich der tiefen Rinne in der Tendenz leichte Erhöhungen der Strömungsgeschwindigkeiten in der Größenordnung von überwiegend 1 bis 5 cm/s. Im Streckenabschnitt oberhalb von Leerort bis etwa Papenburg überwiegt der Einfluß der ausbaubedingten Querschnittsaufweitungen im Verhältnis zur Vergrößerung der Flut- und Ebbestromvolumen. In diesem Streckenabschnitt treten in der Hauptrinne in der Tendenz leichte Verringerungen der Strömungsgeschwindigkeiten in der Größenordnung von 1 bis 5 cm/s, vereinzelt bis 10 cm/s auf. In der oberen Tideems zwischen Papenburg und Herbrum (oberhalb der Ausbaustrecke) ergeben sich aus dem verstärkten Tidehub und den vergrößerten Flut- und Ebbestromvolumen leichte Geschwindigkeitserhöhungen in der Größenordnung von 1 bis maximal 5 cm/s. Die horizontalen Geschwindigkeitsverteilungen sind jeweils sehr stark durch die örtlichen topografischen Strukturen geprägt. Durch die Vertiefung der Fahrtrinne erfolgt eine verstärkte Bündelung des Durchflusses auf diese hydraulisch glatte Hauptrinne. In den flacheren und damit hydraulisch rauheren Randbereichen treten grundsätzlich geringere Tideströmungen auf. Durch die geplante Fahrwasseranpassung wird diese Tendenz verstärkt, d.h. in den flachen Rand- und Seitenbereichen treten in der Tendenz geringfügige Geschwindigkeitsabnahmen in der Größenordnung von 1 bis 3 cm/s (an einzelnen Stellen bis zu 8 cm/s) auf.

**Veränderung der Brackwasserzone:** Aus der ausbaubedingten Änderung der Tidewege läßt sich die zu erwartende Verlagerung der Brackwasserzone abschätzen. In dem Streckenabschnitt Pogum/Hatzum bis Jemgum wird eine leichte Zunahme der Salzgehalte

<sup>36</sup> Der Tidehub ist das arithmetische Mittel aus Tidestieg und Tidefall einer Tidewelle. Aus vielen aufeinanderfolgenden Tidehuben wird der mittlere Tidehub berechnet. Er ist an den verschiedenen Pegelorten entlang der Küste unterschiedlich groß. Die Tidekurve ist die von einem Schreibpegel aufgezeichnete Darstellung einer Tidewelle. Sie verläuft vom niedrigsten Wert (Tnw) des Wasserstandes über den Höchstwert (Thw) wieder zum Niedrigstwert.

eintreten. Im Emsabschnitt Leer bis Papenburg ist auch bei niedrigeren Oberwasserzuflüssen keine ausbaubedingte Stromaufverlagerung der oberen Brackwasserzone zu erwarten, da für diesen Abschnitt die Tidewege abnehmen. Oberhalb Papenburg, bis Herbrum, überwiegt die Zunahme der Ebbewege, so daß ein Stromaufdringen der oberen Ausläufer der Brackwasserzone ausgeschlossen werden kann.

Die Auswirkungen auf die täglichen **Hoch- und Niedrigwasserstände** lassen sich daher auf der Grundlage des hydrodynamisch-numerischen Modells wie folgt zusammenfassen: Die Hochwassermarken werden sich durch die Emsvertiefung nur geringfügig ändern. Demgegenüber wird das Niedrigwasser zwischen Herbrum und Emden um bis zu maximal 15 cm absinken. Daraus erwachsen aber für die Umwelt keine Gefahren.

Der Bericht Nr. 770 des **Leichtweiß-Instituts** - Beurteilung der Auswirkungen aus Sicht der Hydrologie - beurteilt die hydrologischen Auswirkungen der Sohlvertiefung des Fahrwassers der Unterems für das 7,30 m tiefgehende Schiff wie folgt:

Die charakteristischen Merkmale der **Tidebewegung**, d.h. die Tidedynamik, hat sich nach den Ausbauten in der Ems seit 1984 bis einschließlich „ZENITH“-Vertiefung nicht signifikant geändert. Eine solche Änderung ist auch nach der Sohlvertiefung für das 7,30 m tiefgehende Schiff nicht zu erwarten. Ausbaubedingte Auswirkungen betreffen hauptsächlich die Amplitude und die Laufzeit der Tidewelle, diese Änderungen sind aber als geringfügig anzusehen.

Aufgrund der Reaktionen des Flußregimes auf die vorausgegangenen Fahrwasservertiefungen kann auch nach der Vertiefung für das 7,30 m tiefgehende Schiff weiterhin mit einer Regenerationsfähigkeit gerechnet werden. Hinsichtlich der Wasserstandsrückbildungen zum Ausgangszustand hin wird ein Zeitraum von bis zu 4 Jahren größenordnungsmäßig aus den Daten abgeschätzt. Diese Situation wird allerdings zunächst nicht eintreten können, da die Bestellungen und Ablieferungen der Meyer-Werft in den nächsten Jahren nur kürzere Intervalle ermöglichen.

Die Tidebewegung wird sich mit geänderten Flut- und Ebbeströmungen der Sohlvertiefung anpassen, wobei die aus den Naturmeßdaten abgeleiteten Zunahmen der Strömungsgeschwindigkeiten nur als eine größenordnungsmäßige Trendaussage zu werten sind. Deren Veränderungen betragen in Absolutwerten nur wenige cm/s. Diese Werte liegen innerhalb der natürlichen Schwankungen, die schon als Auswirkungen unterschiedlicher Wetterlagen im Gebiet der Unterems gemessen wurden, zuletzt im Sommer 1992, d.h. ein-

schließlich eines Zeitraumes nach der „ZENITH“-Vertiefung.

Die Räumkraft im Flußlauf wird durch die Sohlvertiefung gesteigert. An einem eingetretenen Beispiel (Ems km 9,5, Vergleich 1986-1992) konnte gezeigt werden, daß durch eine Vertiefung der ebbstromorientierte **Schlicktransport** gegenüber dem flutstromorientierten Schlicktransport gesteigert wird. Dagegen wirkt sich die verstärkte Räumkraft nicht in den weniger durchströmten Nebenarmen sowie in den Außentiefs und Häfen aus. Schlick, der aus gelöster Kleie und abgestorbenen Mikroorganismen<sup>37</sup> besteht, lagert sich vor allem in Bereichen mit niedriger Fließgeschwindigkeit eines Gewässers ab. Das gilt insbesondere für die Innenbögen der Flußkrümmungen, aber auch die Siel- und Schöpfwerksausläufe sowie die an der Unterems liegenden Häfen. Auch im Bereich der Buhnen<sup>38</sup> ist ganz allgemein mit Schlickanfall zu rechnen. Für den Schlickanfall sind dabei die jeweiligen Niederschlagsmengen von Bedeutung. Bei hohen Niederschlagsmengen kommt es zu hohen Abflußgeschwindigkeiten in Richtung Mündung. Die Räumkraft nimmt zu. Schlick und Sand wandern flußabwärts. In Trockenperioden dagegen nimmt die Abflußgeschwindigkeit ab. Schlick und Sand sinken zu Boden und werden mit der Tidewelle wieder zunehmend flußaufwärts transportiert. Die Emsvertiefung hat zwar in einzelnen Bereichen Auswirkungen auf Schlickbildung und Schlickanfall. Diese Auswirkungen sind aber nach den Gutachten nicht bedeutsam.

Der Bereich der stärksten Trübung in der Unterems ist jeweils abhängig vom Oberwasserabfluß. Bei anhaltend geringem Abfluß in trockenen Jahren erstreckt sich die Trübungszone bis Papenburg, bei hohem Oberwasserabfluß verschiebt sie sich emsabwärts bis Gandersum und darüber hinaus.

Die gegenwärtig im Flußbett von den Tideströmungen bewegte Suspensionsfracht, die sich zum Teil als Schlick abgelagert, stammt größenordnungsmäßig jeweils etwa zur Hälfte von See her aus der Außenems und aus dem Binnenland (Leda-Jümme-Gebiet) sowie den Sieleinzugsgebieten entlang der Unterems. Die durch

---

<sup>37</sup> Mikroorganismen fallen in der Brackwasserzone, dem Übergang von Süßwasser auf Salzwasser an.

<sup>38</sup> Buhnen sind künstlich geschaffene Regulierungsbauten, die den Strom der Ems in der Strommitte bündeln sollen und verhindern, daß der Fluß aus seinem heutigen Bett tritt. Die senkrecht zum Ufer in das Gewässer vorgebauten Uferschutzwerke bestehen aus Busch, Holz, Stein, Stahlbeton oder Asphalt. Zwischen zwei benachbarten Buhnen liegende Strand- oder Wattflächen werden Buhnenfelder genannt. Wegen des vermehrten Schlick- und Sandanfalls sind die Buhnen wichtige Lebensräume für Tiere und Pflanzen.

die geplante Sohlvertiefung vermehrte Suspensionsfracht von der See her (etwa 6 %) beeinflusst die ständige Schlickablagerung im Flußbett nur unerheblich.

Die Lage der Kolke in der Unterems wird durch die natürliche Variabilität des Tidegeschehens und des Oberwasserabflusses bestimmt. Aus den Naturdaten, die vor und nach vorausgegangenen Vertiefungen (ohne zusätzliche Maßnahmen an der Fahrrinne) gewonnen wurden, konnten keine signifikanten ausbaubedingten Auswirkungen, zum Beispiel im Hinblick auf eine Kolkvertiefung und -vergrößerung sowie eine Lageveränderung nachgewiesen werden. Dies liegt daran, daß derartige Erscheinungen gering sind und durch die natürlich wirksamen Parameter aus dem Tidegeschehen und dem Oberwasserabfluß „verwischt“ werden. Wo Kolke nahe am Ufer liegen, werden gefährdete Uferstrecken durch Schutzwerke gesichert bzw. festgelegt. Auch nach dem 7,30 m-Zustand ist mit einer Kolkgefährdung über die bisherige Praxis hinaus nicht zu rechnen.

Eine ausbaubedingte Zunahme des mittleren Tidehochwassers um bis zu 8 cm läßt sich lediglich für den Raum Weener und Leerort aus den Naturdaten prognostizieren. Für die anderen Bereiche ist eher ein neutrales, unverändertes Wasserstandsverhalten zu erwarten. Das mittlere Tideniedrigwasser wird aufgrund der Prognose aus den Naturmeßdaten um bis zu maximal 26 cm am Pegel Papenburg absinken. Für die übrigen Pegel Herbrum (10 cm), Weener (17 cm), Leerort (13 cm) und Terborg (8 cm) ergeben sich geringere Absenkungen.

Die Erhöhung der mittleren Tidehochwasserstände um wenige cm nach einer Sohlvertiefung beeinträchtigen nicht die Standsicherheit der Uferböschungen und Deiche. Zu erwarten sind auch keine ausbaubedingten häufigeren Überflutungen des Deichvorlandes als bisher. Die Absenkungen der mittleren Tideniedrigwasserstände zwischen Herbrum und Weener erfordern die weitere regelmäßige Beobachtung der Uferböschungen mit ihren Schutzwerken, um eventuelle Gefährdungen frühzeitig zu erkennen. Dies geschieht jährlich im Rahmen der gesetzlichen Deichschau und bei Kontrollfahrten um Tnw. Die o.a. Prognosewerte sind abgestützt auf die Wasserstandsentwicklung seit 1984, in der sich bis etwa 1994 sowohl die Fahrwasservertiefung als auch zusätzliche Maßnahmen zur Fahrrinnenbeeinflussung überlagerten. Aus diesem Grunde kann davon ausgegangen werden, daß aus den Naturdaten abgeleitete Werte den ungünstigsten Fall (worst case) darstellen.

Das obere freie **Grundwasser** und das tieferliegende gespannte Grundwasser bleiben durch die Sohlvertiefung in der Ems unbeeinflusst. Die Struktur des Bodens über die Tiefe im Emsland ist zwar nach Aussage des hydrologischen Gutachtens komplex. Sie wird aber durch den Ausbau nicht verändert. Nach der Stellung-

nahme des Niedersächsischen Landesamtes für Bodenforschung sind die tiefliegenden Grundwasserschichten gespannt. Das ist aber nur möglich, wenn diese Schichten mit dem freien Wasserspiegel nicht in Verbindung stehen. Im gespannten Grundwasser, wo der Speicherkoeffizient nur eine Funktion der Elastizität des Wassers und Aquifers ist, weist der Koeffizient kleine Werte auf. In wasserführenden Schichten mit freier Oberfläche oder eingeschränkter Verbindung dazu ist der Speicherkoeffizient dagegen vorwiegend von dem Porenvolumen abhängig<sup>39</sup>.

Die insoweit selbst fachkundige Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Die Ergebnisse des HN-Modells liegen sämtlich unter den gutachterlichen Prognosen des **Leichtweiß-Instituts**. Da die **Bundesanstalt für Wasserbau** eine zwischenzeitliche Regeneration nicht mit einbezogen hat, decken ihre Prognosen das Vorhaben vollständig ab. Nach allen gutachterlichen Feststellungen sind die Auswirkungen des Vorhabens daher unschädlich. Nach Darlegung des Gutachtens des Leichtweiß-Instituts wird gespanntes Grundwasser von der Emsvertiefung nicht beeinflusst.

Der Kritik der anerkannten Naturschutzverbände BUND, Landesverband Niedersachsen e. V., und NABU, Landesverband Niedersachsen e. V., an der wissenschaftlichen Methode, vermittels derer die **Bundesanstalt für Wasserbau** zu ihren Prognosen gelangt ist, hält die Planfeststellungsbehörde entgegen, daß die Unterschiede in der Prognose der ausbaubedingten Änderungen des Tidehubes und der Tideniedrigwasserstände zwischen dem Gutachten des **Leichtweiß-Institutes** und dem Gutachten der **Bundesanstalt für Wasserbau** in der jeweils eingesetzten Untersuchungsmethode begründet sind. Das **Leichtweiß-Institut** hat mit der im Gutachten beschriebenen Methode die Pegel- und Abflußdaten aus den Jahren 1984 bis 1992 ausgewertet und auf der Grundlage der daraus berechneten, in der Natur durch die Summe der vorangegangenen Ausbaumaßnahmen, Strombaumaßnahmen und morphologischen Veränderungen eingetretenen Wasserstandsänderungen, über eine Extrapolation die zu erwartenden Änderungen für den "7,30-m-Zustand" ermittelt. In den zugrunde gelegten Pegeldaten sind somit nicht nur die auf einer Fahrrinnenvertiefung beruhenden Wasserstandsänderungen enthalten, sondern auch die, z. B. durch den Durchstich bei Weekeborg und die nach dem Durchstich ablaufenden, morphologischen Formänderungen, in ihrer Wirkung mit enthalten. So hat sich nach dem Durchstich bei Weekeborg im Jahre 1984 das Soll-Profil bis 1986 auf ca. 150 % und bis 1991 auf

<sup>39</sup> Die Werte liegen dann in der Größenordnung wie im Gutachten (Bericht Nr. 770) des Leichtweiß-Instituts angegeben.



ca. 190 % aufgeweitet, mit der Folge, daß allein durch diese morphologische Folgereaktion der Querschnittsaufweitung von 100 % auf inzwischen rd. 190 % eine Niedrigwasserabsenkung am Pegel Papenburg in der Größenordnung von mehr als 1 dm eingetreten ist. Dieser Effekt ist in den Naturdaten enthalten und wirkt sich somit bei der Extrapolation entsprechend aus. Außerdem ist bei der Ermittlung der ausbaubedingten Änderungen jeweils die volle Änderung der Einzelmaßnahmen einschließlich des Regenerationseffektes berücksichtigt worden, so daß durch die regenerationsbedingten Wasserstandsrückentwicklungen Effekte überlappend aufsummiert wurden und damit auf der "sicheren Seite liegend" eine Überschätzung der Auswirkungen eintritt. In dem Gutachten des **Leichtweiß-Institutes** ist, z. B. auf S. II, S. 2 und S. 22, auf die methodisch bedingte Überschätzung der Prognosewerte ("worst case") infolge der in den Naturdaten enthaltenen zusätzlichen Einflüsse durch weitere Maßnahmen, wie die Änderung der Linienführung des Fahrwassers, ausdrücklich hingewiesen.

Die Prognose der **Bundesanstalt für Wasserbau** beruht auf einer wasserbaulichen Systemanalyse mit einem hochauflösenden mathematischen Tidemodell, in dem, basierend auf den klassischen Grundgesetzen der Strömungsphysik, deterministisch die hydraulischen Auswirkungen der geometrischen Systemveränderungen, unter Berücksichtigung eines morphologischen Nachlaufes, ermittelt wurden. Die physikalischen Grundlagen und das hydronumerische Verfahren einschließlich der Verifikation des mathematischen Modells sind im Gutachten detailliert beschrieben.

Der Einsatz von mathematischen Modellen im Rahmen von wasserbaulichen Systemanalysen entspricht heute dem Stand von Wissenschaft und Technik, da die für derartige Methoden erforderliche hohe Rechenleistung heute verfügbar ist. Alle großen führenden Wasserbau-Institute in Europa, wie z. B. das Danish Hydraulic Institut, Delft Hydraulics, Laboratoire d'Hydraulique Francaise, Research Center Wallingford sowie die Institute der USA: U.S. Geological Survey and Waterway Experiment Station (Vicksburg) setzen für derartige Untersuchungen mathematische Modelle ein. Die numerischen Verfahren und die physikalischen Grundlagen sind auf internationalen Fachkongressen seit rd. 20 Jahren wissenschaftlich diskutiert und abgesichert durch Vergleichsuntersuchungen und Überprüfungen der Ergebnisse an Naturdaten.

Für die Untersuchung der ausbaubedingten Auswirkungen im Falle der Unterems wurde eine hochauflösende Modelltopographie mit 15 x 15 m Gitterzellen und somit rd. 734.000 feuchten Elementen zugrunde gelegt. Durch diese hohe Auflösung wird eine zuverlässige Berechnung der ausbaubedingten hydraulisch wirksamen

geometrischen Systemveränderungen sichergestellt. Auf Grund dieser hohen Auflösung konnte mit wenigen Modellläufen eine sehr gute Verifikation des Ist-Zustandes an in der Natur gemessenen Wasserstandsganglinien und Strömungsgeschwindigkeitsganglinien erreicht werden.



Die so ermittelten Prognosewerte für die Wasserstandsänderungen und Strömungsgeschwindigkeitsänderungen sind zwangsläufig auf Grund der verwendeten physikalischen Grundgesetze zuverlässig. Der Unterschied in den Prognosewerten zu den Ergebnissen des **Leichtweiß-Instituts** liegt darin begründet, daß im Rahmen der wasserbaulichen Systemanalyse mit dem mathematischen Modell die zu erwartenden ausbaubedingten hydraulischen Wirkungen der geometrischen Systemveränderungen (z. B. Änderung der Energiedissipation der einlaufenden Tidewelle sowie weiterer Kenngrößen der Tidedynamik) direkt auf der Grundlage der klassischen Erhaltungssätze der Strömungsmechanik mit einem numerischen Verfahren berechnet werden.

Zu der Aussage, es werde voraussichtlich eine leichte Zunahme des Salzgehalts im Streckenabschnitt Pogum/Hatzum bis Jemgum eintreten, wird ergänzend angemerkt, daß die Bundesrepublik Deutschland die Süßwassergrenze im Sinne von Art. 3 des Übereinkommens vom 4.6.1974 zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus (BGBl. 1981 II S. 670) in der Ems bei km 25 (Terborg) festgelegt hat.

Als Süßwassergrenze wird in diesem Übereinkommen dasjenige Querprofil in einem Wasserlauf definiert, an dem bei Ebbe und zu einer Zeit schwachen Süßwasserflusses aufgrund des Vorhandenseins von Meerwasser ein signifikanter Anstieg des Salzgehaltes festzustellen ist. Grundlage für die Festlegung der Grenze für die Ems sind die Untersuchungen der Bundesanstalt für Gewässerkunde zur Lage der Brackwasserzone im Rahmen der „Umweltverträglichkeitsuntersuchung - Ökologie -, Änderung des Planes für den Ausbau der Bundeswasserstraße Ems zwischen Papenburg und Emden von km 0 bis 40,45“ vom September 1990. Bei Ebbe und geringem Süßwasserabfluß setzt danach der signifikante Anstieg des Salzgehaltes bei km 25 ein.

Neuere Untersuchungen des WSA Emden im Rahmen früher angeordneter Beweissicherungsmaßnahmen bestätigen den von der Bundesanstalt für Gewässerkunde ermittelten Wert. Die detaillierteren Messungen bei Ebbe und geringem Süßwasserabfluß (annähernd MNQ) ergaben, daß bei km 25 der Salzgehalt von 1,8 Promille überschritten wird. Dieser Wert wird auch vom Staatlichen Amt für Wasser und Abfall Aurich als Grenzwert zur Festlegung der oberen Brackwassergrenze herangezogen.

Auch die Würdigung einer im vorangegangenen Planfeststellungsverfahren von Dipl.-Ing. **Pohl** namens der anerkannten Naturschutzverbände vorgelegten Stellungnahme zu dem in jenem Verfahren eingeholten hydrologischen Gutachten (Bericht Nr. 766 des **Leichtweiß-Instituts** für Wasserbau der Technischen Universität Braunschweig), auf die die Stellungnahme des BUND,

Landesverband Niedersachsen, und NABU, Landesverband Niedersachsen vom 1.4.1994 ausdrücklich zurückgreift (s. dort Anlage A, Abschnitt 3.2), führt zu keinem anderen Ergebnis.

Die von Dipl.-Ing. **Pohl** aufgezeigten Kritikpunkte beziehen sich auf

- ⇒ die Auswertung von Naturmeßdaten.
- ⇒ eine Nichtbeachtung der Kontinuitätsgleichung  $Q = v * A$ .
- ⇒ die Übertragung der ermittelten Geschwindigkeitsänderungen auf den Bereich oberhalb der Ausbaustrecke.
- ⇒ Verwendung der Tidewege als Kenngröße für den Schwebstofftransport.
- ⇒ Nichtbeachtung des Verhältnisses der mittleren Ebbe- und Flutstromgeschwindigkeiten.
- ⇒ Nichtbeachtung des Verhältnisses der maximalen Ebbe- und Flutstromgeschwindigkeiten.
  
- ⇒ die Auswertung von Naturmeßdaten.

Hierzu ist anzumerken, daß die zitierte Pegelvorschrift nicht das korrekte Auswerteverfahren enthält, sondern eines der aufgrund der komplexen Strömungsvorgänge möglichen Verfahren. Die Orientierung der Pegelvorschrift auf ein Verfahren dient hierbei vor allem der Vereinheitlichung der Verfahren in den Verwaltungen des Bundes und der Länder. Da der Gutachter den Zweck verfolgte, die Änderungen der Strömungsgeschwindigkeiten abzuschätzen, stand es ihm durchaus frei, ein anderes Verfahren auszuwählen. Das von ihm gewählte Verfahren ist etwas grober, jedoch zur Abschätzung der Geschwindigkeitsänderungen geeignet.

Die zitierte "fehlerhafte Auswertung der mittleren Strömungsgeschwindigkeiten" (**Pohl**, S. 14 unten) führt bei Anwendung des vom **Leichtweiß-Institut** verwendeten Verfahrens entgegen der Behauptung des WWF-Sachverständigen nicht zu einer Änderung der Kernaussage des Gutachtens des **Leichtweiß-Instituts**.

- ⇒ Nichtbeachtung der Kontinuitätsgleichung  $Q = v * A$ .

Hierzu ist festzustellen, daß die unkritische Übertragung der im Binnenland uneingeschränkt anwendbaren Kontinuitätsgleichung auf die komplexen Strömungsvorgänge im Tidebereich zu Fehlinterpretationen durch den WWF-Sachverständigen geführt hat. Seine Ausgangsannahme, eine Vergrößerung des Durchflußquerschnittes würde immer eine Verringerung der Strömungsgeschwindigkeiten zur Folge haben, wäre nur richtig, wenn der Durchfluß  $Q(t)$  und der Wasserstand  $h(t)$  unverändert blieben. Da aber durch die

Veränderung der Energiedissipation eine Veränderung des Tidehubes und damit eine Veränderung der Tidestromvolumina eintritt - wie in dem Gutachten der **Bundesanstalt für Wasserbau** ausdrücklich dokumentiert - geht der WWF-Sachverständige von anderen Voraussetzungen aus als sie hier zugrunde zu legen sind.

Begünstigt wurde dies durch die nicht fehlerfreie Übernahme der Meßergebnisse des Wasser- und Schiffsamtes Emden durch das **Leichtweiß-Institut**. Bei korrekter Übernahme der Daten hätte das **Leichtweiß-Institut** nach seiner Vorgehensweise keine Verringerung der mittleren Ebbe- und Flutstromgeschwindigkeiten im Querschnitt km 12,60 um 19 bzw. 12 % für 1992 gegenüber 1986 festgestellt, sondern vielmehr eine Zunahme um 5 bzw. 16 %.

⇒ die Übertragung der ermittelten Geschwindigkeitsänderungen auf den Bereich oberhalb der Ausbaustrecke.

Das **Leichtweiß-Institut** widerlegt die hierzu vom WWF-Sachverständigen angestellten Betrachtungen der Tidevolumina nachvollziehbar, u. a. auch anhand der vom WWF-Sachverständigen als wesentlich angesehenen Kubisierung von Modelltiden.

⇒ Verwendung der Tidewege als Kenngröße für den Schwebstofftransport.

Hierzu ist anzumerken, daß das Wesen der Sediment- und Schwebstofftransportvorgänge wissenschaftlich noch nicht soweit ergründet ist, daß deren bestimmende und hinreichende Parameter ermittelt werden könnten. Bisher werden die als bedeutsam angesehenen Kenngrößen herangezogen, ohne deren Einfluß quantifizieren zu können. Insofern sind sowohl die mittleren und maximalen Ebbe- und Flutstromgeschwindigkeiten und deren Verhältnisse ebenso mögliche, aber nicht hinreichende Kenngrößen wie die Ebbe- und Flutwege und deren Verhältnisse. Entgegen der Auffassung des WWF-Sachverständigen sind gerade auch letztere bedeutsam zur Beurteilung der Wirksamkeit einer Strömung in Dauer und Stärke auf die Morphologie. Die Tidewege sind praktisch das Komprimat einer der Empfehlungen der vom WWF zitierten Pegelvorschrift.

⇒ die Nichtbeachtung des Verhältnisses der mittleren Ebbe- und Flutstromgeschwindigkeiten.

Die vom WWF-Sachverständigen in diesem Zusammenhang formulierte Dramatik ist den von ihm zitierten Kubisierungen, die überdies die Veränderungen vom 5,70-m- und nicht vom 6,80-m-Zustand zum 7,30 m-Zustand wiedergeben, nicht zu entnehmen.

Die Ergebnisauftragung zeigt keine signifikanten Unterschiede der Kurven. Auch entbehren die von ihm im Erörter-

termin<sup>40</sup> geäußerten Meinungen über die Beurteilung eines Ästuargleichgewichtszustandes anhand der Über- bzw. Unterschreitung des Verhältniswertes 1 der fachlichen Grundlage.

⇒ die Nichtbeachtung des Verhältnisses der maximalen Ebbe- und Flutstromgeschwindigkeiten.

Ist die Änderung dieses Verhältnisses sicher eine Kenngröße zur Beurteilung der Erosions- und Transportverhältnisse (s. o.), so ist doch die vom WWF-Sachverständigen vorgenommene Interpretation des Unterschreitens des Verhältniswertes 1 fachlich nicht fundiert.

Zu dem vom Sachverständigen der anerkannten Naturschutzverbände "Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Niedersachsen e. V." und "Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Niedersachsen e. V." vorgebrachten Auftreten von Boren, deren verstärktes Auftreten infolge des Ausbaus die Naturschutzverbände befürchten, ist folgendes zu sagen:

Der Begriff "Bore" wird nicht einheitlich definiert. Im herkömmlichen Sinne bezeichnet er eine brandende Flutwelle, die in sich trichterförmig verengenden seichten Flußmündungen mauerartig rasch stromaufwärts vordringt. Nach DIN 4049, Teil 4 (Entwurf) ist eine Bore ein "unmittelbar nach Tnw auftretender plötzlicher Wasserstandsanstieg, der sich in einem Tidefluß oder Priel in Richtung des Flutstromes fortpflanzt.

In der Bundeswasserstraße Ems wurden Bore-Erscheinungen im Uferbereich beobachtet. Wenn die Höhe der Bore (B) mit der Wassertiefe vor der Bore ( $h_1$ ) ein Verhältnis

$$B : h_1 > 0,75$$

aufweist, tritt nach hydrodynamischen Prinzipien eine Sturzwelle (Brandung) auf, die Turbulenzen erzeugt, durch die Sediment aufgewirbelt wird. Diese Prozesse sind allerdings auf einen relativ schmalen Uferstreifen, nämlich nur dort, wo die Brandung hervorgerufen wird, beschränkt.

Eine ausführliche Ausarbeitung über Boren im allgemeinen und ihr Auftreten in der Ems im besonderen ist den beiden genannten Naturschutzverbänden, die in ihren Stellungnahmen auf dieses Phänomen hingewiesen haben, mit Schreiben vom 7. April 1994 zugesandt worden; auf diese Ausarbeitung wird ergänzend verwiesen.

