

masterplan **EMS** ²⁰⁵⁰

Ausgabe 2 · Februar 2020



**Gemeinsam für
einen lebendigen und
schiffbaren Fluss**

In dieser Ausgabe



4 Der Tidepolder Coldemüntje, für den jetzt die Genehmigung beantragt wurde, ist an der Ems der erste seiner Art. An der Weser liegt der PolderLuneplate (Bild).



18 Die Wasserrahmenrichtlinie der EU, besser ihre Nichteinhaltung, war einer der Anlässe für den Masterplan Ems. Sie soll für einen lebendigen Fluss sorgen.



32 Es gab eine Zeit, da waren die Ufer der Unterems gesäumt von Ziegeleien. Ihre Hochzeit ist allerdings schon lange vorbei. Anlass für einen Blick in die Geschichte.

4 Umsetzung startet

Wie es bei Tidesteuerung und Lebensraum-Poldern weitergeht

8 Brüten am Boden

Am Großen Meer werden rund 40 Hektar für Wiesenvögel umgestaltet

12 Straße aus Wasser

Was die Ems für die regionale Wirtschaft bedeutet

14 Kurs ist klar gesteckt

Wie Umweltminister Olaf Lies den Masterplan-Prozess betrachtet

18 Gesetz mit Leben füllen

Wie die EU-Wasserrahmenrichtlinie die Zukunft der Ems beschreibt

22 Sagen Sie mal

Klartext der Vertragspartner zum Masterplan

26 Was sich an den Ufern tut

Modellprojekt der Bundeswasserstraßenverwaltung für mehr Vielfalt am Fluss

29 Radeln und Hören

Fahrradtour der Umweltverbände bietet Geschichte und Geschichten zum Zuhören

32 Fast vergessener Wirtschaftszweig

Vom Aufstieg und Niedergang der Ziegeleien am Fluss

36 Hafen braucht Tiefgang

In Papenburg setzt nicht nur die Meyer Werft auf eine schiffbare Ems

39 Wie Kreuzfahrt sauber wird

Auf der Meyer Werft wird heute schon der Antrieb der Zukunft vorbereitet

42 Stimme für die Natur

Was man in der Naturschutzstation Ems alles lernen und kennenlernen kann

46 Jeder Aspekt wird beleuchtet

Im Planfeststellungsverfahren finden alle Betroffenen Infos und Gehör

48 Impressum

Editorial



Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Wir haben uns ein großes Ziel vorgenommen: Mit dem Masterplan Ems 2050 wollen wir aufzeigen, dass eine deutliche ökologische Verbesserung der Ems und die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region Hand in Hand gehen können. Obwohl wir dafür große Zustimmung bekommen, wissen wir, dass wegen vieler Betroffenheiten in der Region noch eine hohe Sensibilität vorherrscht. Aber: Je dichter man an die Lösung kommt, je mehr die Menschen merken, es kommt etwas Positives bei den Maßnahmen heraus, desto höher ist die Akzeptanz. Dafür gilt es, immer wieder in den Dialog zu gehen.

Dabei spüre ich auch die Ungeduld in der Region. Angesichts des ökologischen Zustands der Ems teile ich dieses Gefühl. Vor allem bei der Tidesteuerung, dem Kernstück des Masterplans, was die Lösung des Schlickproblems angeht. Doch zur Wahrheit gehört auch: Zur Umsetzung gehören Verfahren, die Rechtsicherheit schaffen, und dafür ist und war es nötig, im Einzelfall auch Grundlagenforschung zu betreiben. Etwa zum Thema Flüssigschlick. Das haben wir getan, und das dauert seine Zeit. Jetzt geht es darum, auf dieser Grundlage herauszufinden, welche Varianten der Tidesteuerung am meisten Erfolg versprechen.

Dass es dauern würde, war allen von Anfang an klar. Deswegen haben wir – wie die Niederländer mit ihrem Ems-Dollart-Programm auch – den Zeithorizont bis 2050 gezogen. Wir sind eben nicht mit fünf großen Lösungen gestartet, die man einfach so umsetzt. Wir lernen im Prozess der Planung ständig dazu und nehmen uns die Zeit, um überzeugende Lösungen zu erarbeiten, die den Zustand der Ems deutlich verbessern. Und die Wirtschaft am Fluss zukunftsfest machen.

Zu diesem Kompromissweg gehört Vertrauen. Wir wissen: Noch gibt es viele Skeptiker. Die sitzen übrigens auf beiden Seiten – sowohl auf Seiten der Umwelt- und Naturschutzverbände wie auf Seiten der Wirtschaft. Das macht den Prozess nicht einfacher. Dennoch bin ich sicher: 2050 werden wir eine starke Wirtschaft am Fluss und eine deutlich gesündere Ems sehen. Und wir haben es in Deutschland geschafft, nicht Entweder-oder-Politik zu machen, sondern gemeinsame Politik für Umwelt und Natur UND Wirtschaft und Arbeitsplätze.

Dafür stehe ich mit den Vertragspartnern ein.

Immer aktuelle Informationen über Maßnahmen und Projekte finden Sie unter masterplan-ems.info

Gesteuerte Tiden im Test und Polderfortschritt

Was sich fünf Jahre nach dem Masterplan-Vertrag bewegt

Von Thorsten Kuchta, Geschäftsstelle Masterplan Ems

Technischer Test der Tidesteuerung, Planfeststellung Tidepolder Coldemüntje, Machbarkeitsstudie Ledapolder und zwei größere Vorhaben auf Vogelschutzflächen: 2020 ist viel Bewegung im Masterplanprozess. Fünf Jahre nach der Unterzeichnung des Vertrags wird langsam konkret, was bislang in langen Planungs- und Abstimmungsprozessen sowie viel Forschungsarbeit vorbereitet wurde.

Gegen den Schlick

In diesem Jahr werden die theoretischen Grundlagen für das kommende Genehmigungsverfahren für die „Flexible Tidesteuerung“ um einen technischen Test ergänzt, den NLWKN und Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ems-Nordsee

Im Steuerstand: Armin Heine, Sachgebietsleiter Sperrwerke beim NLWKN Aurich, bereitet mit vielen anderen Planern von Bund und Land den technischen Test vor.



Foto: Thorsten Kuchta

(vormals WSA Emden) gemeinsam unternommen werden. Er wird – sofern die Genehmigung erfolgt – voraussichtlich von Ende Juni an acht Wochen laufen. Das Sperrwerk wird dabei im Probelauf die Tiden steuern, vier Wochen lang jede Tide, vier Wochen jede zweite.

Für den technischen Test gibt es gute Gründe: Die Flexible Tidesteuerung, die dauerhaft erst nach einem umfangreichen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren eingeführt werden kann, wird den Fluss verändern. Zum Besseren, das ist das erklärte Ziel. Die Verschlickung, die die Wasserqualität erheblich beeinträchtigt und auch die Schifffahrt erschwert, soll deutlich reduziert werden. Weil die dauerhafte Steuerung von Ebbe und Flut zur Regulierung des Schwebstoff- und Sedimenthaushalts aber gleichzeitig erheblicher Eingriff und weltweite Premiere ist, verlangen die Genehmigungsbehörden umfangreiche Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren, wobei auch die Erfahrungen aus dem technischen Test eine Rolle spielen werden.

Es geht um Folgen- und Erfolgsabschätzung. Da sich die Planer auf nichts Vergleichbares stützen können, arbeiten sie seit dem Tidesteuerungs-Beschluss des Lenkungskreises im Jahr 2017 an den Grundlagen für das Genehmigungsverfahren. Dazu gehören nicht nur Fachbeiträge aus dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft und Küstenschutz (NLWKN) zu Naturschutz-Themen, sondern auch statische Untersuchungen am Sperrwerk oder Bodenerkundungen in der Ems sowie Lösungsansätze für den Schiffsverkehr. Die Forschungsstelle Küste des NLWKN auf Norderney hat umfangreiche Modellrechnungen angestellt, um in monatelang



Das Emssperrwerk bei Nacht: Mit den Toren des Sperrwerks sollen künftig die Tiden so gesteuert werden, dass der Schlickeintrag signifikant vermindert wird. Im Sommer ist dazu ein technischer Test geplant. Das Verfahren zur Genehmigung einer dauerhaften Tidesteuerung steht bevor.

laufenden Computersimulationen Prognosen für die Wirksamkeit der Steuerung zu erstellen. Dafür wurde eigens ein Rechenmodell für das Verhalten von Flüssigschlick entwickelt, wie er für die Ems typisch ist. Die Bundeswasserstraßenverwaltung, namentlich das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden (heute Ems-Nordsee), hat gemeinsam mit den Schifffahrts- und Hafенbetreibern eine möglichst verkehrsverträgliche Variante der Steuerung erarbeitet.

Der technische Test ergänzt diese Arbeit um Messergebnisse und Erfahrungen mit der Sperrwerkstechnik. Getestet wird vor allem die Anhebung des Tideniedrigwassers. Zwei Stunden vor Niedrigwasser werden die Tore geschlossen – seewärts vom Sperrwerk läuft die Ebbe weiter ab, oberhalb wird das Wasser gestaut. Der Wasserkörper beruhigt sich und bremst die Flut, wenn die Tore bei gleichem Wasserstand auf beiden Seiten des Sperrwerks wieder geöffnet werden. Der ausgebremste Flutstrom transportiert weniger Sedimente – so die Ergebnisse der Modellrechnungen. Diese Variante braucht keine Sohlsi-

cherung, die für eine Steuerung des Flutstroms zwingend und daher Bestandteil der Planung ist. Deswegen wird diese Variante nur kurz erprobt. Während des Tests werden die Auswirkungen mit einem umfangreichen Monitoring- und Messprogramm beobachtet. Wann genau die Durchfahrt gesperrt wird, meldet das WSA rechtzeitig an die Schifffahrt. Die Schiffe werden möglichst vor und nach der Schließung das Sperrwerk passieren. Danach ist der Weg für den Verkehr frei.

Sollte sich Sediment ablagern, wird das durch Peilungen erkannt und bei Bedarf von Baggern beseitigt. Wenn während des Tests Probleme für die Sicherheit der Schifffahrt oder unerwartet hohe Niederschlagsmengen im Binnenland auftreten, die eine schnelle Entwässerung erfordern, kann er jederzeit unterbrochen oder modifiziert werden.

Das eigentliche Verfahren zur Genehmigung eines Dauerbetriebs wird im Sommer mit dem so genannten „Scoping-Termin“ starten, in dem weitere Aspekte ermittelt werden, die im Verfahren genau unter die Lupe genommen werden.



Fotos: Thorsten Kuchta

Am Coldemüntjer Sieltief: Nördlich vom Tief (im Bild links) soll bald der Polder Coldemüntje entstehen.

Die Tidepolder

Coldemüntje: Das Ausräumen von Konflikten im Vorfeld des Planfeststellungsantrags spielt auch eine große Rolle bei den Vorbereitungen für den Tidepolder Coldemüntje – und das hat Zeit gekostet. Das Projekt soll auf rund 40 Hektar von Ebbe und Flut beeinflusste Lebensräume schaffen. Um das mit dem Tidenhub der Ems erreichen zu können, müssen rund 340.000 Kubikmeter Boden ausgebaggert werden.

Das ursprüngliche Konzept der Bodenverbringung hat in den Deichdörfern der Gemeinde Westoverledingen zu Besorgnis geführt. Ein Großteil des Aushubs sollte per Lastwagen für noch nicht terminierte Deichbaumaßnahmen ins Leda-Jümme-Gebiet transportiert werden, wo nicht ausreichend Klei zur Verfügung steht. Dieses Vorhaben war nicht vermittelbar.

In enger Abstimmung mit der Gemeinde, dem Landkreis Leer, der Landwirtschaftskammer und den Betroffenen hat der NLWKN daraufhin ein Konzept erarbeitet, das die ursprünglich geplanten Bodentransporte vermeidet: Rund zwei

Drittel bleiben als Gestaltungsmaterial im Polder oder werden für die Erhöhung der Deichberme in Westoverledingen genutzt. Mit dem übrigen Drittel sollen landwirtschaftlich genutzte Grünlandflächen so verbessert werden, dass sie einfacher zu bewirtschaften sind – es werden rund 25 Zentimeter Boden auf rund 60 Hektar Grünland aufgebracht. Sie liegen direkt am Polder und sind für die Transporter so zu erreichen, dass kaum öffentliche Straßen befahren werden müssen. Eine Weiternutzung als Grünland soll vertraglich festgelegt werden.



Anderer Fluss, gleiche Naturschutz-Idee: Tidepolder-Strukturen auf der Luneplate bei Bremerhaven an der Weser.

Die Behörden und die Landwirtschaftskammer sind sich über dieses Konzept einig, die Vertragsverhandlungen mit den Landwirten laufen, der Planfeststellungsantrag wird im Frühjahr eingereicht. Die Pläne werden in einer Veranstaltung nach den Osterferien öffentlich vorgestellt. Sollte alles wie geplant laufen, könnte 2021 mit dem Bau begonnen werden. Umweltminister Olaf Lies hatte sich persönlich in die Verhandlungen eingeschaltet und der Lösung des Konflikts großen Vorrang vor der Einhaltung von starren Zeitplänen eingeräumt, die Vertragspartner stimmten dieser Schwerpunktsetzung zu.

Ledapolder: Eine Machbarkeitsstudie für das Projekt „Ledapolder“ hat ergeben, dass es derzeit aus fachlichen Gründen keine K.O.-Kriterien für die Einrichtung ästuarischer Lebensräume in dieser Fläche gibt. Es handelt sich um einen landwirtschaftlich genutzten Hochwasser-Entlastungspolder, der dem Leda-Jümme-Verband gehört. Der Verband wird laufend und transparent über die Überlegungen informiert. Eine Lösung für die landwirtschaftlichen Belange wird mit Hochdruck verfolgt.

Dafür muss der Polder auch nach einer Umgestaltung mindestens im gleichen Umfang für den Hochwasserschutz zur Verfügung stehen wie heute. Das ist machbar, allerdings haben die Planer parallel dazu Vorschläge vorgelegt, den Hochwasserschutz im Leda-Jümme-Gebiet weiter zu verbessern. Dazu sind drei Möglichkeiten gegeben: Der Bau einer vierten Pumpe am Ledasperrwerk, der Bau eines neuen Ein- und Auslassbauwerks inklusive Schöpfwerk unterhalb des Ledasperrwerks und die Schaffung eines weiteren Entlastungspolders inklusive der Schaffung weiterer Tidebiotope. Mit diesen parallel zur Maßnahme Polder Leer erarbeiteten Vorschlägen werden Möglichkeiten dargestellt, die heute zu 95 Prozent erfüllten Zielmarke des Generalentwässerungsplans für das Leda-Jümme-Gebiet von 30 Millionen Kubikmetern noch näher zu kommen.

Vor dem Betrieb der Tidesteuerung können die Pläne am Ledapolder nicht umgesetzt werden, das Projekt muss eng mit den später konkreten Tidesteuerungs-Varianten verzahnt werden. Der Polderplan wird im Landkreis Leer politisch kontrovers diskutiert.

Stapelmoor: Das etwa 18 Hektar große Areal geht durch einen Flächentausch in den Besitz des Landes Niedersachsen über. Sobald die Über-

schreibung erfolgt ist, beginnt der NLWKN mit den Detailplanungen, es folgt ein Genehmigungsverfahren. Es wird ein Süßwasserpolder entstehen, der keine Verbindung zur Ems hat. Der Grund: Der Polder liegt im Trinkwassereinzugsgebiet, wegen des hohen Salzgehaltes u.a. durch Einleitungen aus dem Bergbau in Ibbenbüren, verbietet sich derzeit eine Einleitung von Emswasser. Wenn die Wasserqualität sich verbessert, kann eine Anbindung erfolgen.

