

Niederschrift Nr. 5 über die öffentlichen Sitzung Stadtplanungsausschuss

Sitzungstermin: Donnerstag, 11.09.1997
Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr
Ende der Sitzung: 19:15 Uhr
Sitzungsort: Rathausfestsaal, Am Delft

Anwesend:

Vorsitzender
Woldmer, Richard

SPD-Fraktion
Abels, Hans
Brinkmann, Alwin
Docter, Reinhard
Janssen, Richard
Pohlmann, Marianne
Scholl, Eiwin
Slieter, Ihno
Südhoff, Johann
Wessels, Johann

CDU-Fraktion
Groeneveld, Ahlrich
Hellmann, Uwe
Janßen, Heinz Werner
Odinga, Hinrich

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Strelow, Günter

FDP-Fraktion Grundmandat
Bolinus, Erich

Beratende Mitglieder
Dilling, Dieter
Jenkins, Recs
Koschnick, Birgit
Zimmermann, Helmut

Öffentlicher Teil

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Herr Woldmer eröffnet die Sitzung, begrüßt alle Anwesenden, insbesondere Herrn Starke vom Staatlichen Amt für Insel- und Küstenschutz, und stellt fest, daß der Stadtplanungsausschuß ordnungsgemäß geladen und beschlußfähig ist.

TOP 2 Feststellung der Tagesordnung

Gegen die Tagesordnung werden keine Einwendungen erhoben.

Ergebnis: einstimmig

TOP 3 Mitteilungen des Oberstadtdirektors

Ergebnis: kein Beratungsergebnis

TOP 4 Bau eines Emssperrwerkes zwischen Gandersum und Nendorp, Antrag auf Feststellung des Planes
Vorlage: 13/294

Herr Röttgers bedankt sich bei Herrn Starke für seine Bereitschaft, das Projekt zu erläutern. Zum Verfahren führt Herr Röttgers aus, daß die Planunterlagen in der Zeit vom 5. September 1997 bis einschl. 6. Oktober 1997 öffentlich ausliegen. Als Träger öffentlicher Belange hat die Stadt jedoch ebenfalls eine Stellungnahme abzugeben, die in einer Sitzung des Stadtplanungsausschusses am 13.10.1997 beschlossen werden soll. Die heutige Sitzung dient der umfassenden Information über das Vorhaben.

Herr Starke erläutert das geplante Emssperrwerk und stellt einleitend fest, daß Rechtsgrundlage die Niedersächsischen Gesetze sind (Niedersächsisches Deichgesetz in Verbindung mit dem Niedersächsischen Wassergesetz).

Seit langem war bereits ein Sturmflutsperrwerk geplant. Hinzugekommen ist die Funktion zum Aufstauen des Emswassers für die Meyer-Werft, was zur Beschleunigung bei der Umsetzung der Planungen geführt hat. In den Vorplanungen wurde bereits überlegt, ob die Erhöhung einiger Deichbereiche oder der Bau eines Sperrwerkes kostengünstiger ist.

Erforderlich werden die Maßnahmen zum Küstenschutz aus mehreren Gründen, u.a. durch die permanente Erhöhung des Meeresspiegels. Für die Zukunft besteht auch die Gefahr größerer Sturmfluten als bisher. Das wurde unter Berücksichtigung der letzten Sturmfluten in Modellversuchen und Berechnungen festgestellt. Auch die Niederländer sind zu dem gleichen Ergebnis gekommen.

Bei der Untersuchung der günstigsten Stelle für ein Sperrwerk wurde der Bereich Gandersum/Nendorp als geeigneter Standort ermittelt. Dabei wurden u.a. die Kosten und die Belange des Naturschutzes sowie der Schifffahrt berücksichtigt. Die Zuwegung zum Sperrwerk würde sich außerhalb des Ortes Gandersum befinden.

Überlegt wurde auch der Bau einer Schleuse. Wegen der geringen Betriebsfälle ist sie z.Z. nicht erforderlich, so daß aus volkswirtschaftlichen Gründen auf den Einsatz der hohen Kosten verzichtet werden kann. Trotzdem beinhaltet die Planung eine Option für den Bau einer Schleuse, für die, wenn sie einmal gebaut werden sollte, ein Planänderungsverfahren erforderlich wäre.

Zur Betriebsweise führt Herr Starke aus, daß das Sperrwerk grundsätzlich geöffnet bleibt und nur im Sturmflutfall je nach Stärke entsprechend geschlossen wird. Außerdem kann das Sperrwerk bis zu zweimal im Jahr für die Überführung der Meyer-Schiffe geschlossen werden. Diese Schließungsanzahl ist festgeschrieben und kann nur durch ein neues Planverfahren erhöht werden.