<sup>40</sup> Erörterungstermin im ersten „7,30-Verfahren“ am 16.8.1993 in Papenburg.



Auch bei den wasserwirtschaftlichen Belangen handelt es sich grundsätzlich um wichtige öffentliche Belange. Die Belange der öffentlichen Trink- und Brauchwasserversorgung werden allerdings nicht unmittelbar berührt. Vorsorglich wurde hierzu die Anordnung Nr. 7 erlassen.

### (3) Landwirtschaftliche Belange

Landwirtschaftliche Belange sind als öffentlicher Belang von der zuständigen Landwirtschaftskammer bzw. deren Außenstellen geltend gemacht worden. Im Wege der Einwendung haben eine Reihe von Landwirten, unterstützt und vielfach auch vertreten durch die Vereinigung des emsländischen Landvolkes e.V., die Befürchtung vorgetragen, der Ausbau könnte zu häufigeren Überflutungen außendeichs liegender Flächen und zu verschlechterten Entwässerungsmöglichkeiten führen. Der letztgenannte Gesichtspunkt wurde bereits behandelt<sup>41</sup>. Ebenso wie verschlechterte Entwässerungsmöglichkeiten könnte eine häufigere Überflutung landwirtschaftlich genutzter Außendeichsflächen oder das Absinken des Grundwassers (mit der Folge der Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeit) eine von den Trägern des Vorhabens zu verantwortende Ursache nur in einer Veränderung der Tidewasserstände haben. Diese Auswirkungen des Vorhabens sind nach den Prognosen des **Leichtweiß-Instituts**, die mit der Auffassung der Planfeststellungsbehörde und den Ergebnissen der in den vorangegangenen Planfeststellungsverfahren verwerteten Gutachten in Einklang stehen, so gering, daß sie nicht meßbar wären.

Auch bei den landwirtschaftlichen Belangen handelt es sich - gleichviel, ob sie als öffentlicher oder privater Belang geltend gemacht worden sind - um grundsätzlich wichtige Belange. Es ist zwar hier angesichts der geringen Gesamtgröße der landwirtschaftlichen Flächen eine Beeinträchtigung der Versorgung der Bevölkerung mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen nicht zu erwarten. Eine Verschlechterung der Erträge würde aber dazu führen, daß die dadurch in Bedrängnis geratenden Landwirte vom Staat subventioniert werden müßten. Eine Verminderung seiner Einkünfte verschlechtert die Lebensumstände des Landwirts und seiner in der Regel auf die Erträge aus der Landwirtschaft ebenfalls angewiesenen Familienangehörigen. Eine meßbare und nachweisbare Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ist aber nach Maßgabe der vorliegenden Gutachten nicht gegeben.

### (4) Fischereiliche Belange

Als öffentlicher Belang vom Staatlichen Fischereiamt Bremerhaven, als privater Belang vom Landesfischereiverband Weser-Ems e.V. und einer Reihe von Emsfischern geltend gemacht, wird von der dreimaligen Vertiefung der Bundeswasserstraße Ems eine weitgehende Beeinträchtigung der Fangerträge befürchtet. Die Einwendungsführer machen geltend, daß dieser Erwerbszweig, dem von den meisten hierin betroffenen Einwendern berufsmäßig, wenn auch ganz überwiegend außerhalb der eigentlichen Ausbaustrecke (km 0 - 17) nachgegangen wird, gänzlich zum Erliegen kommen könnte.

Von den Fischern, von denen längst nicht alle die Fischerei auf der Ems im Hauptberuf ausüben, ist bisher im wesentlichen geltend gemacht worden, daß Fangergebnisse und Umsätze infolge des Ausbaus zurückgehen würden. Dabei muß allerdings davon ausgegangen werden, daß sich Auswirkungen im wesentlichen nur auf die Hamenfischerei ergeben können, da die Ernährungsgrundlage für die weiteren Fischarten, die von den Fischern gefangen werden, nicht beeinträchtigt wird. Dies ist das Ergebnis des zu den Planunterlagen gehörenden fischereibiologischen/ fischereiwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** für Polar- und Meeresforschung Bremerhaven, das allerdings ursprünglich in anderem Zusammenhang in Auftrag gegeben worden war. In diesem Gutachten wird der Einfluß der Emsvertiefung 1991/92 auf die Fischpopulationen und die Fangerträge in der unteren Ems analysiert. Das Gutachten erklärt, daß ein starker Rückgang der Aalfänge in jüngerer Zeit für die Unterweser bereits ab Beginn der 80er Jahre festzustellen ist und gelangt zu folgenden Aussagen:

*Die Fänge in der Unterems sind ebenfalls seit Beginn der 80er Jahre rückläufig, aber das Absinken auf das heutige Niveau erfolgte gleichmäßiger und allmählicher als in der Weser. Seit etwa 1979 liegen die Werte im Mittel niedriger. Dies gilt für Ditzum und Oldersum gleichermaßen. Für die Zeiträume 1976 - 1978, 1979 - 1984 und 1985 - 1991 errechnen sich folgende Mittelwerte (Mit Standardabweichung: 38.111 kg ± 8.405; 30.990 kg ± 8.756; 19.310 kg ± 3.700).*

*Die Flunderanlandungen an der Unterems zeigen zwei sehr starke Jahre (1971 und 1982) und kräftige Fluktuationen in den anderen Jahren. Der Abwärtstrend nach 1982 war in Ditzum von 1988 bis 1990 rückläufig, scheint sich aber 1991 fortzusetzen. In Oldersum wurden nach 1979 praktisch keine Flundern mehr angelandet. Für die oben angegebenen Zeiträume errechnen sich als Mittelwerte: 27.371 kg ± 11.570; 24.477 kg ± 9.968; 14.558 kg ± 2.686).*

*Anlandungen von Seezugen (nur Ditzum) beginnend erst 1976 und erneut ab 1984. Die Fänge sind insgesamt in*

<sup>41</sup> Vgl dazu Wasserwirtschaftliche Belange, S. 42.

den letzten Jahren deutlich angestiegen, wenn man von dem fast vollständigen Einbruch im Jahre 1990 absieht; 1991 wurde mit ca. 7 t der bisherige Rekordfang erzielt.

Auch die Stintanlandungen weisen starke Schwankungen auf. In den Jahren 1974 bis 1978 und 1982 ist 1984 lagen die Anlandungen höher, ansonsten ist kein deutlicher Trend zu erkennen. Für die Zeiträume 1966 bis 1978, 1979 bis 1984 und 1985 bis 1991 errechnen sich als Mittelwerte: 16.464 kg ± 11.623; 12.160 kg ± 5.781; 7.296 kg ± 4.370 (Daten aus Schleppnetz und Hamenfängen).“

An zahlreichen Stellen belegt das **Alfred-Wegener-Gutachten**, daß die mit Baggermaßnahmen verbundenen Eingriffe keine dauerhaften Schäden auf die Fischwelt hervorgerufen haben. Das Gutachten führt dazu aus:

„Der Jungfischanteil erwies sich als überraschend hoch, er vermittelt eigentlich nicht das Bild eines stark angeschlagenen Flusses.“ (S. 21) „Die vorgefundenen Ziffern (Leermägen) deuten nicht darauf hin, daß Nährtiermangel herrscht.“ (S. 30) „Die Mobilität der ... Benthosorganismen bewirkt ... eine schnelle Wiederbesiedlung gestörter Flächen.“ (S. 33) „Ein 'Kahlschlag' auf der Flußsohle war nicht auszumachen. Die tiefen Stromböden bieten Nahrungsgrundlage für größere Fische, während die schlickigen Seiten- und Gezeitenbereiche besonders viel Kleinfafauna beherbergen ... das Angebot wird also ausgenutzt.“ (S. 33) „Die Fauna ... ist ... angepaßt ..., daß sie Fluktuationen im allgemeinen gut verkraftet, sich von Störungen relativ schnell erholt und ... wiederbesiedelt.“ (S. 36) „Die Verschiebung mariner Arten flußaufwärts ... ist nicht unbedingt negativ zu bewerten.“ (S. 39) „Hamenfänge ... im Frühjahr 1992 sogar deutlich höher ... als im Herbst 1991.“ (S. 41) „Trotz ... Einschränkungen sind die Fische ... noch in relativ hoher Artenzahl und in recht hohen Individuenzahlen vertreten. Von einer allgemeinen Verödung kann in der Ems noch nicht gesprochen werden.“ (S. 45) „... daß die Fahrinne als Stand- und Nahrungsplatz wertlos sei ... hat sich nicht bestätigt.“ (S. 45) „... Veränderung, nicht jedoch Verringerung der Fauna.“ (S. 46) „Der Rückgang der Aalfänge in der Unterems ... steht nicht isoliert da ... gibt es einen Rückgang im Aalbestand der deutschen Nordseeküste seit Anfang der 60er Jahre.“ (S. 46) „... an der grundsätzlichen Abwärtstendenz des Aalaufkommens ist nicht zu zweifeln, zumal diese sich auch andernorts gezeigt hat.“ (S. 47) „Die Bodenfauna hat sich zweifellos verändert, aber nicht unbedingt zum Schaden der Fische ... zeichnet sich in erster Linie wohl nicht eine direkte Schädigung der Fauna, sondern eher eine direkte Schädigung der Fangeffizienz der Fischer ab.“ (S. 49) „Aale und Fische sind da, aber man kann sie nicht fangen.“ (S. 49) „... daß die Hamen an ihren heutigen Standorten den wandernden Aal nur sehr

unvollständig abfangen. Wahrscheinlich trägt die stark gebremste Einwanderung von Glasaalen auch dazu bei, daß nicht mehr so viel adulter Aal vorhanden ist, wenn auch die Jungaalfänge noch relativ hoch erscheinen.“ (S. 49).

Im zweiten Teil des Gutachtens werden verschiedene Faktoren für den Rückgang der Hamenfänge untersucht. Das Gutachten diskutiert verschiedene Hypothesen und kommt dabei zu folgender Gesamtbewertung:

„Die Ems hat sich seit Beginn ihres Ausbaus zu einem großen Schifffahrtsweg und der damit verbundenen Vertiefung, Regulierung und Ufersicherung nachhaltig verändert. Dabei wirken viele Maßnahmen zusammen und führen in ihrer Gesamtheit zur Beeinträchtigung natürlicher Lebensräume sowie zu einer starken Veränderung des ästuarinen Ökosystems. Diese Auswirkungen im einzelnen kausal zu dokumentieren oder die spezifischen Auswirkungen einzelner Ausbaustufen zu isolieren, ist außerordentlich schwer (Schuchard u.a., 1992). Meyer-Waarden (1967) unterstreicht, daß wasserregulierende Maßnahmen sich nicht sofort auf die Tierwelt auswirken, wie es zum Beispiel bei Staustufen und Gewässerverunreinigung der Fall ist, sondern daß biologische und fischereiliche Veränderungen sich unter Umständen erst nach einer Reihe von Jahren zeigen. Im Falle der Ems ist bislang keine so drastische Verschlechterung der Wasserqualität festzustellen wie in Elbe und Weser. Ein Abwärtstrend der Anlandungen hätte daher nicht erfolgen müssen, wenn nicht andere Faktoren im Spiel wären. Dies spricht dafür, daß die Ausbaumaßnahmen für den Rückgang mit verantwortlich sind. Das Fehlen geeigneter Standplätze für die Fische im regulierten Strom und der mangelnde Austausch mit den Seitengewässern wurden bereits mehrfach erwähnt. Die Bodenfauna hat sich zweifellos verändert, aber nicht unbedingt zum Schaden der Fische. Nach dem im vorhergehenden Kapitel Gesagten zeichnet sich in erster Linie wohl nicht eine direkte Schädigung der Fauna, sondern eher eine direkte Schädigung der Fangeffizienz der Fischer ab. ... Ein Kernproblem dabei scheint zu sein, daß die Hamen an ihren Standorten den wandernden Aal nur sehr unvollständig abfangen. Wahrscheinlich trägt die stark gebremste Einwanderung von Glasaalen auch dazu bei, daß nicht mehr so viel adulter Aal vorhanden ist, wenn auch die Jungaalfänge relativ jung erscheinen.“

Das Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts** nennt als mögliche Ausgleichsmaßnahmen

- ⇒ finanzielle Abfindung der Betroffenen,
- ⇒ Zahlung von Dauerentschädigungen an die Inhaber geschädigter Rechte,

- ⇒ Maßnahmen zur fischereilichen Strukturverbesserung (inklusive Besatzmaßnahmen),
- ⇒ Überführung von Flußfischereibetrieben in andersartige fischereiliche Betriebsformen.

Dabei kommt das Gutachten unter Hinweis auf entsprechende Literaturquellen zu der Auffassung, daß eine finanzielle Abfindung der Betroffenen oder die Zahlung von Dauerentschädigungen an die Inhaber geschädigter Rechte für fischereiliche Nutzungsmöglichkeiten ohne Belang sind und häufig nicht die direkt Geschädigten erreichen. Demgegenüber hätten Maßnahmen zur fischereilichen Strukturverbesserung oder die Überführung in andersartige fischereiliche Betriebsformen einen die Produktion fördernden Charakter, wie es auch von den Emsfischern gewünscht wird.

Vor diesem Hintergrund erörtert das Gutachten folgende Maßnahmen:

- ⇒ Renaturierung: Schaffung naturnaher Lebensräume in Teilbereichen,
- ⇒ Besatzmaßnahmen,
- ⇒ Entschädigung.

### **Renaturierungsmaßnahmen**

Einige Altarme und Nebengewässer, die stark verlandet sind, könnten wieder geöffnet und vertieft werden, um den Fischen ruhige Aufwuchs-, Ernährungsgebiete und Standplätze zu bieten. Das Gutachten räumt hierzu selbst ein, daß dadurch in schützenswerte Biotope eingegriffen werden müßte und die Öffnung von Altarmen auch negative Konsequenzen nach sich ziehen könnten. Es sei aus diesen Gründen wohl auch mit einem Protest von Vogelfreunden zu rechnen. Zudem hätten Erfahrungen beim Deichbruch im Vellager Altarm zu einer Veränderung der Tidedynamik und als Konsequenz davon zu unerwünschten Schlickablagerungen im Binnenbereich der Unterems geführt. Eine Wiederherstellung der natürlichen Ufer müsse im Interesse der Schifffahrt unterbleiben. Das Gutachten spricht sich dafür aus, möglichst viele Altarme zu erhalten und neu entstandene Altwässer, etwa durch Durchstiche, mit dem Hauptstrom in Verbindung zu bringen. Das Gutachten verweist allerdings zugleich darauf, daß dies mit einem Eingriff in „schützenswerte Biotope“ im Sinne von § 28 a NNatG verbunden sei.

### **Besatzmaßnahmen**

Zu den Besatzmaßnahmen wird ausgeführt:

*„Seit 13 Jahren ist in der Unterems Meerforellen- und Lachsbrut für ca. 150.000 DM ausgesetzt worden, die aus der Erbrütungsstation Lingen stammt. Seit vier bis fünf Jahren gibt es Meldungen über Rückkehrer, von denen 98 % Meerforellen sind (Schlie, Landesfischereiverband Weser-Ems, mündliche Mitteilung).“*

*Es wäre im Interesse der gesamten Fischerei auf der Ems, wenigstens wieder die alten Glasaalmengen von jährlich 250 kg oberhalb des Herbrumer Wehrs auszusetzen. Wenn die niedrige Einwanderungsrate anhält, könnte der Besatz in Frankreich oder Spanien beschafft werden. Ob diese ausgesetzten Aale später in wesentlichem Maß der Pfahlhamenfischerei zugute kommen, ist allerdings zweifelhaft.*

*Mit Besatzmaßnahmen ist es jedoch für den Fischbestand und die Fischerei nicht getan. Sie können nur als Begleitmaßnahme zu den oben genannten Ausgleichsmaßnahmen oder als Übergangsunterstützung gesehen werden, bis sich die Verhältnisse regeneriert haben. Langfristig muß ein ausreichender Lebensraum für die aquatische Tierwelt geschaffen und erhalten werden; denn auch Besatzmaßnahmen fruchten auf Dauer nicht in Gewässern, die ihre Lebensgrundlagen verloren haben.“*

### **Entschädigung**

Zur Entschädigungsfrage wird ausgeführt:

*„Das Interesse der Fischer an einer Entschädigung scheint wesentlich schwächer zu sein als der Wunsch, weiter zu fischen. Dazu bedürfte es in erster Linie einer Einstellung des weiteren Ausbaus. Wenn die Vertiefung fortgesetzt wird, wie aus der Auftragserteilung für ein 7,30 m-Schiff an die Meyer-Werft zu schließen ist, dann gibt es keine Rettung für die Hamenfischerei auf der Ems.“*

Das Gutachten kommt zu dem Schluß, daß der Ausbau der Unterems zumindest mitschuldig an den reduzierten Aal- und Flunderfängen im letzten Jahrzehnt gewesen ist. Eine Trennung der beiden Ausbaustufen sei heute nicht mehr möglich, da weder vor noch nach dem ersten Ausbau ein Gutachten erstellt worden sei. Das Gutachten könne daher nur Bemessungsgrundlagen für eventuelle Entschädigungen aufzeigen. Für ihre Abschätzung bestünden offenbar keine allgemein gültigen Regeln.

Das Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts** wird jedoch durch die festgestellte Umweltverträglichkeitsstudie der **IBL**, Beratende Biologen und Ingenieure, Oldenburg, relativiert. Die durch die Baggermaßnahmen bedingten Veränderungen seien geringfügig oder nicht nachweisbar und würden durch andere Auswirkungen bzw. Veränderungen überlagert (Teil C I. 4.2 S. 159).

Zu berücksichtigen als vorhabensbedingte Auswirkungen seien dabei vor allem die Baggermaßnahmen selbst. Eine direkte Schädigung der Fische durch die Baggerarbeiten sei ausschließen. Auch indirekte Auswirkungen durch die verstärkte Störung der Fische seien wegen der Vorbelastung des Untersuchungsgebietes kaum zu erwarten (S. 160). Auch eine nennenswerte Beeinflussung der Nahrungsgrundlage der Fische sei nicht zu erwarten (S. 160). Das Vorhaben erschwere auch nicht die Einwanderungsmöglichkeiten insbesondere von Aalen in die Marschenkanäle. Die Möglichkeiten für Fische, in diese Seitengewässer zu gelangen, würden durch die Bauart des Sieles bestimmt. Die Gestaltung der Einlässe der Nebengewässer in den Hauptstrom sei nicht Gegenstand des beantragten Vorhabens.

Die Hamenfischerei wird von der Umweltverträglichkeitsstudie als grundsätzlich schädlich für das Schutzgut Fische und Rundmäuler angesehen. Im Gegensatz zum Landwirt ziehe der Binnenfischer lediglich den Nutzen aus der „Urproduktion“, ohne jedoch für die Hege des Fischbestandes etwas beizutragen. Wörtlich führt das Gutachten dazu aus:

*„Insofern ist die Fischerei, wie sie an der Unterems ausgeübt wird, grundsätzlich dem Gedeihen des Fischbestandes abträglich, da sie nicht um dessen nachhaltige Sicherung bemüht ist, sondern den Bestand lediglich ausbeutet. Diese Ausbeutung ist in der Umweltverträglichkeitsstudie als gegebene schädliche Einwirkung auf das Schutzgut und mithin unter dem Gesichtspunkt der Vorbelastung zu betrachten. Die gewerbliche Ausübung der Fischerei war in den nordwestdeutschen Ästuaren im übrigen maßgeblich an der Ausrottung oder erheblichen Dezimierung diverser Fischarten beteiligt. ... Für das Schutzgut Fische, aber auch für andere Kompartimente des Schutzgutes Tiere, ist es im Untersuchungsgebiet also grundsätzlich günstig, wenn wenig Fischerei betrieben wird. Die Hamenfischerei hat im Sinne der Umweltvorsorge als zentralem Anliegen des UVP-Gesetzes negative Auswirkungen auf die Fische sowie sonstige Tiere, die als Beifang mit erbeutet und dabei geschädigt werden. .. Die Pfahlhamenfischerei ist eine relativ undifferenzierte Fangmethode, die eben gut geeignet ist, reichlich Beifang zu erzeugen und damit auch die Fauna insgesamt nachhaltig zu schädigen.“*

Die Umweltverträglichkeitsstudie widerspricht der Auffassung des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts**, daß mit der weiteren Emsvertiefung die Hamenfischerei gänzlich zum Erliegen komme. Das Gegenteil werde durch das im Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts** vermittelte Datenmaterial belegt. Denn aus diesen Daten ergebe sich in den letzten Jahren kein signifikanter Trend hinsichtlich eines Rückgangs der Fangerträge. Wörtlich führt die Umweltverträglich-

keitsstudie zum Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts** (Prof. Arntz) aus (S. 166):

*„Der von Arntz versuchte Nachweis der Auswirkungen einer bestimmten Baggerung auf den Fischbestand ist aufgrund der Vielzahl der auf die Fische beziehungsweise den Fangerfolg der Fischer wirkenden und nicht hinreichend bestimmbar Variablen von vornherein zum Scheitern verurteilt. Zeitreihen liegen lediglich über die Fisch-Anlandungen vor, der Rückschluß auf den Bestand einzelner Arten ist davon ausgehend kaum möglich. Dies gilt auch für den Rückschluß von Hamenfängen auf die Population bestimmter Arten. Für den Fischbestand einerseits und den Fangerfolg andererseits können unterschiedliche Variable bestimmend sein.*

*Die kausale Rückführung von Populationsveränderungen einzelner Fischarten auf bestimmte Veränderungen in der Tideems ist grundsätzlich kaum möglich (vgl. Schuchard u.a., 1993 b). Mit einer einmaligen Untersuchung (epibenthische Makrofauna, Fische) vor und nach einer Baggermaßnahme, wie von Arntz (1992) durchgeführt, sind valide Aussagen in Bezug auf eben diese Baggerung nicht zu erreichen. Andererseits bietet das Fischereigutachten von Arntz in Verbindung mit einschlägiger Literatur hinreichendes Material, um die Situation der Fischerei an der Unterems beurteilen zu können. Weitere Gutachten (wie jüngst vom Staatlichen Fischereiamt Bremerhaven gefordert) sind nicht erforderlich und insbesondere aus naturwissenschaftlicher Sicht sinnlos, da über die früheren Zustände des Schutzgutes nur unzureichendes Vergleichsmaterial vorliegt.*

*Wenn Arntz für die einmalige Herstellung der Mehrtiefe für das 6,80 m tiefgehende Bemessungsschiff zusammenfassend feststellt, daß sich in erster Linie wohl nicht eine direkte Schädigung der Fauna, sondern eher eine direkte Schädigung der Fangeffizienz der Fischer abzeichnet, so gilt diese Feststellung für die Fahrwasseranpassung für das 7,30 m tiefgehende Bemessungsschiff gleichermaßen.“*

Die Inkongruenz der beiden Gutachten hat die Planfeststellungsbehörde dazu veranlaßt, die Bundesanstalt für Gewässerkunde um eine weitere gutachterliche Stellungnahme zu diesen Fragen zu bitten. Die Bundesanstalt kommt in ihrer Stellungnahme vom 31.3.1994, die im Erörterungstermin vom 11.4.1994 bekanntgegeben und von dem Vertreter der Bundesanstalt für Gewässerkunde im einzelnen erläutert worden ist, zu der Auffassung, daß den wesentlichen Kernaussagen der Umweltverträglichkeitsstudie zuzustimmen sei. Die Fischer würden zwar nur einen relativ kleinen Teil des gesamten Fischbestandes sich aneignen, der z. T. auch von einem weit größeren Gebiet entstamme. Auch sei mit dem Gutachten des **Alfred-Wegener-Institutes** davon auszugehen, daß die Erträge der Hamenfischerei in den



letzten Jahren zurückgegangen seien, was mit den ungünstigen Fangbedingungen insbesondere für die abwandernden Blankaale begründet wird. Überdies dürften - so die Stellungnahme der Bundesanstalt - die Aaltränge verstärkt rückläufig sein, weil in den letzten 10 Jahren das Glasaalauftreten stark zurückgegangen sei. Dies sei ein Phänomen, welches in vielen europäischen Flüssen zu beobachten sei. Über die Ursachen dafür bestünden keine gesicherten Erkenntnisse. Wörtlich wird hinzugefügt:

*„Im übrigen ist es nicht zulässig, wie im **Alfred-Wegener-Institut-Gutachten** geschehen, die abnehmenden Fangmengen der Fischer gleichzusetzen mit einem Beweis für die Beeinträchtigung der Fischfauna durch die Maßnahme (hier: 6,30 m Ausbau). Die Fischer können sich die Fische lediglich aneignen, wobei der Fangenerfolg von vielen Faktoren, nicht zuletzt auch von dem Können und der Erfahrung der Fischer selbst abhängt.“*

Zu der Bewertung der Auswirkungen wird festgestellt:

*„Das **Alfred-Wegener-Institut-Gutachten** konstatiert eine reichhaltige vagile Fischnährtierfauna, die aufgrund der Untersuchungen von Fischmägen auch Hauptnahrungsgrundlage der Fische in der Unterems darstellen. Eine nennenswerte Beeinflussung der Nahrungsgrundlage der Fische ist nicht zu erwarten. In Flachwasserzonen oder Rückzugs- bzw. Ruhegebiete wird vorhabensmäßig nicht eingegriffen. Die Baggerarbeiten stellen zeitlich befristete Maßnahmen dar. Das Gefüge des Naturhaushaltes, zu dem die Fische als bedeutendes Glied der aquatischen Nahrungskette gehören, wird nach Erkenntnissen der Gutachter von **Alfred-Wegener-Institut** und **IBL**, Beratende Biologen und Ingenieure, entweder nicht beeinträchtigt oder nur temporär. Im **Alfred-Wegener-Institut-Gutachten** wird festgestellt, daß die Fischfauna der Unterems durch die Ausbaumaßnahme hinsichtlich Artenzusammensetzung, Populationsaufbau und Nahrungsgrundlage direkt nicht betroffen ist, soweit man dies bei den vielen stark schwankenden Einflußgrößen in einem Ästuar überhaupt beurteilen kann.“*

*Das Gutachten der **IBL**, Beratende Biologen und Ingenieure, beschäftigt sich mit der Erheblichkeit der Auswirkungen und kommt zu dem Schluß, daß das genannte Vorhaben (hier: bedarfsweise Anpassung an das 7,30 m tiefgehende Schiff) das Schutzgut Fauna, somit auch Fische, nicht oder nur in einem derart geringfügigen Maße beeinträchtigt, daß die Schwelle der Erheblichkeit auch nicht annäherungsweise erreicht wird. Die allenfalls rechnerisch ermittelbaren Veränderungen gehen in der Schwankungsbreite der täglichen bis jährlichen Naturereignisse unter bzw. werden von diesen um ein Vielfaches überlagert. Dieser Einschät-*

*zung hinsichtlich der Fischfauna kann aus hiesiger Sicht voll zugestimmt werden.“*

Die Bundesanstalt für Gewässerkunde weist in ihrer Stellungnahme vom 31.3.1994 zudem darauf hin, daß die Küstenfischerei, zu der die Fischerei auf der Unterems rechnet, von Gesetzes wegen jedem frei stehe. Fischereirechte würden dadurch demzufolge nicht begründet. Es sei zwar in dem Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts** ein Rückgang der Fischfangeffizienz der Hamen dargelegt. Dieser Rückgang könne jedoch nicht auf die durchgeführten Emsvertiefungen zurückgeführt werden, sondern seien von einer Vielzahl anderer, zusammenwirkender Einflußgrößen abhängig. Wörtlich fügt die Bundesanstalt für Gewässerkunde hinzu:

*„Für ein Erliegen der Hamenfischerei oder existenzbedrohende Fangeinbußen gibt es keine stichhaltigen Anhaltspunkte.“*

Die gegenteilige Auffassung des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** (S. 53) gebe offenbar die persönliche Meinung des Verfassers wieder, lasse sich aber aus den vorangehenden Darstellungen des Gutachtens nicht ableiten und könne daher auch nicht als Ergebnis des Gutachtens aufgefaßt werden. Dessen ungeachtet hält es die Bundesanstalt für Gewässerkunde allerdings für denkbar, einen Glasaalbesatz oberhalb von Herbrum vorzunehmen, um hierdurch den Aalbestand in der Ems zu stützen. Die Bundesanstalt greift damit Überlegungen des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** auf, das ebenfalls eine Verstärkung des Glasaalbesatzes für wünschenswert hält. Dazu führt die Bundesanstalt für Gewässerkunde wörtlich folgendes aus:

*„Im **Alfred-Wegener-Institut-Gutachten** werden pauschal Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen. Die Umweltverträglichkeitsstudie von **IBL**, Beratende Biologen und Ingenieure, verzichtet darauf und begründet dies damit, daß weder Eingriffe in Natur und Landschaft vorliegen, noch eine erhebliche Beeinträchtigung der Umwelt zu konstatieren ist, welche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zwingend erforderlich machen.*

*Andererseits kann man davon ausgehen, daß zeitlich begrenzte Auswirkungen der Baggerungen vorhanden sind, wenn z. B. Fische verscheucht werden oder die Fischer aus Sicherheitsgründen ihre Fangstellen nicht aufsuchen können. Da an der Unterems keine eigenständigen Fischereirechte wegen der Rechtslage (freie Küstenfischerei) vorliegen, stellt sich die Frage von Entschädigungen grundsätzlich nicht. Die im **Alfred-Wegener-Institut-Gutachten** konstatierte verminderte Fangeffizienz pro Hamen erscheint bei wohlwollender Prüfung aller Unwägbarkeiten und Variablen lediglich für den Aalfang relevant, wobei als Hauptgrund das reduzierte Glasaalvorkommen zu nennen ist. Im Sinne*

*einer pauschalen Minimierung der bauzeitlichen Auswirkungen wäre es allerdings denkbar, ohne Anspruch auf Rechtsverbindlichkeit zusätzlich Glasaalbesatz bei Herbrum vorzuschlagen und damit den Aalbestand in der Ems oberhalb von Herbrum zu stützen. Über die rückwandernden Blankaale könnte ein Teil derselben in den Hamen gefangen werden.“*

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat die Bundesanstalt für Gewässerkunde diesen Vorschlag in ihrem ergänzenden Schreiben vom 19.4.1994 dahingehend konkretisiert, daß eine jährliche Besatzmenge von 80 bis 100 kg Glas-/Steigaalen über sieben Jahre ausreichend erscheine, um den Aalbestand in der Ems zu unterstützen. Wörtlich führt die Bundesanstalt dazu aus:

*„Es ist bekannt, daß der natürliche Zuzug der Glasaale von der Nordsee her seit Mitte der 80er Jahre in der Unterems stark abgenommen hat. Ein zusätzlicher Besatz mit Glasaalen von anderen Gebieten (Irland, Frankreich, Spanien) ist möglich. Um den Aalbestand in der Ems zu unterstützen, erscheint eine jährliche Besatzmenge von 80 bis 100 kg Glas-/Steigaalen ausreichend. Die Besatzdauer beläuft sich auf sieben Jahre, um einen vollen Lebenszyklus des Aales, der als katadromer Wanderfisch in der Sargossa-See ablaicht, abzudecken. Nur so ist ein über die eigene Nachkommenschaft stabilisierter Aufbau des Aalbestandes auf Dauer zu erreichen. Ein kurzfristiger Besatz macht wenig Sinn.“*

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind Auswirkungen auf die Hamenfischerei nicht auszuschließen, weil sich die Änderungen der Fließgeschwindigkeit auf den von den Blankaalen gewählten Wanderungsweg zur Nordsee auswirken können. Der Aal schwimmt nach Möglichkeit im Bereich der größten Strömung und wird so die seichteren Teile der Ems meiden, in denen die Hamen stehen. Der Planfeststellungsbehörde ist aus vorausgegangenem Verfahren bekannt, daß die Erlöse aus diesem Zweig der Fischerei in den Jahren 1988 bis 1992 von 14 % bis 20 % des Gesamtumsatzes schwanken. Der Umsatz der Hamenfischerei beträgt ausweislich des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** jährlich ca. 200.000 DM. Diese Schwankungen waren schon in der Vergangenheit nicht allein oder in erster Linie auf Maßnahmen in der Ems zurückzuführen, da der Ausbau für 6,30 m Tiefgang (zuzüglich einmaligen Zuschlags für Überführungstiefgang "ZENITH") erst 1991/92 erfolgte. Die Aalfänge gingen in diesem Zeitraum vielmehr an der gesamten Nordseeküste zurück, wie die Feststellungen im Gutachten bestätigen. Es steht deshalb zu erwarten, daß die Hamenfänge durch den Ausbau für 7,30 m Tiefgang nicht aufgegeben werden müssen, da die prognostizierten Änderungen der Fließgeschwindigkeit nicht erheblich sein werden. Es kommt hinzu, daß ein erheblicher

Teil des Hamenfanges unterhalb von Pogum in einem Bereich stattfindet, in den hinein sich das planfestgestellte Vorhaben nicht mehr auswirkt. Dies wird auch durch die Umweltverträglichkeitsstudie der **IBL**, Beratende Biologen und Ingenieure, sowie die Stellungnahme der Bundesanstalt für Gewässerkunde bestätigt.