Vogelschutz

Bis 2025 sind laut Masterplan-Vertrag 78 Hektar Flächen für den Wiesenvogelschutz zu beschaffen. Dieses Ziel wurde bereits übertroffen: Gegenwärtig wurden 89 Hektar in den Besitz des Landes Niedersachsen übernommen. Die Flächen befinden sich in der Bedekaspeler Marsch (Großes Meer, Landkreis Aurich, 36,8 Hektar), im Brualer Hammrich (Landkreis Emsland, 2,7 Hektar), Rheede/Flaar (Landkreis Emsland, 18,7 Hektar) und in den Leher Wiesen (Landkreis Emsland, 30,8 Hektar). Verbessert wurden die Bedingungen für Wiesenvögel bereits in den Leher Wiesen, in diesem Jahr (2020) soll es am Großen Meer weitergehen, das Planfeststellungsverfahren läuft (Einzelheiten siehe Seite 8 dieses Heftes), und auch in Rheede/Flaar.

Aktuelle Informationen über die Masterplan-Projekte finden Sie im Internet unter: masterplan-ems.info



Foto: Gemeinde Westoverledingen

Persönlicher Einsatz für die Akzeptanz des Polders Coldemüntje: Umweltminister Olaf Lies (vorn Mitte) mit Mitarbeitern aus seinem Ministerium im Gespräch mit Bürgermeister Theo Douwes (vorn links neben ihm) und Ratspolitikern der Gemeinde Westoverledingen.

Hier bitte brüten

Von Thorsten Kuchta,
Geschäftsstelle Masterplan Ems



Einziger Abfluss: Über diesen Graben soll künftig der Wasserstand im Vogelschutzgebiet am Großen Meer reguliert werden.

Im Rahmen des Masterplans Ems wird in der Bedekaspeler Marsch im Landkreis Aurich ein Wiesenvogellebensraum geschaffen. Gegenwärtig läuft das Genehmigungsverfahren.

Zur Begrüßung kaspert im Sommer 2019 ein Schwalbenpärchen aufgeregt über dem Stacheldrahtzaun in der Bedekaspeler Marsch. Die Vögel brüten in dem Unterstand am Marscher Weg nahe dem Großen Meer im Landkreis Aurich – und sie wollen mit ihrem Geflatter die ungebetenen Besucher von ihrem Nachwuchs ablenken. Das Schwalbenpärchen hat in dem hölzernen Unterstand für Radwanderer wohl ohne große Mühe einen passenden Brutplatz gefunden.

Für die Wiesenbrüter unter den Vögeln ist das Finden eines noch gut geeigneten Brutplatzes erheblich schwerer geworden. Sie sind auf Bedingungen angewiesen, die sich in der heute sehr intensiv genutzten Kulturlandschaft des Nordwestens nicht mehr so leicht finden lassen. Zwischen dem Marscher Weg und dem nicht weit entfernten Großen Meer sollen für diese Vogelarten – die

Ist schon da:
Die Rauchschnalbe



bekanntesten sind wohl der Große Brachvogel, der Kiebitz, der Rotschenkel und die stark gefährdete Uferschnepfe – im Rahmen des Masterplans Ems 2050 auf rund 44 Hektar Grünland genau diese Bedingungen wieder verbessert werden. „Nasse Böden im Frühjahr mit flachen wasser-gefüllten Senken, späte Mahd, keine Düngung und extensive Beweidung“, fasst Heinrich Pegel von der Naturschutzstation Ems des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) die Wiesenbrüter-Vorlieben grob zusammen. Zusätzlich sollen Gräben aufgeweitet und Ufer abgeflacht werden, um dort auch die Lebensraumqualitäten für Fische und Amphibien durch das Herstellen von flachen Wasserwechselzonen und größeren Wasserflächen zu verbessern. Heute sind die Ufer zum größten Teil mit einem tief eingeschnittenen Kasten- oder U-Profil angelegt.

Bevor es aber mit der Umsetzung losgeht, müssen die Maßnahmen in einem Planfeststellungsverfahren, das der Landkreis Aurich durchführt, genehmigt werden. Hier muss dargestellt und geprüft werden, dass die geplanten Veränderungen des Wasserhaushaltes im Unterschöpfgebiet Groß Sande, zu dem das Plangebiet und auch die Siedlung Groß Sande gehören, keine negativen Wirkungen auf Schutzgüter wie z.B. Mensch, Wasser, Boden, Tiere und Pflanzen haben. Das Plangebiet, das im Eigentum des Landes Niedersachsen ist, liegt wie ein flacher „Suppenteller“ im Relief, erläutert Pegel. Eventuellen leichten „Überläufen“ wird laut Plan durch die Ausbesserung einiger Verwallungen entgegengewirkt. Die gewünschte Vernässung dort hat daher keine direkten Wirkungen auf die benachbarten privaten Flächen. Aber sie kann vor dem Hintergrund vermehrt auftretender Starkregenereignisse trotzdem eine Rolle für die Entwässerung im ganzen Unterschöpfgebiet Groß Sande spielen. Das wird in den Planungen berücksichtigt.

Zu den Details: Vor allem im Frühjahr, wenn die Wiesenbrüter aus ihren Überwinterungsgebieten zum Brutgeschäft in Ostfriesland eintreffen, und die nordischen Gastvögel als Wintergäste noch da sind, sollen sie nasse Böden und Blänken finden. Flach überstaute Blänken (kleine, flache nur zeitweise vorhandene Gewässer in natürlichen Geländemulden oder Bodenvertiefungen) sollen als Sammel-, Schlaf- und Nahrungsplätze ein vogelfreundliches Milieu schaffen. „Mit fortgeschrittener Brutzeit wird von Ende Mai bis Ende Dezember das Wasser wieder auf ein Niveau herunterreguliert, das vollständige Befahrbarkeit und Bewirtschaftung für den landwirtschaftlichen Pächter garantiert“, kündigt Pegel an. Während des für die Brutvögel optimalen Einstaus werden rund 4 Hektar des 44 ha großen Plangebietes flach unter Wasser stehen – und zwar vom 1. bis zum 25. März.

Das alles wird erreicht durch eine regelbare Stauklappe in jenem Graben, der nach Schließung aller anderen Abläufe aus dem Plangebiet allein der Entwässerung des Gebiets dient, und das Wasser über ein Unterschöpfwerk über das Loppersumer Meer dem Knockster Tief zuleitet.

So weit, so lokal begrenzt. Aber: Eine nasse, zum Teil überstaute Fläche, deren Boden bis zur Oberfläche vollkommen wassergesättigt ist, kann kein weiteres Wasser aufnehmen – und wirkt so wie eine versiegelte Fläche im Stadtbereich. Das sorgte beim Ersten Entwässerungsverband Emden, der hier zuständig ist, für berechtigte Sorgen, berichtet der Planer. Der Verband, der über das Schöpfwerk Knock 35.000 Hektar Land entwässert, befürchtete, dass bei Starkregenereignissen, wie sie in der jüngsten Vergangenheit immer häufiger auftreten, aus dem Plangebiet während der Vernässungsphase in kurzer Zeit erhöhte Mengen Wasser in das Verbandsgewässer Groß Sanderschloot abfließen und das Unterschöpfwerk Groß Sande überfordern könnten. Diese Sorgen wurden durch die Schaffung von zusätzlichen Retentionsmöglichkeiten im Plangebiet (zusätzliche Wasserrückhaltung z.B. im Januar bis zu einer eingestauten Fläche von knapp 14 ha) und mit dem Einbau einer leistungsfähigeren Pumpe im Schöpfwerk Groß Sande entkräftet, welches das Wasser aus dem Gebiet über das Loppersumer Meer in das Knockster Sieltief befördert. Beides ist Bestandteil des Antrags auf



Foto: Oliver Lange

Soll noch kommen, wenn die Wiesen erstmal feucht sind:
Die Uferschnepfe

Planfeststellung. Die Kosten werden vom Land Niedersachsen aus dem Budget des Umweltministeriums für den Masterplan Ems 2050 getragen. Im Planfeststellungsverfahren wird nun eine wasserrechtliche Genehmigung dieses Vorhabens mit beantragt. Im Sommer 2020 könnte im Falle der Genehmigung mit dem Bau begonnen werden.



Fotos: Thorsten Kuchta

Plant und organisiert auch gern im Freiland: Heinrich Pegel von der Naturschutzstation Ems des NLWKN

Die Steuerung der jeweils gewünschten unterschiedlichen Wasserstände im Plangebiet erfolgt durch eine programmierbare und fernsteuerbare Klappe im Entwässerungsgraben. Dafür wird an der tiefsten Stelle des Geländes ein Pegel installiert, der die tatsächlichen Wasserstände im Gebiet an die programmierte Steuerung des Stauwehres übermittelt. „Das System wird sich vorwiegend gemäß der im Wasserstandmanagement vorgesehenen Programmierung selbst regulieren“, sagt Pegel. Es kann nötigenfalls aber auch von der Naturschutzstation Ems in Terborg per Fernsteuerung direkt bedient werden. Für die Steuerung muss eine Stromleitung durch das Gelände gelegt werden – auch das muss im Verfahren genehmigt werden.

Eine der Bedingungen ist auch im Juni 2019 schon erfüllt: Die Weiden werden extensiv bewirtschaftet. Ein benachbarter Landwirt hat die Flächen gepachtet und lässt seine Rinder hier weiden. Während der Brutzeit sind nur zwei Tiere pro Hektar erlaubt, danach mehr. Die Vögel profitieren davon. Die Gefahr, dass Gelege zertreten werden, ist damit deutlich reduziert, das Gras bleibt kurz, der Dung der Tiere lockt Insekten an: Kraftfutter für die Jungenaufzucht.

200 Seiten umfasst der Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung der Maßnahmen in der Marsch. Heinrich Pegel hat ihn als Bestandteil des Planfeststellungsantrags verfasst. Darin wird auch abgehandelt, wie man der heute vorhandenen Flora und Fauna

des Areal bei der Umgestaltung gerecht werden kann. So wird zum Beispiel die neue Pumpe im Schöpfwerk fischfreundlich gestaltet, damit Arten wie Karausche, Schlammpeitzger und Neunauge zumindest stromab unbeschadet neue Gebiete für sich erschließen können. In der nordöstlichen Ecke wird eine ständig wasserführende Senke entstehen, in der Röhrichte und Seggenriede eine Heimat finden, die sie an anderer Stelle im Gebiet durch den Bau einer Verwallung verloren haben. Auch geschützte Flutrasen können sich in den vernässten Bereichen zusätzlich ausbreiten.

Die Schwalben kaspert weiter am Marscher Weg. Nach Planfeststellung und Umgestaltung könnten sich hier künftig Wiesenvögel dazugesellen. „70 Prozent der deutschen Populationen“, sagt Pegel, „leben in Niedersachsen. Wir haben hier eine besondere Verantwortung.“



Verstärkung: Im Schöpfwerk Groß Sande soll künftig eine leistungsfähigere Pumpe wirken

„Dramatischer Rückgang“

Herr Augustin, Sie haben unlängst Alarm geschlagen, weil die Bestände der Wiesenbrüter im Emsland und dem südlichen Ostfriesland auf alarmierende Weise zurückgegangen sind. Wie dramatisch sind die Zahlen?

Die Zahlen sind sehr dramatisch. Wir vom NABU haben seit 1987 in 29 Gebieten die Bestände gezählt. Wenn man sich die Uferschnepfe ansieht, die am empfindlichsten auf Veränderungen reagiert, wird das besonders deutlich. In den 32 Jahren der Zählung ist die Zahl der Brutpaare von 395 auf 32 gesunken – ein Rückgang um 92 Prozent. Und das in den Vogelschutzgebieten – was außerhalb passiert, haben wir gar nicht erhoben. Bei der Bekassine ging die Zahl der Brutpaare sogar um 94 Prozent zurück, bei den Brachvögeln um 37 Prozent, bei den Kiebitzen um 25 Prozent. Allerdings gibt es auch Highlights: In den Außendeichsgebieten oberhalb von Papenburg gibt es etwa 30 Brutpaare der Braunkehlchen und eine größere Zahl der Wachtelkönige – beides Rote-Liste-Arten. Es ist also nicht überall gleich schlecht – und es lohnt sich, etwas zu tun.

Was sind aus Ihrer Sicht die Hauptgründe für den starken Rückgang, obwohl es Vogelschutzgebiete gibt?

Vielleicht sollte man die Frage anders stellen – was war gut, als die Bestände größer waren? In den 1960er bis 1980er Jahren hatten sich die Wiesenvögel an die damalige Landwirtschaft angepasst. Die Bauern haben damals sehr spät gemäht, es gab noch nicht die ganz großen Gräben, die die Flächen massiv entwässern. Im extensiv genutzten Grünland gab es sehr viele Pflanzenarten, viele Insekten, Blänken und Schlammflächen. Das Land war feucht, die Vögel konnten nach Nahrung stochern. Dann kam die Zeit, in der man sagte: Das Wasser muss weg. Der wirtschaftliche Druck auf die Landwirte, intensiv zu wirtschaften, wurde größer. Die Bedingungen für die Wiesenbrüter schlechter.

Sie treten stets für eine enge Zusammenarbeit mit der Landwirtschaft ein. Was können die Bauern im Detail für Wiesenvögel tun – und wie sollte der Naturschutz ihnen dabei helfen?

Ich arbeite seit 20 Jahren eng mit Landwirten zusammen, halte selbst Rinder. Und ich weiß, dass



Foto: Thorsten Kuchta

Karl-Heinz Augustin, NABU-Mitglied, ist seit über 30 Jahren ehrenamtlich für den Vogelschutz tätig – im nördlichen Emsland und im südlichen Ostfriesland

extensive, feuchte Flächen es Bauern heute nicht mehr erlauben, wirtschaftlich zu überleben. Deswegen muss man die Landwirte aus meiner Sicht in den Vogelschutzgebieten dafür bezahlen, dass sie wiesenvogelgerecht wirtschaften. Das klappt etwa am Dümmer gut, das ist der einzige Bereich, in dem die Zahl der Wiesenvögel nicht abnimmt. Dort haben sich Landwirte auf Mutterkuhhaltung auf extensiv genutzten Flächen eingestellt und erhalten Unterstützung. Das ist der richtige Weg – und wenn die EU das Verschlechterungsverbot in Vogelschutzgebieten irgendwann auf Einhaltung überprüft, wird das der einzige Weg sein.

Sie sagen, man müsse besonderes Augenmerk auf die Gebiete Brualer Wiesen, Leher Wiesen und das Melmmoor legen. Die Leher Wiesen sind Masterplan-Gebiet, auch in Brual gehören Teile dazu. Ist das ein Vorteil für den Wiesenvogelschutz – und warum haben Sie diese Areale besonders angesprochen?

Wir müssen im nördlichen Emsland und im südlichen Ostfriesland großflächig denken, denn da haben wir noch einen ausbaufähigen Wiesenbrüterbestand. Die bestehenden Vogelschutzgebiete müssen wir weiter optimieren. In den Leher Wiesen, die als Standort in den 90ern durch den Bau der Bundesstraße 401 leider zerschnitten wurden, haben wir mit dem Masterplan Ems erreicht, dass dort die Flächen vernässt sind, dass Blänken entstanden sind, dass die Flächen extensiv bewirtschaftet werden. Schwieriger ist das in Gebieten, wo ein Einstau wegen der Struktur nicht möglich ist, weil Privatflächen davon betroffen sind. Ich glaube deswegen, dass wir einen großen Wurf brauchen: Dass eine zu gründende Naturschutzstiftung weitere Flächen aufkauft und dass in den großen öffentlichen Flächen wie der Esterweger Dose und dem Melmmoor die Bedingungen für die Wiesenvögel so engagiert und gezielt angegangen werden wie am Dümmer. ■



Aufgereiht: Emden ist ein wichtiger Exporthafen für die Automobilindustrie

Lebensader der maritimen Wirtschaft

Von Dr. Niels Kämpny und Katrin Rosenberg, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Die positive ökologische Verbesserung der Ems ist das Anliegen aller Partner des Masterplan Ems 2050. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die Sicherung der ökonomischen Entwicklung in der Emsregion ebenfalls einen bedeutenden Aspekt des Masterplans darstellt.