Zu lösen ist auch die Sicherstellung einer ausreichenden Sauerstoffmenge im Emswasser. Diese Frage stellt sich jedoch allgemein und nach dem Bau des Sperrwerkes zusätzlich nur beim

Aufstau des Wassers. Das Problem soll durch Zufuhr von Süßwasser aus verschiedenen Spendern (Flüsse, Stauseen) gelöst werden.

Die für den Damm erforderlichen Kleimengen sollen aus dem Bereich des Spülfeldes östlich von Borssum gewonnen und über den Wasserweg dorthin transportiert werden.

Herr Starke antwortet auf eine Frage von Herrn Woldmer, daß für die Staufälle Wasser in die Stauhaltung gepumpt werden und deshalb die technische Ausstattung erneuert werden soll, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Die Frage zum Alten Petkumer Siel sollte intern erörtert werden, da sie nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Herr Bolinius kritisiert, daß bei der Einsichtnahme in die Planunterlagen u.a. keine Beratung erfolgt und z.B. kein Hinweis zu den in den Plänen eingezeichneten Buhnen auf Petkumer Seite zu finden sind. Außerdem sei die Fertigung von Kopien abgelehnt worden.

(Protokollnotiz:

Auf die Fertigung von Kopien besteht zwar kein Rechtsanspruch, es wird aber sichergestellt, daß Kopien gegen Kostenerstattung gefertigt werden können.)

In einem vertraulichen Gutachten werden die Kosten des Sperrwerks auf 870 Mio. DM bis über 1 Mrd. DM beziffert.

Bei der Ems handelt es sich um eine Bundeswasserstraße, die man nicht schließen und die Binnenschifffahrt warten lassen kann, bis das Sperrwerk wieder geöffnet wird.

Zur Deichsicherheit ist seinerzeit beim Erörterungstermin am 11.04.1994 gesagt worden, daß unter Berücksichtigung des regelmäßigen Meeresspiegelanstiegs die vorhandenen Deichhöhen bis zum Jahre 2065 ausreichend seien und die Standsicherheit von Sandkerndeichen bei einer Durchnässung des Untergrundes nicht mehr gewährleistet ist. Hierzu stellt sich die Frage, wie sich eine längere Stauzeit (z.B. bei länger anhaltendem Hochwasser) auf die Durchnässung und damit Standsicherheit der Deiche auswirkt.

Das Planfeststellungsverfahren enthält auch keine Kostennutzenanalyse für die Belange der Meyer-Werft. Außerdem werden die Investitionskosten zwischen Bund und Land je zur Hälfte aufgeteilt, bisher war das Verhältnis 30 : 70 zwischen Bund und Land.

Abschließend kommt Herr Bolinius zu dem Schluß, daß das Sperrwerk hauptsächlich wegen der Belange der Meyer-Werft errichtet wird. Viel vorteilhafter wäre - z.B. auch für Emden - ein Standort des Sperrwerkes an der Knock.

Herr Starke führt aus, daß es sich bei den Buhnen in Petkum um Anlagen des Bundes handelt, die keinen Einfluß auf das Verfahren haben. Bei den seinerzeit genannten Kosten handelt es sich um ungeprüfte Schätzungen. Eine Gefährdung der Deiche im Stauffall tritt nicht auf, da es sich um relativ kurze Zeiten handelt und die Deiche diese Erhöhung des Wasserstandes überstehen. Bei der Kostenaufteilung handelt es sich um eine politische Entscheidung, die nicht im Planfeststellungsverfahren zu regeln ist.

Herr Brinkmann möchte wissen, warum die Schleuse nicht in den Planunterlagen dargestellt ist und ob die Häufigkeit der Schließung des Sperrwerkes im Planfeststellungsverfahren festgeschrieben wird. Außerdem fragt Herr Brinkmann nochmals wegen der Standsicherheit der Deiche nach.

Herr Starke betont, daß vorerst keine Schleuse vorgesehen, aber die Option im Planfeststellungsverfahren enthalten ist. Es bräuchte keinen Sinn, ein solches Vorhaben Jahre vorher zu planen und festzuschreiben, da sich zwischenzeitlich andere Vorstellungen und technische Ver-

fahren ergeben könnten. Die Schließungszeiten des Stauwerkes sind mit zweimal im Jahr festgeschrieben. Eine Heraufsetzung der Schließungsfälle würde eine Planänderung erforderlich machen. Zur Deichsicherheit führt Herr Starke ergänzend aus, daß die Deiche unterhalb des Stauwerkes entsprechend verstärkt werden müssen, oberhalb des Stauwerkes wird bis zur erforderlichen deichverträglichen Höhe aufgestaut und bei entsprechend ungünstigen Tideverhältnissen - z.B. durch Sturm - der Staufall rechtzeitig abgebrochen.