Die Baggermaßnahmen zur Emsvertiefung finden ganz überwiegend in Bereichen statt, wo keine Hamen aufgestellt sind. Die Hamen werden daher durch die Baggermaßnahmen nicht beeinträchtigt, da die Lage der Fahrrinne nicht geändert wird. Außerdem mag berücksichtigt werden, daß die Hamenfischerei zu einer Reduzierung des Fischbestandes führt und daher erklärten Zielen des Naturschutzes entgegenwirkt. Als öffentlicher Belang ist die Beeinträchtigung der Fischerei auch ausweislich der vorliegenden Gutachten daher nicht besonders hoch zu bewerten.

Als privater Belang ist er aus den gleichen Gründen wie die Belange der Landwirtschaft höher zu bewerten. Der Verlust einer langjährigen, überkommenen Erwerbsmöglichkeit zwingt die davon Betroffenen zur Umstellung und kann selbst da, wo diese gelingt, zu Einkommensminderungen führen. Dieser Belang ist daher mit dem vorgenannten Gewicht in die Abwägung einzustellen, selbst wenn es sich dabei nicht um eigentumsrechtliche Anspruchspositionen handelt, die nach Art. 14 I und III GG gegen einen entschädigungslosen Entzug geschützt wären.

Der genaue Umfang der Beeinträchtigungen der Hamenfischerei durch die planfestgestellte Emsvertiefung wird in den vorliegenden Gutachten und Stellungnahmen unterschiedlich beurteilt. Die Aussagen reichen hier von einer nicht nennenswerten Beeinträchtigung bis zu einer auf Dauer langfristig erwarteten völligen Aufgabe der Hamenfischerei.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Bewertung der Bundesanstalt für Gewässerkunde an, wonach rechtserhebliche Eingriffe in die fischereilichen Belange mit dem Emsausbau nicht verbunden sind. Zugunsten der Hamenfischer mag jedoch unterstellt werden, daß wegen der vorgenannten Zusammenhänge Auswirkungen auf die Hamenfischerei nicht auszuschließen sind.

##### **(5) Belange von Hafentreibern und Sportbootverbänden**

Die von einigen Gemeinden als öffentlicher, von einwendenden Sportbootverbänden als privater Belang vortragene Besorgnisse, es könnten sich in der Benutzbarkeit und in der Unterhaltung der von ihnen zu betreuenden Häfen Erschwernisse infolge ausbaubedingt stärkeren Schlickfalls ergeben, werden vom **Leicht-**

**weiß-Institut** und von der Planfeststellungsbehörde in Einklang mit den Aussagen der in den vorangegangenen Verfahren eingeholten Gutachten für unbegründet gehalten. Dies entspricht auch den bisherigen Ergebnissen der auf Grund des Planfeststellungsbeschlusses vom 21. Dezember 1983 durchgeführten Beweissicherungsmaßnahmen.

Dieser Belang wird - mit Ausnahme des Seehafens Leer - nach der Bedeutung der betroffenen Häfen geringer bewertet. Für die nach Ansicht ihrer Betreiber betroffenen Sportboothäfen kommt hinzu, daß diese dem Freizeitvergnügen von Vereinsangehörigen zu dienen bestimmt sind. Freizeit und Erholung sind zwar auch abwägungserhebliche Belange. Sie stehen jedoch auf einer anderen Ebene als berufliche Entfaltungsmöglichkeiten.

Der Hafen Leer ist vom fließenden Gewässer durch die Seeschleuse getrennt.

### **(6) Belange der Binnenschifffahrt**

Von den einwendenden Binnenschiffern wird geltend gemacht, der Ausbau werde zu einer Verstärkung der Strömung führen, gegen die sie mit ihren vergleichsweise schwachen Maschinen nicht mehr ankommen würden.

Wie bei allen Belangen, die die Ausübung eines Berufes oder Gewerbes betreffen, handelt es sich auch bei diesen (privaten) Belangen grundsätzlich um solche von Gewicht. Die Belange der Binnenschiffer werden allerdings durch die planfestgestellte Emsvertiefung ausweislich der Gutachten allenfalls geringfügig betroffen. Die von dem Ausbau zu erwartende Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit sowie die zu erwartenden Wasserstandsänderungen liegen nach dem Bericht des **Leichtweiß-Instituts** innerhalb der natürlichen Schwankungen der Strömungsgeschwindigkeiten und der Wasserstände. Da in Tidegewässern wie der Ems die Stromrichtung in ausnahmsloser Regel zweimal täglich wechselt, könnte dem befürchteten Nachteil auch durch entsprechende Fahrplangestaltung Rechnung getragen werden. Zwar darf derjenige, der eine Bundeswasserstraße ihrem Widmungszweck (§ 5 WaStrG) gemäß benutzt, auf die amtlich bekanntgegebenen Wassertiefen und (bei Fehlen entsprechender Warnungen) auf Hindernisfreiheit vertrauen. Da er aber keinen Rechtsanspruch auf gleichbleibende Verhältnisse hat, waren die im Verfahren vorgebrachten Belange der Binnenschifffahrt geringer zu bewerten.

### **(7) Ideelle Belange**

Als ideelle Belange sind von Wassersportverbänden und privaten Einwendungsführern die Beeinträchtigung der Ausübung des Wassersportes, Beeinträchtigung der (als

Liebhabelei betriebenen) Pferdezucht und Beeinträchtigung der Urlaubsgestaltung geltend gemacht worden.

Diese Einwendungen sind inhaltlich dem allgemeinen Persönlichkeitsrecht zuzuordnen; denn die Art und Weise, wie der Einzelne - allein oder gemeinsam mit anderen - jene Zeit verbringt, die ihn zur freien Verfügung steht, ist Wesensmerkmal der vom Grundgesetz geschützten freien Persönlichkeitsentfaltung. Die Garantie dieses Grundrechts durch die Verfassung begründet allerdings weder Rechtsansprüche auf die Ausübung einer bestimmten Sportart oder Hobbys noch gewährleistet es die jederzeitige Ausübung dieser Betätigungen in dem jeweils gewünschten Umfang. Da die genannten Entfaltungsmöglichkeiten durch das Vorhaben nicht unterbunden werden, wird hier das Grundrecht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit nicht verletzt. Die möglicherweise mit der Ausführung des Vorhabens verbundene geringfügige Beeinträchtigung der Ausübung in dem bisher gewohnten Umfang würde somit keine Rechtsgüter, sondern lediglich ideelle Interessen berühren. Diese werden gering bewertet, weil die allenfalls geringfügigen Beeinträchtigungen dieser Interessen durch Anpassung an möglicherweise sich ändernde Umstände kompensiert werden können.

## **3. Abwägung**

Gründe, aus denen die Planfeststellung gem. § 18 WaStrG zu versagen wäre, liegen nicht vor.

Die Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange untereinander führte zur Feststellung des von den Trägern des Vorhabens vorgelegten Plans. Das mit demselben verfolgte öffentliche Interesse daran, eine Seeschiffahrtsstraße (§ 1 I Satz 1 Buchst. a, Satz 2 der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung vom 8. August 1989, BGBl. I S. 1583) so auszubauen, daß bestimmte Schiffsgrößen, von einem Seehafen (Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen) kommend, nach See fahren können, überwiegt insbesondere wegen seiner positiven Auswirkungen auf die Arbeitsmarktlage der wirtschaftlich schwachen Region die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange auch in denjenigen Fällen, wo diesen ein hoher Wert beigemessen werden muß.

Mit Ausnahme der privaten Fischereibelange werden aber alle in Abschnitt B III. 2 als grundsätzlich höherwertig eingestuften Belange entgegen den Befürchtungen ihrer Verfechter durch das Vorhaben voraussichtlich nicht oder nur unwesentlich nachteilig beeinflusst werden, was ihnen in der konkreten Situation und Betroffenheit ein geringeres Gewicht verleiht.



### **a) Wasserbauliche Belange**

An wasserbaulichen Belangen wurden im wesentlichen die Beeinträchtigung der Standsicherheit der Deiche, Vorländer und Ufer, die Beeinträchtigung vorhandener Anlagen infolge Änderungen des hydrologischen Geschehens und die Beeinträchtigung infolge Schiffswellen angeführt. Diese Belange sind grundsätzlich hoch zu bewerten, weil der mit der Erhaltung der Deichsicherheit verfolgte Zweck, Menschen und Sachwerte vor Hochwasser und Sturmfluten zu schützen, Vorrang vor allen anderen Gegenständen des Gemeinwohls hat. Die Deichsicherheit wird jedoch gewahrt. Dazu wird auch auf die Anordnung A II Nr. 5 verwiesen.

### **b) Wasserwirtschaftliche/landwirtschaftliche Belange**

Als landwirtschaftliche Belange sind die Beeinträchtigung der Bewässerung, das Absinken des Grundwasserstandes sowie häufigere Überflutungen der Außendeichsflächen in die Abwägung einzustellen. Diese Belange sind als grundsätzlich wichtig einzustufen, da eine Verschlechterung der landwirtschaftlichen Erträge mit einer Beeinträchtigung der Lebensumstände des Landwirts einhergeht. Dadurch, daß sich die Brackwasserzone ausbaubedingt nicht verschiebt und der Grundwasserspiegel lediglich in einem schmalen Streifen sehr geringfügig absinken wird, werden diese Belange nach den vorliegenden Gutachten jedoch nicht meßbar beeinträchtigt. Eine häufigere Überflutung der Außendeichsflächen ist rein meteorologisch bedingt, so daß auch dieser Belang durch den Ausbau nicht berührt wird. Die Anordnung einer Entschädigung kam daher nicht Betracht.

Durch die in A II Nr. 3, 5 und 6 enthaltenen Auflagen ist jedoch sichergestellt, daß die Entwicklung genau beobachtet und an Indikatoren abgelesen werden kann. Sollten sich hier wider Erwarten Anomalien ergeben, ist es den Einwendungsführern, denen die Ergebnisse der Beweissicherungsmaßnahmen zur Kenntnis zu bringen sind, unbenommen, durch einen Antrag nach § 19 I Nr. 5 WaStrG auch noch nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eine abschließende Entscheidung über ihre Einwendungen herbeizuführen.

Die angeordneten Beweissicherungsmaßnahmen dienen der Kontrolle der Verhältnisse im Strom selbst und in dem durch Hauptdeiche nicht geschützten Deichvorland. Für die durch Hauptdeiche geschützten Flächen ist eine Beeinträchtigung durch Hochwassereinwirkungen einschließlich Schlickfall im Hinblick auf die schützenden Deiche ausgeschlossen.

### **c) Hafengebänge**

Die Belange von Hafentreibern und Sportbootverbänden hinsichtlich einer Beeinträchtigung der Benutzbarkeit und Unterhaltung der Häfen werden gering bewertet, da einerseits die betroffenen Häfen - mit Ausnahme des Hafens Leer - von untergeordneter Bedeutung sind, andererseits - mit Ausnahme des Hafens Leer - lediglich Freizeitbelange betroffen sind und zudem der Schlickfall seine Ursache nicht im geplanten Emsausbau hat.

Im übrigen ist durch die Anordnung A II Nr. 4, 6, 13.1 - 13.3 sichergestellt, daß der ausbaubedingte Schlickfall beobachtet und begutachtet werden kann. Nach der Anordnung Nr. 4.2 wird gemessen, ob und in welchem Umfang ausbaubedingte Strömungsänderungen auftreten. Nach der Anordnung Nr. 6 werden Salzgehaltsänderungen überprüft. Nach der Anordnung Nr. 13 wird die Trübung gemessen und an Schlickpegeln der Schlickfall beurteilt. Anhand dieser Indikatoren soll nach 5 Jahren begutachtet werden, ob ein ausbaubedingter Schlickfall festzustellen ist.

### **d) Belange öffentliche Wasserversorgung**

Die Belange der öffentlichen Wasserversorgung sind grundsätzlich hoch zu bewerten, da eine Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität unter allen Umständen vermieden werden muß. Dennoch kommt diesen Belangen hier nur ein geringes Gewicht zu, weil die Entnahmestellen so weit von der Ems entfernt liegen, daß eine vorhabensbedingte Beeinflussung des Grundwassers in den Trinkwassereinzugsgebieten auszuschließen ist.

Das Baggergut besteht nur zu einem geringen Teil aus rezenten Sedimenten (10 bis 20 %), wovon wiederum nur ein Teil einkörniges Material ist. Das belastete Sediment macht somit nur einen kleinen Anteil des Gesamtbaggergutes aus.

Die Daten zur Belastung der rezenten einkörnigen Sedimente in der Ems zeigen eine sehr geringe Belastung an. Die Gehalte an xenobiotischen Stoffen und Schwermetallen blieben unter dem bekannten Grenzwert. Prüfwerten und unterscheiden sich nicht von denen, die im Sediment des Dollart und der Nordsee auftreten. Die Betrachtung der theoretischen Löslichkeit der im Schlick enthaltenen xenobiotischen Schadstoffe zeigt, daß eine Überschreitung der Grenzwerte der Trinkwasserverordnung nicht eintreten kann. Besonders hinsichtlich der natürlich auftretenden Schwermetalle stellt die aquatische Ablagerung zur Begrenzung der Emissionen die günstigste Variante dar.

Das Baggergut wird hydraulisch zu den Ablagerungsstellen transportiert. Um Beeinträchtigungen des Grundwassers zu vermeiden, wird gemäß dem festgestellten Erläuterungsbericht in jedem Fall das Transportwasser wieder zurück zur Ems geführt; das gilt nicht für die Rückführung des Spülwassers aus der Baggergut-Ablagerungsstelle Bunde/Gemarkung Wymeer, aus der die Rückführung über den Vorfluter "Brualer Schloot" erfolgt.

### e) Fischereibelange

Die privaten Fischereibelange vermögen das öffentliche Interesse am Ausbau nicht zu überwiegen. Im Rahmen der Abwägung mit den Belangen der Träger des Vorhabens wären die Belange der Fischerei selbst dann zurückzustellen, wenn die Einstellung der Hamenfischerei unterstellt werden müßte. Dabei ist der geringe Umfang der Hamenfischerei von Belang, der gegenüber den wirtschaftlichen Vorteilen des Vorhabens für die Region praktisch zurücktritt, und zwar auch dann, wenn der Gesamtumsatz der Hamenfischerei betrachtet werden muß. Allerdings ist nicht zu verkennen, daß die Betriebe auf die Erlöse aus der Hamenfischerei als Grenzeinnahmen zur Existenzsicherung angewiesen sein können. Daraus resultierende Existenzgefährdungen wären dabei indessen allenfalls langfristig in Rechnung zu stellen. Hinzu kommt, daß der Standort Ditzum schon seit längerem nicht mehr die günstigsten Standortvoraussetzungen für den Fang der nachgefragten Fische bietet. Dieses Betriebsrisiko kann nur begrenzt dem Emsausbau zugerechnet werden. In jedem Fall kann nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der anzustellenden Gesamtbetrachtung den mit dem Ausbau der Ems verfolgten Zielen der Vorrang eingeräumt werden. Dies gilt vor allem auch deshalb, weil in materielle Rechte der Fischer nicht eingegriffen wird und auch keine Rechtsposition der Fischer vorhanden ist, die nach Art. 14 III GG nur gegen Entschädigung entzogen werden könnte.

Diese Rechtslage ergibt sich aus folgendem:

**Fischereirechte** der Einwender bestehen in der Bundeswasserstraße Ems nicht. Die Fischerei in den Küstengewässern, zu denen die Ems nach Anlage 1 zum Nds. FischG unterhalb der Papenburger Schleuse gehört, ist nach § 16 I Nds. FischG "frei", d. h. jedermann ohne besondere Erlaubnis oder Genehmigung gestattet. Mit der Ausübung der Fischerei wird somit lediglich eine für jeden bestehende Chance wahrgenommen. Derartige Chancen und Möglichkeiten sind jedoch von der Rechtsordnung nicht geschützt (vgl. Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen Bd. 45 S. 150, 154).

Ein Fischereirecht, das bereits vor Inkrafttreten des Nds. FischG (1. Februar 1978) bestanden hätte und nach § 16

III Satz 2 Nds. FischG im bisherigen Umfange zur Fischerei befugen würde, ist nicht ersichtlich. Das Bestehen eines derartigen Rechtes wurde (von anderen Fischern) zwar im Rahmen des seinerzeitigen Planfeststellungsverfahrens für das Projekt "Dollarthafen" behauptet, aber trotz ausdrücklicher Aufforderung seitens der Planfeststellungsbehörde nicht nachgewiesen. Ein derartiges überkommenes Recht scheint auch unwahrscheinlich, da bereits § 6 des Preußischen Fischereigesetzes vom 1. Mai 1916, welches vor dem Nds. FischG auf der Ems Anwendung fand, jedermann die freie Ausübung der Küstenfischerei gestattete.

Im übrigen werden dem bereits im Planfeststellungsbeschluß vom 21. Dezember 1983 (S. 20 unten) zitierten, im "Verkehrsblatt - Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland -" 1979 S. 280 veröffentlichten Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg zufolge selbst Fischereirechte an einem öffentlichen Strom vom Staat nur unter dem Vorbehalt der Erhaltung des Stromes in seiner Hauptbestimmung als schiffbare Wasserstraße verliehen. "Sie sind daher in ihrem Inhalt von vornherein dahin beschränkt, daß die zur Herstellung der Schiffbarkeit nach dem jeweiligen Stand der Verkehrsentwicklung erforderlichen Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen vom Rechtsinhaber (entschädigungslos) geduldet werden müssen." Wenn nach dieser Rechtsprechung, die auf vom Bundesgerichtshof (Entscheidungen in Zivilsachen Bd. 50 S. 73) vollen Umfangs übernommene Rechtsprechung des Reichsgerichts (Entscheidungen in Zivilsachen Bd. 54 S. 260, 265 ff.) zurückgeht, sogar die Inhaber von Fischereirechten an einer Bundeswasserstraße deren Ausbau entschädigungslos hinnehmen müssen, so gilt dies erst recht für Fischer, die sich nicht auf ein ihnen zustehendes Fischereirecht berufen können.

Auch ein **Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb**, wenn man einen solchen bei sog. „Urproduktion“, zu der die Fischerei rechnet, für möglich halten wollte, wäre mit dem Ausbau nicht verbunden. Da der Betriebssitz der Einwender außerhalb des eigentlichen Bauabschnittes liegt, kommt ein Eingriff in den Betrieb selbst - etwa in Hafenanlagen oder Gerätschaften - von vornherein nicht in Betracht. Denkbar ist allein, daß über ein Absinken des Fischbestandes mittelbar in den eingerichteten und ausgeübten "Gewerbebetrieb" der Fischer eingegriffen würde. Der Fischbestand (der ausweislich des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** jedenfalls von dem Ausbau für das 6,80 m tiefegehende Bemessungsschiff nicht direkt betroffen ist) gehörte dann zu den Rahmenbedingungen des Gewerbebetriebes. Derartige Rahmenbedingungen werden nach ständiger Rechtsprechung nur dann geschützt, wenn der Gewerbebetreiber auf ihre Dauer vertrauen durfte (vgl. Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen Bd. 45, S. 150, **155**; Friesecke,

Komm. z. WaStrG, 2. Auflage 1981, § 19 RdNr. 12 f.). Da die natürlichen Umweltbedingungen stets Schwankungen unterworfen sind, ist der Fortbestand des natürlich gegebenen Zustandes nicht schutzwürdiger Bestandteil eines Gewerbebetriebes (Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen Bd. 49 S. 231, **237**). Auch eine durch den Ausbau ggf. auftretende Erhöhung der Fließgeschwindigkeit wäre kein Eingriff in geschützte Rechte, da die Fließgeschwindigkeit kein Bestandteil des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes ist<sup>42</sup>.

Um jedoch eine Kompensation für die schon in der Vergangenheit eingetretene Reduzierung der Fangerträge zu ermöglichen, haben das Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts** und die Bundesanstalt für Gewässerkunde einen Glasaalbesatz vorgeschlagen, der den Aalbestand in der Unterems stabilisieren soll. Die Bundesanstalt für Gewässerkunde hat den Besatz mit jährlich 80 bis 100 kg von Glas-/Steigaalen beziffert. Die Träger des Vorhabens haben sich dazu bereit erklärt. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und hat die Durchführung dieser Maßnahme durch eine entsprechende Anordnung (Nr. 12) sichergestellt.

Auch der anerkannte Naturschutzverband BUND hat mit Telefax vom 19.5.1994 diese Maßnahme im Prinzip begrüßt, wenngleich sie ihm noch nicht weit genug geht.

Die über einen Zeitraum von sieben Jahren durchzuführende Besatzmaßnahme wird nach Auskunft der Bundesanstalt für Gewässerkunde dazu führen, daß sich der Aalbesatz in der Unterems stabilisiert, was sich wiederum positiv auf die Fangerträge der Hamenfischer auswirken wird. Zugleich wird durch den Glasaalbesatz ein wichtiger Beitrag zur ökologischen Aufwertung des Fischbesatzes in der Ems geleistet. Tatsächlich etwa eintretende Nachteile können dadurch sachgerecht ausgeglichen werden, selbst wenn man in den Baggerarbeiten einen Eingriff im Rechtssinne sehen sollte. Die Bundesanstalt für Gewässerkunde hat allerdings ebenso wie die Umweltverträglichkeitsstudie der **IBL**, Berater der Biologen und Ingenieure, und die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Emsland dargelegt, daß es sich bei diesen vorhabensbedingten Maßnahmen nicht um Eingriffe im Rechtssinne handele, da die Erheblichkeitsschwelle nicht überschritten sei. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Durch die angeordneten Maßnahmen des Fischbesatzes ist jedoch sichergestellt, daß selbst bei Annahme eines erheblichen Eingriffs die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt würden. Dies haben die Gutachten überzeugend dargelegt.

<sup>42</sup> **BGH**, Urt. vom 5.4.1978 - V ZR 228/64 - BGHZ 50, 73 - **Fischereirechte**.

Eine **Entschädigung** für vorhabenbedingte Auswirkungen war den Fischern nicht zu gewähren. Ein Entschädigungsanspruch scheidet schon - wie dargelegt - an Rechtsgründen, da keine gegen entschädigungslosen Entzug gesicherten Eigentumspositionen betroffen sind. Außerdem haben die Gutachter überzeugend dargelegt, daß eine Kompensation an Ort und Stelle einer Entschädigungsleistung vorzuziehen ist (vgl. auch das System der Eingriffs-, Ausgleichs- und Ersatzregelungen in § 8 BNatSchG sowie § 19 I WaStrG).

#### **f) Belange der Binnenschifffahrt**

Die vorstehend dargestellten und bewerteten privaten Belange der Binnenschifffahrt<sup>43</sup> sind erstmals in diesem Verfahren erhoben worden. Sie sind von geringem Gewicht, weil die von den Einwendungsführern befürchteten, ihnen nachteiligen Auswirkungen - die Binnenschiffer wären ihren Einwendungen zufolge hauptsächlich von einer Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit betroffen - nach den Aussagen der Gutachter entweder überhaupt nicht oder nur in einem geringen, den Belangen der Binnenschifffahrt nicht abträglichen Ausmaß auftreten werden; sie würden sich auf jeden Fall im Rahmen dessen halten, das der Benutzer einer Bundeswasserstraße hinzunehmen hat. Keinesfalls vermögen diese Belange das mit dem Ausbau verfolgte, zuvor dargestellte<sup>44</sup> öffentliche Interesse zu überwiegen.

#### **g) Belange des Umweltschutzes**

Die vorhabensbedingten **Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG** (Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter) sind gering bis überhaupt nicht vorhanden und liegen weit unter der Erheblichkeitsgrenze. Beeinträchtigungen der Fischerei sind auszuschließen bzw. derart geringfügig, daß sie als tolerierbar hingenommen werden müssen.

Das Naturschutzgebiet „Emsaltwasser bei Vellage“ wird durch das Vorhaben nicht berührt. Schäden an den Sommerdeichen sind zweifelsfrei auf unterlassene Unterhaltung und auf Deichbeweidung durch Rindvieh zurückzuführen. Bisherige Funktionen, z.B. als Winterastplatz für Entenvögel, bleiben uneingeschränkt erhalten. Durch die unterhaltungsbedingten Sommerdeichschäden entsteht in Ansätzen Süßwasserwatt, ein hochgradig schützenswerter, weil im Emsästuar weitgehend unterrepräsentierter Biotoptyp. Damit ergibt sich, daß das Vorhaben auch die Voraussetzungen der Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union (EU) wahrt.

<sup>43</sup> Vgl. dazu „Belange der Binnenschifffahrt“, S. 55.

<sup>44</sup> Vgl. dazu „Allgemeine Planrechtfertigung“, S. 29.