Industrie, Schiffbau und Schifffahrt, Landwirtschaft und Tourismus bilden das Rückgrat der regionalen Wirtschaft an der Ems. Der Masterplan sichert allen Branchen zu, sich weiterentwickeln und wachsen zu können.

Die Wirtschaftskraft der Region ist stark von der maritimen Branche geprägt. In deren Zentrum steht die Meyer Werft mit den ihr zuliefernden Unternehmen. Allein die Meyer Werft hat rund 3.300 Beschäftigte. Damit ist sie einer der wichtigsten Arbeitgeber der Region. Die Zulieferbetriebe profitieren von den technologischen Anstößen und Innovationen der Werft. So bietet die Branche Arbeitsplätze, sorgt für Wohlstand und eine gute Lebensqualität und bringt durch

Forschung und Innovation die Entwicklung der Region voran.

Aus diesem Grund knüpft der Masterplan Ems 2050 an den Standortsicherungsvertrag an, den das Land Niedersachsen, die Meyer Werft und die IG Metall Küste Anfang 2015 geschlossen haben. Der Standort Papenburg ist so langfristig – mindestens bis 2030 – gesichert. Auch der Beschluss über das Emssperwerk mit seinen Ergänzungen stellt einen wichtigen Baustein zur Sicherung des Standorts dar – zuletzt der Planfeststellungsbeschluss vom 16. April 2019. Dieser wird dazu beitragen, die erforderlichen Schiffsüberführungen der nächsten zehn Jahre zu sichern.

Aber die Schiffbauindustrie ist nicht die einzige Branche, die die Attraktivität der Emsregion erkannt hat.

Große Unternehmen der Automobil-, Windkraft und Papierbranche haben sich hier angesiedelt, weil sie die Ems und ihre Häfen sowie die ca. 50

Unter weitem Himmel: Die Ems ist für Binnenschiffe eine wichtige Verbindung vom Dollart über den Dortmund-Ems-Kanal ins europäische Binnenland.

Foto: Hans-Jürgen Zietz



hier ansässigen Reedereien als Verbindung zu den internationalen Märkten nutzen können.

Für diese Unternehmen ist der Fluss elementarer Teil der Infrastruktur. Der Erhalt der Ems als Bundeswasserstraße ist für die ganze Region deshalb ebenfalls ein wichtiges Ziel. Bei allen Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustands muss die Leistungsfähigkeit der Ems als Bundeswasserstraße erhalten bleiben. Das betrifft nicht nur die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, sondern auch die Erreichbarkeit der Häfen. Ems und Dortmund-Ems-Kanal gehören zum Kernnetz der Bundeswasserstraßen in Deutschland. Über die Ems und die verbundenen Kanäle und Flüsse können Schiffe das gesamte europäische Wasserstraßennetz erreichen.

Für alle maritimen Wirtschaftsbereiche ist eine ganzjährig schiffbare Ems von großer Bedeutung. Umso wichtiger ist es, dass durch die geplante flexible Tidesteuerung des Emssperrwerks eine übermäßige Beeinträchtigung der Schifffahrt vermieden wird. Derzeit ist es durch die hohe Sedimentbelastung der Ems nur mit großem Aufwand möglich, die erforderliche Solltiefe für die Fahrrinne zu halten. Auch die Emshäfen leiden unter dem hohen Schlickeintrag. Die Verringerung der Schlickbelastung durch die Maßnahmen des Masterplans kann daher auch für die Schifffahrt und die anliegenden Häfen zu einer spürbaren Entlastung führen.

Wichtiger Dreh- und Angelpunkt an der Ems sind ihre Häfen, die trotz ihrer unterschiedlichen Ausrichtung wirtschaftliche Stärke zeigen.

Der Seehafen Emden ragt insbesondere durch seine Position als Europas drittgrößter Automobilhafen (HUB / Hauptumschlagbasis im VW-Konzern Basishafen) und ca. 1,4 Mio. umgeschlagenen Neuwagen in 2018 heraus. Außerdem findet sich hier eines der größten Umschlagsterminals für Forstprodukte wie Zellulose, Holz und Papier. Die kurze Distanz zu den Nordseewindparks und eine sehr gute Infra- und Suprastruktur machen den Standort zudem für Offshore-Unternehmen äußerst interessant. Erst kürzlich sind Aufträge für die Windparks Hohe See und Albatros nach Emden vergeben worden. Außerdem werden Stückgüter, Baustoffe, Projektladungen, sowie feste und flüssige Massengüter umgeschlagen.

Der See- und Binnenhafen Leer gehört zu dem wichtigsten kommunalen Häfen Niedersachsens. Hier werden vorwiegend Baumaterialien, Agrarprodukte und Futtermittel umgeschlagen. Der tidefreie Hafen ist durch eine Seeschleuse (192 Meter Länge, 26 Meter Breite und 7 Meter Tiefe), deren Modernisierung in Planung ist, von der Ems aus erreichbar.

Deutschlands südlichster Seehafen Papenburg ist trotz der Entfernung von 60 Seemeilen von der Nordsee aus mit Seeschiffen erreichbar. Er entwickelt sich so positiv, dass die Stadt die Umsetzung der notwendigen Seehafenerweiterung, mit Hochdruck vorantreibt. 146 Hektar neue Flächen für Hafen- und Industriegebiete sollen so entstehen und tragen dazu bei, die Position als wichtiger regionaler Transport-Hub und Werftstandort zu festigen.

So ist die maritime Wirtschaft ein entscheidender Faktor für den Wohlstand in der Emsregion. Die Vertragspartner haben dies erkannt und sich auf deren Erhaltung verpflichtet. ■

Fotos: Wirtschaftsministerium



Überführung: Das Forschungsschiff Sonne wurde auf der Meyer Werft gebaut und im Mai 2014 über die Ems zur Nordsee geschleppt

„Wir tun alles für den Erfolg“

Interview: Umweltminister Olaf Lies zum Masterplan Ems

Von Thorsten Kuchta

Herr Minister Lies, seitdem Ihr Ministerium die Federführung im Masterplan Ems 2050 im März 2019 übernommen hat, haben Sie viele Gespräche in der Region geführt. Wie erleben Sie die Haltung der Menschen an der Ems zu den Plänen und Maßnahmen, die die Vertragspartner vereinbart haben?

Wir hatten vor Ort eine ganz harte Zeit damit, Überzeugungsarbeit zu leisten. Das ist uns gelungen, übrigens nicht einstimmig; wir wissen also, dass dort noch hohe Sensibilität vorherrscht. Wir merken jetzt, dass wir uns in einem Spagat befinden zwischen der Notwendigkeit, in Ruhe und Sachlichkeit alles abzustimmen, und dem Druck zu zeigen, wie die ersten Erfolge aussehen.

Die Region an der Ems ist dicht besiedelt, intensiv wirtschaftlich genutzt und es gibt ebenso viele Interessen wie Nutzer. Inwiefern beeinflusst das Ihre Herangehensweise bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen?

Naja, wir haben ein großes Ziel: Wir wollen aufzeigen, dass eine deutliche ökologische Verbesserung der Ems und die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region Hand in Hand gehen können. Dafür haben wir breite Unterstützung auf beiden Seiten. Was uns im Moment noch fehlt, ist Verständnis dafür, warum der eine oder andere Schritt ein bisschen länger dauert. Wir haben einen ziemlich optimistischen Ansatz gewählt, wie schnell wir die ersten Maßnahmen umsetzen wollen – der nötige Druck gehört auch dazu – und wir müssen jetzt bei allen Schritten aufzeigen, wie man zum Ziel kommt. Am Tidepolder Colde-müntje kann man das wunderbar sehen. Wir haben jeden Schritt durchgearbeitet, wir haben jetzt die Bereitschaft der Menschen vor Ort, wir haben die Bereitschaft der Landwirtschaft, denn wir haben deutlich aufzeigen können, dass das ein

tolles ökologisches und touristisches Projekt wird. So müssen wir das machen – nur mit vielen Maßnahmen parallel eben. Und erklären, dass Zwischenschritte notwendig sind, um herauszufinden, ob wir noch auf dem richtigen Weg sind.

Glauben Sie, dass diese Bemühungen um Akzeptanz am Ende Früchte tragen?

Auf jeden Fall. Ich war vor Ort im Verwaltungsausschuss der Gemeinde Westoverledingen und habe den Kolleginnen und Kollegen vorgestellt, was dort entsteht. Wenn wir deutlich machen können, was gelungen ist – dass die Menschen eben nicht die Belastung haben von tausenden LKW-Ladungen, mit denen Klei abtransportiert wird, sondern dass wir den Klei nutzen, ihn in die Baustelle ein- und auf Flächen aufbringen und so die Landwirtschaft als Partner gewinnen -, wenn man all das deutlich macht, dann merkt man, dass aus kritischen Gesichtern positive Gesichter werden. Dann hört man Sätze wie: Mensch, das können wir vermarkten, das können wir bewerben, das sieht schön aus, wir haben dort wirklich neuen Naturraum.

Gerade wegen dieser Erfahrungen und Annäherungen gibt es Überlegungen, Masterplan-Polder so zu gestalten, dass sie Raum für Naturerleben und - sofern es dem Naturschutzzweck nicht schadet - einen gewissen Freizeitwert bieten. Sind sie für solche Lösungen offen, die natürlich noch im Vertragspartnerkreis abgestimmt werden müssen?

Ja, absolut. Und ich bin fest davon überzeugt, dass auch die Vertragspartner das positiv sehen. Frei nach dem Motto „Man schützt nur, was man kennt“, ist es dringend notwendig, dass wir nicht nur Naturräume, sondern dort, wo es mit der Natur vereinbar ist, auch Erlebnisräume schaffen.



An der Ems in Ditzum: Minister Lies kennt den schlechten ökologischen Zustand des Flusses. Er sieht große Chancen für eine Verbesserung

Foto: Thorsten Kuchta

Nicht nur die Menschen in der Region, sondern auch die hunderttausenden Touristen, die da sind, können die Natur dann kennen lernen. Das nehmen sie mit und sehen, was wir hier Positives machen und dass wir Natur erhalten. Das finde ich absolut positiv und das zeigt sich ja bereits heute an vielen Stellen im Land. Das Weltnaturerbe Wattenmeer, nicht weit von der Ems entfernt, lebt ja gerade davon, dass wir es als Erlebnis- und Schutzraum miteinander gestalten – und ich bin mir sicher, das gelingt uns auch an der Ems.

Viele in der Region meinen, man müsse die Ankündigung von Klagen aus Brüssel – der entscheidende Anlass für den Masterplan Ems – nicht so ernst nehmen und deswegen auch den Masterplan nicht. Was entgegnet Sie?

Der Ansatz ist völlig falsch. Wir müssen Brüssel sehr ernst nehmen, aber es geht eben nicht nur darum. Ich finde, das wäre viel zu wenig. Wir arbeiten und kämpfen dafür, dass die nachfolgenden Generationen eine Welt vorfinden, die noch Artenvielfalt besitzt, die ökologisch noch oder wieder gut ist. Alles, was wir jetzt nicht bewahren, ist nicht mehr zu retten. Auf der anderen Seite wollen wir der Verantwortung gerecht werden, dass auch die wirtschaftliche Entwicklung vorangeht. Eine Aufgabe, die man früher aufgeteilt hat – entweder das eine oder das andere.

Gut – aber: Was ist mit Brüssel?

Denen, die meinen, da passiert nichts, kann ich nur sagen: Vorsicht, Vorsicht. Ich möchte nicht den Menschen einmal erklären, dass wir nahezu eine Million Euro Strafe pro Tag zahlen müssen.

Dennoch: Der Ansatz meiner Anstrengungen ist nicht die Vermeidung von Strafe. Ich möchte einmal meinen Kindern, meinen Enkeln, den Menschen in der Region sagen: Wir haben dafür gesorgt, dass eine dramatisch schlechte ökologische Situation der Ems sich wenigstens verbessert hat oder langsam wieder gut wird.

Die Maßnahmen des Masterplans müssen lange Genehmigungsverfahren durchlaufen. Es gibt in der Region auch deswegen Stimmen, die den Masterplan Ems 2050 als „Feigenblatt“ bezeichnen und den Masterplan-Verantwortlichen vorwerfen, sie spielten auf Zeit. Trifft Sie das – und wie reagieren Sie?

Was über Jahrzehnte nicht gemacht wurde oder zur Verschlechterung der Situation an der Ems geführt hat, kann man unmöglich in wenigen Jahren wieder lösen. Das funktioniert einfach nicht. Deswegen hat man einen langfristig angelegten Masterplan. Und – das finde ich wichtig – die Niederländer, mit denen wir an der Ems eng zusammenarbeiten, haben auch diesen langfristigen Horizont. Das zweite ist: Es geht nun mal nicht ohne vernünftige Verfahren. Ehrlicherweise haben wir uns wegen des aufwendigen Verfahrens für die Tidesteuerung mit Problemstellungen beschäftigt, die wir sonst gar nicht im Blick hatten. Etwa das Thema Flüssigschlick: Jetzt kennen wir das, jetzt diskutieren wir auf dieser Grundlage darüber, wie die Tidesteuerung eingesetzt werden kann, um richtige Erfolge zu erzielen. Das ist ein Teil des Prozesses. Und in diesem Prozess lernen wir, den Weg so zu gehen, dass er möglichst viel für die Ems bringt.



Foto: Thorsten Kuchta

Ems im Fokus: Minister Lies und die Mitarbeiter Heinrich Pegel und Peter Pauschert auf dem Balkon der Naturschutzstation

Ja, definitiv. Ich glaube, dass es tatsächlich eine Zeit gab, in der die ökologischen Auswirkungen unseres Wirtschaftens keine Rolle gespielt haben. Das haben wir auf ganz erschreckende Weise auch an der Ems erlebt. Wir haben jetzt umgekehrt eine Situation, in der die ökologischen Auflagen fast jede wirtschaftliche Entwicklung schwerer machen. Wir müssen in einen Prozess kommen, in dem wir nicht das eine gegen das andere ausspielen, sondern eine Win-Win-Situation erzielen. Das ist genau das, was wir beim Masterplan Ems schaffen werden. Ich weiß, dass wir es noch nicht ganz zeigen können, aber wir kommen dahin.

Wir leben in politischen Zeiten, in denen das Ringen um Kompromisse, wie es im Masterplan Ems exemplarisch geschieht, von mancher Seite diskreditiert wird.

Der Ruf nach schnellen Lösungen wird lauter. Macht es das schwerer, ausgewogene Lösungen zu erarbeiten und sich die erforderliche Zeit zu nehmen?

Ja, schwerer macht es das auf jeden Fall. Umso wichtiger ist es aber, und auch da können wir aus dem Masterplan lernen: In der Vergangenheit haben wir einzelne Teillösungen schon als Lösung beschrieben. Da hätten wir gesagt: Aber wir machen ja was. Wir machen die Tidesteuerung. Oder: Wir machen ja was. Wir machen den Polder. Jetzt ist es uns zum ersten Mal gelungen zu sagen: So einfach geht das nicht. Die Lösung ist eine ganzheitliche, die ganz viele Bausteine beinhaltet. Aber wir haben es erlebt: Es war beim Masterplan knapp und die Stimmung ist immer noch nicht eindeutig. Wir sind noch immer in einer sehr sensiblen Phase, das, was wir uns aufgebaut haben, auch sicherzustellen.

Die Sorgen vor dem Flächenanspruch des Masterplans Ems waren gerade in der Landwirtschaft groß. Dennoch ist der Flächenerwerb für den Vogelschutz geräusch- und konfliktlos verlaufen und es wurde bereits in 2018 die Zielgröße für 2025 erreicht. Waren die Sorgen übertrieben?

