



Chronologie und Hintergrund

- Der Weg zum Masterplan -

1984 bis 1994

Die Unterems wurde von 1984 bis 1994 viermal für die Überführung von Kreuzfahrtschiffen von Papenburg in die Nordsee vertieft und nach dem Bau des Emssperrwerks seit 2002 regelmäßig zusätzlich für die Schiffsüberführungen angestaut. Jedes Jahr werden bis zu 25 Millionen Euro an Baggerkosten für die Überführung von Kreuzfahrtschiffen ausgegeben **1998** Genehmigung des Baus des Emssperrwerks. Im Planfeststellungsbeschluss zum Emssperrwerk wurde geregelt, dass die Ems zum Schutz von Brutvögeln und Gewässergüte höchstens 104 Stunden im Jahr und im Sommerhalbjahr zwischen Mitte März bis Mitte September eines Jahres nur bis NN 1,75 m angestaut werden darf. In der winterlichen Jahreshälfte es erlaubt die Ems auf eine Tiefe von 2,70 Metern anzustauen. Es muss vor einem Stau jedoch stets nachgewiesen werden, dass Grenzwerte für ausreichend Sauerstoff nicht unterschritten werden und der Salzgehalt der Unterems während des Staus bei Ems-Kilometer Null nicht über den Grenzwert (von 2 PSU) steigt.

2008

Im Jahr 2008 hat das Land Niedersachsen für die Meyer-Werft ein Verfahren eingeleitet mit dem Ziel, die Beschränkungen für die Stauhöhen aufzuheben, so dass die Ems ganzjährig im Falle einer Schiffsüberführung auf NN 2,7 m hätte angestaut werden dürfen. Während der Brutsaison in Frühling und Frühsommer wären regelmäßig hunderte Gelege durch Überflutungen zerstört und damit der Vogelnachwuchs vernichtet worden. Dieses Verfahren wurde 2009 eingestellt, nachdem die Umweltverbände und die Meyer-Werft eine privatrechtliche Vereinbarung zum Vogelschutz geschlossen hatten.

2009

Abschluss der Vereinbarung zwischen der Meyer-Werft und den Umweltverbänden BUND, NABU und WWF zum Vogelschutz. Darin sicherte die Meyer-Werft zu, in der jährlichen Brutperiode von April bis Mitte Juli keine Schiffe zu überführen, für die die Ems auf 2,7 m angestaut werden muss. Im Gegenzug erklärten sich die Umweltverbände damit einverstanden, dass der Winterstau (auf NN 2,7 m) im Frühjahr um 2 Wochen erweitert und im Sommer ab dem 16. Juli ebenfalls auf NN 2,7 m angestaut werden kann. Die Vogelbruten sind damit weitgehend geschützt. Verbliebene Beeinträchtigungen sollen durch die Schaffung von Wiesenvogellebensräumen im Binnenland ausgeglichen werden.

Bisher konnte die Werft den Sommer allerdings nicht für einen Anstau auf 2,7 m NN nutzen, weil Auflagen zur Gewässergüte – namentlich Grenzwerte für Salz- und Sauerstoffgehalt der Unterems - verletzt worden wären.

Für die Veröffentlichung eines privatrechtlichen Vertrages ist die Zustimmung aller Parteien erforderlich, so dass wir ihn nicht online stellen können. Allerdings besteht für Mitglieder

und Förderer der Umweltverbände in den Landesgeschäftsstellen Einsicht in die Vereinbarung zu nehmen.

2012

Im Jahr 2012 hat das Land Niedersachsen die Vereinbarung der Umweltverbände mit der Meyer-Werft zum Vogelschutz aufgenommen und ein Verfahren zur Erweiterung des Anstaus auf NN 2,7 m im Frühjahr um zwei Wochen auf den 31.03. im Jahr eingeleitet (Märzarrondierung) und im **September 2014** genehmigt.

Weil jedoch die 2009 vereinbarte Schaffung von Wiesenvogellebensräumen im Binnenland für die verbliebenen Beeinträchtigungen der Vögel nicht berücksichtigt wurde, haben die Umweltverbände gegen die Genehmigung geklagt. Im „Masterplan Ems 2050“ ist nun festgelegt worden, dass dafür 50 Hektar Wiesenvogellebensräume im Binnenland in 2015 geschaffen werden sollen.

Neben den Vogelschutzmaßnahmen war auf die Gewässergüte immer wieder Thema in der Auseinandersetzung der Verbände mit der Landesregierung. So hat das Land Niedersachsen in **2012** ein Verfahren zur Aussetzung der Auflagen zum Schutz der Gewässergüte für zwei Schiffsüberführungen jeweils im September 2012 und 2014 eingeleitet (Herbstarrondierung) und auch 2012 genehmigt. Die Umweltverbände haben dagegen geklagt und die Klage im **Juni 2014** verloren.

Januar 2015

Im „Masterplan Ems 2050“ ist die Überführung von insgesamt fünf Schiffen im Zeitraum von 2015 bis 2019 jeweils für September vereinbart worden, gegen die die Umweltverbände nicht klagen werden, weil in dem Zusammenhang ein Tidepolder mit neuen von Ebbe und Flut abhängigen Süßwasserlebensräumen geschaffen wird. Diese neuen Flächen für die Entwicklung flusstypischer Lebensräume wie dem vom Aussterben bedrohten Tideauwald und Röhricht sowie Watt und Prielstrukturen, sollen die durch erhöhte Salzgehalte entstandenen Schäden im Ökosystem ausgleichen. Ziel ist ein im Vergleich zu heute besserer ökologischer Zustand der Ems.

In Anlehnung an die Vereinbarung der Umweltverbände mit der Meyer-Werft aus 2009 erkennen die Unterzeichner des Masterplans Ems 2050 für Schiffsüberführungen durch die Meyer Werft einen Sommerstau (NHN + 1,90m) vom 01.04. bis 15.07 sowie einen Winterstau (NHN +2,70m) vom 16.07. bis 31.03. eines Jahres als Rahmen an. Derzeit gelten noch die 1998 festgelegten Stauhöhen, erweitert um die oben beschriebene „Märzarrondierung“. Für die dauerhafte Änderung der bestehenden Genehmigung und damit Umsetzung der Vereinbarung von 2009 ist ein weiteres Verfahren notwendig. Die Umweltverbände haben sich im „Masterplan Ems 2050“ bereit erklärt, an der Vorbereitung dieses Verfahrens mitzuarbeiten, aber auch auf die Schwierigkeiten einer Genehmigung unter den heutigen ökologisch katastrophalen Rahmenbedingungen hingewiesen. Auf künftige Klagemöglichkeiten diesbezüglich haben die Umweltverbände nicht verzichtet.