Landespflegerische Belange werden für das Gesamtvorhaben nach den Ausführungen der festgestellten Umweltverträglichkeitsstudie (Abschn. A. I. 5.) und des Antrags (Abschn. A. I. 1.) gewahrt. Die Prüfung dieser Belange im vorliegenden Verfahren hat dies bestätigt. Dazu wird auf die Ausführungen insbesondere der Bundesanstalt für Gewässerkunde verwiesen. Wenn gleichwohl das Angebot der Träger des Vorhabens für Ausgleichsmaßnahmen in die Anordnungen (Abschn. A II Nr. 10.) aufgenommen wurde, beruht dies auf folgender Erwägung:

Das Vorhaben ist dringlich und duldet nach Erklärung der Träger des Vorhabens keine weitere Verzögerung. Selbst wenn ein Eingriff i. S. des Bundesnaturschutzgesetzes unterstellt würde, wäre er ausgleichbar mit eben den Maßnahmen, die die Träger des Vorhabens vorschlagen, und das Vorhaben dann mit den Belangen der Landschaftspflege vereinbar. Die Maßnahmen sind angemessen und sachgerecht, da sie den von den zuständigen Stellen eingeleiteten Prozeß der Sicherung der Deichvorländer für landschaftspflegerische Ziele nachhaltig fördern. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Maßnahmen obligatorisch gemacht, um etwaige Bedenken in dieser Richtung gegen den sofortigen Vollzug von vornherein auszuschließen.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Ausführungen in den vorangehenden und nachfolgenden Abschnitten verwiesen, die ihrerseits gutachterlicherseits belegt sind.

#### **h) Gesamtbetrachtung**

Den vorgetragenen Belangen steht das öffentliche Interesse am Ausbau der Bundeswasserstraße Ems für das 7,30 m tiefgehende Bemessungsschiff gegenüber: Der Ausbau dient nicht nur der Anpassung des Emsfahrwassers an veränderte verkehrliche Bedürfnisse, sondern er ist auch erforderlich, um den Werftstandort Papenburg und damit die Wirtschaftsstruktur der Region Emsland/Ostfriesland zu erhalten und zu sichern. Erst durch den hier festgestellten Plan können die 1.800 Arbeitsplätze auf der Werft und weitere ca. 2.000 Arbeitsplätze bei den Zulieferbetrieben dauerhaft gesichert werden, was gerade vor dem Hintergrund, daß Alternatarbeitsplätze in der Region nicht existieren, von erheblicher strukturpolitischer Bedeutung ist.

Dem vorstehend und unter dem Punkt allgemeine Planrechtfertigung, auf den Bezug genommen wird, dargestellten öffentlichen Interesse gebührt nach Abwägung und Inwertsetzung aller Einwendungen Vorrang gegenüber den vorgebrachten Belangen, da diese - wenn überhaupt, dann - nicht meßbar oder nur geringfügig, d. h. unter der Erheblichkeitsschwelle, beeinträchtigt werden.

## **4. Begründung der Anordnungen**

Mit den in Abschnitt A II getroffenen Anordnungen werden die im Grundsatz bereits im Planfeststellungsbeschluß vom 21. Dezember 1983 angeordneten Beweissicherungsmaßnahmen, die in den Beschlüssen vom 3. Juli 1991 und 19. März 1993 teilweise modifiziert und ergänzt worden sind, fortgeschrieben, d. h. dem nunmehr festgestellten Ausbau, dessen voraussichtlicher Dauer und dem Umstand, daß hier auch Dritte Träger des Vorhabens sind, angepaßt. Materiell haben sie ihre Grundlage größtenteils in den Anregungen und Vorschlägen der beteiligten Behörden. Mit der Anordnung Nr. 8 wird dem Anliegen eines Einwenders Rechnung getragen.

Die Anordnungen Nrn. 11 und 12 sind entsprechend den Erklärungen der Träger des Vorhabens ergangen. Nach den vorliegenden Gutachten sind mit der Emsvertiefung Eingriffe im Rechtssinne nicht verbunden, so daß die Anordnung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sowie schadensverhütender Maßnahmen rechtlich nicht geboten war. Im Hinblick darauf, daß die Träger des Vorhabens die Maßnahmen jedoch von sich aus angeboten haben, konnte eine entsprechende verbindliche Anordnung ergehen. Die Maßnahmen dienen der allgemeinen Kompensation von möglichen Beeinträchtigungen und sind daher auch vor dem Hintergrund einer Gesamtbetrachtung zweckdienlich. Nach Aussage der Gutachter wären die Maßnahmen auch geeignet und ausreichend, vor dem Hintergrund der Eingriffs-, Ausgleichs- und Ersatzregelungen in § 8 BNatSchG Eingriffe im Rechtssinne auszugleichen bzw. Ersatz dafür zu liefern, wenn es sich um solche handeln würde.

Mit den Anordnungen Nr. 3 und 5 bis 8 werden Rechte der Einwender für den Fall gewahrt, daß entgegen der Prognosen der Gutachter dennoch nachteilige Auswirkungen auftreten sollten.

## **5. Begründung der Entscheidung über die Einwendungen**

### **a) Unzulässige Einwendungen**

Folgende Einwendungen sind bereits aus verfahrensrechtlichen Gründen unzulässig:

#### **(1) Fehlende Aktivlegitimation**

Als politische Partei kann das „Bündnis 90/DIE GRÜNEN“ am o.a. Planfeststellungsverfahren nur in

Gestalt der durch ihren Vorstand vertretenen Bundespartei beteiligt werden. Für den Fall, daß sich ein Gebietsverband an einem Verwaltungsverfahren beteiligen will, ist der Gebietsverband der jeweils höchsten Stufe (Landesverband) die von der Behörde gem. § 11 Nr. 2 VwVfG zu beteiligende Vereinigung. Etwas anderes gilt nach § 3 ParteienG nur dann, wenn es durch die Satzung der Partei ausdrücklich bestimmt ist.

Obwohl jeweils schriftlich mit rund dreiwöchiger Fristsetzung dazu aufgefordert, haben die Einwender nicht durch Vorlage der Satzung der Partei „Bündnis 90/DIE GRÜNEN“ nachgewiesen, daß Aktiv- und Passivlegitimation auch den Kreisverbänden dieser Partei zugestanden worden sind. Sie konnten deshalb am Verfahren nicht beteiligt werden.

## **(2) Verfristung**

In der gem. § 73 V VwVfG von den in Abschnitt B I 4.2.1 genannten Gemeinden ortsüblich vorgenommenen Bekanntmachung über die Auslegung des Planes ist in Übereinstimmung mit § 17 Nr. 5 WaStrG darauf hingewiesen worden, daß Einwendungen zur Vermeidung des Ausschlusses spätestens bis zum 5. April 1994 zu erheben seien. Die Einwendungen sind jedoch erst nach diesem Termin in die Verfügungsgewalt der Anhörungsbehörde bzw. Gemeinde gelangt, nämlich die Einwendung

der Frau Ilse Boese-Sonnenberg, Leer, am 11.4.1994  
des Herr Eldert Sleetboom, Borkum am 12.4.1994,  
und  
des/der Herr/Frau H. Pollmann, Rhaudefehn am 28.4.1994.

Auch die vom Landwirtschaftlichen Hauptverein für Ostfriesland (Ostfriesisches Landvolk) Kreisverband Leer für

Herrn Fokko Brink, Weener,  
Herrn Ludger Borchers, Weener,  
Herrn Heiko Leemhuis, Jemgum,  
Herrn Wilhelm Leißing, Weener,  
Herrn Bernhard Lübbers, Weener,  
Herrn Johann Müller, Weener,  
Herrn Jan Pannenburg, Weener,  
Herrn Elso Penning, Weener,  
Herrn Jan Reinders, Weener,  
Herrn Gerd Spekter, Weener,

erhobenen Einwendungen sind wegen Verfristung unzulässig, da das Schreiben vom 5.4.1994 ausweislich des Eingangsstempels der Stadt Leer erst am 6.4.1994 und damit verspätet eingegangen ist.

Gem. § 17 Nr. 5 HS 1 WaStrG sind nach Ablauf der Einwendungsfrist erhobene Einwendungen ausgeschlossen.



## b) Unbegründete Einwendungen

### (1) Emsfischer

Als unbegründet zurückgewiesen werden die Einwendungen der **Emsfischer**

Lüke Meinders, Ditzum  
Karl-Heinz Heuer, Petkum,  
Stephan Bruhns, Ditzum,  
Peter Dirksen, Neermoor,  
Peter Heeren, Terborg,  
Michael Heuer, Petkum,  
Heinrich Mertens, Ditzum,  
Harm Picksak, Oldersum,  
Martin Goldsweer, Hatzum,  
Walter Zeeck, Geversdorf,

#### (a) Lüke Meinders, Ditzum

Mit seinem Schreiben vom 24.3.1994 weist der Einwendungsführer darauf hin, daß er seit mehreren Jahren auf der Ems die Fischerei mit Hamennetzen betreibt. Er sei auch im Besitz der dafür erforderlichen strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigungen. Die Nutzung der Bundeswasserstraße zu diesem Zweck sei ihm vertraglich gestattet. Er fürchtet, daß seine Möglichkeiten, Fischfang in der Ems mit Pfahlhamen auszuführen, durch die Vertiefung der Ems erheblich geschmälert, wenn nicht unmöglich gemacht wird. Er bezieht sich dabei auf das fischereibiologische und fischereiwirtschaftliche Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts**. Die in diesem Gutachten prognostizierte Tendenz stimme mit seinen Beobachtungen überein. Schon jetzt sei er gezwungen, auf weniger geeignete Standorte auszuweichen, die einen wirtschaftlichen Betrieb der Fischerei kaum noch gewährleisten würden. Die absehbare Aufgabe der Hamenfischerei stelle aber einen unzumutbaren Eingriff in seinen eingerichteten und ausgeübten Fischereibetrieb dar, der seiner Ansicht nach entschädigungspflichtig sei.

Außerdem stellt der Einwendungsführer die Umweltverträglichkeitsstudie in Frage und bezieht sich dazu wiederum auf das Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts**. Die Fischerei selbst sei jedenfalls nicht für die Verminderung der Fangerträge verantwortlich. Zugleich mahnt der Einwendungsführer eine gerechte Abwägung seiner Belange gegenüber anderen Interessen an. Es sei nicht sein Ziel, die Überführung der Oriana zu verhindern. Er möchte aber sicherstellen, daß er nach Durchführung der Maßnahme nicht schlechter stehe als zuvor. Es sei dazu eine Gesamt-Konfliktbewältigung erforderlich, die über die Spannweite der Schiffsbemessungstiefe von 6,30 m bis 7,30 m hinausgehe und bereits bei einer Schiffsbemessungstiefe von 5,70 m ansetze. Dies

sei auch deshalb erforderlich, weil durch die bisher in Abschnitten erfolgte Planfeststellung die Gesamtauswirkungen der Maßnahme nicht in den Blick geraten seien. Auf diesem Hintergrund beantragt der Einwendungsführer, die beantragte Planfeststellung zu versagen, jedenfalls aber Anordnungen zu treffen, durch die eine Berücksichtigung der Belange seines Fischereibetriebes ausreichend gewährleistet ist.

Die vorgetragenen Belange des Einwendungsführers Meinders werden in die Abwägung eingestellt. Nach den vorliegenden Gutachten wird die Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang es zu Beeinträchtigungen des Fischfangs durch die Emsvertiefung kommt, unterschiedlich beurteilt. Selbst wenn man davon ausgeht, daß im Zusammenhang mit den bisher erfolgten und hier planfestgestellten Emsvertiefungen nachteilige Auswirkungen auf den Fischfang gegeben sind, kann hierdurch das Vorhaben nicht in Frage gestellt werden. Für die Durchführung der Emsvertiefung sprechen vielmehr wichtige Gesichtspunkte, die bereits im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung dargelegt worden sind. Dies gilt auch dann, wenn man die nachteiligen Auswirkungen der Emsvertiefung auf solche Belange in eine Gesamtbetrachtung einstellt.

Ein gewisser Ausgleich der geltend gemachten Beeinträchtigungen kann in der Auflage Nr. 12 gesehen werden, wonach der Aalbestand in der Unterems durch einen Glasaalbesatz über einen Zeitraum von 7 Jahren stabilisiert werden soll. Dies entspricht einem Vorschlag des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** und auch der ergänzenden Stellungnahme der Bundesanstalt für Gewässerkunde. Weitergehende Anordnungen konnten aber nach Lage der Dinge nicht getroffen werden. Auch die Festsetzung einer Entschädigung konnte nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben waren. Hierzu kann auf die Darlegungen zu den Fischereibelangen<sup>45</sup> verwiesen werden. Es besteht zwar für den Einwendungsführer die Möglichkeit, in der Unterems zu fischen. Er muß sich jedoch dabei auf die jeweiligen Umstände einstellen und hat gegebenenfalls auch eine nachteilige Veränderung dieser Umstände in Kauf zu nehmen.

#### (b) Heinrich Mertens, Ditzum,

Der Einwendungsführer macht mit Schreiben vom 29.3.1994 geltend, daß er als Emsfischer mit seinem Boot „Freya“ (Fischereikennzeichen DIT 11 N) seit ca. 15 Jahren die Emsfischerei betreibt und Mitbenutzer einer Hamenstelle des Einwendungsführers Meinders sei. Durch die in den vergangenen Jahren erfolgte Emsvertiefung sei die Fließgeschwindigkeit erhöht

<sup>45</sup> Vgl. „Fischereiliche Belange“, S. 49.

worden, wodurch stärkere Hamenpfähle benötigt würden. Außerdem beeinträchtigte die derzeitige Fließgeschwindigkeit auch die Korb Fischerei auf Aal und Stint. Durch die Vertiefung der Ems seien auch die Fischerträge zurückgegangen.

Die vorgetragenen Belange des Einwendungsführers Mertens werden in die Abwägung eingestellt. Nach den vorliegenden Gutachten wird die Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang es zu Beeinträchtigungen des Fischfangs durch die Emsvertiefung kommt, unterschiedlich beurteilt. Selbst wenn man davon ausgeht, daß im Zusammenhang mit den bisher erfolgten und hier planfestgestellten Emsvertiefungen nachteilige Auswirkungen auf den Fischfang gegeben sind, kann hierdurch das Vorhaben nicht in Frage gestellt werden. Für die Durchführung der Emsvertiefung sprechen vielmehr wichtige Gesichtspunkte, die bereits im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung dargelegt worden sind. Dies gilt auch dann, wenn man die nachteiligen Auswirkungen der Emsvertiefung auf solche Belange in eine Gesamtbetrachtung einstellt.

Ein gewisser Ausgleich der geltend gemachten Beeinträchtigungen kann in der Auflage Nr. 12 gesehen werden, wonach der Aalbestand in der Unterems durch einen Glasaalbesatz über einen Zeitraum von 7 Jahren stabilisiert werden soll. Dies entspricht einem Vorschlag des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** und auch der ergänzenden Stellungnahme der Bundesanstalt für Gewässerkunde. Weitergehende Anordnungen konnten aber nach Lage der Dinge nicht getroffen werden. Auch die Festsetzung einer Entschädigung konnte nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben waren. Hierzu kann auf die Darlegungen zu den Fischereibelangen<sup>46</sup> verwiesen werden. Es besteht zwar für den Einwendungsführer die Möglichkeit, in der Unterems zu fischen. Er muß sich jedoch dabei auf die jeweiligen Umstände einstellen und hat gegebenenfalls auch eine nachteilige Veränderung dieser Umstände in Kauf zu nehmen.

### (c) Peter Dirksen

Der Einwendungsführer, der ebenfalls als Fischer tätig ist, macht mit Schreiben vom 15.3.1994 geltend, daß er bereits aufgrund der durchgeführten Baggerarbeiten verschiedene Fangstellen habe aufgeben müssen. Er rechnet damit, eine weitere Fangstelle in Coldeborg zu verlieren. Durch die starke Strömung würden die Fischernetze zerstört, und es sei auch erforderlich, stärkere Pfähle mit Anker und ein größeres Schiff mit höherer Maschinenleistung einzusetzen. Die schlechteren Fangerträge müsse er durch eine erhebliche Steigerung

seiner Arbeitszeit wettmachen. Die Baggerarbeiten würden zu einer totalen Vernichtung des biologischen Zustandes und des Fischbesatzes führen. Die verbleibenden Fische würden durch die Vertiefung der Ems in die Strommitte gelockt und könnten deshalb nicht mehr mit Hamen gefangen werden. Dies aber gefährde den bereits in vierter Generation geführten Fischereibetrieb. Außerdem befürchtet der Einwendungsführer eine Grundwasserabsenkung, mit der er eine Gefahr für seine beiden Häuser verbindet. Dabei bezieht er sich auch auf Vorfälle, die er aus anderen Stromgebieten berichtet.

Die vorgetragenen Belange des Einwendungsführers Dirksen werden in die Abwägung eingestellt. Nach den vorliegenden Gutachten wird die Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang es zu Beeinträchtigungen des Fischfangs durch die Emsvertiefung kommt, unterschiedlich beurteilt. Selbst wenn man davon ausgeht, daß im Zusammenhang mit den bisher erfolgten und hier planfestgestellten Emsvertiefungen nachteilige Auswirkungen auf den Fischfang gegeben sind, kann hierdurch das Vorhaben nicht in Frage gestellt werden. Für die Durchführung der Emsvertiefung sprechen vielmehr wichtige Gesichtspunkte, die bereits im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung dargelegt worden sind. Dies gilt auch dann, wenn man die nachteiligen Auswirkungen der Emsvertiefung auf solche Belange in eine Gesamtbetrachtung einstellt.

Ein gewisser Ausgleich der geltend gemachten Beeinträchtigungen kann in der Auflage Nr. 12 gesehen werden, wonach der Aalbestand in der Unterems durch einen Glasaalbesatz über einen Zeitraum von 7 Jahren stabilisiert werden soll. Dies entspricht einem Vorschlag des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** und auch der ergänzenden Stellungnahme der Bundesanstalt für Gewässerkunde. Weitergehende Anordnungen konnten aber nach Lage der Dinge nicht getroffen werden. Auch die Festsetzung einer Entschädigung konnte nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben waren. Hierzu kann auf die Darlegungen zu den Fischereibelangen<sup>47</sup> verwiesen werden. Es besteht zwar für den Einwendungsführer die Möglichkeit, in der Unterems zu fischen. Er muß sich jedoch dabei auf die jeweiligen Umstände einstellen und hat gegebenenfalls auch eine nachteilige Veränderung dieser Umstände in Kauf zu nehmen. Dies gilt auch dann, wenn es sich um einen in mehreren Generationen geführten Familienbetrieb handelt. Auch bestehen hinsichtlich der Gebäudesicherheit aufgrund der Emsvertiefung keine Bedenken<sup>48</sup>.

<sup>46</sup> Vgl. „Fischereiliche Belange“, S. 49.

<sup>47</sup> Vgl. „Fischereiliche Belange“, S. 49.

<sup>48</sup> Vgl. Vgl. „Wasserbauliche Belange“, S. 41..



**(d) Karl-Heinz Heuer, Petkum**

Stephan Bruhns, Ditzum,  
Peter Dirksen, Neermoor,  
Peter Heeren, Terborg,  
Michael Heuer, Petkum,  
Heinrich Mertens, Ditzum,  
Harm Picksak, Oldersum,

Der Einwendungsführer Karl-Heinz Heuer macht für sich und die von ihm vertretenen Einwendungsführer jeweils mit Schreiben vom 25.3.1994 geltend, daß sie ebenso behandelt werde wollen wie einwendende Fischer in dem vorangegangenen „6,80 m“-Verfahren, die eine Entschädigung erhalten hätten. Im übrigen beziehen sich die Einwendungsführer auf das Vorbringen der Fischer im vorangegangenen „6,80-m-Planfeststellungsverfahren“. Zudem wird eine Interessenkollision im Hinblick auf die Mitantragstellung durch das WSA, einen Veröffentlichungsmangel hinsichtlich der amtlichen Bekanntmachung, Unzugänglichkeit der Planunterlagen für Rollstuhlfahrer sowie Unzulässigkeit einer Koppelung von Bundes- und Landesrecht. Ferner wird auf die Gefahr einer Gebäudeabsackung oder -beschädigung sowie auf ein Einwendungs- bzw. Klage-recht nach den einschlägigen Vorschriften sowie mögliche Gefahren für die Sicherheit der Bevölkerung vor allem bei Sturmfluten hingewiesen. Zudem wird auf die Einwendungen der Fischer Bezug genommen.

Die vorgetragenen Belange der von Herrn Karl-Heinz Heuer vertretenen Einwendungsführer werden in die Abwägung eingestellt. Nach den vorliegenden Gutachten wird die Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang es zu Beeinträchtigungen des Fischfangs durch die Emsvertiefung kommt, unterschiedlich beurteilt. Selbst wenn man davon ausgeht, daß im Zusammenhang mit den bisher erfolgten und hier planfestgestellten Emsvertiefungen nachteilige Auswirkungen auf den Fischfang gegeben sind, kann hierdurch das Vorhaben nicht in Frage gestellt werden. Für die Durchführung der Emsvertiefung sprechen vielmehr wichtige Gesichtspunkte, die bereits im Zusammenhang mit der Planrecht-fertigung dargelegt worden sind. Dies gilt auch dann, wenn man die nachteiligen Auswirkungen der Emsvertiefung auf solche Belange in eine Gesamtbetrachtung einstellt.

Ein gewisser Ausgleich der geltend gemachten Beeinträchtigungen kann in der Auflage Nr. 12 gesehen werden, wonach der Aalbestand in der Unterems durch einen Glasaalbesatz über einen Zeitraum von 7 Jahren stabilisiert werden soll. Dies entspricht einem Vorschlag des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** und auch der ergänzenden Stellungnahme der Bundesanstalt für Gewässerkunde. Weitergehende Anordnungen konnten aber nach Lage der Dinge nicht getroffen werden. Auch die Festsetzung einer Entschädigung konnte nicht

angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben waren. Hierzu kann auf die Darlegungen zu den Fischereibelangen<sup>49</sup> verwiesen werden.

Soweit die Einwendungsführer Gleichbehandlung mit anderen inzwischen entschädigten Fischern verlangen, muß darauf verwiesen werden, daß dies auf privatrechtlicher Grundlage ohne Mitwirkung der Planfeststellungsbehörde geschehen ist. Eine solche Entschädigung findet im Gesetz keine Grundlage. Auch das Vorbringen in früheren Verfahren kann wegen der bereits dargelegten besonderen Rechtfertigung nicht dazu führen, auf die Planfeststellung zu verzichten. Auch ist eine Interessenkollision aus der Tatsache, daß das WSA Emden mit Antragsteller ist, nicht abzuleiten. Die behaupteten formalen Mängel liegen nicht vor. Die Planunterlagen haben ordnungsgemäß und für jedermann zugänglich ausgelegt. Nach den eingeholten Gutachten ist auch auszuschließen, daß es zu Gebäudeabsenkungen oder -beschädigungen kommt. Auch bestehen hinsichtlich der Deichsicherheit aufgrund der Emsvertiefung keine Bedenken<sup>50</sup>.

**(e) Martin Goldsweer**

Die Rechtsanwälte Dr. Enno Conring und G. Smeding-Terveer, Weener, haben mit Schreiben vom 30.3.1994 für den Einwendungsführer Martin Goldsweer ebenfalls eine Beeinträchtigung der Fischfangmöglichkeiten gerügt. Der Planfeststellungsantrag des Emsausbaus für ein 7,30 m tiefgehendes Bemessungsschiff sei zu unbestimmt. Herr Goldsweer, der sich bereits von Jugend auf der Berufsfischerei verschrieben habe, werde durch den Emsausbau in seinen Fischfangmöglichkeiten beeinträchtigt und habe Sorge um seine Existenz, da der landwirtschaftliche Nebenerwerbsbetrieb auf seinem 6 ha großen Streubesitz zum alleinigen Lebensunterhalt nicht reiche. Herr Goldsweer habe seinen Fischereibetrieb, der ausschließlich auf den Fang von Aal spezialisiert sei, durch umfangreiche Investitionen planmäßig ausgebaut und hierzu das erforderliche Material an Booten und Hamen angeschafft. Um einen gewissen Ausgleich für die Rückgänge der Fangerträge zu schaffen, habe er sich in der Vergangenheit vergeblich bemüht, die Hamenstellen bis in den Tonnenstrich der Kurvenbereiche und damit in das Fahrwasser auszudehnen. Nunmehr müsse er befürchten, daß die weitere Vertiefung der Ems zu einem weiteren Rückgang der Fangerträge führe. Um in der Nähe des Fahrwasserrandes fischen zu können, seien aber erhebliche und kosten-trächtige Umstellungen für den Fischereibetrieb erforderlich. Wenn die Vertiefungsmaßnahmen weitergingen,

<sup>49</sup> Vgl. „Fischereiliche Belange“, S. 49.

<sup>50</sup> Vgl. dazu „Wasserbauliche Belange“, S. 41..

könne dies das Ende der Pfahlhamenfischerei auf der Ems bedeuten, meinen die Anwälte, wobei sie sich auf das Gutachten des **Alfred-Wegener-Instituts** (S. 53) beziehen. Im übrigen fordern die Anwälte vergleichbare „Ausgleichsmaßnahmen“ wie sie die Ditzumer Fischer im „6,80 m-Verfahren“ erhalten hätten. Auch müsse sichergestellt werden, daß der Lager- und Liegeplatz im Vordeichgelände nicht durch naturschutzrechtliche Auflagen beeinträchtigt werde. Zudem werde die Deichsicherheit durch Auskolkungen beeinträchtigt.

Die vorgetragenen Belange des Einwendungsführers Martin Goldsweer werden in die Abwägung eingestellt. Nach den vorliegenden Gutachten wird die Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang es zu Beeinträchtigungen des Fischfangs durch die Emsvertiefung kommt, unterschiedlich beurteilt. Selbst wenn man davon ausgeht, daß im Zusammenhang mit den bisher erfolgten und hier planfestgestellten Emsvertiefungen nachteilige Auswirkungen auf den Fischfang gegeben sind, kann hierdurch das Vorhaben nicht in Frage gestellt werden. Für die Durchführung der Emsvertiefung sprechen vielmehr wichtige Gesichtspunkte, die bereits im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung dargelegt worden sind. Dies gilt auch dann, wenn man die nachteiligen Auswirkungen der Emsvertiefung auf solche Belange in eine Gesamtbetrachtung einstellt.

Ein gewisser Ausgleich der geltend gemachten Beeinträchtigungen kann in der Auflage Nr. 12 gesehen werden, wonach der Aalbestand in der Unterems durch einen Glasaalbesatz über einen Zeitraum von 7 Jahren stabilisiert werden soll. Dies entspricht einem Vorschlag des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** und auch der ergänzenden Stellungnahme der Bundesanstalt für Gewässerkunde. Weitergehende Anordnungen konnten aber nach Lage der Dinge nicht getroffen werden. Auch die Festsetzung einer Entschädigung konnte nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben waren. Hierzu kann auf die Darlegungen zu den Fischereibelangen<sup>51</sup> verwiesen werden. Es besteht zwar für den Einwendungsführer die Möglichkeit, in der Unterems zu fischen. Er muß sich jedoch dabei auf die jeweiligen Umstände einstellen und hat gegebenenfalls auch eine nachteilige Veränderung dieser Umstände in Kauf zu nehmen. Dies gilt auch dann, wenn es sich um einen in mehreren Generationen geführten Familienbetrieb handelt. Die von dem Einwendungsführer geltend gemachten Nachteile können auch nicht dadurch ausgeglichen werden, daß die Genehmigung für die Aufstellung der Pfahlhamen für Bereiche erteilt wird, die unmittelbar an das Fahrwasser angrenzen oder gar in dieses hineinreichen. Dadurch würde eine unmittelbare Gefahr für die Schifffahrt erzeugt werden.

<sup>51</sup> Vgl. „Fischereiliche Belange“, S. 49.

Soweit der Einwendungsführer Gleichbehandlung mit anderen, im Zusammenhang mit einem vorangegangenen Verfahren entschädigten Fischern verlangt, muß darauf verwiesen werden, daß dies auf privatrechtlicher Grundlage ohne Mitwirkung der Planfeststellungsbehörde geschehen ist. Eine solche Entschädigung findet im Gesetz keine Grundlage.

Die Gefahr, daß Flächen des Einwendungsführers als Naturschutzgebiete oder Ausgleichsflächen gegen seinen Willen in Anspruch genommen werden, besteht nicht. Die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen sollen nach ausdrücklicher Erklärung der Träger des Vorhabens auf freiwilliger Basis erfolgen.

#### **(f) Walter Zeeck, Hauptstraße 35 in 21784 Geversdorf**

Mit Schreiben vom 22.3.1994 machen die Rechtsanwälte Jann Berghaus, Rolf Hartmann, Franz-A. Duin und Jann Berghaus jun. (Aurich) Einwendungen für den Fischer Walter Zeeck, Hauptstraße 35 in 21784 Geversdorf geltend. Der Einwendungsführer fische seit 1981 in jedem Frühjahr in den Monaten März bis Mai mit seinem Spezialfahrzeug „Ostetal HF 567“ Aale auf der Ems, insbesondere in dem Stromabschnitt zwischen Hatzum und Jemgum, und habe dazu entsprechende Investitionen getätigt. Die Baggerungen der jüngsten Zeit hätten sich bereits nachteilig auf das Fangergebnis ausgewirkt. Durch die noch schwerwiegenderen Eingriffe des jetzigen Vorhabens würden sich nach der Befürchtung des Einwendungsführers extreme Fangausfälle ergeben, da gerade die Aale als gewässergrundbezogen lebende Fische auf weiten Strecken der Ems für erhebliche Zeiträume ihren Lebensraum verlieren würden. Der Einwendungsführer befürchte daher einen erheblichen Eingriff in seinen eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, der auf die Ergebnisse des Aalfangs in der Ems angewiesen sei.