Nein, ich glaube, die Sorgen waren begründet, und ich nehme sie auch sehr ernst. Die immensen Flächenpotenziale waren ja einer der großen Konflikte beim Abschluss des Masterplan-Vertrages. Es gab berechnete Fragen danach, wie das überhaupt zu bewerkstelligen ist. Ich finde, es ist aber hervorragend gelungen, dass man im

Können Sie vor diesem Hintergrund trotzdem verstehen, dass sich in der Region Ungeduld breit macht?

Absolut. Das geht mir ja selber so. Wenn man politisch in der Verantwortung steht, dann will man zeigen, dass etwas passiert. Ich warte jetzt sehnsüchtig darauf, dass wir in Coldemüntje anfangen. Ich möchte den Spaten in die Hand nehmen und sichtbar machen: Wir kommen da weiter, dies ist ein erster großer Schritt.

Und bei der Tidesteuerung?

Da möchte ich, und so sieht ja unser Plan aus, sehr schnell in die Praxisphase kommen, in der wir zeigen, was für eine Wirkung wir erzielen. Auf der einen Seite das Verfahren rechtlich sauber abarbeiten, aber auch endlich anfangen. Und dann – und das wird noch ein bisschen dauern, weil wir von vielen Rahmenbedingungen abhängig sind – Schritt für Schritt sehen, dass sich die ökologische Qualität der Ems verbessert. Nun wird das nicht morgen ein klarer Fluss sein. Aber wenn man die ersten Tendenzen sieht und erkennt: „Wow, es wirkt, es wird langsam besser“, dann haben wir den letzten in der Region überzeugt, dass dieses kluge Projekt, gemeinsam Ökologie und Ökonomie anzugehen, funktioniert.

Ein großes Ziel. Sie begegnen in Niedersachsen als Umweltminister sicher vielen Situationen, wo sich Vertreter der beiden Positionen anders als im Masterplan noch als erbitterte Gegner gegenüberstehen. Wüssten Sie sich in solchen Momenten weitere Auflagen solcher Kooperationen?

Masterplan gesagt hat: Naja, so lokal funktioniert ja die Welt auch nicht. Deswegen haben wir den Suchraum erweitern können und haben im nördlichen Landkreis Emsland und im Landkreis Aurich Flächen aufkaufen können. Das zeigt den Wert der Region; und im Übrigen profitieren auch in Aurich und gerade auch im Emsland viele von der Meyer Werft. Insofern ist das ein kluger Ausgleich, wir haben die Sorgen im Landkreis Leer ernst genommen und eine Lösung dafür geschaffen. Aber: Wir haben weiter Herausforderungen. Wir brauchen auch Flächen für Lebensräume, die von Ebbe und Flut beeinflusst werden. Die müssen nah am Fluss liegen. Wir sind noch lange nicht fertig, aber wir haben dem Landkreis Leer gezeigt: Wir wollen alle mitnehmen, wir wollen euch nicht übermäßig belasten, wir wollen Lösungen finden, die auch für die Landwirtschaft eine Perspektive beinhalten, denn die hat in der Region und in ganz Niedersachsen einen hohen Stellenwert.

Die Meyer Werft ist einer der industriellen Kerne der Region, sorgt für viele Arbeitsplätze und Innovationen. Viele andere Werften in Deutschland sind verschwunden, ehemalige Standorte haben sich von dem Verlust ihrer Schiffbau-Betriebe bis heute nicht wirklich erholt. Wie bewerten Sie es, wenn trotz dieser Tatsachen und Erfahrungen Stimmen aus der Region fordern, der Masterplan müsse verschwinden und die Meyer Werft „weg“, weil sie der Ems schade?

Dazu habe ich seit zwölf Jahren – so lange bin ich in der Landespolitik – eine klare Haltung: Ich bin stolz darauf, dass wir ein Unternehmen wie die Meyer Werft in Niedersachsen haben, die so viele tausend Arbeitsplätze sichert und, das darf man glaube ich für die Werft und ihre Schiffe sagen, immer wieder neue Technologien voranbringt – jetzt LNG-Antriebe und ich glaube wir werden in wenigen Jahren Brennstoffzellen-Antriebe sehen. Das ist schon naturschonend, was da passiert. Das ist der erste Punkt. Der zweite Punkt: Ich habe mich als Arbeit- und Wirtschaftsminister sehr dafür eingesetzt, dass wir einen Standortsicherungsvertrag schließen. Und dieser Vertrag ist eine Verpflichtung des Landes auch der Werft und den Kolleginnen und Kollegen dort gegenüber. Wir werden als Land unseren Anteil leisten, dass die Überführungen gesichert sind – und damit auch der Produktionsstandort Papenburg. Wir werden

alles dafür tun, dass der Masterplan Ems zum Erfolg wird, und wenn er zum Erfolg wird, dann zeigen wir, dass der Werftstandort dauerhaft gesichert bleibt – und der ökologische Zustand der Ems sich dauerhaft verbessert.

Ihr ehemaliger Parteivorsitzender Helmut Schmidt soll gesagt haben, wer Visionen habe, solle zum Arzt gehen. Sie als Ingenieur sind vermutlich auch eher rational unterwegs und orientieren sich an Fakten. Gestatten Sie mir dennoch die Frage: Was sehen Sie, wenn Sie sich die Ems im Jahr 2050 vorstellen?

Wenn ich ganz frei von Visionen wäre, dann würde ich manches Mal im politischen Alltag verzweifeln. Also bleibe ich bei meinen Visionen, die ich habe, und die aber vielleicht bei mir als Ingenieur in gewisser Form rational sind. Im Jahr 2050 sehe ich eine starke Werft und eine starke Zulieferindustrie, die tariflich gesicherte, gut bezahlte Arbeitsplätze und damit Wirtschafts-



Foto: Bodo Wolbers

Infobesuch: Minister Lies im Gespräch mit Reinhard Backer, Dezernent für Betrieb und Unterhaltung landeseigener Anlagen des NLWKN, auf dem Emssperrwerk

kraft in der Region halten. Die wird ihre Schiffe regelmäßig überführen. Ob die dann noch immer so groß oder ganz anders sind, vermag ich nicht vorherzusehen. Aber die Ems hat sich dann deutlich verbessert, sie ist ein starker und wichtiger Lebensraum. Und wir haben es in Deutschland geschafft, nicht Entweder-oder-Politik zu machen, sondern gemeinsame Politik für Umwelt und Natur UND Wirtschaft und Arbeitsplätze. ■



Flusslandschaften: Einer der wenigen verbliebenen Altarme in Weekeborg (oben) erinnert an einen naturnäheren Zustand der Ems, der sich an der Isar (rechts) erhalten hat

Wenn das Leben zurückkehrt

Die Ems und die Europäische Wasserrahmenrichtlinie
Von Beatrice Claus und Vera Sandel, WWF

Ohne Bedenken in Flüssen baden und abends im Restaurant einen leckeren, von Schadstoffen unbelasteten Flussfisch essen können – eine Vorstellung, die hoffentlich in Zukunft wieder realistisch ist. Die Europäische Union hat im Jahr 2000 eine Richtlinie verabschiedet, die genau das möglich machen soll.

Es handelt sich um die Europäische Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL). Sie soll den rechtlichen Rahmen für die Wasser-Politik der Europäischen Union (EU) vereinheitlichen und stärker auf eine nachhaltige und umweltverträgliche Wassernutzung hinwirken. Und sie setzt klare Rahmenbedingungen: Bis Ende 2004 mussten alle Mitgliedstaaten den Zustand ihrer Gewässer

erfassen und bis Ende März 2005 an die Europäische Kommission melden. Diese Bestandsaufnahme musste auch für Flüsse durchgeführt werden – und damit auch für die Ems.

Doch damit war der Prozess längst nicht beendet. Aufgrund dieser Bestandsaufnahme wurden Überwachungsprogramme erstellt. Die Ergebnisse dienten dazu, alle Flüsse in bestimmte Gewässerzustandsklassen einzuordnen. Wenn die Flüsse den guten Zustand nicht erreichen – und der ist in der Richtlinie definiert –, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um den Gewässerzustand zu verbessern. Diese betreffen nicht nur die chemische Qualität der Flüsse, also deren Schadstoffbelastung, sondern dazu gehören vor allem auch die in den Flüssen lebenden Tiere und Pflanzen,

Bild: Wikimedia

deren Lebensraum wieder so natürlich wie möglich werden soll.

Und das nicht am St. Nimmerleinstag: laut der Richtlinie sollten alle Gewässer bis zum Jahr 2015 einen „guten Zustand“ erreichen. Für Gewässerabschnitte, in denen die Ziele aus ökonomischen oder naturräumlichen Gegebenheiten nicht erreicht werden konnten, ist eine erstmalige Fristverlängerung bis 2021 und eine letzte Fristverlängerung bis 2027 möglich. Dabei kann es

Zunächst ein Blick auf die biologischen Komponenten. Die im Wasser lebenden Organismen liefern wertvolle Informationen über die Lebensbedingungen im und am Fließgewässer. Typische Beispiele sind im Wasser schwebende und am Boden lebende kleine Algen (Phytoplankton bzw. Diatomeen), Wasserpflanzen (Makrophyten), bodenlebende wirbellose Tiere (Makrozoobenthos) und Fische. Befindet sich ein Gewässer in einem „guten“ oder „sehr guten Zustand“, entsprechen der Grad der Vielfalt und der Häufigkeit der

Arten fast denen, die normalerweise unter naturnahen Bedingungen (also bei Abwesenheit störender Einflüsse) auftreten würden. Es kommen sowohl robuste als auch störungsempfindliche Arten vor. Voraussetzung für die Artenvielfalt in einem Gewässer sind vigestaltige Lebensräume und eine möglichst unbelastete Wasserqualität.

Der physikalisch-chemische Zustand des Wassers (die Wasserqualität) fließt in die Bewertung des ökologischen Zustands der Bäche und Flüsse mit ein. Die natürliche Artengemeinschaft kann

sich entwickeln, wenn das Wasser ausreichend sauerstoffhaltig und weitgehend frei von chemischen Belastungen und zu vielen Schweb- und Nährstoffen ist. Befindet sich das Gewässer in einem guten Zustand, werden alle Grenzwerte für Schadstoffgehalte (z.B. Schwermetalle, organische Umweltchemikalien, Pflanzenschutzmittel, Biozide) eingehalten. Außerdem zeigen Sichttiefe, Temperaturverhältnisse, Sauerstoffhaushalt, Salzgehalt, pH-Wert und Nährstoffverhältnisse kaum Anzeichen anthropogener Störungen.

Auch ein abwechslungsreich gestalteter Lebensraum mit vielfältigen Strukturen und naturnahen Strömungsverhältnissen und Wasserständen bietet geeignete Lebensräume für Tiere und Pflanzen und ist von entscheidender Bedeutung für die ökologische Funktionsfähigkeit des Fließgewässers. Der gute oder sehr gute Zustand sieht so aus: Eine naturnahe von Ebbe und Flut beeinflusste Flussmündung ist in ihrem Lauf gewunden (Mä-

teuer werden, die Richtlinien nicht umzusetzen, da die EU Strafen verhängen kann. Der schlechte Zustand der Ems etwa war einer der Gründe, warum die EU gegen Deutschland ein Pilotverfahren einreichte, das letztlich zum Masterplan Ems 2050 führte – das letzte von der EU anerkannte Mittel, ein so genanntes Vertragsverletzungsverfahren mit den erwähnten Strafmöglichkeiten zu verhindern.

Da stellt sich natürlich die Frage: Was ist ein guter ökologischer Zustand? Auch das wird in der Richtlinie definiert. Drei Grundkriterien dienen dabei der Ermittlung des Zustands: Die im Gewässer lebenden Organismen (biologische Qualitätskomponenten), die eigentliche Wasserqualität (chemische und allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten) und die Strukturvielfalt (hydromorphologische Qualitätskomponenten).



ander/Flussschleifen). Durch Stromspaltungen prägen Sandbänke und Rinnen das Bild, Die Ufer sind unverbaut und mit Bäumen, Sträuchern, Röhricht natürlich bewachsen. Flachwasserbereiche mit ruhiger Strömung sowie Sandbänke sind zu erkennen. Bei Ebbe säumen Sand und Schlickwatten die Ufer. Die Haupttrinne ist tiefer und die Strömung stärker. Ihre Sohle (der Grund) ist meistens sandig.

Eine weitere wichtige Bewertungsgrundlage: Ein natürliches Fließgewässer ist passierbar für alle Lebewesen, die in ihm oder an ihm leben – es ist „durchgängig“. Es gibt keine unnatürlichen Hindernisse wie Staustufen oder Wehre, die es Wanderfischen wie etwa Lachsen nicht ermöglichen, an ihren Geburtsort zurückzukehren, um dort zu laichen. Wenn von Menschenhand geschaffene Hindernisse vorhanden sind, sollten diese mit Passage-Möglichkeiten für Fische und andere Wasserlebewesen versehen sein (z. B. Fischtreppe).

All diese Komponenten sind an der Unterems derzeit nicht erfüllt. In der Vergangenheit wurde die Unterems vertieft und begradigt, die Ufer wurden befestigt und eingedeicht, Nebenarme und Überflutungsflächen abgeschnitten und Flussinseln und Untiefen beseitigt. Heute wird die Unterems zudem regelmäßig ausgebaggert und



Die Wirklichkeit: Der Schlick in der Ems macht jede Freizeitnutzung schwierig ...

aufgestaut für die Überführung von Kreuzfahrtschiffen. Diese Kette von Eingriffen hat zu einem extremen Schwebstoffeintrag und einer Verschlickung der Unterems geführt. Die feinen Schwebstoffe sammeln sich als flüssige Schlickschicht (sog. fluid mud) am Gewässerboden und sorgen vor allem im Sommer dafür, dass dem Fluss in weiten Bereichen der Sauerstoff ausgeht. Für viele der für einen Fluss wie die Ems eigentlich prägenden

Entscheidend: Die „Ganzheitliche Betrachtung“

Die Europäische Wasserrahmenrichtlinie verleiht dem Schutz von Gewässern in Europa eine große Bedeutung und zwar dem Schutz aller Gewässer:

- Grundwasser als unser wichtigstes Trinkwasserreservoir,
- Stillgewässer wie Teiche und Seen,
- Fließgewässer wie Bäche und Flüsse sowie
- Küstengewässer und Übergangsgewässer wie das Emsästuar

Zum ersten Mal in der Geschichte des europäischen Gewässerschutzes werden Gewässer als ganzheitliche Ökosysteme begriffen. In der Richtlinie ist festgelegt, dass Flussgebiete als Ganzes geschützt werden sollen. Das bedeutet:

- Flüsse werden als eine Einheit betrachtet - von der Quelle bis zur Mündung.

- Nicht nur der eigentliche Fluss und sein Wasser werden betrachtet, sondern auch der gesamte Raum neben dem Fluss - das so genannte Einzugsgebiet.
- Das Einzugsgebiet der Fließgewässer orientiert sich nicht an den politischen Grenzen, sondern an den natürlichen, geografischen Gegebenheiten.
- Das große Ziel: Die Gewässer sollen wieder in einen guten ökologischen Zustand gebracht werden -
 - mit ausreichend unverbauten Strecken und naturnaher Wasserführung,
 - mit der natürlichen Qualität und Reinheit des Wassers und
 - mit der natürlichen Vielfalt und Fülle an Pflanzen und Tieren.

In der Richtlinie gelten zwei wichtige Grundsätze: Zum einen darf sich der Zustand keines Gewässers verschlechtern (Verschlechterungsverbot), zum anderen müssen alle Gewässer einen „guten Zustand“ erreichen (Verbesserungsgebot).



... das Ziel: Sauberes Wasser lädt zum Baden ein.

Arten ist die Unterems vor allem im Sommer kein Lebensraum mehr. Die Ems gilt unter den Flüssen Deutschlands als größter Sanierungsfall.