Herr Groeneveld weist darauf hin, daß ca. 40.000 ha Fläche zu entwässern sind und das Schöpfwerk Oldersum sehr marode ist. Die Stadt sollte dafür sorgen, daß die Entwässerung weiterhin gewährleistet bleibt.

Herr Starke hält eine Verbesserung des Oldersumer Schöpfwerkes für erforderlich. Es sind weitere Verhandlungen mit dem Entwässerungsverband erforderlich.

Herr Strelow ist der Auffassung, daß es sich nicht um ein Sperrwerk, sondern in Wirklichkeit um ein Stauwerk handelt und der Küstenschutz nur vorgeschoben wird. Dies ergibt sich auch aus der Tatsache, daß das Bauwerk mit "einfacher Sicherheit" hergestellt werden soll. Es bleibt noch die Frage, wer die späteren Unterhaltungskosten trägt.

Herrn Scholl sind die Auswirkungen des Anbrandens der Wellen gegen die senkrechte Wand des Sperrwerkes unklar (bei Deichen hat man einen flach ansteigenden Deichfuß, um die Kraft der Wellen zu mindern).

Herr Starke begründet die "einfache Sicherheit" des Stauwerkes damit, daß die zweite Sicherheit in den vorhandenen Deichen liegt. Auch wenn ein Tor nicht voll geschlossen werden könnte, fließt bei Flut nur relativ wenig Wasser in die Ems, wofür die Deiche ausreichenden Schutz bieten. Die Unterhaltungskosten fallen dem Land zur Last. Da Deiche aus verhältnismäßig weichem Material bestehen, könnten sie durch kleine Schäden (z.B. Löcher durch Bisamratten) unterspült werden. Außerdem dürfen die Deiche im Gegensatz zu der Sperrwerkswänden nicht überflutet werden.

Herr Brinkmann fragt nach, weshalb die Einhaltung des Kostenrahmens für gesichert gehalten wird und weshalb ein Stauwerk an der Knock nicht in Frage kommt.

Herr Starke führt aus, daß die Kosten auf der Grundlage anderer Sperrwerke ermittelt wurden und festzustellen ist, daß die Preise fallende Tendenz aufweisen (z.B. beim Wesertunnel). Ein Sperrwerk an der Knock würde nicht nur erheblich teurer, sondern wäre wahrscheinlich auch nicht mit den Niederländern zu vereinbaren. Die Niederländer haben außerdem aus ihren Erfahrungen festgestellt, daß kleinere Sperrwerke insgesamt vorteilhafter sind.

Auf weitere Fragen von Herrn Bolinius, Frau Koschnick und Herrn Hellmann antwortet Herr Starke, daß weitere Gutachten - u.a. zur Fischerei - im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht erforderlich sind.

Für den Bau einer Schleuse würden z.Z. voraussichtlich rd. 140 Mio. DM aufzuwenden sein. Eine Brücke würde ebenfalls erhebliche Kosten erfordern, da sie beweglich sein müßte. Aus Küstenschutzgründen sind diese Mehrkosten nicht vertretbar. Das gleiche gilt für eine Fußgängerbrücke. Dabei würde sich dann die Frage nach dem Schicksal der vorhandenen Fähre stellen.

Es ist zulässig, die Verfahren zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit parallel abzuwickeln. Damit soll auch bewiesen werden, daß es möglich ist, ein Verfahren zu beschleunigen.

Herr Brinkmann wundert sich, daß man die schnelle Handlungsweise kritisiert, aber sie sonst einfordert. Bei Herrn Starke bedankt sich Herr Brinkmann für dessen ausführliche Informationen.

Herr Bolinius hält es für sein Recht, alles zu hinterfragen. Ihm geht die Sicherheit der Menschen hinter den Deichen über alles.

Herr Strelow befürchtet, daß durch die Schließungen des Sperrwerks der Schiffsverkehr behindert wird und deshalb nachteilige Folgen für den Hafen Emden entstehen können.

Herr Woldmer bedankt sich im Namen des Stadtplanungsausschusses bei Herrn Starke und schließt die Sitzung um 19.15 Uhr.

Anschließend wurde den Zuhörern Gelegenheit gegeben, Fragen zu stellen.

Ergebnis: Kenntnis genommen.