Die vorgetragenen Belange des Einwendungsführers Zeeck werden in die Abwägung eingestellt. Nach den vorliegenden Gutachten wird die Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang es zu Beeinträchtigungen des Fischfangs durch die Emsvertiefung kommt, unterschiedlich beurteilt. Selbst wenn man davon ausgeht, daß im Zusammenhang mit den bisher erfolgten und hier planfestgestellten Emsvertiefungen nachteilige Auswirkungen auf den Fischfang gegeben sind, kann hierdurch das Vorhaben nicht in Frage gestellt werden. Für die Durchführung der Emsvertiefung sprechen vielmehr wichtige Gesichtspunkte, die bereits im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung dargelegt worden sind. Dies gilt auch dann, wenn man die nachteiligen Auswirkungen der Emsvertiefung auf solche Belange in eine Gesamtbetrachtung einstellt.

Ein gewisser Ausgleich der geltend gemachten Beeinträchtigungen kann in der Anordnung Nr. 12 gesehen werden, wonach der Aalbestand in der Unterems durch einen Glasaalbesatz über einen Zeitraum von 7 Jahren stabilisiert werden soll. Dies entspricht einem Vorschlag des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** und auch der ergänzenden Stellungnahme der Bundesanstalt für Gewässerkunde. Weitergehende Anordnungen konnten aber nach Lage der Dinge nicht getroffen werden. Auch die Festsetzung einer Entschädigung konnte nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben waren. Hierzu kann auf die Darlegungen zu den Fischereibelangen<sup>52</sup> verwiesen werden. Es besteht zwar für den Einwendungsführer die Möglichkeit, in der Unterems zu fischen. Er muß sich jedoch dabei auf die jeweiligen Umstände einstellen und hat gegebenenfalls auch eine nachteilige Veränderung dieser Umstände in Kauf zu nehmen.

#### **(g) Landesfischereiverband Weser-Ems e.V.**

Der Landesfischereiverband Weser-Ems e.V. - Verband der Kleinen Hochsee- und Küstenfischerei -, Mars-la-Tour-Str. 6 in 26121 Oldenburg, hat mit Schreiben vom 29.3.1994 geltend gemacht, daß der Emsausbau zu starken und irreversiblen Veränderungen und Schädigungen des Ökosystems der Ems als Lebensraum der Fische und ihrer Fischnährtiere führe und damit die Fischbestände direkt beeinträchtige und die Fischerei schädige. Die Fischereibetriebe an der Ems würden durch diese Maßnahmen in ihrer Existenz bedroht. Die „zunehmende Kanalisierung und Technisierung eines Gewässers“ führe immer zu einer Verschlechterung seines biologischen Zustandes und zu nachteiliger Beeinflussung der Fischbestände. Dies hätten seit über 100 Jahren alle wasserbautechnischen Maßnahmen gezeigt. Mittelfristig werde auch die Ems dieses Schicksal erleiden. Durch die beabsichtigte Vertiefung auf eine Sohlentiefe von mindestens 7,80 m werde die Ems in Zukunft zu einem Schifffahrtskanal ausgebaut, der ständig ausgebaggert werden müsse. Eine biologische Regeneration der Flußsohle sei unter diesen Umständen nicht zu erwarten, eine Erholung der Fischbestände und damit eine Verbesserung ihrer fischereilichen Nutzung ausgeschlossen. Zudem spricht sich der Landesfischereiverband für eine Gleichstellung mit den abgefundenen Fischern aus dem „6,80 m-Verfahren“ aus. Die Emsvertiefung diene eindeutig einem privaten Industriebetrieb in Papenburg, der dann entschädigungspflichtig wäre. Zugleich werde allerdings nicht verkannt, daß der Standort eines großen Industriebetriebes durch seinen Einfluß auf die regionale Infrastruktur immer auch ein öffentliches Interesse darstelle. Eine Entschädigung

müsse daher gegebenenfalls auf der Basis des § 22 WHG gewährt werden.

Die vorgetragenen Belange des Landesfischereiverbandes Weser-Ems e.V. werden in die Abwägung eingestellt. Nach den vorliegenden Gutachten wird die Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang es zu Beeinträchtigungen des Fischfangs durch die Emsvertiefung kommt, unterschiedlich beurteilt. Selbst wenn man davon ausgeht, daß im Zusammenhang mit den bisher erfolgten und hier planfestgestellten Emsvertiefungen nachteilige Auswirkungen auf den Fischfang gegeben sind, kann hierdurch das Vorhaben nicht in Frage gestellt werden. Für die Durchführung der Emsvertiefung sprechen vielmehr wichtige Gesichtspunkte, die bereits im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung dargelegt worden sind. Dies gilt auch dann, wenn man die nachteiligen Auswirkungen der Emsvertiefung auf solche Belange in eine Gesamtbetrachtung einstellt.

Ein gewisser Ausgleich der geltend gemachten Beeinträchtigungen kann in der Anordnung Nr. 12 gesehen werden, wonach der Aalbestand in der Unterems durch einen Glasaalbesatz über einen Zeitraum von 7 Jahren stabilisiert werden soll. Dies entspricht einem Vorschlag des Gutachtens des **Alfred-Wegener-Instituts** und auch der ergänzenden Stellungnahme der Bundesanstalt für Gewässerkunde. Weitergehende Anordnungen konnten aber nach Lage der Dinge nicht getroffen werden. Auch die Festsetzung einer Entschädigung konnte nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben waren. Hierzu kann auf die Darlegungen zu den Fischereibelangen<sup>53</sup> verwiesen werden. Es besteht zwar für von dem Landesfischereiverband vertretenen Fischer die Möglichkeit, in der Unterems zu fischen. Die Fischer müssen sich jedoch dabei auf die jeweiligen Umstände einstellen und haben gegebenenfalls auch eine nachteilige Veränderung dieser Umstände in Kauf zu nehmen.

Soweit die Landesfischereiverband Weser-Ems e.V. eine Gleichbehandlung der von ihm vertretenen Fischer mit anderen inzwischen entschädigten Fischern verlangt, muß darauf verwiesen werden, daß dies auf privatrechtlicher Grundlage ohne Mitwirkung der Planfeststellungsbehörde geschehen ist. Eine solche Entschädigung findet im Gesetz keine Grundlage. § 22 WHG ist übrigens für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nicht einschlägig (vgl. aber §§ 36 ff WaStrG).

<sup>52</sup> Vgl. „Fischereiliche Belange“, S. 49.

<sup>53</sup> Vgl. „Fischereiliche Belange“, S. 49.

## (2) Binnenschiffer

Als unbegründet zurückgewiesen werden die Einwendungen der Binnenschiffer:

Nikolaus van der Pütten, Westoverledingen,  
Bruno Brahms, Ihlow,  
Dieter Diesmann, Ostrhauderfehn,  
V. Hardt, Westoverledingen,  
G. Lüpkes, Saterland,  
Johann Meinen, Rhauderfehn,  
Johann Peper, Ostrhauderfehn,  
Günther Peters, Großefehn,  
Alfred Rauert, Rhauderfehn,  
Johann Schaa, Ostrhauderfehn,  
sämtlich vertreten durch Herrn Nikolaus van der Pütten -.

Der Einwendungsführer Nikolaus van der Pütten macht für sich und die von ihm vertretenen Binnenschiffer jeweils mit Schreiben vom 25.3.1994 geltend, daß die Einwendungsführer ebenso behandelt werden wollen wie einwendende Fischer in dem vorangegangenen „6,80 m-Verfahren“, die eine Entschädigung erhalten hätten. Im übrigen beziehen sich die Einwendungsführer auf das Vorbringen der Fischer im vorangegangenen „6,80-m-Planfeststellungsverfahren“. Zudem wird eine Interessenkollision im Hinblick auf die Mit Antragstellung durch das WSA, ein Veröffentlichungsmangel hinsichtlich der amtlichen Bekanntmachung, Unzugänglichkeit der Planunterlagen für Rollstuhlfahrer sowie Unzulässigkeit einer Koppelung von Bundes- und Landesrecht gerügt beanstandet. Ferner wird auf die Gefahr einer Gebäudeabsackung oder -beschädigung sowie auf ein Einwendungs- bzw. Klagerecht nach den einschlägigen Vorschriften sowie auf mögliche Gefahren für die Sicherheit der Bevölkerung vor allem bei Sturmfluten hingewiesen. Zudem wird auf die Einwendungen der Fischer Bezug genommen.

Die vorgetragenen Belange der von Herrn Nikolaus van der Pütten vertretenen Binnenschiffer werden in die Abwägung eingestellt. Dies gilt auch insoweit, als nachteilige Auswirkungen für die Binnenschiffer durch eine Erhöhung der Stromgeschwindigkeit und erhöhte Wasserstände befürchtet werden. Hier ist zunächst einmal darauf hinzuweisen, daß die durch § 5 WaStrG jedermann vermittelte Befugnis, die Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen zu befahren, von vornherein durch den Vorbehalt beschränkt ist, daß dies im Rahmen des Schiffs- und Wasserwegerechts geschieht. Der Ausbau einer Bundeswasserstraße nach §§ 12 ff WaStrG gehört zu den Rahmenbedingungen, unter denen die Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen überhaupt erst zugelassen ist. Nach dem Bericht des **Leichtweiß-Instituts** sind überdies die zu erwartenden Erhöhungen

der Strömungsgeschwindigkeit angesichts der Bandbreite der natürlichen Geschwindigkeitsschwankungen nahezu unbedeutend. Den befürchteten Nachteilen kann im übrigen im Tidegewässer durch eine entsprechende Fahrplangestaltung Rechnung getragen werden. Solche Nachteile müssen im Hinblick darauf, daß für die Durchführung der Emsvertiefung wichtige Gesichtspunkte sprechen, die bereits im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung dargelegt worden sind, hingenommen werden. Ein Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit ist damit nicht verbunden.

Soweit die Einwendungsführer Gleichbehandlung mit inzwischen entschädigten Fischern verlangen, muß ihnen zunächst entgegengehalten werden, daß sie keine Fischer sind. Außerdem sind die als Beispiel herangezogenen Fischer, worauf an anderer Stelle bereits hingewiesen wurde, nicht in diesem Verfahren, an dem sie überhaupt nicht beteiligt sind, sondern im Zusammenhang mit dem unanfechtbar abgeschlossenen „6,80-m-Verfahren“ auf privatrechtlicher Grundlage ohne Mitwirkung der Planfeststellungsbehörde abgefunden worden. Eine solche Entschädigung findet im Gesetz keine Grundlage. Dasselbe gilt für die Binnenschiffer, die durch die Vertiefung der Ems nicht in eigenen Rechten entschädigungspflichtig beeinträchtigt werden. Auch das Vorbringen in früheren Verfahren kann wegen der bereits dargelegten besonderen Rechtfertigung nicht dazu führen, auf die Planfeststellung zu verzichten. Zudem haben die Binnenschiffer erstmals in diesem Verfahren Einwendungen erhoben. Der Vorwurf einer Interessenkollision kann aus der Tatsache, daß das WSA Emden selbst mit Antragsteller ist, nicht abgeleitet werden. Die gesetzliche Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrsdirektion als Planfeststellungsbehörde ist unabhängig von der Person des jeweiligen Antragstellers gegeben (§ 14 I WaStrG). Die behaupteten formalen Mängel des Planfeststellungsverfahrens liegen nicht vor. Die Planunterlagen haben ordnungsgemäß und für jedermann zugänglich ausgelegt. Nach den eingeholten Gutachten ist auch auszuschließen, daß es zu Gebäudeabsenkungen oder -beschädigungen kommt. Auch bestehen hinsichtlich der Deichsicherheit aufgrund der Emsvertiefung keine Bedenken

## (3) Emsanlieger

Die Einwendungen der nachstehend aufgezählten Einwendungsführer, die ihren Wohnsitz in Gemeinden haben, in denen sich das Vorhaben möglicherweise auswirken könnte, werden als unbegründet zurückgewiesen.

Die Einwendungsführer machen durch weitgehend gleichlautende Einwendungen Bedenken gegen eine weitere Emsvertiefung geltend. Die bereits durchgeführten Vertiefungsmaßnahmen hätten die Ems zu einem

Kanal umgestaltet. Weitere Vertiefungen würden zu einer Unterspülung des Emsdeiches mit der Gefahr von Deichbrüchen führen. Schon jetzt habe die durch vorangegangene Maßnahmen bewirkte Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit vor allem in den Außenkurven der Ems an mehreren Stellen zu gefährlichen, nahe am Deichfuß liegenden Auskolkungen geführt. Die Deichsicherheit sei daher in keiner Weise mehr gesichert. Durch die häufigen Emsvertiefungen und -begradigungen werde das Flußbett unablässig neu aufgerissen und seine Oberfläche entfernt, wodurch die Flora des Flusses sehr stark in Mitleidenschaft gezogen und zum Teil total zerstört würde. Die Außendeichsländereien würden schon jetzt viel häufiger als früher überflutet, sogar im Sommer, so daß dort brütende, zum Teil artgeschützte Vögel ihre Brut nicht aufziehen könnten, da sie ertrinke.

Die Existenz des als Naturschutzgebiet vorgesehenen Hatzumer Sandes sei durch erneute Vertiefung stark gefährdet. Schon heute werde er häufiger als in vergangenen Jahren überflutet. Das Gebiet stelle in der Gemeinde Moormerland eine der letzten Brutmöglichkeiten der stark vom Aussterben bedrohten Rohrweihe dar. Durch die Befestigung der westlichen Uferböschungen des Hatzumer Sandes in den letzten Jahren seien wertvolle Nahrungsareale der hier lebenden Limikolen und Zugvögel zunichte gemacht worden. Die Emsvertiefung wirke daher den Belangen des Naturschutzes diametral entgegen.

Außerdem wird eine weitere Verlandung der Ems östlich des Hatzumer Sandes beklagt, wodurch zugleich auch das künftige Naturschutzgebiet entwertet werde. Auch wirke sich eine Verlandung und Zunahme der Strömung nachteilig für die Freizeitnutzung (Wassersport) aus. Die laufenden Kosten der Baggerung einschließlich der dauerhaften Unterhaltungsmaßnahmen seien aber angesichts des nur geringen Nutzens und der zu befürchtenden Schäden nicht zu verantworten. Die Entsorgung des Baggergutes sei unbefriedigend geregelt.

Die Befürchtung, durch das Vorhaben an Leib und Leben sowie in ihrem Eigentum gefährdet zu werden, ist in diesem Zusammenhang von folgenden Einwendungsführern vorgebracht worden:

Herrn Rafael Alfaro Kotte, Weener,  
Frau Doris Altenhölscher, Weener,  
Herrn Lars Altenhölscher, Weener,  
Frau Annemarie Bakker, Emden,  
Herrn Leonard Bakker, Emden,  
Herrn Bertus Barkela, Weener,  
Herrn Heinrich Barkela, Weener,  
Frau Helene Barkela, Weener,  
Herrn Heinz Behrens, Leer,  
Frau Anja Benditz, Weener,

Herrn Ralf Benditz, Weener,  
Frau Angelika Beuing, Moormerland,  
Herrn Felix Beuing, Moormerland,  
Frau Leiziea Binnendijk, Westoverledingen,  
Frau Ursula Block, Weener,  
Frau Paula Boekhoff, Weener,  
Herrn Alfred Boelsen, Leer,  
Frau Bernadette Boelsen, Leer,  
Herrn Cornelius Bonnet, Leer,  
Frau Rosemarie Bonnet, Leer,  
Herrn Volker Borggräfe, Westoverledingen,  
Frau Uta Brandt, Weener,  
Frau Lore Briese, Jemgum,  
Herrn Jan Brinkmann, Papenburg,  
Herrn Manfred Broek, Westoverledingen,  
A. Brüigma-Kasak, Westoverledingen,  
Herrn Andreas Brunzel, Leer,  
Frau Rena Brunzel, Leer,  
Herrn Stephan Brunzel, Leer,  
Frau Jutta Buhl, Leer,  
Frau Inga de Buhr, Moormerland,  
Frau Petra de Buhr, Leer,  
Frau Hilde Bünker, Leer,  
Frau Menna Bünker, Weener,  
T. Bünker, Leer,  
Herrn Walter Bünker, Weener,  
Frau Renate Bünker-Köller, Weener,  
Herrn Jürgen Büscher, Moormerland,  
Herrn Alfred Buss, Moormerland,  
Frau Gesa Buss, Moormerland,  
Herrn Heinz-Herbert Buss, Moormerland,  
Herrn Wilfried Buss, Moormerland,  
Herrn Hermann Buß, Moormerland,  
Herrn Hermann Claußen, Leer,  
Frau Marianne Claußen, Leer,  
Herrn Uwe Craayfanger, Westoverledingen,  
Frau Erika Damhuis, Leer,  
Herrn Heinz-Jürgen Damhuis, Leer,  
Frau Monika Decker, Weener,  
Frau Claudia Diegel-Barkela, Weener,  
Herrn Holger Dirxen, Weener,  
Herrn Lutz Drewniok, Weener,  
Frau Vera Drewniok, Weener,  
Herrn Marc Düpree, Leer,  
Frau Renate Eckelmann, Weener,  
Herrn Joachim Eckelt, Leer,  
Frau Marita Eckelt, Leer,  
Frau Christel Eckhoff, Westoverledingen,  
Frau Karin Eckschmidt, Leer,  
Herrn Karl Eckschmidt, Leer,  
Herrn Theodor Eltjes, Weener,  
Frau Diederike Erben, Weener,  
Herrn Günter Erben, Weener,  
Frau Heidi Erben, Weener,  
Herrn Helmut Erben, Weener,  
Herrn Matthias Erfeling, Moormerland,  
Frau Bärbel Fabig, Westoverledingen,

Herrn Hans-Jürgen Fox, Emden,  
Frau Marion Fox, Emden,  
Herrn Richard Frey, Jemgum,  
Frau Beate Frikke, Weener,  
Herrn Horst Frühholz, Moormerland,  
Herrn Manfred Gerdes, Emden,  
Frau Ilse Ghods, Emden,  
Herrn Dr. Parviz Ghods, Emden,  
Herrn Reiner W. Gläßgen, Westoverledingen,  
Frau Linda Goldsweer, Weener,  
Herrn Dieter Goldsweer, Weener,  
Herrn Ingolf Goldsweer, Moormerland,  
Frau Doris Greve, Westoverledingen,  
Herrn Manfred Greving, Jemgum,  
Herrn Marco Gröger, Moormerland,  
Herrn Harmannus Groeneveld, Westoverledingen,  
Frau Susanne Groeneveld, Westoverledingen,  
Frau Bettina Grönweg, Westoverledingen,  
Frau Anita Groenewold, Weener,  
Herrn Justus Groenewold, Weener,  
Frau Insa Haan, Weener,  
Frau Dietrun Harms, Moormerland,  
Frau Nanke Harms, Moormerland,  
Herrn Edo Heibült, Westoverledingen,  
Frau Helga Heibült, Westoverledingen,  
Frau Annemarie Heinrichsdorff, Moormerland,  
Herrn Hans-Arno Heinrichsdorff, Moormerland,  
Frau Frieda Hensmann, Jemgum,  
Frau Menna Hensmann, Jemgum,  
Herrn Mario Herget, Papenburg,  
Herrn Andreas Hermann, Westoverledingen,  
Herrn Hans Hermann, Westoverledingen,  
J. Hermann, Westoverledingen,  
U. Hermann, Westoverledingen,  
Herrn Burkhard Hesse, Moormerland,  
Frau Sabine Hesse, Moormerland,  
Frau Hanna Hilbrands, Jemgum,  
Herrn Bernd Hilf, Moormerland,  
Herrn Dieter Hirsch, Weener,  
Frau Gisela Hochmann, Jemgum,  
Herrn Rainer Hochmann, Jemgum,  
Frau Kerstin Hofmann, Leer,  
Herrn Paul Hofmann, Jemgum,  
Frau Sigrid Hofmann, Jemgum,  
Frau Elisabeth Holste, Jemgum,  
Frau Inge Holste-Tietjens, Jemgum,  
H. Janke, Papenburg,  
Herrn Arnold Janssen, Moormerland,  
Frau Helma Janssen, Moormerland,  
Herrn Oswald Janssen, Moormerland,  
Frau Hanna Janßen, Moormerland,  
Herrn Ralf-Dieter Janßen, Moormerland,  
Frau Sabine Janßen, Moormerland,  
Herrn Uwe Janßen, Moormerland,  
Frau Sylvia Kain, Westoverledingen,  
Frau Anne Kaja, Moormerland,  
Herrn Gerd Kaja, Moormerland,

E. Keiluweit, Weener,  
Frau Annegret Klein-Wübbels, Westoverledingen,  
Herrn Jürgen Köller, Weener,  
Frau Erika Könitz, Wymeer,  
Herrn Peter Könitz, Wymeer,  
Herrn Gerdfried Kremer, Westoverledingen,  
Frau Heynette Kromminga, Westoverledingen,  
Frau Monika Kruse, Jemgum,  
Herrn Hinrich Kuck, Leer,  
Herrn Peter Kuper, Weener,  
Frau Britta Laros, Leer,  
Herrn Peter Laros, Leer,  
Frau Hanna Leemhuis, Weener,  
Frau Antje Loesing, Jemgum,  
Frau Britta Loesing, Jemgum,  
Herrn Peter Loesing, Jemgum,  
Frau Monika Lorenz, Emden,  
Herrn Peter Lossau, Weener,  
Herrn Ralf Lottmann, Emden,  
Herrn Harald Martens, Jemgum,  
Herrn Uwe Maruszczak, Leer,  
Frau Erika Meyer, Moormerland,  
Herrn Fritz Meyer, Moormerland,  
Herrn Holger Meyer, Moormerland,  
Frau Sabine Meyer, Moormerland,  
Herrn Folkert Neemann, Leer,  
Herrn Reemt Neemann, Westoverledingen,  
Herrn Rolf Neemann, Westoverledingen,  
Frau Sabine Neemann, Westoverledingen,  
Frau Stephanie Neemann, Westoverledingen,  
Frau Therese Neemann, Westoverledingen,  
Frau Ingrid Ober, Weener,  
Herrn Markus Ober, Weener,  
Herrn Dr. A. Ochmann, Emden,  
Herrn Dirk Oltrop, Moormerland,  
Frau Tini Oltrop, Moormerland,  
Herrn Dirk Oorlog, Westoverledingen,  
Frau Elfriede Oorlog, Westoverledingen,  
Herrn Guido Otten, Westoverledingen,  
Herrn Edwin Pachale, Weener,  
Frau Waltraud Peschke, Emden,  
Frau Gudrun Peters, Weener,  
Herrn Johannes Peters, Weener,  
Herrn Michael Peters, Moormerland,  
Frau Christiane Philipps, Jemgum,  
Frau Erika Plagge, Weener,  
Frau Anke Poppen, Emden,  
Herrn Gerhard Poppen, Moormerland,  
Herrn H.-Dieter Poppen, Emden,  
Frau Hannelore Poppen, Moormerland,  
Frau Henriette Remmers, Jemgum,  
Frau Christel Röben, Moormerland,  
Frau Kathrin Rohrmoser, Emden,  
Herrn Otto Saathoff, Moormerland,  
Frau Elke Sachs-Schoormann, Weener,  
Herrn Stephan Sander, Leer,  
Frau Christel Schaa, Westoverledingen,



Frau Magret Schaa, Westoverledingen,  
Frau Gundula Schaeffer, Leer,  
Frau Birgit Scheuerbrandt, Papenburg,  
Frau Wiebke Schlörmann, Leer,  
Herrn Klaus Schmelz, Leer,  
Frau Christiane Schmidt, Leer,  
Herrn Manfred Schomaker, Weener,  
Herrn Bernhard Schoormann, Weener,  
Frau Ute Schreiber, Westoverledingen,  
Herrn Gerhard Schröder, Leer,  
Frau Ingrid Schulz, Weener,  
Herrn Gerd Simmering, Leer,  
Frau Heidel Simmering, Leer,  
Frau Jutta Simmering, Leer,  
Frau Maike Steffel, Westoverledingen,  
Frau Anja Stralucke, Westoverledingen,  
Herrn Horst Suchsland, Moormerland,  
Herrn Helmut Swart, Weener,  
Herrn Christoff Tammen, Moormerland,  
Herrn Klaus Tammen, Moormerland,  
Frau Alma Tapper, Emden,  
Herrn Egbert Tapper, Emden,  
Herrn Harald Tirrel, Emden,  
Frau Aline Tuinmann, Moormerland,  
Herrn Gebhard Tuinmann, Moormerland,  
Frau Erna Ulferts, Leer,  
Frau Heike Ulferts, Leer,  
Herrn Hermann Ulferts, Leer,  
Herrn Walter Vagelpohl, Leer,  
Herrn Johann van Deest, Westoverledingen,  
Frau Theda van Deest, Westoverledingen,  
Herrn Eilert Voß, Emden,  
Herrn Ingo Voßgröne, Bunde,  
Frau Michaela Watjes, Leer,  
Frau Gerlind Weber, Weener,  
Herrn Guido Weber, Weener,  
Herrn Jan-Wilhelm Weber, Weener,  
Frau Martha Weber, Weener,  
Frau Anja Weers, Westoverledingen,  
Herrn Alf Wehmhörner, Westoverledingen,  
Frau Ingrid Wieting, Leer,  
Frau Angelika Wilbers,  
Herrn Siegfried Wilbers,  
Herrn Bernd Wildung, Westoverledingen,  
Frau Johanna Wildung, Westoverledingen,  
Frau Regina Willms, Moormerland,  
Frau Claudia Wübbels, Westoverledingen,  
Herrn Hermann Wübbels, Westoverledingen,  
Herrn Michael Wübbels, Westoverledingen,  
Herrn Manfred Wurps, Jemgum,  
Herrn Gerhard Zimmermann, Weener,  
Frau Hildegard Zimmermann, Weener,  
Herrn Bernhard Zuidema, Jemgum.

Die Besorgnis, an ihrem binnendeichs belegenen Grundeigentum geschädigt zu werden, wird auch von folgenden Einwendungsführern geltend gemacht:

Herrn Peter Hartmann, Critzum,  
Herrn Richard Ruitter, Weener,  
Herrn Jürgen Westermann, Leer,  
Frau Angelika Wilbers, Weener,  
Herrn Siegfried Wilbers, Weener,

Diese Belange werden in die Abwägung eingestellt. Die Befürchtungen der Einwendungsführer - und damit auch die auf sie gestützten Einwendungen - sind jedoch unbegründet, weil die binnendeichs gelegenen Grundstücksflächen durch standsichere Deiche geschützt und von der Emsvertiefung daher nicht betroffen werden. Dies ergibt sich aus folgenden Gründen:

#### (a) Deichsicherheit

Die Sicherheit der Deiche, Vorländereien und Ufer ist gewährleistet. Die Gefahr eines **Geländebruchs** besteht nicht. Zwischen dem Flußbett der Ems und den Hochwasserschutzdeichen befindet sich ein in der Regel mindestens 30 m tiefes Vorland. Zum einen gewährleistet dieses Vorland im Falle von Auskolkungen und Abbrüchen im Uferbereich den physischen Bestand der Deiche, zum anderen wird bei höheren (Sturmflut-) Wasserständen der Angriff der auflaufenden Wellen auf die Außendeichsböschung gemindert.

Für die von den Einwendern als kritisch angesehenen Abschnitte

linksemsisch Ems-km 0,00 - 0,75  
Ems-km 1,80 - 4,00  
Ems-km 6,50 - 12,50  
Ems-km 18,40 - 20,20  
Ems-km 27,10 - 29,00

rechtsemsisch Ems-km 14,50 - 14,80  
Ems-km 24,50 - 26,00  
Ems-km 30,80 - 32,80

wurden von der **Sellhorn-Ingenieurgesellschaft** die jeweils repräsentativen kritischen Querschnitte (schmales Deichvorland und/oder tiefe Sohlenlage in Ufernähe) einer Prüfung hinsichtlich der vorhandenen Standsicherheit der Geländesprünge unterzogen. Dabei wurde festgestellt, daß die vorhandenen Deiche in ihrer gegenwärtigen Ausbildung (Böschungsneigung Wasserseite 1 : 4, Landseite 1 : 3) standsicher sind. Dies gilt gleichermaßen für die durch Deckwerke geschützten Flußbettböschungen mit Neigungen von 1 : 3 im oberen Bereich und etwa 1 : 5 oder steiler (bei anstehenden Kleischichten) im Unterwasserbereich unterhalb MTnw.

Eine Tieferlegung der Fahrwassersohle ist im übrigen nur bereichsweise erforderlich, da die Flußbettsohle in



anderen Bereichen infolge der natürlichen gestaltbildenden Prozesse im Fluß bereits ausreichend tief liegt.