Der Masterplan Ems soll nun Abhilfe schaffen: Eine Kombination aus verschiedenen Renaturierungsmaßnahmen soll umgesetzt werden, um das ökologische Potenzial der Unterems wieder zu verbessern. Unter Renaturierung versteht man die Wiederherstellung von möglichst naturnahen Lebensräumen, in diesem Fall auf Fließgewässer bezogen. Neben der Lösung des Schlickproblems geht es dabei um folgende Maßnahmen:

- Es werden Uferbefestigungen entfernt und Ufer werden abgeflacht.
- An den Ufern werden standortgerechte Gehölze und Pflanzen angepflanzt.
- Der Unterems wird mehr Raum gegeben. Auf 530 Hektar werden Flächen geschaffen, die das Einschwingen von Ebbe und Flut ermöglichen und an denen sich Tidebiotope entwickeln können.
- Mäander und Seitenarme werden wiederangebunden oder neu geschaffen. ■



Bild: Pixnio

Indikatoren für eine gute Wasserqualität und Nahrung für größere Tiere: Süßwassermuscheln (oben) und Weichtiere.



Bild: Wikipedia

Was ist zu tun?

- Verbesserung der Wasserqualität durch bessere Verfahren der Abwasserbeseitigung auf kommunaler und privater Ebene und die Verringerung des Stoffeintrages aus der Flächenbewirtschaftung (Landwirtschaft, aber auch Kläranlagen u. a.),
- Revitalisierung der Fließgewässer sowie des Gewässerumfeldes durch naturnahe Unterhaltungs- und Rückbaumaßnahmen, die eine natürliche Entwicklung fördern,
- Anlage von Uferschonstreifen entlang der Bach- und Flussläufe,
- Lebensräume für Tiere und Pflanzen erhalten und wiederherstellen,
- Die Einträge aus der Landwirtschaft in die Gewässer reduzieren,
- An der Unterems muss unbedingt das Schlickproblem gelöst werden.

Sagen Sie mal ...

Klartext zum Masterplan

BUND

Sagen Sie mal, Herr Bodenstein-Dresler, warum machen die Umweltverbände da eigentlich mit bei diesem Masterplan?

Seit den 80er Jahren haben sich BUND, WWF und NABU gemeinsam für den Schutz und Erhalt des Emsästuars eingesetzt. Wir haben mehrfach jahrelange Gerichtsverfahren geführt, um Ausbaumaßnahmen zu verhindern. Und wir haben versucht, die Werft zu einem Umzug an die Küste zu bewegen. Während diese Anstrengungen alle erfolglos blieben, hat sich die ökologische Situation im Fluss dramatisch verschlechtert und die Werft hat ihren Standort bei Papenburg weiter ausgebaut. Mit dem Masterplan Ems 2050 werden die ökologischen und ökonomischen Interessen für die Unterems nun erstmals als

gleichrangig anerkannt: Die wirtschaftliche Entwicklung an der Unterems ist mit einem verbindlichen Naturschutzprogramm verknüpft. Das ist ein großer Erfolg!

Insgesamt sollen 730 zusätzliche Hektar dem Naturschutz gewidmet werden - für die Region ist das von herausragender Bedeutung.

Vor allem von den 530 Hektar Fläche, die wieder an die Ems angeschlossen und unter den Einfluss von Ebbe und Flut gesetzt werden sollen, versprechen wir uns einen positiven Einfluss auf die Wasserqualität und die Artenvielfalt an der Unterems. Wenn die im Masterplan 2050 festgehaltenen Naturschutzmaßnahmen erfolgreich umgesetzt werden und die flexible Tidesteuerung die Schwebstofffracht der Ems effektiv reduziert, kann die Sanierung der Ems eine reelle Perspektive bekommen. Diese Chance für die Ems wollen wir nutzen und die Sanierung mitgestalten.

Carl-Wilhelm Bodenstein-Dresler war lange Jahre Geschäftsführer des BUND Niedersachsen und ist heute Mitglied im Vorstand des Naturschutzverbandes



Landkreis Emsland

Sagen Sie mal, Herr Landrat Winter, warum macht der Landkreis Emsland da eigentlich mit bei diesem Masterplan?

... weil wir beim Thema Ems wie man so schön sagt „alle im selben Boot sitzen“. Die Ems hat ein großes Schlickproblem, das es zu lösen gilt. Die Ems ist zugleich aber auch Bundeswasserstraße, die als solche mit voller Leistungsfähigkeit und all ihrem aktuellen und zukünftigen Potenzial für die regionale und überregionale Wirtschaft erhalten bleiben muss. Wir können nicht über das Thema Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasserstraße reden und diese fordern, aber zugleich einen der Verkehrsträger, auf den verlagert werden soll, renaturieren oder auflanden lassen. Irgendwo müssen die Schiffe – und dazu gehören auch die Schiffe der Meyer Werft – schließlich fahren. Das sind Herausforderungen, die wir nur gemeinsam mit allen Akteuren des Masterplans angehen und nachhaltig lösen können. Es gilt, einen Mittelweg zu finden, mit dem alle gut leben können.

Reinhard Winter (CDU) war bis Ende Oktober 2019 Landrat im Emsland und beim Masterplan von Anfang an dabei



Umweltministerium Niedersachsen

Sagen Sie mal, Herr Minister Lies, ist die Jahresangabe 2050 wirklich mehr als eine wunderbare Möglichkeit, alles immer weiter zu verschieben?

Was über Jahrzehnte nicht gemacht wurde oder zur Verschlechterung der Situation an der Ems geführt hat, kann man



unmöglich in wenigen Jahren wieder lösen. Das funktioniert einfach nicht. Deswegen hat man einen langfristig angelegten Masterplan. Und – das finde ich wichtig – die Niederländer, mit denen wir an der Ems eng zusammenarbeiten, haben auch diesen langfristigen Horizont. Aber Sie können sicher sein: Wir werden alles dafür tun, dass der Masterplan Ems zum Erfolg wird. Und dann wird man Schritt für Schritt sehen, dass sich die ökologische Qualität der Ems verbessert. Nun wird das nicht morgen ein klarer Fluss sein. Aber wenn man die ersten Tendenzen sieht und erkennt: „Wow, es wirkt, es wird langsam besser“, dann haben wir den letzten in der Region überzeugt, dass dieses kluge Projekt, gemeinsam Ökologie und Ökonomie anzugehen, funktioniert.

Olaf Lies ist Niedersächsischer Minister für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Landkreis Leer

Sagen Sie mal, Herr Landrat Groote, warum macht der Landkreis Leer mit beim Masterplan - was haben Sie davon?

Weil wir zwei Dinge erreichen möchten: Die mit Schlick belastete Ems soll sauberer werden. Und wir wollen die maritime Wirtschaft der Region sichern, denn in diesem Sektor sind zahlreiche Unternehmen mit Hunderten von Mitarbeitern aus dem Landkreis Leer erfolgreich tätig.



Matthias Groote (SPD) ist Landrat des Landkreises Leer

Meyer Werft

Sagen Sie mal, Peter Hackmann, warum zieht die Meyer Werft nicht an die Küste?

Weil wir hier zu Hause sind - aber im Ernst: Die Meyer Werft ist ein gewachsenes Unternehmen, das seit 225 Jahren in Papenburg besteht. Man kann die Werft und ihre Mitarbeiter daher nicht beliebig verpflanzen. Abgesehen davon wäre ein Umzug ein unkalkulierbares unternehmerisches Risiko. Die Gewinnmargen im Schiffbau sind viel zu niedrig, um daraus Planung, Neubau und den natürlich zunächst parallel laufenden Betrieb am heutigen Standort zu finanzieren. Viele deutsche Werften sind auch ohne solche Mehrfachbelastungen bereits verschwunden. Wir als Familien-

unternehmen sind stolz darauf, dass wir mit ständiger Innovation und Verlässlichkeit diesem Trend trotzen. Am Standort Papenburg. Auch, weil das Know-how der Mitarbeiter hier sitzt und die demografische Entwicklung im Nordwesten für uns durchaus positiver ist, was die Arbeitskräfte von morgen angeht.

Peter Hackmann leitet die Unternehmenskommunikation der Meyer Werft



NABU

Sagen Sie mal, Frau Meier, wo sollen eigentlich die Brutvögel bleiben, wenn ihre angestammten Flächen künftig „ästuartypisch“ genutzt werden?

Im Masterplan Ems 2050 wird nicht nur die Schaffung ästuartypischer Lebensräume angestrebt, sondern auch die Schaffung und Entwicklung von Wiesenvogellebensräumen. Im Bereich des Deichvorlandes soll ein dynamisches Ökosystem entwickelt werden, das erheblich mehr ästuartypische Bereiche haben wird als jetzt, da dies für einen gesunden Fluss typisch ist. Allerdings bleiben auch zukünftig einige Vordeichflächen für die Wiesenvögel erhalten. Tideauwald, Röhricht und Watt sollen gefördert werden, dürfen sich jedoch erst auf Wiesenvogelflächen ausbreiten, wenn neue Lebensräume im Binnenland für die Wiesenvögel bereitstehen und von ihnen auch angenommen werden. Bisher wurden bereits 89 ha im Landkreis Aurich (Bereich „Großes Meer“) und im Landkreis Emsland (Bereich „Flaar“, „Brualer Hammrich“, „Leher Wiesen“) für den Wiesenvogelschutz vom Land Niedersachsen erworben. Im Verbund mit angrenzenden bereits extensiv bewirtschafteten Bereichen wird für die Flächen ein Bewässerungskonzept erstellt, da im Frühjahr hohe Wasserstände und in der Zeit der Jungenaufzucht feuchte Böden notwendig sind, um den Lebensraum für Wiesenvögel besonders attraktiv zu machen. Die Flächen werden dann von ortsansässigen Landwirten nach diesen Konzepten so bewirtschaftet, dass wertvolle Wiesenvogellebensräume entstehen und langfristig erhalten bleiben. Bis 2050 sollen durch den Masterplan Ems insgesamt 200 ha Fläche für Wiesenvögel zusätzlich gesichert und für die optimale Nutzung entwickelt werden.

Elke Meier ist Fachbereichsleiterin Naturschutz beim NABU



Niedersachsen

Wirtschaftsministerium Niedersachsen



Sagen Sie mal, Herr Dr. Kämpny, warum zahlt der Staat der Meyer Werft nicht einfach einen Umzug an die Küste?

Die Meyer Werft am Standort Papenburg ist eines der innovativsten und leistungsstärksten Unternehmen in Norddeutschland

und eine große Bereicherung für die Wirtschaftsstruktur im Nordwesten unseres Landes. Sie schafft und sichert Arbeitsplätze, nicht nur in der direkten Umgebung des Standortes, und gibt wichtige Impulse für Forschung und Entwicklung. Das Land Niedersachsen ist sich dieser Bedeutung für die Menschen und die wirtschaftliche Entwicklung der Region bewusst und hat sich deshalb, ebenso wie die Werft und die IG Metall, in einer gemeinsamen Vereinbarung zum Erhalt des Standorts Papenburg bekannt. Im Übrigen würden staatliche Beihilfen für den Umzug an einen neuen Standort schon aus einem Grund von vornherein ausscheiden – das Beihilferecht der EU stünde dem entgegen.

Dr. Niels Kämpny ist Leiter der Abteilung Industrie und Wirtschaft im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Umweltministerium Niedersachsen



Sagen Sie mal, Herr Kaiser, warum dauert das eigentlich alles so lange mit der Tidesteuerung?

Es ist zu verstehen, dass die Leute vor Ort schnellere Ergebnisse insbesondere in Hinblick auf die Wasserqualität sehen wollen. Aber zwischen einer Absichtserklärung und einer Umsetzung einer Maßnahme müssen viele wichtige Schritte getan werden. Im konkreten Planungsprozess müssen Einzelheiten und Details erarbeitet werden und mehrere Behörden einbezogen werden. Erfolge kann man oft erst nach dem letzten Schritt erwarten. Das gilt erst recht für eine solche komplexe Maßnahme wie der Tidesteuerung, die für die Verbesserung der Wasserqualität die entscheidende Grundlage sein wird. So eine Maßnahme kauft man nicht

von der Stange. Das System der Ems hat sich – insbesondere auch durch menschliche Aktivitäten – über viele Jahrzehnte auf den heutigen Zustand hin entwickelt. Es wäre vermessen, zu erwarten, dass wir diesen Zustand von heute auf morgen durch Umlegen eines Schalters sofort entscheidend ändern könnten. Die Maßnahmen für eine Trendumkehr hin zu einem intakten und dynamischen Ökosystem müssen schnell eingeleitet werden. Es muss aber auch sichergestellt werden, dass sie nachhaltig und im Sinne der gestellten Ziele wirken.

Ralf Kaiser arbeitet im Referat Oberflächen- und Küstengewässer, Meeresschutz im Niedersächsischen Umweltministerium

Stadt Emden

Sagen Sie mal, Herr Dinkela, warum macht die Stadt Emden da eigentlich mit bei diesem Masterplan – was haben Sie davon?

Die Stadt Emden macht beim Masterplan mit, weil die Ems ein besonderer Lebensraum ist, der eine Vielzahl von Funktionen erfüllt, die es zu schützen aber auch weiterzuentwickeln gilt. Dabei ist es eine große Herausforderung, sowohl die Wirtschaft, den Natur- und Artenschutz und den verständlichen Wunsch der seit Generationen dort wohnenden Menschen auf Nutzung des Flusses und seiner Deiche aufeinander abzustimmen. Diese Abstimmung der verschiedenen Funktionen ist für Emden wichtig, auch weil die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Stadt Emden so enorm groß ist.

Mit rund 9.500 direkt und indirekt Beschäftigten in ca. 70 Hafenunternehmen stellt der Hafen rd. 28 % aller 34.500 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigtenplätze in Emden. Gleich auf mit dem Volkswagenwerk in Emden.

Maßnahmen für die Zukunft: Das Perspektivpapier sagt bis 2030 eine Erhöhung des Umschlags auf 11 Mio. Tonnen im Emdener Hafen voraus. Gleichbedeutend mit gewachsenen Automobiliumschlag von dann 2,1 Mio. Fahrzeugen. Allerdings unter der Bedingung, dass die Vertiefung der Außenems um einen Meter und der Neubau des Großschiffsliegeplatz zwischen Emspier und Emskai umgesetzt werden. Hier am tideoffenen Emsufer mit Emskai, Emspier, Dalbenliegeplatz



und demnächst neuen Großschiffs- liegeplatz ist der nächste Entwicklungssprung im Bereich Larr- elter und Wybelsumer Polder möglich.

Eduard Dinkela ist Sprecher der Stadt Emden

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt



Sagen Sie mal, Herr Prof. Dr. Witte, warum macht die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung eigentlich bei der Tidesteuerung mit und der Schifffahrt damit Probleme? Sie sagt doch immer „Wir machen Schifffahrt möglich“ ...

Eine gute Lösung für die Tidesteuerung am Emssperrwerk zu finden, das ist für uns eine Herzensangelegenheit. Denn: Wir wollen sowohl der Schifffahrt etwas Gutes tun als auch der Natur! Die neue Tidesteuerung soll der Verschlickung der Ems entgegenwirken ohne die Schifffahrt zu stark zu beeinträchtigen. Deshalb spielen wir derzeit verschiedene Varianten durch, um die jeweiligen Auswirkungen auf die Schifffahrt zu ermitteln. Anders gesagt, wir simulieren den Einsatz des Emssperrwerks als „Schlickbremse“ und schauen, ob das für eine wirtschaftliche Schifffahrt auf der Ems noch passt. Es geht also darum, einen Weg zu finden, der den Schlick in der Ems reduziert und die Schifffahrt nicht zu sehr einschränkt. Denn selbstverständlich „machen wir Schifffahrt möglich“, auf allen Bundeswasserstraßen. Bundesweit arbeiten wir derzeit an insgesamt ca. 1.300 Projekten, die die Wasserstraßen als Transportwege für die Güterschifffahrt der Zukunft fit machen.