Ohne Einzelnachweise kann für die Streckenabschnitte mit Bodenabtrag an der Sohle festgestellt werden, daß die betrachteten Geländesprünge Deichkrone - Flußsohle bei mittleren Neigungen von etwa 1 : 5 oder flacher standsicher gegen Geländebrüche sind. Das erwartete geringfügige Absinken des mittleren Tideniedrigwassers ist dabei ohne Belang. Diese Einschätzung gilt für den überwiegenden Teil der o. g. Abschnitte. Lediglich zur Schaffung des Liegeplatzes bei Querschnitt Ems-km 14,6 (rechtsemsisch) ist die Durchführung eines Standsicherheitsnachweises erforderlich. Hier wird an der Fahrwassersohle im Fußbereich der vorhandenen Böschung ein Bodenabtrag vorgenommen, welcher die rückhaltenden Kräfte bei der Gefahr von Geländebrüchen verringert (s. die Anordnungen in Abschn. II Nr. 5.6).

Die auf den Vorländern verlaufenden Sommerdeiche sind nicht durch vorhabensbedingte hydrologische Änderungen (Wasserstände, Strömungsgeschwindigkeiten) betroffen, da lediglich innerhalb des Flußbettes ein geringfügiges Absinken des MTnw erwartet wird. Die Standsicherheit der vorhandenen Sommerdeiche wird hierdurch nicht berührt.

Sicherheit gegen **Erosionserscheinungen** und **Uferbrüche** ist gegeben. Eingehende und umfangreiche Analysen des hydrologischen Geschehens und der zeitlichen Entwicklung des Sohlenverlaufs der Ems in Zeiträumen vor und nach den baulichen Eingriffen zeigen, daß infolge der bedarfsweisen Tieferlegung der Fahrwassersohle zwar tendenziell eine Verkürzung der mittleren Flutdauer um wenige Minuten zu erwarten ist. Diese ist jedoch innerhalb der großen Bandbreite der zufälligen Effekte aus Oberwasser und Tidegeschehen in der Nordsee nicht quantitativ zu identifizieren.

Der geplante Ausbau des Emsfahrwassers wird in der Tendenz zu Änderungen der Strömungsverhältnisse führen. In Anbetracht des außerordentlich komplexen Geschehens und der zufällig einwirkenden Effekte ist eine voraussagende Abschätzung der ortsabhängigen Geschwindigkeitszunahmen und -abnahmen nicht möglich. Allerdings zeigen sowohl die Auswertung von in der Natur durchgeführten Stömungsmessungen als auch die im hydrodynamisch-numerischen Modell ermittelten Strömungsgeschwindigkeiten, daß die zu erwartenden Änderungen der Flut- und Ebbeströmungsgeschwindigkeiten im Querschnitt als auch entlang der Fließstrecke nicht erheblich sein werden.

Infolge der geplanten Tieferlegung der Fahrwassersohle der Ems ist kein erhöhter mechanischer Angriff von Strömungskräften auf die Uferböschungen des Flußbet-

tes, die Vorländer mit den Sommerdeichen und die Hochwasserschutzdeiche zu erwarten.

Der Bestand der Deiche und somit der Hochwasserschutz des Binnenlandes ist durch den vorgesehenen Ausbau des Emsfahrwassers nicht gefährdet.

Absackungen durch **Absinken des Grundwasserspiegels** sind nicht zu erwarten. Der Grundwasserspiegel in den beidseitigen Uferstreifen der Ems wird durch zulaufendes Niederschlagswasser, durch die Wasserhaltung im Binnenland und durch die Tidemittelwasserstände im Flußbett bestimmt. Infolge der Ausbaumaßnahme wird ein Absinken des Tidemittelwassers um lediglich wenige Zentimeter erwartet, dem ein unbeeinflusster Grundwasserspiegel beidseitig des Flußbettes der Ems in einem Streifen von bis zu höchstens etwa 100 m Tiefe folgen würde. Vor dem Hintergrund der zufällig eintretenden, durch das Oberwasser und die Tide bestimmten Wasserstände der Ems - und der dadurch hervorgerufenen instationären und verschiedenartigen Verläufe der Grundwasserspiegel - können Veränderungen des Grundwasserspiegels in Zentimeter-Größenordnung nicht identifiziert werden.

Die Grundwasserverhältnisse in den beiden Uferstreifen werden im übrigen maßgebend von den durch Pumpeneinsatz niedrig gehaltenen Binnenpeils der Entwässerungskanäle und -gräben im Binnenland geprägt. Änderungen der Tidemittelwasserstände in der Größenordnung von wenigen Zentimetern werden somit die Wasserspiegelverläufe des Grundwassers in den o. g. Einwirkzonen nicht beeinflussen. Formänderungen des anstehenden natürlichen Bodens, wie Versackungen und Setzungen, werden daher aufgrund der geplanten Tieferlegung der Emsfahrwassersohle nicht eintreten. Damit ist auch eine mögliche Gefährdung vorhandener Anlagen ausgeschlossen.

Eine Gefahr für Leben und körperliche Unversehrtheit sowie für das Eigentum an Grundstücken der in den an die Bundeswasserstraße Ems gelegenen Gemeinden lebenden Einwendungsführer ist mit der Ausführung des Vorhabens daher nicht verbunden.

#### **(b) Sicherheit vorhandener Anlagen**

Beeinträchtigungen vorhandener Anlagen infolge Änderungen des hydrologischen Geschehens sind nicht zu erwarten. Umfangreiche Untersuchungen zur Entwicklung des hydrologischen Geschehens in der Ems, jeweils vor und nach den getätigten Eingriffen in die Flußgeometrie, haben eindeutig gezeigt, daß die vorgesehene Tieferlegung der Sohle des Emsfahrwassers keine Auswirkungen hinsichtlich Höhe und Eintrittshäufigkeiten der MThw und der Sturmflutwasserstände

haben werden. Es wird lediglich erwartet, daß das MTnw in geringer Größenordnung absinken wird.

Die streckenweise Tieferlegung der Emsfahrwassersohle ist vorgesehen in Flußabschnitten mit natürlich anstehenden Bodenarten, wie Sand, Klei und Schluff. Fließsand führende Schichten sind bei den Bodenuntersuchungen im Ausbaubereich nicht festgestellt worden. Die Formationen der Sohle unterliegen wechselnden natürlichen, hydrodynamischen Einwirkungen infolge der nach Richtung und Größe wechselnden tidebedingten Strömungen. Nach der vorgesehenen Tieferlegung der Emsfahrwassersohle werden bereichsweise Veränderungen, d. h. Zu- und Abnahmen, von Strömungsgeschwindigkeiten auftreten, die in Überlagerung mit den ohnehin vorhandenen natürlichen Strömungsvorgängen an den bettbildenden Prozessen teilnehmen. Vorhabensbedingt werden keine signifikanten Angriffe auf die Sohlen- und Böschungsmaterialien des Flußbettes, welche zu größeren räumlichen Abträgen von Bodenmassen führen könnten, auftreten.

Die erwarteten vorhabensbedingten Änderungen des hydrologischen Geschehens in der Ems sind unerheblich und werden sich insbesondere vorübergehend bei den eintretenden Tideniedrigwasserständen zwischen NN - 0,80 m (Herbrum) und NN - 1,60 m (Terborg) bemerkbar machen. Zeiträume mit niedrigen Wasserständen werden auf diese Weise tendenziell geringfügig ausgedehnt.

Die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen werden keine signifikanten Änderungen der Strömungsgeschwindigkeiten und des Schlickfalls verursachen, so daß Beeinträchtigungen der vorhandenen Einrichtungen an den Ufern ausgeschlossen werden können.

Bei der Planung und beim Bau des BAB Ems-Tunnels sind künftige Vertiefungen der Fahrwassersohle bereits berücksichtigt worden. Im Tunnelbereich festgestellte Kolke sind Bestandteil der laufenden, natürlichen Veränderungen der Flußbettssohle und stehen in keinem Zusammenhang mit der nunmehr geplanten Tieferlegung der Emsfahrwassersohle.

Peilungen im Bereich der Friesenbrücke bei Ems-km 6,89 vom 21. Juli 1993 waren die Grundlage für den Nachweis der Standsicherheit der vorhandenen Brückenpfeiler IV und V (beidseitig des Passagequerschnitts für das Bemessungsschiff) sowie der Leitwerke und des Eisbrechers.

Es ist festzustellen, daß vorhabensbedingt ein geringfügiges Absinken der mittleren Tideniedrigwasserstände (MTnw) eintreten wird, daß im übrigen keine signifikanten hydrologischen Änderungen im Fließ-/Tideverhalten des Gewässers - und somit auch keine erheblichen

Sohlenumbildungen - zu erwarten sind, und daß daher nachteilige Beeinträchtigungen vorhandener Einrichtungen im Hinblick auf Unterhaltungs-/Erhaltungsmaßnahmen ausgeschlossen sind.

### (c) Beeinträchtigung durch Schiffswellen

Beeinträchtigungen infolge Schiffswellen werden nicht auftreten. Die Struktur des allgemeinen Schiffsverkehrs auf der Ems wird durch die geplante Tieferlegung der Fahrwassersohle nicht berührt. Fahrten mit großen Schiffen (sog. Bemessungsschiffe) werden im Fahrwasser der Ems bei Unterbrechung des allgemeinen Schiffsverkehrs und hohen Tidewasserständen von kurz vor bis nach dem Scheitelwasserstand durchgeführt. Das Flußbett ist dabei nahezu bis zur Oberkante der vorhandenen Schüttsteindeckwerke in den Böschungen mit Wasser gefüllt, es bietet somit auch bei der Passage großer Schiffseinheiten ausreichend große Strömungsquerschnitte. Die vorhandenen Sohlbreiten des Emsfahrwassers von 55 m (bei Papenburg) bis 80 m (bei Emden) und die geringen Schiffsgeschwindigkeiten von 2,0 km/h (bei Papenburg) bis 12,0 km/h (bei Emden) gewährleisten, daß infolge von Schiffswellen und Umströmungen des Schiffskörpers an den Ufern, insbesondere in den durch Deckwerke geschützten Abschnitten, keine Landabbrüche oder Schäden an vorhandenen Anlagen auftreten werden.

Eine Gefahr für das Eigentum der Einwendungsführer an Anlagen in oder an der Bundeswasserstraße Ems ist mit der Ausführung des Vorhabens daher nicht verbunden.

Auch die von Frau **Hilde Bünker** in ihrer Einwendungsschrift vom 13.3.1994 angeführten Besorgnisse hinsichtlich der mangelnden Deichsicherheit sind nicht begründet, wie in den vorliegenden Fachgutachten und gutachterlichen Stellungnahmen im einzelnen dargelegt worden ist. Auch die Beschickung der Baggeregutablagereungsstellen hat keine schädlichen Auswirkungen.

Soweit Frau **Menna Bünker** in ihrer Einwendungsschrift vom 30.3.1994 rügt, daß die Computermodelle die Wirklichkeit nicht ausreichend wiedergeben könnten, kann auf die hohe Genauigkeit solcher Modelle verwiesen werden. Auch hat sich die Behauptung, mit den bisherigen Emsvertiefungen sei eine wesentliche Veränderung der Tidezeiten mit stark erhöhten Strömungsgeschwindigkeiten eingetreten, ausweislich der vorliegenden, zum Teil auf Naturmessungen beruhenden Gutachten als unrichtig erwiesen.

Die Befürchtung von Frau **Renate Bünker-Köller** im Einwendungsschreiben vom 17.3.1994, durch die Ablagerung des Baggeregutes würde die ostfriesische

Landschaft mit Sandbergen verbaut, so daß man mit Sandstürmen und Sandverwehungen rechnen müsse, ist unbegründet. Ausweislich des festgestellten Planes wird das Baggergut in künstliche Baggerseen eingebracht, so daß keine Sandberge entstehen. Die von ihr beanstandete Verlegung einer Rohrleitung ist nicht auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde erfolgt und betrifft auch keine der mit diesem Planfeststellungsbeschluß festgestellten Baggergut-Ablagerungsstellen. Daß die Maßnahme durch überwiegende Wirtschafts- und strukturpolitische Gründe sowie den mit ihr verbundenen Verkehrsnutzen gerechtfertigt ist, wurde bereits an anderer Stelle dargelegt.

Auch die Einwendungen von Herrn **Walter Bünker** im Schreiben vom 23.3. und 28.3.1994 sind unbegründet. Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ist gegeben, wie bereits an anderer Stelle dargelegt wurde. Die Planunterlagen haben ordnungsgemäß ausgelegen. Auch Rollstuhlfahrer hatten nach Auskunft der betroffenen Gemeinden die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen. Bei Bedarf sind Rollstuhlfahrern sogar besondere Hilfen angeboten worden. Die von dem Einwendungsführer Bünker beanstandete Verlegung einer Rohrleitung ist nicht auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde erfolgt und betrifft auch keine der mit diesem Planfeststellungsbeschluß festgestellten Baggergut-Ablagerungsstellen.

Kolke sind Merkmale eines jeden Flußlaufes. Sie bilden sich an den Außenseiten der Strömungskrümmungen und vor Bühnenköpfen aus. Die Größenordnung und die Lage von Kolken wurde durch Längsschnitte belegt. Die Änderung der Fahrwassergeometrie durch den „5,70-Ausbau“ hatte zur Folge, daß dieser natürliche Rhythmus gestört wurde und sich einige Kolke entlang der Unterems entsprechend der Verlagerung der Strömungskrümmungen verlagert haben. Diese Änderung im Erscheinungsbild der Längsschnitte hatte sich bis 1992 (Zustand des 6,80 m tiefgehenden Schiffes) schon weitgehend beruhigt. Die Vertiefung auf den Zustand des 7,30 m tiefgehenden Schiffes sieht keine Änderung der Fahrwassergeometrie vor, so daß keine weiteren Störungen hinsichtlich Kolkverlagerungen zu erwarten sind.

Auch die Befürchtung, die Brückenpfeiler der „Friesenbrücke“ bei Weener seien durch die Emsvertiefung gefährdet, ist unbegründet. Die Deutsche Bahn AG hat als Baulastträger der „Friesenbrücke“ nach Einsicht in die Peilpläne mit Schreiben vom 30.3.1994 dem Vorhaben in eisenbahntechnischer Hinsicht zugestimmt.

Die Befürchtung des Einwendungsführers, durch die Ablagerung des Baggergutes würde die ostfriesische Landschaft mit Sandbergen verbaut, so daß man mit Sandstürmen und Sandverwehungen rechnen müsse, ist

unbegründet. Ausweislich des festgestellten Planes wird das Baggergut in künstliche Baggerseen eingebracht, so daß keine Sandberge entstehen. Daß die Maßnahme durch überwiegende wirtschafts- und strukturpolitische Gründe sowie den mit ihr verbundenen Verkehrsnutzen gerechtfertigt ist, wurde bereits an anderer Stelle dargelegt.

Soweit der Einwendungsführer rügt, daß die Computermodelle die Wirklichkeit nicht ausreichend wiedergeben könnten, kann auf die hohe Genauigkeit solcher Modelle verwiesen werden.

Auch die von Herrn **Dr. A. Ochmann** mit Schreiben vom 28.3.1994 vorgetragene Bedenken greifen nicht durch. Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, ist die Deichsicherheit gewahrt, die Emsvertiefung sachlich gerechtfertigt. Seine u.a. vorgetragene Besorgnis, die Emsvertiefung werde zur Vernichtung des Fischbestandes führen, ist durch die vorliegenden Gutachten widerlegt.

Die von Frau **Karin Eckschmidt** in ihrem Einwendungsschreiben vom 9.3.1994 u.a. befürchteten Gefahren aus einer Schadstoffbelastung des Baggergutes sind unbegründet. Insoweit kann auf die Ausführungen an anderer Stelle verwiesen werden. Außerdem ist in Abschnitt A II Nr. 8 angeordnet worden, die Unbedenklichkeit des Baggergutes zu überwachen.

Auch die von Herrn **Horst A. F. Suchsland** mit Telebriefen bzw. Schreiben vom 23.2., 24.2., 25.2., 26.2., 9.3., 10.3., 11.3., 12.3., 23.3. und 5.4.1994 erhobene Einwendungen, mit denen er eine fehlende Zuständigkeit, eine fehlerhafte Bekanntmachung, Unerreichbarkeit für Rollstuhlfahrer, Einbeziehung der Baggergut-Ablagerungsstellen, Gefährdung von Leib und Leben, des von ihm bewohnten Hauses und Nichtbeachtung von Gemeinschaftsrecht geltend macht, sind aus den bereits dargelegten Gründen unbegründet. Eine Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche ist nicht ersichtlich.

#### **(4) Auswärtige Einwendungsführer**

Von den Einwendungsführern

Frau Vera Ahrens, Oldenburg,  
Frau Gila Altmann, Aurich,  
Herr Menno Becker, Hinte,  
Frau Elke Bloem, Aurich,  
Herr Ralf Briese, Oldenburg,  
Frau Elke Brouwer, Oldenburg,  
Frau Claudia Brüggemann, Oldenburg,  
Herr Joachim Bunger, Strücklingen,  
Herr Reimar Campen, Norden,  
Herr Martin Castor, Wardenburg,  
Frau Hedda Cirksena, Krummhörn,

Herrn Wiard Cordes, Aurich,  
Frau Renate Czichy, Berne,  
Herrn Thorsten Deinert, Bremen,  
Herrn Sebastian Eiter, Oldenburg,  
Herrn Bernd Eversmann, Oldenburg,  
Frau Gunda Franz, Oldenburg,  
Frau Maike Geppert, Bremen,  
Frau Heike Grotlüschen, Oldenburg,  
Frau Monika Haase, Holtland,  
Herrn Uwe Haase, Holtland,  
Herrn Heinrich Hallwaß, Hinte,  
Herrn Friedhelm Hanack, Rhaudefehn,  
Herrn Helmut Harms, Ihlow,  
A. Hasseler, Holtland,  
Herrn Johann Hicken, Ihlow,  
Frau Karin Hüls, Hesel,  
Herrn Anton Janssen, Rhaudefehn,  
Herrn Arne Klewer, Aurich,  
Herrn Ulrich Kötting, Aurich,  
Herrn Malte Kruse-Jungjohann, Großefehn,  
Herrn Egbert Kuhli, Winkelsett,  
Frau Sabine Kunzmann, Oldenburg,  
Frau Andrea Mayer, Oldenburg,  
Frau Kathrin Mönningmann, Apen-Nordloh,  
Herrn Ralf Peters, Oldenburg,  
Frau Kerstin Potthoff, Borbeck,  
Frau Heike Reher, Oldenburg,  
Herrn Martin Schilling, Holtland,  
Frau Claudia Schmidt, Holtland,  
Herrn Gunther Siebels-Michel, Aurich,  
Herrn Hendrik Siebolds, Aurich,  
Herrn Egbert Spitz, Aurich,  
Frau Andrea Stindt, Oldenburg,  
Herrn Reinhard Warmulla, Aurich,  
Frau Ulrike Wegner, Oldenburg,  
Frau Birgit Will, Oldenburg,

sind Einwendungen erhoben worden, die inhaltlich mit denen der in den Emsgemeinden wohnhaften Einwendungsführer weitgehend identisch sind. Auf die für die Zurückweisung der letzteren gegebenen Begründung wird deshalb verwiesen.

Hinzu kommt, daß die vorstehend aufgeführten Einwendungsführer von dem Vorhaben nicht in ihren subjektiven Rechten oder eigenen Belangen betroffen werden. Denn sie haben ihren Wohnsitz an Orten, die so weit vom Emsfluß entfernt liegen, daß sich die von ihnen befürchteten Nachteile des Ausbaus, selbst wenn solche entgegen den Annahmen der Gutachter eintreten sollten, am Wohnsitz der Einwender unter gar keinen Umständen mehr auswirken können. Dies gilt auch für diejenigen von ihnen, die sich in unkritischer Übernahme des von den meisten Einwendungsführern verwendeten Standardtextes ungeachtet ihres abweichenden Wohnsitzes als Emsanlieger bezeichnet haben.

Soweit sich in diesen Einwendungen die allgemeine Sorge um den Erhalt einer intakten Umwelt äußert, wird damit ein öffentlicher Belang geltend gemacht, der von Amts wegen in die Abwägung eingestellt und bewertet worden ist (vgl. vorstehend Nrn. 2a und 3). Diesen Besorgnissen ist durch die Anordnungen in Abschn. A II Nr. 6, 7, 8, 11 und 12, mit denen z. T. freiwillige Angebote der Träger des Vorhabens aufgenommen worden sind, auch Rechnung getragen worden.

Soweit der Einwendungsführer Campen die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde rügt, kann auf die Ausführungen oben verwiesen werden<sup>54</sup>.

Der Einwendungsführer

**Klemens Fetzer**, Ingelheim,

hat darüber hinaus vorgetragen, er komme jährlich bis zu 6mal in die vom Ausbau betroffene Region und lasse seine Pferde dort aufziehen.

Bei der von dem Einwendungsführer betriebenen Pferdezucht muß es sich um eine Liebhaberei handeln; denn der Einwendungsführer ist ausweislich des von ihm in seinem Einwendungsschreiben verwendeten Absenderstempels von Beruf Gartenbau-Techniker. Allerdings kann auch die Art und Weise der Freizeitgestaltung als privater Belang im Planfeststellungsverfahren geltend gemacht werden. Dieser Belang wird in die Abwägung eingestellt. Er wird jedoch gering bewertet. Diese Bewertung folgt der eigenen Einschätzung des Einwendungsführers, der diesen Belang seiner eigentlichen, vorgedruckten Einwendung vom 20.03.1994 nach seiner Unterschrift als zweizeiliges handschriftliches Postskriptum ("P. S.") angefügt hat. Des weiteren wird dem Einwendungsführer durch den Ausbau die Möglichkeit nicht genommen, seine Pferde weiterhin in der bisherigen Weise aufziehen zu lassen; denn es ist mit der Ausführung des festgestellten Planes die Inanspruchnahme von Grundstücken, die anderen als den Trägern des Vorhabens gehören, nicht verbunden. Sollte dennoch die Aufzucht der Pferde des Einwendungsführers in der bisherigen Weise infolge des Ausbaus nicht mehr möglich sein, wofür allerdings Anhaltspunkte weder vom Einwendungsführer vorgetragen worden noch sonstwie ersichtlich sind, so wäre dies eine Frage des Rechtsverhältnisses zwischen dem Einwendungsführer und demjenigen, bei dem er seine Pferde aufziehen läßt.

Die Einwendungsführerin

Frau **Annegret Zachel-Fetzer**, Ingelheim,

---

<sup>54</sup> Vgl. Zuständigkeit, S. 21.



hat ergänzend vorgetragen, sie sei seit mehr als 10 Jahren Urlauber, seit 6 Jahren mit Kindern.

Ebenso wie die sonstige Freizeitgestaltung ist auch die Gestaltung des Urlaubs ein einstellungs- und abwägungsfähiger privater Belang. Dieser Belang der Einwendungsführerin wird in die Abwägung eingestellt. Er wird jedoch gering bewertet. Dies entspricht der eigenen Einschätzung der Einwendungsführerin, die daraus ersichtlich ist, daß sie diesen Belang ihrem vorgedruckten Einwendungsschreiben vom 21.03.1994 nach ihrer Unterschrift handschriftlich angefügt hat. Selbst wenn man unterstellt - ausdrücklich angegeben ist es im Einwendungsschreiben nicht -, daß die Einwendungsführerin ihren Urlaub seit 10 Jahren **in dem vom Ausbau betroffenen Bereich** verbringt, ist nicht einmal ansatzweise dargetan, durch welche Ausbaufolgen der Urlaubsgenuß der Einwendungsführerin beeinträchtigt werden könnte. Allenfalls aus ihrer Befürchtung, durch weitere Vertiefungen der Ems könne in absehbarer Zeit ein Deichbruch eintreten, läßt sich der Schluß auf die Besorgnis der Einwendungsführerin ziehen, ein solcher könne während ihres Urlaubsaufenthaltes an der Ems eintreten und sie in Gefahr bringen. Diese Gefahr ist indessen nach sämtlichen einschlägigen schriftlichen und mündlichen Sachverständigengutachten ausgeschlossen. Bestünde eine derartige Gefahr, so hätte ohnehin die Planfeststellung gem. § 18 WaStrG versagt werden müssen.

Im übrigen ist das Weser-Ems-Gebiet als allgemein bekanntes Urlaubsziel nicht auf den Nahbereich der Ems beschränkt. Wer die Gegend mag, findet genügend Auswahl und ist nicht auf einen bestimmten Ort angewiesen.

#### **(5) Sonstige Einwendungsführer**

Die gemeinsamen Einwendungen des Sportfischervereins Papenburg e.V., des Angelsportvereins e.V. Rhede (Ems) und des Sportfischereivereins Aschendorf-Ems e.V. - bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen am 16.3.1994 - sind unbegründet. Die Fischereirechte, die von den Einwendungsführern gepachtet worden sind, liegen in einem Flußabschnitt, der von dem Vorhaben nicht unmittelbar betroffen wird. Die Befürchtung der Einwendungsführer richtet sich darauf, daß ufernahe Flächen in diesem Bereich in Ausführung der Anordnungen Abschnitt A II Nr. 11 dieses Planfeststellungsbeschlusses unter Naturschutz gestellt werden könnten, wodurch ihnen die bestehenden Uferbetretungsrechte entzogen würden.

Eine derartige Unterschutzstellung ist mit dem Planfeststellungsbeschluß nicht verbunden. Hierzu bedarf es

vielmehr eines gesonderten naturschutzrechtlichen Verfahrens, für das die Planfeststellungsbehörde nicht zuständig ist. In einem solchen Verfahren wäre auch zu entscheiden, ob den Inhabern von Fischereirechten Entschädigungsansprüche zustehen.

#### **(6) Einwendungen im übrigen**

Die von der Zurückweisung im übrigen betroffenen Einwendungen konnten sich ebenfalls nicht auf materiell-rechtliche Rechtspositionen stützen. Die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundeswasserstraßengesetz für den Ausbau einer Bundeswasserstraße haben keine drittschützende Wirkung für einen durch das Ausbauvorhaben möglicherweise Betroffenen. Die entsprechende ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Vorschriften über das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren für den Ausbau eines Gewässers hat das Niedersächsische Obergericht zutreffend auf das wasserwegerechtliche Planfeststellungsverfahren übertragen<sup>55</sup>. Daraus folgt, daß der öffentlich-rechtliche Nachbarnschutz ausschließlich an die materiell-rechtliche Stellung des Dritten anknüpft. Weil auch eine Entschädigung nach den Vorschriften des Bundeswasserstraßengesetzes die Beeinträchtigung materieller Rechte voraussetzt, kam eine Verweisung in das wasserwegerechtliche Entschädigungsverfahren (§§ 36 ff. WaStrG) nicht in Betracht.