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte ist Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt



WWF

Sagen Sie mal, Frau Sandel, was soll das eigentlich sein, diese ästuartypischen Lebensräume?

Ästuare sind die von Ebbe und Flut beeinflussten Mündungsbereiche von Flüssen ins Meer.

In Deutschland gibt es davon vier: Das Eider-, Elbe-, Weser- und Emsästuar. Sie bilden den Übergang vom Süßwasser des Flusses ins Salz- wasser des Meeres. Durch Ebbe und Flut wechseln

an einem Ort zweimal täglich die Salzgehalte und Wasserstände. So entstehen hier ganz besondere Lebensräume, die nur hier vorkommen können wie Süß- und Brackwasserwatten, Nebenarme mit Prielen, Tideröhrichte und Tideauwälder. Diese typischen Lebensräume beherbergen zum Teil hoch spezialisierte Arten, die sich nicht nur an die sich ständig wechselnden Bedingungen angepasst haben, sondern diese für ihr Überleben und ihren Fortbestand brauchen. Seltene und gefährdete Arten wie Bartmeise und Rohrweihe, aber auch zahlreiche Insekten und Pflanzen kommen hier vor. Ästuare sind Lebensraum, Wanderweg, Aufwuchs- und Nahrungsgebiet für viele Fische und sind bekannt für ihren Fischreichtum. Da die natürlichen Biotope der Ems heute größtenteils verschwunden sind, sind auch die entsprechenden Arten selten geworden.

Vera Sandel war Referentin für Ästuarschutz beim Umweltverband WWF, koordinierte und setzte u.a. das Gemeinschaftsprojekt „Zukunftsperspektive Tideems“ der Verbände BUND, NABU und WWF um

NLWKN

Sagen Sie mal, Frau Scholze, warum dauert das eigentlich alles so lange mit dem Tidepolder Coldemüntje?

Wir mussten die Planungen mehrmals umstellen und zum Teil neu beginnen, um zu einer einvernehmlichen Lösung mit der Gemeinde und den Anliegern zu kommen – das ist für uns Voraussetzung, um Maßnahmen des Masterplans Ems umzusetzen. Unser ursprünglicher Plan war es, den für den Deichbau geeigneten Klei, der beim Bau des Polders anfällt, für Hochwasserschutzmaßnahmen im Leda-Jümme-Gebiet zu verwenden, wo es keinen Klei gibt. Die Gemeinde lehnte dafür nötige LKW-Transporte durch die Deichdörfer ab. Alternative Transporte per Schiff und Bahn prüften wir auch. Diese waren aber nicht machbar. Deswegen prüfen wir jetzt den Auftrag des Ausbaus auf landwirtschaftliche Flächen am Polder, was im Ansinnen der Gemeinde ist. Grundsätzlich scheint das möglich, aber wir müssen jede Fläche genau unter die Lupe nehmen. Danach können wir Verträge mit den Eigentümern der Flächen machen, die aber grundsätzlich einverstanden sind. Erst dann – wenn wir alle Beteiligten zufrieden gestellt haben – werden wir den Antrag auf Planfeststellung beim Landkreis Leer einreichen.

Sylvia Scholze ist beim Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) im Geschäftsbereich Regionaler Naturschutz beschäftigt und entscheidend an den Planungen für den Tidepolder Coldemüntje beteiligt





Auch an den Ufern tut sich etwas

Bundeswasserstraßenverwaltung entwickelt
Alternativen zur Steinschüttung

von Dr. Uwe Walter und Friedhelm Roeloffzen, WSA Emden, Kathrin Schmitt, BfG



Bild: Hans-Jürgen Zietz

Die Ufer und das Gewässerbett der Ems werden enorm beansprucht. Begradigungen, Vertiefungen und die zunehmende sog. hydrodynamische Belastung durch Schiffe führen zu gravierenden Veränderungen im Ökosystem. Um den Folgen bundesweit und international zu begegnen, wurden in den vergangenen Jahren Gesetze und Richtlinien angepasst und die Zuständigkeiten bei der Unterhaltung und Bewirtschaftung von Bundeswasserstraßen neu geregelt. Neben der verkehrlichen Unterhaltung ist die Wasserstraßen-

und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nun auch für die wasserwirtschaftliche Unterhaltung zuständig. Das bedeutet u.a., die ökologische Funktionsfähigkeit des Gewässers zu fördern und das Landschaftsbild sowie den Erholungswert zu berücksichtigen. Zu berücksichtigen sind weiterhin Integrierte Bewirtschaftungspläne der Länder, die die Umsetzung der Natura 2000-Erhaltungsziele vorschreiben. Die EG-Wasserrahmenrichtlinie fordert für den Wasserkörper der Ästuar bis spätestens 2027 ein mindestens gutes ökologisches Potenzial. Basierend auf diesen umweltpolitischen Anforderungen verfolgt der Masterplan Ems 2050 das Ziel, das Gewässerbett und die Ufer der Ems - wie auch die des Dortmund-Ems-Kanals - nachhaltig zu entwickeln und zu bewirtschaften.

Dabei geht es nicht nur um Maßnahmen, die sich positiv auf das Gewässerbett auswirken, z.B. Tidespeicherbecken oder eine verkehrsverträgliche Tidesteuerung, sondern auch um die nachhaltige Optimierung der Ufer des gesamten Ems-Ästuars, wozu auch der Rückbau von Uferbefestigungen aus dem Jahren nach dem 2. Weltkrieg zählt. Damals wurden Wasserbausteine mit einem Gewicht von 5 bis 60 kg eingesetzt und Steingemische auf geotextilen Gewebematten auf die Böschungen gelegt. Dadurch konnte auf massivere Bauwerke, die einen stärkeren Eingriff bedeutet hätten, verzichtet werden. Heute haben sich dort Schilfgürtel gebildet, die neue naturnahe Lebensräume bereitstellen.

Da sich Pflanzen entlang der Ufer positiv auf die Ökologie auswirken und darüber hinaus eine stabilisierende Wirkung haben, wird nun geprüft, inwieweit durch Veränderungen an den bestehenden Ufersicherungen der ökologische Zustand des Emsästuars verbessert werden kann. Eine Arbeitsgruppe - bestehend aus den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern Emden und Meppen und den Bundesanstalten für Gewässerkunde (BfG) und Wasserbau (BAW) - analysiert, welche Uferbereiche sich für eine entsprechende Umgestaltung eignen.

In einem ersten Schritt wurde die gesamte Uferlänge der Unterems bis zur Tidegrenze im Dortmund-Ems-Kanal bei Herbrum betrachtet und bewertet. Kriterien waren u.a. Strömungsangriff, Abstand des Ufers zum Deich oder die Habitatsdiversität des Vorlandes. Ergebnis: Vier Uferstrecken bieten das Potenzial für eine Ufer-



Bilder: WSV

Naturnähere Befestigung: An der Wümmung bei Bremen besteht das Deckwerk aus Holzgeflecht, an der Ems dominieren Steine das Bild



Foto: Hans-Jürgen Zietz

umgestaltung und eignen sich als Pilotstrecken. Zwei liegen an der Unterems bei Nendorp und Nüttermoor, zwei weitere am Dortmund-Ems-Kanal bei Brahe und Aschendorf. Hier werden wissenschaftlich fundierte Erfahrungen mit der Uferumgestaltung gesammelt.

Da es bislang keine belastbaren Planungs- und Bemessungsgrundlagen oder Normen für eine naturnähere Gestaltung von Ufern durch ingenieurbio-logische Bauweisen im Tidegebiet bei gleichzeitigem Schiffsverkehr mit See- und Binnenschiffen gibt, werden die Pilotstrecken vergleichend untersucht. Bewertet wird inwieweit die neuen Bauwerke den anstehenden Belastungen gewachsen waren und sind. Um zukünftige Maßnahmen sowohl aus technischer als auch ökologischer Sicht zu analysieren, ist ein umfassendes Monitoring durch BAW und BfG geplant. Vor der Umsetzung der Maßnahmen - in den Jahren 2020 bis 2022 - werden die Pilotflächen gründlich untersucht. Danach schließen sich mehrjährige Erfolgskontrollen an. Die Bundesanstalt für Wasserbau ermittelt die Kräfte, die auf die Ufer einwirken. Dazu haben die Wissenschaftler ein Messkonzept für Wellen und Strömungen aufgestellt, die - verursacht durch Schiffe, Wind

und Tide - auf das Ufer einwirken.

Die BfG wird das ökologische Monitoring begleiten und dabei ermitteln, inwieweit die Pilotstrecken aktuell und auch künftig geeignete Lebensräume für ufertypische Pflanzen- und Tierarten bereitstellen. Dazu werden Fische, Vögel, Laufkäfer oder Spinnen untersucht und die Vegetation und der Boden in den Blick genommen.

Mit dem intensiven Monitoring an den Pilotstrecken werden Erkenntnisse über die Auswirkungen von Uferumgestaltung gesammelt, die in die Planung weiterer Uferumgestaltungsmaßnahmen einfließen. Bei der Auswahl und Planung der Maßnahmen werden Erfahrungswerte aus anderen Ästuaren, wie beispielsweise der Tideelbe und der Tideweser, berücksichtigt. Bei der Deckwerksentnahme, mit und ohne ingenieurbio-logische Sicherung, kann auf Erkenntnisse des WSA Bremen an der Wümmung zurückgegriffen werden.

Mit dem Masterplan-Projekt zur Uferumgestaltung betritt die WSV Neuland. Da ingenieurbio-logische Ufergestaltungen und eine nachhaltige Gewässerentwicklung mehr und mehr an Bedeutung gewinnen, werden die Erkenntnisse wegweisend sein. ■



Radeln und Hören

Von Vera Konermann und Sarah Brandtner, BUND Niedersachsen

Mit dem Rad erfahrbar ist die neue Audiotour „Ems im Ohr“. Sie bietet Informationen und Geschichten rund um den Fluss.

An der Ems gibt es jetzt fünf neue Gründe, vom Fahrrad abzusteigen: Die Hörstationen der Audio-Radtour „Ems im Ohr“ animieren auf der ca.



Foto: Peter Pauschert

Beliebt: Die Radwege an der Ems sind sogar ein Kunstwerk wert. Jetzt kommt mit den Hörstationen (rechts) noch ein Bonus dazu.

43 Kilometer langen Rundstrecke, kleine Lauschkpausen einzulegen und dabei Wissenswertes und Spannendes rund um die Ems und den „Masterplan Ems 2050“ zu erfahren. Die Tour startet an der Naturschutzstation Ems in Moormerland und führt bis zur ehemaligen Badestelle in Jemgum. Die Audioradtour ist angelehnt an den schon vorhandenen Fahrradweg entlang der Ems und kann bei einer rund dreistündigen Fahrradtour erkundet werden.

Auf unterhaltsame und sehr persönliche Art kommen in den Hörbeiträgen Anwohner der Ems sowie Experten zu Wort und vermitteln

spannendes Hintergrundwissen mit Bezug zu den Wegpunkten an der Ems. Naturschutzfachleute steuern ihr Fachwissen bei, ein Hafenmeister und ein Fischer erzählen Geschichten und Anekdoten aus früheren Zeiten. Alle Beiträge enden mit einem Ausblick auf die möglichen Perspektiven für die Ems im Jahre 2050.

Wer über ein internetfähiges Smartphone mit Barcodescanner verfügt, kann sich auf den Weg



Die Audiotour ist im Rahmen des Projektes „Zukunftsperspektive Tideems“, eines Gemeinschaftsprojektes der Umweltverbände BUND Niedersachsen, NABU Niedersachsen und WWF Deutschland, entstanden. Das Projekt erhält finanzielle Unterstützung durch den Emsfonds der Niedersächsischen Bingo-Umweltstiftung und durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt. Mehr Informationen zur Audioradtour und alle Beiträge zum Hören finden Sie unter: www.wwf.de/ems-audiotour/ Mehr Informationen über das gesamte Projekt „Zukunftsperspektive Tideems“ ist auf der Seite www.wwf.de/zukunftsperspektive-tideems zu finden.

zum ersten Infoschild machen. An Station 1 heißt es: QR-Code einscannen, schon stehen die Hörerlebnisse bereit. Von Blaukehlchen, Gänsen und den Lebensräumen zwischen süß und salzig berichtet an der ersten Station der Mitarbeiter der Naturschutzstation Ems, Peter Pauschert. Er erklärt auch, wo der „Schuh drückt“ und welche Maßnahmen ergriffen werden sollen.

Peter Pauschert: *„An der Ems liegt einiges im Argen. Die Lebensräume [...] sind zahlenmäßig zu klein geraten, durch die engen Deiche, durch die wenigen Vorländer, durch intensive Bewirtschaftung stehen sie unter Druck und damit auch die in ihnen lebenden Arten. Die typischen Tidelebensräume sollen im großen Umfang wiederhergestellt werden und möglichst auch neu geschaffen werden.“*



Fotos: Thorsten Kuchta

Direkt an der Schleuse Oldersum befindet sich die zweite Station. Über den Sinn und Zweck einer Schleuse nicht nur für Schiffe, sondern auch für Fische, erzählt der Biologe Dr. Oliver-David Finch, der beim Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) tätig ist. Dank des Masterplans Ems wird die Schleuse heute so betrieben, dass Fische aus der Ems in das Nebengewässer wandern können. So können junge Glasaale, die in der Ems aufsteigen, durch die Schleuse Oldersum ins Binnenland gelangen. Ein paar Jahre später passieren sie als nun geschlechtsreife Blankaale die Oldersumer Schleuse in die andere Richtung: aus dem Süßwasser des Binnenlandes hinaus ins Meer. Doch auch andere Fischarten brauchen die Fischschleuse in Oldersum, weil sie zum Laichen aus dem Meer ins Binnenland ziehen, zum Beispiel das Flussneunauge oder der dreistachelige Stichling. Begeistert erzählt der Biologie über den Erfolg dieser Maßnahme des Masterplans Ems:

Dr. Oliver-David Finch: *„Hier ist es wirklich sehr schön zu sehen, muss man sagen, wenn man dieses Monitoring macht, die Mengen an Stichlingen, die man ja so überhaupt nicht wahrnimmt, die hier vor der Schleuse stehen und die Glasaale, die halt wirklich so groß sind wie ein Streichholz, durchsichtig mit zwei kleinen Augen, das ist schon wirklich faszinierend, wenn man sich dann überlegt: die kommen aus Mittelamerika hierher!“*



An der dritten Station, dem Emssperrwerk, ist

Bergfest für die Radler und Radlerinnen. In prominenter Lage, mit Blick auf Ems und Dollart, neben Münzfernrohr und Münzprägeautomat, befindet sich das Audiotourschild: Gelegenheit für eine Pause. Im Hörbeitrag berichtet Peter Pauschert, wie an der heute stark verschlickten Ems Ökologie und Ökonomie wieder in Balance gebracht werden sollen. Das 500 Meter lange Großbauwerk dient nicht nur dem Sturmflutschutz und der Überführung großer Kreuzfahrtschiffe, sondern soll als Schlickbremse genutzt werden, um die Gewässergüte der Ems zu verbessern.

Peter Pauschert:

„Durch die flexible Tidesteuerung soll auf der einen Seite der neue Schlickeintrag vermindert werden, möglichst auch auf null gebracht werden, gleichzeitig soll der Ebbstrom aber auch etwas gestärkt werden, sodass Schlick, der jetzt im System steckt, auch ausgetragen wird, sodass man langfristig tatsächlich auch wieder naturnähere Verhältnisse vorfindet an der Ems.“

Auf dem Weg zur nächsten Station kommt man der Ems ganz nahe, denn jetzt setzen wir mit dem Rad auf der Fähre von Petkum nach Ditzum auf die andere Emsseite über. Vom Schiff aus sehen wir den idyllischen Fischerhafen immer näher kommen. Direkt am Fähranleger am Hafen in Ditzum hören wir am vierten Audiopunkt Anton Bruhns zu, einem langjährigen Berufsfischer auf der Ems. Er hat erlebt, wie sich die Berufsfischerei an der Ems in den letzten 40 Jahren verändert hat. Mehrfache Vertiefungen der Ems haben dazu geführt, dass Flussfische wie Aal, Flunder oder Butt kaum noch anzutreffen sind.