#### **c) Vorbehaltene Entscheidungen**

Vorbehalten wurde die Entscheidung über die Einwendungen:

der Gemeinde Jemgum, soweit Verschlickung der kommunalen Häfen geltend gemacht wurde,  
der Gemeinde Rhede (Ems),  
der Stadtwerke Weener GmbH,  
der Stadtwerke Leer GmbH,  
des Unterhaltungsverbands 104 "Ems IV" und des Wasser- und Bodenverbands - Deichverbands - Heede-Aschendorf-Papenburg,  
beide vertreten durch Rechtsanwälte Restemeier u. Müller, Osnabrück,  
des Entwässerungsverbands Völlen,  
des Entwässerungsverbands Halte,  
des Leda-Jümme-Verbandes Leer,  
der Muhder Sielacht,  
der Overledinger Deichacht,  
der Sielacht Moormerland,  
der Sielacht Rheiderland,  
der Rheider Deichacht,

<sup>55</sup> **OVG Lüneburg**, B. vom 23.6.1993 - 3 M 1761/93 - (nicht veröffentlicht)

des Wasser- und Bodenverbandes Lehe,  
des Wasserversorgungsverbands Rheiderland,  
des Segler-Vereins Leer e. V.,  
vertreten durch Rechtsanwälte Dr. Conring u.  
Smeding-Terveer, Weener,  
des Wassersportvereins "Luv up" Jemgum e. V.,  
vertreten durch die Rechtsanwälte Dr. Conring u.  
Smeding-Terveer, Weener,  
des/der  
Herrn Johann Bammig, Rhede,  
Herrn Hermann Behrens, Papenburg,  
Herrn Josef Borgmann, Papenburg,  
Herrn Hermann Bruns, Papenburg,  
Herrn Theo Bült, Aschendorf,  
Herrn Johannes Büter, Papenburg,  
Herrn Lambert Buck, Lehe,  
Herrn Hermann Cloppenburg, Lehe,  
Herrn G. Coners, Rhede,  
Herrn Bernhard Dickebohm, Papenburg,  
Herrn H. Dickebohm, Rhede,  
Frau Agnes Diekmann, Aschendorf,  
Herrn Willi Döbber, Aschendorf,  
Herrn Hermann Düthmann, Papenburg,  
Herrn Hermann Eilers, Papenburg,  
Herrn Theo von Euch, Rhede,  
Frau Aenne Göken, Aschendorf,  
Herrn Bernhard Hegemann, Lehe,  
Herrn Johannes Hegemann, Lehe,  
Herrn Norbert Hegemann, Papenburg,  
Herrn Anton Heßling, Papenburg,  
Herrn Hermann Hiebers, Papenburg,  
Herrn Werner Hiebing, Rhede,  
Herrn Hermann Hübers, Papenburg,  
Herrn Jürgen Hübing, Rhede,  
Herrn H. Hunfeld, Rhede,  
Herrn Hermann Jansen, Lehe,  
Herrn Johann Kloskowski, Rhede,  
Herrn Heinrich Kocks, Papenburg,  
Herrn Johann Kremer, Papenburg,  
Herrn Hans Laken, Papenburg,  
Herrn Severin Lachmann, Rhede,  
Herrn Hans Lampen, Rhede,  
Herrn Klaus Lampen, Rhede,  
Herrn Theodor Meyering, Lehe,  
Frau Helene Norda, Papenburg,  
Herrn Hermann Rademaker, Papenburg,  
Herrn Hermann Reiners, Aschendorf,  
Herrn Bernhard Rösing, Lehe,  
Herrn Heinrich Röttgers, Papenburg,  
Herrn Bernhard Schlömer, Papenburg,  
Herrn Johann Schmock von Ohr, Rhede,  
Herrn Gerhard Schmitz, Papenburg,  
Herrn Anton Schniers, Rhede,  
Herrn Hans Schütte, Rhede,  
Herrn Bernhard Schulte-Lohmöller, Rhede,  
Frau Anna Specker, Aschendorf,  
Herrn Hermann Specker, Rhede,

Herrn Johann Spellbring, Lehe,  
Herrn Gerhard Spekker-Dünhöft, Rhede,  
Herrn Hermann Staars, Rhede,  
Herrn Rudolf Strack, Aschendorf,  
Herrn Gerhard Sürken, Aschendorf,  
Frau Maria Tangen, Papenburg,  
Herrn Gerhard Telgen, Papenburg,  
Herrn Hans Tellmann, Herbrum,  
Herrn Johann Tellmann, Papenburg,  
Herrn Heinz-Hermann Terhorst, Lehe,  
Herrn Gerhard Terhorst, Papenburg,  
Herrn Heinz Trecksler, Lehe,  
Herrn Bernhard Wegmann, Lehe,  
Herrn Antonius Wessels, Aschendorf,  
Herrn Gerhard Zumsande, Lehe,  
vertreten durch Geschäftsführer Kruse von der Vereini-  
gung des Emsländischen Landvolkes e. V., A-  
schendorf;  
des/der  
Herrn Abraham Abrahams, Jemgum,  
Herrn Lucas Cramer, Jemgum,  
Herrn Temmo Dreesmann, Jemgum,  
Herrn Johann Dreyer, Jemgum,  
Herrn Johann Hensmann, Jemgum,  
Herrn Lambert Hensmann, Jemgum,  
Herrn Meint Hensmann, Jemgum,  
Herrn Peter Hensmann, Jemgum,  
Herrn Ewald Hüls, Jemgum,  
Herrn Johann Janssen, Jemgum,  
Herrn Ento Kratzenberg, Jemgum,  
Frau Wilma Anna Kuiper, Weener,  
Herrn Heiko Leemhuis, Jemgum,  
Herrn G. E. Loesing, Jemgum,  
Herrn Klaus-Dieter Mansholt, Jemgum  
Herrn Georg Meyer, Jemgum,  
Herrn Gerhard Meyer, Jemgum,  
Herrn Siefko Oosterhuis, Jemgum,  
Herrn Johann van Scharrel, Jemgum,  
Herrn Göko Troff, Jemgum,  
Herrn Wilhelms Troff, Jemgum,  
Herrn Alfred Ulferts, Jemgum,  
Herrn Peter van Scharrel, Jemgum,  
Herrn H. van Scharrel-de Wiljes, Jemgum,  
Herrn Johann Vienna, Jemgum,  
Herrn Reinhard Vienna, Jemgum,  
Herrn Siegfried Vienna, Jemgum,  
Herrn Isemt van Vlyten, Jemgum,  
Herrn Johann de Wiljes, Jemgum,  
vertreten durch Geschäftsführer Säfken vom Landwirt-  
schaftlichen Hauptverein für Ostfriesland e. V.,  
Leer;  
des/der  
Moormerländer Deichacht,  
Herrn Heiko Ahrens, Nortmoor,  
Herrn Lüppo Albers, Leer,  
Herrn Folkert Goemann, Leer,  
Herrn Werner Huisinga, Leer,



Herrn Albert Koopmann, Leer,  
Herrn Antino Lübbers, Leer,  
Frau Anna van Lessen, Leer,  
Frau Weera van Lessen, Leer,  
vertreten durch Rechtsanwälte Rödenbeek u.  
Weerda, Emden;  
der Deutschen Gesellschaft für Naturschutz e. V., Osnabrück,  
des Deutschen Bundes für Vogelschutz, Bezirksgruppe  
Osnabrück e. V., vertreten durch Naturschutzbund  
Deutschland, Landesverband Niedersachsen e.V.,  
Hannover,  
des Herrn Georg Geelvink, Oldenburg,  
des Herrn Peter Hartmann, Jemgum, soweit nicht als  
unbegründet zurückgewiesen,  
der Jagdgenossenschaft Lehe,  
der ev.-ref. Kirchengemeinde Critzum, Jemgum,  
der ev.-ref. Kirchengemeinde Jemgum, Jemgum,  
der ev.-ref. Kirchengemeinde Klein-Midlum, Jemgum.  
des Herrn Gebhard Rösingh, Jemgum,  
des Herrn Johannes Schmitz, Papenburg,  
des Herrn Ento Wübbena, Jemgum und des Herrn  
Hermann Wübbena, Jemgum.

Die Einwendungsführer machen im wesentlichen geltend, Eigentümer bzw. Pächter von Grundstücken und Anlagen im Außendeichsbereich zu sein. Sie befürchten, daß deren Nutzung infolge des Emsausbaus beeinträchtigt wird und Schäden bzw. erhöhter Unterhaltungsaufwand zu befürchten sind. Sie führen dies auf einen erhöhten Schlickanfall, erhöhte Salzgehalte und verstärkte Überflutungsgefahren zurück. Die Sielachten und Entwässerungsverbände befürchten eine Versalzung des für ihre Aufgaben benötigten Emswassers. Von den Mitgliedern öffentlicher Wasserversorgungsverbände wird eine Beeinträchtigung der Qualität des Grundwassers geltend gemacht.

Die Wahrscheinlichkeit, daß infolge des Ausbaus Änderungen der Wasserstände, der Grundwasserstände, der Strömungsverhältnisse oder der Wassergüte auftreten und die von den Einwendern befürchteten nachteiligen Auswirkungen herbeiführen werden, ist nach Einschätzung sämtlicher zu diesen Fragen eingeholten Gutachten so gering, daß die Anordnung von Schutzvorkehrungen nicht geboten ist. Andererseits besteht keine zwingende Notwendigkeit, die Einwendungen deshalb zurückzuweisen. Vielmehr sollen die - größtenteils auf Vorschlag der Gutachter - angeordneten Beweissicherungsmaßnahmen eine Kontrolle darüber ermöglichen, ob die theoretischen Vorhersagen, die eine Unbedenklichkeit des Vorhabens bescheinigen, von der tatsächlichen Entwicklung bestätigt werden oder nicht. Die Ergebnisse der Beweissicherungsmaßnahmen werden auch Aufschluß darüber geben, ob die Befürchtungen der Einwendungsführer begründet sind. In diesem Fall hätten die Einwender, denen die Ergebnisse

der Beweissicherungsmaßnahmen zugänglich zu machen sind, die Möglichkeit, durch einen Antrag nach § 19 I Nr. 5 WaStrG auch noch nach Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses eine Entscheidung über ihre Einwendungen herbeizuführen. Es kämen für diesen Fall gem. § 75 II VwVfG die nachträgliche Anordnung der Errichtung schadensverhütender, Maßnahmen ersatzweise Entschädigung in Geld in Betracht. Die Durchführung des Vorhabens kann aber wegen überwiegender anderer öffentlicher und privater Interessen nicht scheitern. Eine abschließende Entscheidung war daher gem. § 74 III VwVfG vorzubehalten. Zur Sicherung des Beweises von Tatsachen, die für eine Entscheidung nach letztzitiertem Vorschrift von Bedeutung sein könnten, sind die erforderlichen Maßnahmen in Abschnitt A II angeordnet worden.

### (1) Gemeinde Jemgum

Die Gemeinde Jemgum sieht sich in ihrer Einwendungsschrift vom 17.3.1994 als Trägerin der kommunalen Häfen Ditzum, Hatzum und Jemgum beeinträchtigt. Sie befürchtet eine Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit für den Fall, daß das Vorhaben eine Überschlickung landseitiger Flächen wegen Unterbringung des Baggergutes erfordern sollte. Sie ist außerdem in Sorge wegen einer Verschiebung der Brackwasserzone. Nachteilig sei das Vorhaben vor allem auch im Hinblick auf die Erholungsfunktion, für die sie sich als Fremdenverkehrsgemeinde besonders verantwortlich fühle. Zudem wird eine Zerstörung des Fischereistandes Ditzum und ein Verlust von Arbeitsplätzen befürchtet.

Soweit die Gemeinde Jemgum sich ganz allgemein gegen die Emsvertiefung wendet und nachteilige Auswirkungen befürchtet, ist darauf bereits an anderer Stelle eingegangen worden. Dies gilt etwa für die Planrechtfertigung<sup>56</sup>, die Frage der privatnützigen oder gemeinnützigen Planfeststellung, wasserwirtschaftliche<sup>57</sup> und wasserbauliche<sup>58</sup> Auswirkungen des Vorhabens und Verfahrensfragen<sup>59</sup>. Auch ist bereits an anderer Stelle dargelegt, daß die fischereilichen Belange gegenüber dem mit dem Vorhaben verfolgten gemeinnützigen Zweck zurückstehen müssen<sup>60</sup>.

Das Vorhaben hat auch - wie bereits in anderem Zusammenhang dargestellt worden ist - jedenfalls keine gravierenden Auswirkungen auf die Funktion der

<sup>56</sup> Vgl. dazu „Allgemeine Planrechtfertigung“, S. 29.

<sup>57</sup> Vgl. dazu „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>58</sup> Vgl. dazu „Wasserbauliche Belange (Deichsicherheit)“, S. 41.

<sup>59</sup> Vgl. dazu „Verfahren“, S. 19.

<sup>60</sup> Vgl. dazu „Gesamtbetrachtung“, S. 59.

Gemeinde Jemgum als Fremdenverkehrsgemeinde <sup>61</sup>. Nach den gutachterlichen Aussagen sind solche Auswirkungen sogar ausgeschlossen.

Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Zufahrten zu den kommunalen Häfen ist allerdings durch die Anordnung unter A II Nr. 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>62</sup> vorbehalten worden.

## **(2) Gemeinde Rhede (Ems)**

In ihrem Einwendungsschreiben vom 30.3.1994 schlägt die Gemeinde Rhede vor, eine Beweissicherung der gemeindlichen Bauwerke in der Flutmulde in den Gemarkungen Brual, Rhede und Borsum durchzuführen. Sie begründet dies damit, daß durch eine beschleunigte Wasserführung beim Zu- und Ablauf erhebliche Schäden an den von der Gemeinde zu unterhaltenden Bauwerken entstehen könnten.

Der Anregung der Gemeinde Rhede (Ems) konnte nicht voll entsprochen werden, weil die Gutachten die Befürchtung nicht begründet erscheinen lassen. Gefährdungen von Anlagen sind nach dem Gutachten ausgeschlossen <sup>63</sup>. Es wurde jedoch zur Beweissicherung für Schlickfall durch die Anordnung A II Nr. 13.1 die Errichtung eines Schlickpegels im Sielauslauf Brual angeordnet und den Bedenken insoweit Rechnung getragen.

## **(3) Stadtwerke Weener GmbH**

Die Stadtwerke Weener GmbH - zu 100 % der Stadt Weener gehörig - befürchtet in ihrem Einwendungsschreiben vom 2.3.1994 als Betreiberin des gewerblichen Hafens, des Sportboothafens und der Kammer Schleuse Weener eine weitere Verschlickung ihres Vorhafens zur Kammerschleuse. Die Einwendungsführerin begründet diese Befürchtung mit einer Erhöhung der Fließgeschwindigkeit insbesondere bei Flut. Die dadurch bewirkte Verlängerung der Ebbephase führe zu einer erhöhten Schlickablagerung, die häufigere Räumungen mit entsprechenden Kosten verursache.

Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung des Vorhafens ist durch die Anordnung unter A II Nr. 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>64</sup> vorbehalten worden.

## **(4) Stadtwerke Leer GmbH**

Die Stadtwerke Leer GmbH befürchten in ihrem Schreiben vom 31.3.1994 mit Bezug auf den von ihnen betriebenen städtischen Hafen Leer ebenfalls Auswirkungen durch Schlickfall. Insoweit wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen. Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung des städtischen Hafens ist durch die Anordnung unter A II Nr. 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>65</sup> vorbehalten

---

<sup>61</sup> Vgl. dazu „Auswirkungen auf Kultur und sonstige Sachgüter“, S. 38.

<sup>62</sup> Vgl. dazu auch „Belange von Hafentreibern und Sportbootverbänden“, S. 54.

---

<sup>63</sup> Vgl. dazu „Sicherheit vorhandener Anlagen“, S. 70.

<sup>64</sup> Vgl. dazu auch „Belange von Hafentreibern und Sportbootverbänden“, S. 54.

<sup>65</sup> Vgl. dazu auch „Belange von Hafentreibern und Sportbootverbänden“, S. 54.

worden. Als Besonderheit kommt hier allerdings hinzu, daß der Seehafen Leer vom fließenden Gewässer - Bundeswasserstraße Leda - durch eine Schleuse getrennt ist <sup>66</sup>. Soweit Bedenken mit bezug auf die öffentliche Wasserversorgung geltend gemacht werden, ist ihnen durch die Anordnung A II Nr. 7 Rechnung getragen worden.

#### **(5) Unterhaltungsverband 104 „Ems IV“**

Rechtsanwälte Restemeier & Müller, Osnabrück, machen für den Unterhaltungsverband 104 „Ems IV“ mit Schreiben vom 24.3.1994 geltend, daß der Emsausbau zu erhöhtem Schlickanfall mit Ablagerungen in den Seitenräumen führen werde. Dadurch seien nachteilige Veränderungen der Wasserabflußverhältnisse bei den Sielausläufen der linksemsischen Siel- und Schöpfwerke Rhede, Brahe und Brual zu erwarten. Der Unterhaltungsverband werde hierdurch in seinen Aufgaben nachteilig betroffen.

Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Sielausläufe ist durch die Anordnung unter A II Nr. 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>67</sup> vorbehalten worden.

#### **(6) Deichverband Heede-Aschendorf-Papenburg**

Rechtsanwälte Restemeier & Müller, Osnabrück, haben mit Schreiben vom 22.3.1994 für den Wasser- und Bodenverband - Deichverband - Heede-Aschendorf-Papenburg geltend gemacht, daß die vom Verband zu unterhaltenden Sommerdeiche mit den Sielbauwerken durch den Emsausbau erheblichen Belastungen durch Veränderungen der Tidewasserstände und des Tidehubs ausgesetzt würden. Wegen dieser Belastung sei die künftige Unterhaltung der Sommerdeiche und Sielbauwerke dem Verband nicht mehr zumutbar. Es wird daher der Antrag gestellt, den Bemessungswasserstand für die Deiche neu zu überprüfen und gegebenenfalls Schwachstellen im Deichschutz zu beseitigen.

Soweit Besorgnisse aus der Veränderung der Strömungsverhältnisse hergeleitet werden, sind sie ausweislich der vorliegenden Gutachten unbegründet <sup>68</sup>. Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Sielausläufe ist durch die Anordnung unter A II Nr. 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>69</sup> vorbehalten worden. Für die beantragte

Neufestlegung des Bemessungswasserstandes für die Deiche sind die Landeswasserbehörden zuständig. Auswirkungen, die eine Anordnung in diesem Verfahren notwendig machen würden, sind ausweislich der vorliegenden Gutachten nicht gegeben.

#### **(7) Entwässerungsverband Völlen**

Mit seinem Schreiben vom 5.4.1994, das am selben Tage und damit fristgerecht bei der Stadt Papenburg eingegangen ist, weist der Entwässerungsverband Völlen, Westoverledingen, darauf hin, daß bei den Baggerarbeiten ein Bündel von Hochdruckleitungen gefährdet werden könnte, das zwischen Völlen und Halte in einer Tiefe von 8,30 m unter der Ems verlegt sei. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Verband befürchtet ein Ansteigen des Grundwasserspiegels mit der Folge der Vernässung und Auskühlung des Bodens mit nachteiligen Auswirkungen auf die Gärtnereibetriebe. Er bittet deshalb, ab sofort an zwei vorhandenen Brunnen Grundwasserstandsscheiber anzubringen.

Diesem Anliegen ist durch die Anordnung A II Nr. 3 in dem gebotenen Umfang entsprochen worden.

#### **(8) Entwässerungsverband Halte**

Der Entwässerungsverband Halte hat durch seinen Vorstandsvorsteher in der Erörterung am 11.4.1994 inhaltlich jene Einwendungen wiederholt, die er bereits in den vorangegangenen Verfahren erhoben hatte. Durch die Emsvertiefung werde sich infolge Versalzung eine verschlechterte Wasserqualität ergeben. Auch sei durch die wasserbaulichen Maßnahmen eine ausreichende Wasserversorgung der Gartenbaubetriebe nicht mehr sichergestellt.

Hinsichtlich der befürchteten Versalzung des Emswassers ist durch die Anordnung unter A II Nr. 6 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>70</sup> vorbehalten worden.

#### **(9) Leda-Jümme-Verband**

Der Leda-Jümme-Verband, ein Wasser- und Bodenverband, macht erhöhten Schlickanfall im unteren Bereich der Leda sowie in der Jümme geltend, der bei den Sielbauwerken im unteren Ledabereich sowie an der Jümme ein "freies Sielen" kaum noch gestatte, ohne daß zuvor der Sielzug frei gespült bzw. frei gebaggert würde. Weitere Folge des erhöhten Schlickanfalles sei ein vermehrter Unterhaltungsaufwand. Weiter befürchtet

<sup>66</sup> Vgl. dazu auch „Belange von Hafentreibern und Sportbootverbänden“, S. 54.

<sup>67</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>68</sup> Vgl. dazu „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>69</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>70</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

der Leda-Jümme-Verband, daß infolge übermäßigen Absinkens des Niedrigwasserstandes, die im Verbandsgebiet bereits beobachtet worden sei, zu Auskolkungen und Übertiefen besonders im Böschungsbereich führten, die mittelfristig eine Gefährdung der Deichsicherheit entstehen lasse.

Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Sielausläufe ist durch die Anordnung unter A II Nr. 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>71</sup> vorbehalten worden. Auf Fragen der Deichsicherheit ist bereits an anderer Stelle eingegangen worden <sup>72</sup>.

#### **(10) Muhder Sielacht**

Mit Schreiben vom 12.8.1993, das im Zusammenhang mit dem vorausgegangenen, nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren eingereicht worden ist, macht die Muhder Sielacht, Westoverledingen, erhöhten Unterhaltungsaufwand bei der Räumung von Gräben und Durchlässen infolge eines vermehrten Schlickanfalls geltend. Sie erwartet einen Ausgleich für diesen Mehraufwand.

Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Gräben und Durchlässe ist durch die Anordnung unter A II Nr. 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>73</sup> vorbehalten worden.

#### **(11) Overledinger Deichacht**

Mit Schreiben vom 26.5.1993, das im Zusammenhang mit dem vorausgegangenen, nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren eingereicht worden ist, macht die Overledinger Deichacht, Westoverledingen, erhöhten Unterhaltungsaufwand für ihre Anlagen im Deich, nämlich Siele, Schöpfwerke und Bewässerungsrohre, wegen Verschlickung geltend. Sie erwartet eine Übernahme der Unterhaltungskosten.

Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Siele, Schöpfwerke und Bewässerungsrohre ist durch die Anordnung unter A II Nr. 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>74</sup> vorbehalten worden.

#### **(12) Sielacht Moormerland**

Mit Schreiben vom 31.3.1994, das im Zusammenhang mit dem vorausgegangenen, nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren eingereicht worden ist, macht die Sielacht Moormerland, Leer, erhöhten Unterhaltungs- und Instandsetzungsaufwand für ihre Sielmuhde am Nüttermoorer Schöpfwerk wegen Verschlickung und Uferabbrüchen geltend. Sie fordert, den Schlick zu räumen und die Uferabbrüche zu beheben. Sie verlangt ferner eine ausreichende Oberflächenentwässerung im Bereich der Bodenabbaufäche Veenhusen. Außerdem sei eine Bewässerung der für das Weidevieh wegen des gestiegenen Salzgehaltes der Ems nicht mehr zu verantworten.

Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Sielmuhde ist durch die Anordnung unter A II Nr. 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>75</sup> vorbehalten worden. Hinsichtlich der befürchteten Versalzung des Emswassers ist durch die Anordnung unter A II Nr. 6 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>76</sup> vorbehalten worden.

#### **(13) Sielacht Rheiderland**

Mit Schreiben vom 30.3.1994 befürchtet die Sielacht Rheiderland, daß besonders in trockenen Jahren, wenn die Oberwasserzuflüsse gering sind, der Salzgehalt des Emswassers überproportional zunimmt. Dies habe zur Folge, daß in diesem Fall kein Wasser mehr durch ihre Siele und Bewässerungsdurchlässe ins Binnenland gelassen werden dürfte. Sie fordert eine laufende Überwachung des Salzgehaltes der Ems. Ferner fordert sie eine Freihaltung ihrer Anlagen im Schöpfgebiet Diele und die Sicherstellung der Vorflut. Eine weitere Folge der Emsvertiefung wird darin gesehen, daß durch verstärkte Schlickablagerungen in den Sieltiefen und Anwässerungsgräben erhöhte Räumkosten anfallen würden. Die Mehrkosten müßten von den Trägern des Vorhabens übernommen werden.

Hinsichtlich der befürchteten Versalzung des Emswassers ist durch die Anordnung unter A II Nr. 6 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>77</sup> vorbehalten worden. Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Schöpfwerke, Siele und Bewässerungsdurchlässe ist durch die Anordnung unter A II Nr. 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>78</sup> vorbehalten worden.

<sup>71</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>72</sup> Vgl. dazu „Wasserbauliche Belange (Deichsicherheit)“, S. 41.

<sup>73</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>74</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>75</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>76</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>77</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>78</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

#### **(14) Rheider Deichacht**

Die Rheider Deichacht, Weener, fordert mit Schreiben vom 30.3.1994

- ⇒ Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für die Deckwerke auf einer Länge von mindestens 8,545 km auf 10 Abschnitten.
- ⇒ Sicherstellung der Erhaltung des vorhandenen mindestens 30 m breiten Vorlandes.
- ⇒ Ganzjährige, uneingeschränkte Benutzung des Deichvorlandes für die Durchführung von Sicherungsarbeiten an den Deckwerken.

Das geforderte Beweissicherungsverfahren ist in Abschnitt A II Nr. 5 in dem gebotenen Umfang angeordnet. Die Erhaltung des Deichvorlandes wird durch das Vorhaben nicht gefährdet. Ebensovienig ist dieser Planfeststellungsbeschuß aber eine geeignete Rechtsgrundlage für die Begründung eines ganzjährigen, uneingeschränkten Benutzungsrechtes am Deichvorland für die Durchführung von Sicherungsarbeiten an den Deckwerken. Hier behält es bei der bisherigen Rechtslage sein Bewenden.

#### **(15) Wasser- und Bodenverband Lehe**

Mit Einwendungsschreiben vom 30.3.1994 befürchtet der Wasser- und Bodenverband Lehe eine Erhöhung der Hochwasserstände mit der Folge der Überflutung des Empolders in Lehe. Durch höhere Strömungsgeschwindigkeiten, insbesondere bei ablaufendem Wasser, würde bei Überfluten des Polders das Wasser mit erheblich schnelleren Strömungsgeschwindigkeiten abfließen und zusätzlich Schäden an den Verbandsanlagen nach sich ziehen.

Soweit der Einwendungsführer sich auf grundsätzliche Fragen der Hochwasserstände und der Strömungsgeschwindigkeiten bezieht, sind diese bereits an anderer Stelle beantwortet <sup>79</sup>. Hinsichtlich der befürchteten Auswirkungen ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen <sup>80</sup> vorbehalten worden.

#### **(16) Wasserversorgungsverband Rheiderland**

Mit Schreiben vom 28.3.1994 begehrt der Wasserversorgungsverband Rheiderland, Weener, die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens in bezug auf die

möglichen Veränderungen der Grundwasserstände und der Grundwasserqualität binnendeichs im Bereich links der Ems zwischen Halte, Höhe Erlensee bis Weener, Höhe Bootshafen, an mindestens drei Punkten Hierdurch soll nach Auffassung des Verbandes ein verbleibendes Restrisiko von möglichen Auswirkungen auf das von ihm genutzte Grundwasser aus der Emsniederung auch langfristig beweisbar bleiben.

Den Forderungen des Verbandes ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 in dem gebotenen Umfang entsprochen worden. Die Entscheidung über die Einwendung bleibt aus den zu Beginn dieses Abschnitts dargestellten Gründen vorbehalten.

#### **(17) Segler-Verein Leer**

Mit Schreiben vom 24.3.1994 macht der Segler-Verein Leer e. V. unter Bezugnahme auf ein vorangegangenes Schreiben vom 18.2.1994 erhebliche Nachteile für seine Steganlage im Nebenarm der Ems bei Strom-km 16,7 geltend. Durch den weiteren Ausbau und die Vertiefung der Ems würde der Anfall von Schwebstoffen und Schlick noch größer als bisher. Dies führe zu Ablagerungen im Stegbereich, die die Nutzbarkeit der Steganlage erheblich einschränken. Das sehr viel tiefer ablaufende Niedrigwasser gefährde ein sicheres Liegen der Boote am Steg. Erhebliche Beschädigungen seien auch im Hinblick auf die zukünftig sehr viel höheren Wasserstände zu befürchten. Für diese Nachteile müßte ein Ausgleich gefunden werden.

Nach den vorliegenden Gutachten ist mit nennenswerten Veränderungen der Wasserstände nicht zu rechnen. Die von dem Einwendungsführer befürchteten Nachteile und Schäden werden daher voraussichtlich nicht eintreten. Aus diesen Gründen kommt auch die Anordnung schadensverhütender Maßnahmen oder von Entschädigung nicht in Betracht. Den Forderungen des Vereins ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 13.1 in dem gebotenen Umfang entsprochen worden. Die Entscheidung über die Einwendung bleibt aus den zu Beginn dieses Abschnitts dargestellten Gründen vorbehalten.

#### **(18) Wassersportverein „Luv up“ Jemgum**

Mit Schreiben seiner Bevollmächtigten, Rechtsanwälte Dr. Enno Conring und G. Smeding-Terveer, Weener, vom 5.4.1994, das am selben Tage und damit fristgerecht bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist, macht der Wassersportverein „Luv up“ unter Bezugnahme auf ein vorangegangenes Schreiben vom 26.5.1993 erhebliche Nachteile für seine im Muhdehafen Jemgum errichteten Stege und Kajungen geltend. Außerdem sieht er sich in seinen Rechten als Eigentümer von Grundstücken, die direkt an die Sielmuhde Jemgum grenzen, beeinträchtigt. Bei diesen Grundstü-

<sup>79</sup> Vgl. dazu „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>80</sup> Vgl. dazu auch „Belange von Hafentreibern und Sportbootverbänden“, S. 54.



cken handelt es sich um Außendeichsland und um Wasserflächen, die mit wassersportlichen Einrichtungen bebaut sind. An der Nordseite des Hafens ist der Verein Erbbauberechtigter an einem Grundstück der Gemeinde Jemgum, auf welchem ein Jugendheim für die wassersportliche Ausbildung des Nachwuchses errichtet worden ist. Durch den weiteren Ausbau und die Vertiefung der Ems würde der Anfall von Schlick noch größer als bisher. Dies führe zu Ablagerungen an den vereins-eigenen Anlagen. Diese könnten schon gegenwärtig nur noch bei Hochwasser sicher angefahren werden. Für diese Nachteile müßte ein Ausgleich gefunden werden. Diesen sieht der Verein in einer Auflage des Planfeststellungsbeschlusses, die die Träger des Vorhabens dazu verpflichtet, die Befahrbarkeit des Muhdehafens Jemgum durch Sportboote mit einem Tiefgang von 2 m durch Baggararbeiten sicherzustellen.

Nach den vorliegenden Gutachten ist mit nennenswerten Veränderungen der Wasserstände nicht zu rechnen. Die von dem Einwendungsführer befürchteten Nachteile und Schäden werden daher voraussichtlich nicht eintreten. Aus diesen Gründen kommt auch die Anordnung schadensverhütender Maßnahmen oder von Entschädigung nicht in Betracht. Den Forderungen des Vereins ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 13.1 in dem gebotenen Umfang entsprochen worden. Die Entscheidung über die Einwendung bleibt aus den zu Beginn dieses Abschnitts dargestellten Gründen vorbehalten.