Anton Bruhns: *„Min Nam is Anton Bruhns. Also 1976 bin ich angefangen damals und, ja, da sah die Ems natürlich noch ganz anders aus. Wir haben zu 50-60 Prozent vom Aalfang gelebt und nur zu 50 oder 40 Prozent vom Krabbenfang. Aber das hat sich ja im Laufe der Emsvertiefung stark geändert, sodass wir ab 96 nur noch Krabbenfang betrieben haben.“*

Anton Bruhns weiß, wie der Krabbenfang das Leben der Fischer verändert hat.

„Früher haben wir Tagesfischerei mit den kleinen Kuttern betrieben oder - wie gesagt - auch Aalfischerei hier vor Ort. Man hat mehr Kontakt zu Kunden und man hat mehr Bezug zum Dorf, das ganze Leben war anders. Jetzt sind die Fischer mehr an Bord und man kommt nicht mehr nach Hause, das ist so. Ich habe mehr Zeit in den letzten 20 Jahren, als ich noch Fischerei mit dem neuen Schiff betrie-

ben habe, mit dem Mitarbeiter verbracht als mit meiner Frau.“

Die Audioradtour ist mit der fünften und letzten Station geschafft. Dabei sind wir angekommen an der ehemaligen Badestelle am Hafen in Jemgum. Ein besonders schöner Platz am Emsufer: eine Bank unter Bäumen, der Blick schweift über Schilfgürtel aufs Wasser, vielleicht gleitet gerade ein Segelboot vorbei. Bis 2014 konnte man hier sogar baden.

Wilfried Voß, der Hafenmeister, berichtet aus seiner Kindheit vom Schwimmen lernen in der Ems.

„Immer wenn Hochwasser war und dann schönes Wetter, dann mussten wir hier vorne hin und dann uns mit den Händen festhalten am Zaun, dann wurden die Beinbewegungen ..., zuletzt kamen die Armbewegungen. Und das dauerte den ganzen Sommer und dann waren wir froh Ende des Sommers, dass wir ein bisschen schwimmen konnten. Wir hatten dann früher da, wo die rote Tonne liegt, noch einen Leuchtturm. Und früher war das so, also das musste sein, 2mal, 3mal die Woche durch die Ems zu schwimmen. Dann schwamm man erst, wenn man nicht gut schwimmen konnte, zu dem Leuchtturm, hat sich ein bisschen erholt und dann rüber und dann das gleiche wieder auf dem Rückweg. Ja, das waren immer solche Sachen, wo, sage ich mal, die Alten immer noch erzählen, „Oh wat ... mooi froher“, oh, wie war das schön früher! Das war 1970, wo wir noch geschwommen haben und bis vor 5 Jahren ja noch. Leider Gottes mit den ganzen Belastungen des Wassers wurde dann vom Gesundheitsamt die Erlaubnis entzogen, dass man hier schwimmen darf.“



Fotos: privat

Damit die Verschlickung kein Dauerproblem bleibt, will der Masterplan Ems 2050 ein ganzes Bündel an Maßnahmen umsetzen. Mit Tidepoldern, Fischschleusen und Flachwasserzonen wird die Ems wieder naturnäher, die Gewässergüte verbessert sich. Im Jahr 2050 können Sie am Ende der Radtour hier vielleicht wieder baden!

Scannen und hören: Hinter diesem QR-Code verbergen sich die Hörbeiträge der Fahrradtour



Ein fast vergessener Wirtschaftszweig

Die Ems prägt die Region: Ziegeleien am Fluss

Von Karin Ritter, Landkreis Leer



Nur noch Geschichte: Ziegeleien wie diese in Midlum prägten lange Zeit die Ufer der Ems - heute sind sie fast überall verschwunden.

Mehrere Jahrhunderte prägten sie das Leben an der Ems mit. Noch lange werden Bauwerke aus ihren Ziegeln im norddeutschen Raum und entlang der Küsten zu bewundern sein, während ihre Spuren entlang der Ems nach und nach zu verschwinden drohen: unsere Ziegeleien. Zu Hochzeiten des Ziegeleiwesens konnte man in vielen Orten an der Ems mindestens eine Ziegelei



Foto: Friedhelm Roeloffzen

finden, zwischen Papenburg und der Dollartmündung gab es insgesamt mehr als 50 Ziegelwerke, hauptsächlich im Niederrheiderland und oft im Deichvorland an einer Muhde.

Bereits im Mittelalter hatte es vereinzelt Ziegeleien in Ostfriesland gegeben. Lange Zeit wurden diese an der Ems vor allen von Warfs-

leuten betrieben; es war eine harte und wenig gewinnbringende Arbeit. Als ernstzunehmender Wirtschaftszweig entwickelte sich das Ziegelwesen jedoch erst ab Ende des 18. Jahrhunderts, sodass auch vermögende Familien Ziegeleien gründeten. Die Konjunktur war stark abhängig von der wirtschaftlichen und politischen Lage sowie vom Vorrantreiben großer Bauprojekte und somit starken



Ruine der ehemaligen Ziegelei „An der Ems“ in Jemgum: Anfangs war die Lage außendeichs am Fluss ideal, später wurde sie zum Nachteil

Schwankungen unterworfen. Mit der florierenden Nachfrage und dem technischen Fortschritt wurden zahlreiche Werke sowohl für Ziegelsteine als auch für Dachziegel an der Ems errichtet.

Die Lage im Deichvorland an einer Muhde hatte dabei viele Vorzüge. Zum einen war so ein direkter Anschluss an die schiffbare Ems und das Gewässersystem gegeben, zum anderen befand man sich somit an der Quelle der benötigten Rohstoffe. Eine gute Versorgung war gesichert.

Der Klei als Rohstoff wurde zunächst in unmittelbarer Nähe zum Werk im Außendeichsbereich abgebaut. Dieser Klei war aufgrund seiner hohen organischen Anteile und des damit verbundenen geringeren Brennstoffbedarfs sehr begehrt. Da jedoch nur der Klei zum Ziegelbrennen genutzt werden konnte, der in einer Mächtigkeit von 60 bis 80 cm verfügbar war, war der Flächenbedarf enorm. Bald mussten Flächen hinzugepachtet und auch die binnendeichs gelegenen Kleivorkommen erschlossen werden. Die Transportwege wurden länger, es wurden Pferde und Schlitten, später auch Feldbahnen und Lastwagen eingesetzt. Durch Eisensulfatbestandteile entstanden im Brennprozess Ziegel mit einem sehr charakteristischen Aussehen. Emsziegel sind an ihrer besonders schönen Färbung mit eingeschlossenen kleinen schwarzen Punkten erkennbar.

Beim Ziegelbrennen wurde Sand zum Abmagern benötigt. Der Sand hierfür kam direkt aus der Ems. Hier lagerten sich strömungsbedingt Sande in einer Mächtigkeit von bis zu 1,5 Metern ab. Die Schiffer ankerten bei Flut und ließen sich trockenfallen. Während des Niedrigwassers schaufelten einige Arbeiter die Schute voll, um mit dem nächsten Hochwasser den Hafen der Ziegelei

anzulaufen. Frachtschiffe mit Greifern lösten in den 1950er-Jahren diese Handarbeit ab, da sie tideunabhängig baggern konnten und so deutlich effizienter waren.

Die verschiedenen Wirtschaftszweige Schifffahrt, Torfabbau und Ziegeleiwesen bedingten und förderten sich gegenseitig. Mit der Erschließung der Fehngebiete blühte auch das Ziegeleiwesen an der Ems auf.

Bis Ende des 19. Jahrhunderts wurde Weißtorf aus den Fehngebieten als Brennstoff verwendet. In

Abhängigkeit von der Brenntechnik wurden zwischen vier (deutscher Ofen) und einem Torfballen

Preußische Landesaufnahme von 1891 mit Ziegeleien an der Ems zwischen Coldam und Critzum um 1900





Überraschend klein: Lok und Lore einer Feldbahn im Ziegeleimuseum in Midlum

(Ringofen) je Ziegel benötigt. Brennstoff war damit der größte Kostenfaktor in der Ziegelherstellung. Man war daher der Entwicklung und Einführung effizienterer Ofenformen und dem technischen Fortschritt gegenüber aufgeschlossen. Etwa ein Siebtel des per Schiff transportierten Torfes wurde an die Emsziegeleien geliefert. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts stieg man dann zunehmend auf Steinkohle um.

Die Lage im Deichvorland der Ems war lange Zeit ein entscheidender Standortvorteil. Mit größer werdender Entfernung zu den Kleivorkommen, der Verlagerung des Transportes auf die Straße und des Umstiegs auf Kohle als Energiequelle wurde die Lage zunehmend zum Nachteil.

Auch bestand die ständige Gefahr von Überflutungen. Lange Zeit waren die Ziegeleien nur von April bis Oktober in Betrieb und zudem auf Warfen errichtet, sodass Hochwasser den Prozess nicht störten, aber nach der Sturmflutsaison viele Ertüchtigungen erforderlich waren.

Die Gefahr und die Schäden von Hochwasser und Sturmfluten nahmen zu. Bereits Anfang des

20. Jahrhundert. gab es vermehrt Beschwerden von Ziegeleibetreibern über höher auflaufendes Wasser in der Ems. Es wurden Schutzmaßnahmen ergriffen wie der Bau von Ringdeichen. So berichtete Peter Boekhoff von der Ziegelei „Turkey“ in Bingum bereits 1912 von hohen Kosten aufgrund von „durchgeführten und noch vorzunehmenden Schutzmaßnahmen gegen zu erwartende Sturmfluten, welche durch die Baggerungen im Emsstrom unterhalb Emden, die Stromregulierung der Ems sowie die Erhöhung der Deiche an der Ems entlang verursacht werden“.

Sicher gab es viele Gründe für das Ziegeleisterben in Ostfriesland; für die Ziegeleien im Vorland der Ems kamen die infrastrukturellen und witterungsbedingten Erschwernisse hinzu. Im Laufe der Zeit stellten die Ziegeleien ihren Betrieb ein. Vor gut zehn Jahren schloss dann die letzte Ems-Ziegelei in Jemgum. Weithin sichtbar über das flache Land ragen nun noch die letzten drei Ziegelei-Schornsteine in den Himmel. Sie sind das sichtbare Symbol eines der ehemals wichtigsten Wirtschaftszeiger. Heute erinnert das Ziegeleimuseum in Midlum an die Geschichte der Ziegeleien an der Ems. ■

Die Ems, ihre Nebenflüsse und angrenzenden Wasserstrukturen prägen seit jeher die Region. Sowohl das Leben als auch das Arbeiten und nicht zuletzt das Landschaftsbild sind durch sie beeinflusst. Sie dienen als natürliche Grenze, aber auch als Wasserweg und damit als Verbindung in die Welt. Durch sie wurde Fortschritt ermöglicht. Naturgewalten haben aber auch katastrophale Rückschläge gebracht.

Die schon seit Jahrhunderten von Menschenhand gemachten Veränderungen der Landschaft für Sturmflutschutz oder Wasserhaltung und zahlreiche Wirtschaftszweige und Landnutzungen begründen sich mit der Ems. Einen Überblick lieferte der Artikel in der Erstausgabe des Magazins. In den kommenden Ausgaben soll in der **Serie „Die Ems prägt die Region“** jeweils ein Teil dieses großen Themas genauer betrachtet werden.



Hafen löst Investitionen

Viele Unternehmen und der multimodale Güterumschlag in Papenburg hängen

Von Heiko Abbas, Stadt Papenburg



Foto: Schulte & Bruns

Übersicht über den Papenburger Hafen: Über eine Million Tonnen Güter werden hier umgeschlagen - und Firmen wie das hier im Bild gezeigte Umschlags- und Schifffahrtsunternehmen Schulte & Bruns wollen investieren und wachsen.

Rund eine Million Tonnen umgeschlagener Güter im Jahr passieren den See- und Binnenhafen Papenburg jedes Jahr. Damit beweist der zentrale Verkehrsknotenpunkt im nördlichen Emsland, dass er die Lebensader gerade für die maritime Wirtschaft in der Region ist. Im Mittelpunkt steht dabei die Möglichkeit, verschiedenste Güter auf gleich vier unterschiedlichen Transportwegen im Papenburger Hafen umzuschlagen, mit dem Seeschiff, dem Binnenschiff, mit der Bahn und per LKW. Zentrale Anbindung an die Güterströme in Übersee bildet dabei die Bundeswasserstraße Ems.

Diese Flexibilität macht den Papenburger See- und Binnenhafen für große wie kleine Betriebe verschiedenster Branchen attraktiv. So sind im Papenburger Hafen sowohl Weltmarktführer wie die Meyer Werft als auch Klein- und mittelständische Unternehmen ansässig. Insgesamt werden durch die Unternehmen im Papenburger Hafen mehr als 20.000 Arbeitsplätze in der Stadt und der Region gesichert – und diese Zahlen steigen stetig an. Genauso wie Papenburg eine wachsende Stadt ist und in diesem Jahr erstmals die Zahl von 39.000 gemeldeten Erst- und Zweitwohnsitzen überschritten hat, wächst auch die Geschäftstätigkeit im Papenburger See- und Binnenhafen.

Die Bedeutung des Papenburger See- und Binnenhafens wird auch dadurch dokumentiert, dass aktuell mit einem Investitionsvolumen von rund 20 Millionen Euro der erste Bauabschnitt der neuen Seeschleuse umgesetzt wird. Als erster Schritt wird das rund 100 Jahre alte Bauwerk ein neues äußeres Schleusentor bekommen. Für die Bauabschnitte

n aus

direkt an einer seeschifftiefen Ems



Klar zu erkennen: Die Seeschleuse im oberen Teil des Bildes bildet die Zufahrt zu den Betrieben und Umschlagsanlagen des Hafens. Sie wird ab 2020 erneuert.

zwei und drei sind dann das innere Schleusentor und die Schleusenkammer dran. Hier hofft die Stadt Papenburg darauf, dass sie auch bei diesen Schritten, die ein ähnliches Investitionsvolumen haben werden, den Landkreis Emsland und das Land Niedersachsen an ihrer Seite weiß. Im Jahr 2020 soll mit den ersten Bauarbeiten zur neuen Seeschleuse begonnen werden. Sie ist das zentrale Bindeglied zwischen der Papenburger Hafen- und Transportwirtschaft und der Ems.

Neben dieser größten Investition der jüngeren Stadtgeschichte setzen auch die Hafenbetriebe auf weiteres Wachstum in Papenburg. So errichtet die Meyer Werft aktuell ein neues Logistikzentrum im Bokeler Bogen für rund 40 Millionen Euro. Weitere Firmen wie beispielsweise Schulte & Bruns, BERA, Nyblad, Dever-Hafenlager, Lammering, MvD Gasarmaturen, etc. investieren an verschiedenen Stellen im Hafen in neue Produktions- / Logistikstandorte oder Umschlagstätten.

Weitere Meilensteine für den Ausbau der maritimen Wirtschaft in Papenburg sind die Planungen

des Hafenentwicklungskonzepts 2025, auch „Bokeler Bogen“ genannt. Hier sollen insgesamt rund 120 Hektar Fläche für neue Gewerbe-, Industrie- und Hafenansiedlungen geschaffen werden. Zudem wird im Zuge dieser Entwicklung auch die Kreisstraße 158, die „Rheiderlandstraße“ durch den Landkreis Emsland verlegt und neu gebaut. Sie ist die am stärksten befahrene Kreisstraße im gesamten Kreisgebiet. Allein für die Maßnahme will der Landkreis rund 20 Millionen Euro in die Hand nehmen. Das gesamte Hafenentwicklungskonzept 2025 hat ein Investitionsvolumen von rund 100 Millionen Euro.