#### **(19) Mitglieder der Vereinigung des Emsländischen Landvolkes e. V.**

Die Vereinigung des Emsländischen Landvolkes e. V. hat mit Schreiben vom 28. und 30.3.1994 für

Herrn Johann Banning, Rhede,  
Herrn Hermann Behrens, Papenburg,  
Herrn Josef Borgmann, Papenburg,  
Herrn Hermann Bruns, Papenburg,  
Herrn Theo Bült, Aschendorf,  
Herrn Johannes Büter, Papenburg,  
Herrn Lambert Buck, Lehe,  
Herrn Hermann Cloppenburg, Lehe,  
Herrn G. Coners, Rhede,  
Herrn Bernhard Dickebohm, Papenburg,  
Herrn H. Dickebohm, Rhede,  
Frau Agnes Diekmann, Aschendorf,  
Herrn Willi Döbber, Aschendorf,  
Herrn Hermann Düthmann, Papenburg,  
Herrn Hermann Eilers, Papenburg,  
Herrn Theo von Euch, Rhede,  
Frau Aenne Göken, Aschendorf,  
Herrn Bernhard Hegemann, Lehe,  
Herrn Johannes Hegemann, Lehe,  
Herrn Norbert Hegemann, Papenburg,  
Herrn Anton Heßling, Papenburg,

Herrn Hermann Hiebers, Papenburg,  
Herrn Werner Hiebing, Rhede,  
Herrn Hermann Hübers, Papenburg,  
Herrn Jürgen Hübing, Rhede,  
Herrn H. Hunfeld, Rhede,  
Herrn Hermann Jansen, Lehe,  
Herrn Johann Kloskowski, Rhede,  
Herrn Heinrich Kocks, Papenburg,  
Herrn Johann Kremer, Papenburg,  
Herrn Hans Laken, Papenburg,  
Herrn Severin Lachmann, Rhede,  
Herrn Hans Lampen, Rhede,  
Herrn Klaus Lampen, Rhede,  
Herrn Theodor Meyering, Lehe,  
Frau Helene Norda, Papenburg,  
Herrn Hermann Rademaker, Papenburg,  
Herrn Hermann Reiners, Aschendorf,  
Herrn Bernhard Rösing, Lehe,  
Herrn Heinrich Röttgers, Papenburg,  
Herrn Bernhard Schlömer, Papenburg,  
Herrn Johann Schmock von Ohr, Rhede,  
Herrn Gerhard Schmitz, Papenburg,  
Herrn Anton Schniers, Rhede,  
Herrn Hans Schütte, Rhede,  
Herrn Bernhard Schulte-Lohmöller, Rhede,  
Frau Anna Specker, Aschendorf,  
Herrn Hermann Specker, Rhede,  
Herrn Johann Spellbring, Lehe,  
Herrn Gerhard Spekker-Dünhöft, Rhede,  
Herrn Hermann Staars, Rhede,  
Herrn Rudolf Strack, Aschendorf,  
Herrn Gerhard Sürken, Aschendorf,  
Frau Maria Tangen, Papenburg,  
Herrn Gerhard Telgen, Papenburg,  
Herrn Hans Tellmann, Herbrum,  
Herrn Johann Tellmann, Papenburg,  
Herrn Heinz-Hermann Terhorst, Lehe,  
Herrn Gerhard Terhorst, Papenburg,  
Herrn Heinz Trecksler, Lehe,  
Herrn Bernhard Wegmann, Lehe,  
Herrn Antonius Wessels, Aschendorf,  
Herrn Gerhard Zumsande, Lehe,

Einwendungen erhoben. Unter Bezugnahme auf ein im vorangegangenen Verfahren eingereichtes Schreiben vom 25.3.1993 machen die Einwender weitere Schäden an den Sommerdeichen und - bei deren Überflutung - auch an den Wegen und Entwässerungsgräben im Deichvorland geltend. Durch häufigere Überflutungen der Deichvorlandflächen würden diese in ihrem Futterwert und in ihrem Verkehrswert erheblich sinken. Die zusätzliche Emsvertiefung sei nur dann hinnehmbar, wenn die Sommerdeiche um wenigstens 40 cm im Deichvorland erhöht würden. Die erheblichen Schlickmengen, die beim Überfluten der Sommerdeiche auf die Grünlandflächen gerieten, führten zu entsprechenden Schäden bis hin zu einer erheblichen Geschmacksbeein-



trächtigung der Gräser. Diese Umstände hätten - so die Einwendungsführer - in den letzten Jahren bereits zu finanziellen Einbußen bei ihnen geführt. Außerdem werden Trockenschäden infolge der Absenkung der Wasserstände bei Tideniedrigwasser befürchtet.

Soweit Besorgnisse aus der Veränderung der Strömungsverhältnisse hergeleitet werden, sind sie ausweislich der vorliegenden Gutachten unbegründet<sup>81</sup>. Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Vordeichsländereien ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 6 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>82</sup> vorbehalten worden. Angesichts der Aussagen in den vorliegenden Gutachten kam die Anordnung von schadensverhütenden Maßnahmen oder eine Entschädigung nicht Betracht.

## **(20) Mitglieder des Ostfriesischen Landvolks**

Der Landwirtschaftliche Hauptverein für Ostfriesland e. V. (Ostfriesisches Landvolk) Kreisverband Leer hat mit Schreiben vom 29.3.1994 für

Herrn Abraham Abrahams, Jemgum,  
Herrn Lucas Cramer, Jemgum,  
Herrn Temmo Dreesmann, Jemgum,  
Herrn Johann Dreyer, Jemgum,  
Herrn Johann Hensmann, Jemgum,  
Herrn Lambert Hensmann, Jemgum,  
Herrn Meint Hensmann, Jemgum,  
Herrn Peter Hensmann, Jemgum,  
Herrn Ewald Hüls, Jemgum,  
Herrn Johann Janssen, Jemgum,  
Herrn Ento Kratzenberg, Jemgum,  
Frau Wilma Anna Kuiper, Weener,  
Herrn Udo Leemhuis, Weener,  
Herrn G. E. Loesing, Jemgum,  
Herrn Klaus-Dieter Mansholt, Jemgum  
Herrn Georg Meyer, Jemgum,  
Herrn Gerhard Meyer, Jemgum,  
Herrn Siefko Oosterhuis, Jemgum,  
Herrn Johann van Scharrel, Jemgum,  
Herrn Göko Troff, Jemgum,  
Herrn Wilhelms Troff, Jemgum,  
Herrn Alfred Ulferts, Jemgum,  
Herrn Peter van Scharrel, Jemgum,  
Herrn H. van Scharrel-de Wiljes, Jemgum,  
Herrn Johann Vienna, Jemgum,  
Herrn Reinhard Vienna, Jemgum,  
Herrn Siegfried Vienna, Jemgum,  
Herrn Isemt van Vlyten, Jemgum,  
Herrn Johann de Wiljes, Jemgum,

Einwendungen erhoben. Die Einwender machen als Eigentümer, Pächter oder Bewirtschafter von Außen-deichsländereien im Bereich zwischen Ditzum und Hatzum höher auflaufende Fluten und größeren Schlick-anfall geltend. Die Flächen ließen hinsichtlich ihrer Fahr- und Trittfestigkeit nach, Schäden an den Deckwerken nähmen zu. An den Ausmündungen der Entwässerungssysteme komme es zu Auskolkungen und Landabbrüchen. Dies und vermehrter Teek-Anfall - verursacht durch weitere Extensivierung der Ländereien im Deichvorland - führe zu erhöhten Kosten für die unterhaltungspflichtigen Eigentümer. Die Einwendungsführer sind gegen die Heranziehung ihrer Außendeichsflächen als Ausgleichsflächen, weil es sich um hofnahe Flächen handelt, die auch der Milchviehhaltung dienen und somit auch über eine Milchreferenzmenge verfügen. Für den Fall, daß die Ländereien in Anspruch genommen werden, fordern die Einwendungsführer

- ⇒ die Erhaltung der hofnahen Milchviehweiden,
- ⇒ die Beschaffung von Ersatzland in Hofnähe (unter Umständen Einleitung eines Landtauschverfahrens),
- ⇒ Erhaltung der Verfügungsberechtigung für die bisherigen Bewirtschafter, falls die Ländereien weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden.

Soweit Besorgnisse aus der Veränderung der Strömungsverhältnisse hergeleitet werden, sind sie ausweislich der vorliegenden Gutachten unbegründet<sup>83</sup>. Hinsichtlich der befürchteten Veränderung der Wasserstände und Verschlickung der Vordeichsländereien ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>84</sup> vorbehalten worden. Angesichts der Aussagen in den vorliegenden Gutachten kam die Anordnung von schadensverhütenden Maßnahmen oder eine Entschädigung nicht Betracht. Die Träger des Vorhabens haben im Erörterungstermin am 11.4.1994 zugesichert, daß die Inanspruchnahme von Flächen Dritter nur auf freiwilliger Basis geschieht. Zusätzlich zu den im Antrag beschriebenen Flächen sind deshalb durch die Anordnung A II Nr. 11.3 und 11.4 weitere Flächen außerhalb des Landkreises Leer, in dem die Flächen der Einwendungsführer liegen, alternativ zugelassen worden. Die Einwendungsführer haben daher nicht gegen ihren Willen den Entzug von Deichvorlandsflächen zu befürchten. Sollten ihre Flächen in Anspruch genommen werden, könnten die Einwendungsführer ihre Wünsche hinsichtlich der weiteren Bewirtschaftung in die mit den Trägern des Vorhabens abzuschließende Vereinbarung einbringen.

<sup>81</sup> Vgl. dazu „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>82</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>83</sup> Vgl. dazu „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>84</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

### **(21) Grundstückseigentümer in Nüstermoor/Hohegaste**

Die Rechtsanwälte Bodo Rödenbeek und Hermann Weerda, Emden, haben für

die Moormerländer Deichacht,  
Herrn Heiko Ahrens, Nortmoor,  
Herrn Lüppo Albers, Leer,  
Herrn Folkert Goemann, Leer,  
Herrn Werner Huisinga, Leer,  
Herrn Albert Koopmann, Leer,  
Herrn Antino Lübbers, Leer,  
Frau Anna van Lessen, Leer,  
Frau Weera van Lessen, Leer,

mit Schreiben vom 30.3.1994 Einwendungen wiederholt, die im vorangegangenen Verfahren von den Rechtsanwälten Klasen, de Vries und Dr. Klasen, Leer, mit Schreiben vom 28.5.1993 für diese Einwendungsführer erhoben worden sind. Sie befürchten eine erhebliche Beeinträchtigung ihres landwirtschaftlich genutzten, außendeichs liegenden Grundeigentums durch Landabrieb, bedingt durch geänderte Strömungsverhältnisse, sowie durch Bodenabsenkungen, bedingt durch das zu erwartende Absinken des Tideniedrigwassers. Außerdem würden die zu erwartenden vermehrten höheren Hochwasserstände die niedrig gelegenen Ländereien zunehmend überfluten. Dadurch würden zusätzliche Drainagekosten entstehen. Die zunehmende Überflutung des Außendeichsgeländes würde auch zu fortschreitender Überschlickung der Ländereien führen. In diesem Zusammenhang wird auf die Qualitätsverschlechterung des Weidegrases durch Geschmacksbeeinträchtigung und geringeren Futterwert hingewiesen. Die Einwendungsführer befürchten auch eine Verschiebung der Brackwasserzone. Darauf führen sie eine Erhöhung des Salzgehaltes im Bereich ihrer Flächen und eine entsprechende Versalzung der Böden und des Tränkewassers zurück. Zudem befürchten die Einwendungsführer Gefährdungen ihrer Grundstücke dadurch, daß die vorhandene Uferbefestigung - wie sie meinen - im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zumindest teilweise wieder entfernt werden sollen.

Soweit diese Einwendungen für binnendeichs gelegene Grundstücke gemacht werden, sind sie unbegründet, weil die binnendeichs gelegenen Grundstücksflächen durch standsichere Deiche geschützt und von der Emsvertiefung daher nicht betroffen werden.

Für die Deichvorlandflächen gilt: Soweit Besorgnisse aus der Veränderung der Strömungsverhältnisse hergeleitet werden, sind sie ausweislich der vorliegenden

Gutachten unbegründet<sup>85</sup>. Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Vordeichsländereien ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 6 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>86</sup> vorbehalten worden. Angesichts der Aussagen in den vorliegenden Gutachten kam die Anordnung von schadensverhütenden Maßnahmen oder eine Entschädigung nicht Betracht.

### **(22) Deutsche Gesellschaft für Naturschutz e.V.**

Die Deutsche Gesellschaft für Naturschutz e. V. ist auf Grund Flurbereinigung Eigentümerin des Flurstücks 39 der Flur 24, Gemarkung Brual, eingetragen im Grundbuch von Brual Blatt 00414, des Amtsgerichts Papenburg. Zuzufolge dem Einwendungsschreiben vom 28. März 1994 wurde das Grundstück 1979 erworben, um Sing- und Zwergschwanrastbiotope zu erhalten. Die Einwendungsführerin weist darauf hin, daß es sich bei dem Deichvorland der Ems nördlich der Rheder Flutbrücke (in diesem Bereich liegt ihr Grundstück) um ein international bedeutsames Feuchtgebiet für Zwergschwäne handele. Durch die Emsvertiefung würden insbesondere im Bereich ihres Grundstücks wesentlich geänderte Gezeiteneinflüsse und Strömungsverhältnisse in der Ems auftreten, wodurch das Grundstück für Zwecke des Sing- und Zwergschwansschutzes völlig wertlos würde. Auch die notwendige Nutzung und Pflege des Grundstücks würden durch die zu erwartenden ständigen Überschwemmungen und Überschlickung in jeder Hinsicht unmöglich. Die sich aus Ergebnissen von Wasservogelzählungen der Einwendungsführerin ergebende hohe Wertigkeit des derzeitigen Biotops als international bedeutsamer Zwergschwanrastplatz könne durch Ersatzmaßnahmen nicht ausgeglichen werden.

Soweit Besorgnisse aus der Veränderung der Strömungsverhältnisse hergeleitet werden, sind sie ausweislich der vorliegenden Gutachten unbegründet<sup>87</sup>. Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Vordeichsländereien ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 6 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>88</sup> vorbehalten worden. Angesichts der Aussagen in den vorliegenden Gutachten kam die Anordnung von schadensverhütenden Maßnahmen oder eine Entschädigung nicht Betracht.

### **(23) NABU Landesverband Niedersachsen**

<sup>85</sup> Vgl. dazu „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>86</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>87</sup> Vgl. dazu „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>88</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

Auch der nach § 29 BNatSchG in Niedersachsen anerkannte Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Niedersachsen e. V., ist auf Grund Flurbereinigung Eigentümer der Außendeichsgrundstücke Flur 44, Flurstücke 14, 19, Gemarkung Rhede, Flur 24, Flurstück 40, Flur 25, Flurstück 126, Gemarkung Brual, geworden. Er macht mit Bezug auf diese Grundstücke mit Schreiben vom 31. März 1994 die gleichen Befürchtungen geltend, wie die Deutsche Gesellschaft für Naturschutz e. V.

Soweit Besorgnisse aus der Veränderung der Strömungsverhältnisse hergeleitet werden, sind sie ausweislich der vorliegenden Gutachten unbegründet<sup>89</sup>. Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung der Vordeichsländereien ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 6 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>90</sup> vorbehalten worden. Angesichts der Aussagen in den vorliegenden Gutachten kam die Anordnung von schadensverhütenden Maßnahmen oder eine Entschädigung nicht Betracht.

#### **(24) Georg Geelvink**

Auch der Einwender Herr Georg Geelvink, Oldenburg, ist Eigentümer eines Außendeichgrundstücks (Flurstück 28, Flur 2, Gemarkung Kirchborgum-Middelsten) und weiterer Kleinstücke. Die Grundstücke dienen ausweislich seines Einwendungsschreibens vom 6. März 1994 als Weidefläche. Der Einwendungsführer sieht sie infolge des Ausbau in ihren Bestand, ihrem Untergrund und der Lage gefährdet.

Soweit Besorgnisse aus häufigeren Überflutungen und im Hinblick auf Verschlickung der Vordeichsländereien hergeleitet werden, ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 6 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>91</sup> vorbehalten worden. Angesichts der Aussagen in den vorliegenden Gutachten kam die Anordnung von schadensverhütenden Maßnahmen oder eine Entschädigung nicht Betracht.

#### **(25) Peter Hartmann**

Der Einwendungsführer Peter Hartmann bewirtschaftet direkt am Deich im Ortseingang von Critzum einen 66 ha großen Hof. Von den bewirtschafteten überwiegend gepachteten Flächen liegen 41 ha außendeichs. Er befürchtet in seinem Einwendungsschreiben vom 30.3.1994, daß die Außendeichsflächen in den Naturschutz einbezogen werden und er daher seine Bewirtschaftungsgrundlage verliert.

<sup>89</sup> Vgl. dazu „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>90</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>91</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

Hinsichtlich einer möglichen Verschlickung der Vordeichsländereien ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>92</sup> vorbehalten worden. Die Träger des Vorhabens haben im Erörterungstermin am 11.4.1994 zugesichert, daß die Inanspruchnahme von Flächen Dritter nur auf freiwilliger Basis geschieht. Zusätzlich zu den im Antrag beschriebenen Flächen sind deshalb durch die Anordnung A II Nr. 11.3 und 11.4 weitere Flächen außerhalb des Landkreises Leer, in dem die Flächen der Einwendungsführer liegen, alternativ zugelassen worden. Der Einwendungsführer hat daher - soweit es sich um seine Eigentumsflächen handelt - nicht gegen seinen Willen den Entzug von Deichvorlandsflächen zu befürchten. Soweit es sich um gepachtete Flächen handelt, bestimmen sich seine Rechte nach Maßgabe des Pachtvertrages.

#### **(26) Jagdgenossenschaft Lehe**

Die Jagdgenossenschaft Lehe befürchtet in ihrem Einwendungsschreiben vom 15. März 1994 Beeinträchtigungen des Wildbestandes durch häufigeres Überfluten der Leher Wiesen. Dadurch und der damit verbundenen Jagdwildminderung bei künftigen Verpachtungen werde sie in ihren Rechten betroffen.

Soweit Besorgnisse aus häufigeren Überflutungen und im Hinblick auf Verschlickung der Vordeichsländereien hergeleitet werden, ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 6 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>93</sup> vorbehalten worden. Angesichts der Aussagen in den vorliegenden Gutachten kam die Anordnung von schadensverhütenden Maßnahmen oder eine Entschädigung nicht Betracht.

#### **(27) Kirchengemeinden**

Die Ev.-ref. Kirchengemeinden Critzum, Jemgum und Klein-Midlum machen mit Schreiben vom 4.4.1994, 31.3.1994 und 4.4.1994 geltend, daß Kirchenland nicht als Ersatzfläche für die Emsvertiefung in Anspruch genommen werden dürfe, weil diese jahrzehntelang Landwirten zur Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt worden seien und noch würden.

Hinsichtlich einer möglichen Verschlickung der Vordeichsländereien ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>94</sup> vorbehalten worden. Die Träger

<sup>92</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>93</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>94</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

des Vorhabens haben im Erörterungstermin am 11.4.1994 zugesichert, daß die Inanspruchnahme von Flächen Dritter nur auf freiwilliger Basis geschieht. Zusätzlich zu den im Antrag beschriebenen Flächen sind deshalb durch die Anordnung A II Nr. 11.3 und 11.4 weitere Flächen außerhalb des Landkreises Leer, in dem die Flächen der Einwendungsführer liegen, alternativ zugelassen worden. Die Einwendungsführer haben daher nicht gegen ihren Willen den Entzug von Deichvorlandsflächen zu befürchten.

#### **(28) Gebhard Rösingh**

Mit Schreiben vom 27.3.1994 äußert Herr Gebhard Rösingh, Jemgum, die Befürchtung, daß die Deichsicherheit durch die Emsvertiefung gefährdet sei. Außerdem sieht er durch einen steigenden Salzgehalt die Gräben und Viehtränken in Gefahr. Zudem befürchtet er eine enorme Zunahme des Schlickfalls. Eine Belastung des Baggergutes mit Schadstoffen könne nicht ausgeschlossen werden. Hierdurch werde er erhebliche finanzielle Einbußen erleiden. Auch werde er als Mitglied der Deichacht mit höheren Beiträgen belastet, die für erhöhte Unterhaltungskosten aufgebracht werden müßten. Auch seien die Baggararbeiten mit unverträglichem Lärm verbunden. Zudem setzt der Einwendungsführer sich für entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen ein.

Soweit der Einwendungsführer ganz allgemein nachteilige Auswirkungen durch die Emsvertiefung befürchtet, ist darauf bereits an anderer Stelle eingegangen worden. Dies gilt insbesondere für die wasserwirtschaftlichen<sup>95</sup> und wasserbaulichen<sup>96</sup> Auswirkungen des Vorhabens einschließlich der Deichsicherheit. Hinsichtlich der befürchteten Versalzung des Emswassers und einer geltend gemachten Verschlickung ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3, 6 und 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>97</sup> vorbehalten worden. Der Befürchtung, durch Baggerlärm nachts gestört zu werden, ist durch die Anordnung A II Nr. 9 Rechnung getragen worden.

#### **(29) Johannes Schmitz**

Mit Schreiben vom 26.5.1993, das im Zusammenhang mit dem voraufgegangenen, nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren eingereicht worden ist, macht der Einwendungsführer als Pächter landwirtschaftlicher genutzter Grundstücke deren häufigere Überflutung und damit verbundene Verschlickung geltend. Eine landwirtschaftliche Nutzung würde dadurch nur sehr bedingt oder kaum noch möglich sein.

Hinsichtlich einer möglichen Überflutung und Verschlickung der Vordeichsländereien ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>98</sup> vorbehalten worden.

---

<sup>95</sup> Vgl. dazu „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>96</sup> Vgl. dazu „Wasserbauliche Belange (Deichsicherheit)“, S. 41.

<sup>97</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>98</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

### **(30) Ento & Hermann Wübbena**

Der Einwendungsführer Herr Dipl.-Ing. Ento Wübbena, Jemgum-Hatzum, ist Landwirt. Mit seiner gemeinsamen mit seinem Vater, Herrn Hermann Wübbena, erhobenen Einwendungen vom 5. April 1994, die am gleichen Tage - und damit fristgerecht - bei der Gemeinde Jemgum eingelangt sind, macht er Besorgnisse hinsichtlich der künftigen landwirtschaftlichen Bewirtschaftung der von seinem Vater gepachteten Grundstücke geltend. Durch die bisherige abgeschichtete Vorgehensweise habe die Planfeststellungsbehörde jeweils nur Abschnitte einer Gesamtkonzeption festgestellt, ohne daß übergreifend die Gesamtauswirkungen bei der Abwägung ihrer privaten Belange Berücksichtigung gefunden hätten. Die Einwender fordern eine solche Gesamtbetrachtung.

Soweit die Einwendungsführer ganz allgemein nachteilige Auswirkungen durch die Emsvertiefung befürchten und eine Gesamtbetrachtung<sup>99</sup> fordern, ist darauf bereits an anderer Stelle eingegangen worden. Dies gilt auch für die wasserwirtschaftlichen<sup>100</sup> und wasserbaulichen<sup>101</sup> Auswirkungen des Vorhabens. Hinsichtlich der befürchteten Verschlickung ist durch die Anordnung unter A II Nr. 3 und 13.1 die Entscheidung aus den diesen Abschnitt einleitenden Gründen<sup>102</sup> vorbehalten worden.

### **6. Begründung des Vorbehalts weiterer Anordnungen**

Der Vorbehalt weiterer Anordnungen in Abschnitt A IV des Beschlusses ist im Interesse der Einwender sowie zum Schutz des Wohles der Allgemeinheit gerechtfertigt. Der Planfeststellungsbehörde soll damit die Möglichkeit gegeben werden, den Trägern des Vorhabens ggf. weitere nachträgliche Maßgaben aufzuerlegen, wenn durch den Ausbau im Zeitpunkt des Beschlusses nicht erkennbare schädliche Umwelteinwirkungen und Gefahren durch eine nachteilige Veränderung der Hydrologie, der Morphologie bzw. der Wassergüte auftreten. Da nicht auszuschließen ist, daß nachträglich eintretende Umstände ergänzende Maßnahmen erfordern, war ein allgemeiner Vorbehalt anzuordnen. Die Zulässigkeit des Vorbehalts ergibt sich aus § 19 Nr. 1 i. V. m. § 18 Nr. 1 WaStrG sowie aus § 36 II Nr. 5 VwVfG.

<sup>99</sup> Vgl. dazu „Verfahren“, S. 19.

<sup>100</sup> Vgl. dazu „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

<sup>101</sup> Vgl. dazu „Wasserbauliche Belange (Deichsicherheit)“, S. 41.

<sup>102</sup> Vgl. dazu auch „Wasserwirtschaftliche Belange“, S. 42.

### **7. Begründung der sofortigen Vollziehbarkeit**

Die sofortige Vollziehung wurde angeordnet, weil das Vorhaben im öffentlichen Interesse und im überwiegenden Interesse der beteiligten Meyer-Werft sofort ausgeführt werden muß.

Die Meyer-Werft hat sich vertraglich verpflichtet, den ihr in Auftrag gegebenen Neubau "ORIANA" im März 1995 an den Auftraggeber abzuliefern, was die Überführung nach Emden im Februar 1995 erfordert. Eine Verzögerung des Ablieferungstermins hätte so erhebliche Vertragsstrafen zur Folge, daß bereits nach kurzer Zeit deren Zahlung die Existenz der Werft gefährden würde. Der Neubau hat einen Tiefgang von (unbeladen) 7,30 m. Die rechtzeitige Erfüllung dieses Auftrages, dessen Hereinnahme die Beschäftigung der rd. 1.800 Mitarbeiter bis zum Jahre 1995 sichert, ist zur weiteren Bestandssicherung der Werft notwendig; außerdem liegt die Befürchtung nahe, daß eine nicht termingerechte Ablieferung der "ORIANA" die Auftraggeber der Anschlußaufträge (die eine Beschäftigung bis 1998 ermöglichen) zur Stornierung derselben veranlassen könnte. Dieses private Interesse der Beteiligten verkörpert auch das besondere öffentliche Interesse am Sofortvollzug, da das nördliche Emsland und das südliche Ostfriesland, aus denen sich die Beschäftigten der Werft überwiegend und auch ein Teil ihrer Zuliefererbetriebe rekrutieren, bei einer Einstellung des Werftbetriebes wirtschaftlich schwer geschädigt würde.

Die vergaberechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung des Auftrages für die Durchführung der Bauarbeiten sind geschaffen, so daß die verbleibende Zeit bis zum Februar 1995 nur noch als reine Bauzeit zur Verfügung steht. Diese Zeit wird auch dringend benötigt, da neben der Herrichtung der Baggergut-Ablagerungsfläche die 40 km lange Fahrwege ausgebagert werden muß. Aufgrund der vorhandenen Tauchtiefen bei Niedrigwasser auf der Ems können zur Hopperbagger mit begrenztem Tiefgang (Laderaumvolumen rund 1.000 cbm) zum Einsatz gelangen. Insofern wird die Bauzeit im wesentlichen durch die Fahrzeiten zwischen dem Einsatzort des Baggers und der Verspülstation zur Baggergut-Ablagerungsfläche bestimmt. Um das Wetterrisiko für die Baggararbeiten auf der Ems (Herbststürme, Sturmfluten, Nebel, Eisgang) zu minimieren, ist es erforderlich, mit den Arbeiten so schnell wie möglich zu beginnen, um die „sichere Bauzeiten“ zu nutzen. Dies gilt insbesondere für die Sommermonate mit den vergleichsweise nahezu doppelt so langen Tageszeiten wie die im Herbst bzw. in den Wintermonaten. Die nach der EU-weiter Ausschreibung der Baggararbeiten für die Vertiefung der Ems für 7,30 m tiefgehende Schiffe eingegangenen Angebote leistungsfähiger



Baufirmen gewährleisten die termingerechte Durchführung der Arbeiten bei einem Baubeginn Anfang Juni 1994.

Da dem Ausbauvorhaben wesentliche öffentliche Belange nicht entgegenstehen, überwiegt das öffentliche Interesse an der sofortigen Herstellung der beantragten Ausbautiefe entgegenstehende Belange Dritter. Dies ist mit Bezug auf den zuvor von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hergestellten Ausbau für das 6,80 m tiefe Bemessungsschiff vom Niedersächsischen Obergericht mit Beschluß vom 12. August 1993 - 3 M 3128/93 - dahingehend bestätigt worden, daß den Antragstellern jenes Verfahrens durch den Sofortvollzug kein Nachteil erwachse, der sich mit demjenigen vergleichen ließe, den die Meyer-Werft erlitten, wenn mit der Ausführung des festgestellten Planes erst nach rechtskräftiger Entscheidung der ihn anfechtenden Verwaltungsklagen begonnen werden könnte.

## **8. Begründung der Kostenentscheidung**

Die Träger des Vorhabens genießen persönliche Gebührenfreiheit (§ 47 I WaStrG i. V. m. § 8 I Nr. 3 des Verwaltungskostengesetzes [VwKostG] vom 23. Juni 1970 [BGBl. I S. 821], geändert durch das Einführungsgesetz zur Abgabenordnung vom 14. Dezember 1976 [BGBl. I S. 3341]).

Für die Erstattung von Auslagen nach § 10 I Nr. 1, 2, 4 und 6 VwKostG ist aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung mit den Trägern des Vorhabens eine Pauschale vereinbart und von diesen gezahlt worden.

## **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluß kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage zum Niedersächsischen Obergericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden. Die Klage muß den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland) und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, daß alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.

Im Auftrag

(Schulze)  
Regierungsdirektor