Die dynamische Entwicklung des Hafenstandortes in Papenburg ist also auch in Zukunft gesichert. Darum sind die Betriebe und ist die ganze Region auf eine funktionsfähige Bundeswasserstraße Ems angewiesen. Denn die genannten Vorhaben und Zukunftsvisionen lassen sich nur im Zusammenspiel mit der nachhaltigen Nutzung der Ems umsetzen. Darum ist der Masterplan Ems die wesentliche Basis für die weitere gute wirtschaftliche Entwicklung des gesamten nördlichen Emslands und südlichen Ostfrieslands.

„Kreuzfahrt kann sauber sein“

Interview: Meyer Werft arbeitet längst an der Zukunft der Schiffsantriebe

Von Franz Neumeier (München),
Cruisetricks.de

Dipl.-Ing. Gerhard Untiedt arbeitet seit vielen Jahren in der Forschung und Entwicklung für den Bereich Energie und Umwelt der Meyer Werft Papenburg. Zuvor leitete er die Abteilung Maschinenbau der Meyer Werft. In einem ausführlichen Interview spricht er über die Zukunft von Schiffstreibstoffen, die Entwicklung von Brennstoffzellen und welche Hürden es dabei zu überwinden gilt.

Wie werden wir in zehn oder 15 Jahren die Energie für Kreuzfahrtschiffe erzeugen?

Es wird vieles geben, hauptsächlich biologische Brennstoffe und andere wie Windkraft, aber das wird alles nicht die endgültige Lösung sein. Die wirkliche Lösung ist der E-Brennstoff, E-Fuel. Wir haben praktisch unendlich viel Energie, die jeden Tag von der Sonne herunter gestrahlt wird und die in Brennstoff umgewandelt werden kann. Das ist ein relativ einfacher Prozess. Man braucht für die gesamte weltweit benötigte Energie eine Fläche, die vielleicht zweimal oder anderthalb mal so groß ist wie Deutschland. Das sind auf den Globus runtergerechnet Kleinigkeiten, man muss nur mehr umsetzen. Wasserstoff werden wir in gebundener Form für Flugzeuge und für Schiffe einsetzen, aber pur nur in begrenzten Anwendungen, wo das wirklich sinnvoll ist. Weite Strecken werden nie mit Wasserstoff gefahren werden, weil das Volumen in der Lagerung nicht darstellbar ist. Von daher wird es wahrscheinlich ein flüssiger Brennstoff werden, vom Volumen ähnlich wie Diesel, aber umweltfreundlicher – ein Brennstoff, den ich ins Wasser kippen kann, ohne dass etwas passiert – wie Methanol oder Ethanol, das ist nur Alkohol. Die Technologie ist verfügbar, wir müssen sie nur in großem Stil umsetzen.

Woran scheitert die Umsetzung?

Der Gedanke daran ist noch nicht gereift. Die ersten Unternehmen beschäftigen sich ja damit. Aber die große Masse, das Kapital verteidigt seine Pfründe und solange man noch sehr viel Geld damit verdient und die Alternativen noch zu teuer sind, macht man das nicht. Der Leidensdruck muss noch viel größer werden. Man kann eigentlich eine tolle Welt machen, in der man kaum Umweltbelastung hat. Ich muss nur das nutzen, was die Natur mir gibt. Relativ einfach. Das versuchen wir in der Meyer Werft zu tun.

Die Technologie für solche regenerative Energie gibt es doch schon, oder?

Es existieren die ersten sogenannten Real-Labore für regeneratives LNG und Methanol, wo man in nicht mehr in Dimensionen von 10 oder 20 Tonnen, sondern schon in 50.000-Tonnen-Dimensionen denkt. Diesen Weg müssen wir weitergehen. Und genauso müssen wir diese Kette auch an Bord von Kreuzfahrtschiffen darstellen: von der Energieerzeugung und Herstellung des regenerativen Brennstoffs, über die Werft, die regenerativ betriebene Schiffe baut, über den Reeder, der den entsprechenden Treibstoff verwendet.

Das heißt, der erste Schritt ist mit den LNG-Schiffen AIDAnova & Co. schon getan ...

LNG war hier in der Meyer Werft eigentlich schon 2012 spruchreif, da hatten wir die erste



Gerhard Untiedt

Foto: Meyer-Werft

Grundsatzgenehmigung, solche Schiffe zu bauen. Und bei Tankern haben wir das ja auch schon getan. Aber bei großen Passagier- oder Containerschiffen hat es noch vier, fünf Jahre gedauert, bis die internationale Regelung so weit war, dass AIDA gesagt hat: „Wir machen das mal.“

LNG ist also nur eine Übergangstechnik. Was ist der nächste Schritt? Brennstoffzelle? Akkus? Eine Kombination aus beidem?

Die Brennstoffzelle ist ein Energiewandler, so wie ein Motor. Sie hat riesiges Potenzial, gerade auf Schiffen, weil sie leise ist, keinen Schornstein braucht und ich kann sie nahezu überall aufstellen. Eine Brennstoffzelle produziert Luft und Wasser. Das kann ich an jedem Platz am Schiff über Bord geben. Nur: Die Brennstoffzelle selbst ist noch nicht so weit entwickelt, dass ich sie in großem Maßstab mit großen Leistungen einsetzen kann. Da ist genau wie bei Motoren eine Verfügbarkeit nötig, die über zigtausende von Betriebsstunden die Energieproduktion gewährleistet. Da wird noch fünf bis zehn Jahre dauern.

Muss eine Brennstoffzelle immer mit Wasserstoff betrieben werden?

Eine Brennstoffzelle kann nur Wasserstoff verbrennen. Aber ich brauche den Wasserstoff nicht direkt bis zur Brennstoffzelle bringen. Man kann das mit Blut vergleichen: Sauerstoff wird mit Hilfe von roten Blutkörperchen in die Muskeln gebracht. Beim Wasserstoff wäre der Träger beispielsweise Methan oder Methanol. Dieser Brennstoff ist dann auch viel einfacher zu handhaben als Wasserstoff selbst. Der Brennstoff wird dann an der Brennstoffzelle intern zu Wasserstoff reformiert, so nennt man das, und dann in der Brennstoffzelle verbrannt.

Auf einigen Schiffen kommen Akkus zum Einsatz. Hat Akkutechnik auf einem Schiff keine große Zukunft?

Eine Batterie hat immer ihre Berechtigung, vor allem auf Schiffen, die nur kurze Routen fahren oder wo ich Lastspitzen abfangen muss. Auch auf Kreuzfahrern wird man Akkus einsetzen. Nur nicht als generellen Energiespeicher, sondern um Lastausgleich zu machen, um das ganze System smarter zu machen.

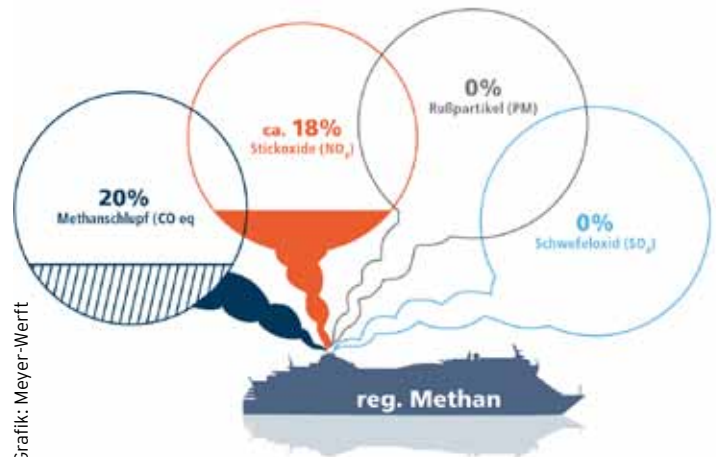
Wann wird die Meyer Werft das erste Hybrid-Kreuzfahrtschiff mit Akkus und Brennstoffzellen bauen?



Forschungsschiff: Auf der AIDAnova sollen künftig Brennstoffzellen getestet werden

Foto: Meyer-Werft

In den nächsten fünf bis zehn Jahren kommen wir über das Versuchsstadium hinaus. Das erste Ziel wird sein, die sogenannte Hotel-Last durch Brennstoffzellen zu ersetzen. Irgendeine Reederei wird damit anfangen wollen, denn der Druck ist riesig. Bei LNG war es ja genauso. Es braucht immer Pioniere. Wir haben den Markt vorbereitet und letztlich haben dann Michael Thamm und Bernard Meyer gemeinsam entschieden, das zu bauen. So muss es mit den nächsten Technologien auch sein.



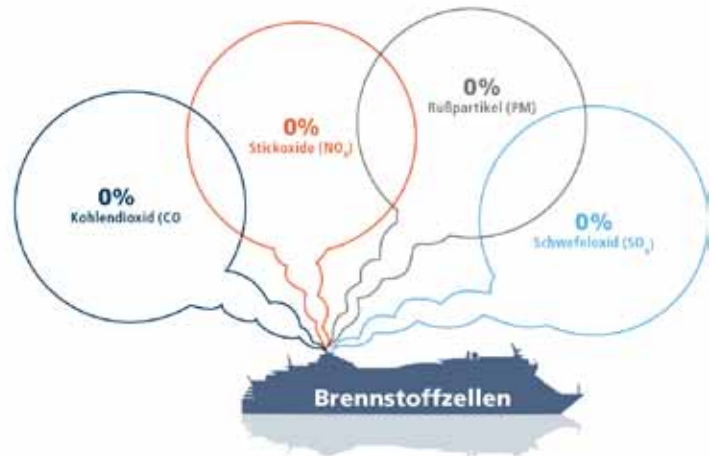
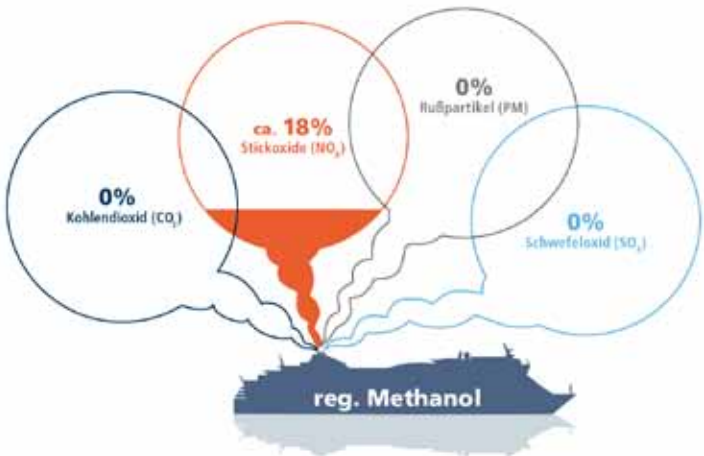
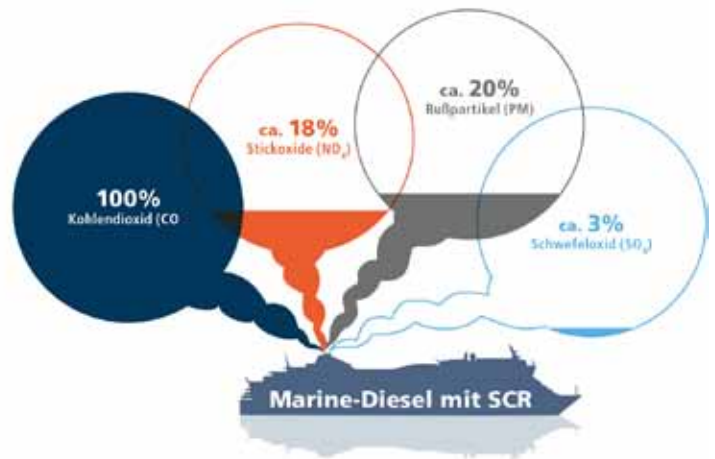
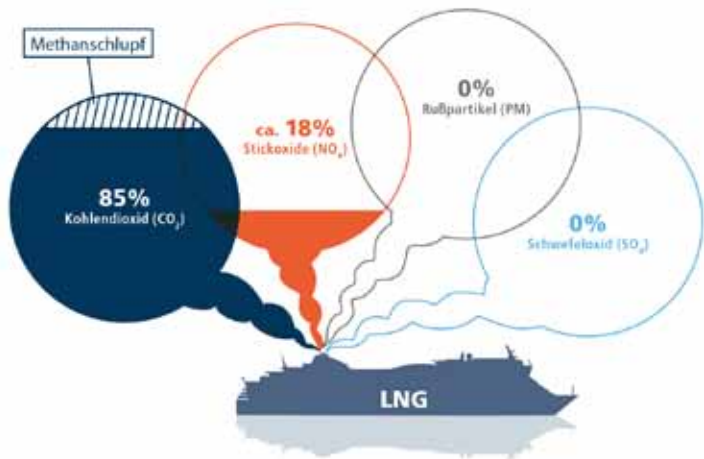
Grafik: Meyer-Werft

Und der Brennstoff?

LNG ist ein toller Brennstoff, hat aber im Vergleich noch einen großen Nachteil: Er muss zentral und an sehr sicheren Stellen im Schiff gelagert werden, und das bei minus 162 Grad, also brauche ich dafür eine Gas-Anlage. Ein riesiger Vorteil wäre aber auch ein anderer Brennstoff wie Methanol, der bei Umgebungstemperatur flüssig ist. Den könnte man an Bord also überall unterbringen. Wir werden in Zukunft wohl keinen Diesel oder dieselverwandten Brennstoff mehr haben. Nach meiner Meinung wird man denjenigen Brennstoff in Masse herstellen, der in Bezug auf den Energieaufwand und die Kosten am günstigsten ist. Da kristallisieren sich Methan, Methanol oder andere Alkohole heraus, vielleicht noch ein paar andere oder Derivate davon. Aber eher keine Diesel-Brennstoffe, weil die viel zu energieaufwendig und kompliziert herzustellen sind, wenn sie nicht aus fossilen Quellen stammen.

Forschung geht weiter

Unter Beteiligung der Meyer Werft geht das Forschungsprojekt Pa-X-ell2 in die nächste Phase: Ziel der beteiligten Unternehmen ist die Untersuchung und Entwicklung eines dezentralen Energienetzwerkes und eines hybriden Energiesystems mit einer neuen Generation von Brennstoffzellen für den Einsatz auf Hochsee-Passagierschiffen. Die aktuelle Projektphase läuft bis Ende 2021 unter Federführung der Meyer Werft. Neben der Entwicklung von Brennstoffzellen soll das Energiesystem sowie dessen Integration an Bord untersucht und auf dem Kreuzfahrtschiff AIDAnova die neuen Brennstoffzellen getestet werden. Die bei Meyer gebaute AIDAnova wird als erstes Kreuzfahrtschiff weltweit vollständig mit emissionsarmem Flüssigerdgas (LNG) betrieben.



Man schützt nur, was man kennt

Naturschutzstation Ems informiert, gestaltet und forscht am Fluss

Von Thorsten Kuchta

Gestalten: Heinrich Pegel von der Naturschutzstation (rechts) setzt eine Vernässungsmaßnahme im Rheiderland um.



Bild: Naturschutzstation

Veränderungen sind immer mit Bedenken und vielen Fragen verbunden. Das ist bei ökologischen Verbesserungen von Lebensräumen nicht allein deswegen anders, weil sie der Natur und der Artenvielfalt dienen. Die Maßnahmen und Konzepte, die im Masterplan Ems 2050 verankert sind, bilden da keine Ausnahme. Fragen, Zweifel, Ablehnung – auch das sind Reaktionen.

Die Naturschutzstation Ems am Sauteler Siel in Terborg ist Anlaufstelle für all jene, die es nicht beim Zweifel belassen wollen, sondern Antworten suchen. „Eine unserer Kernaufgaben ist die Öffentlichkeitsarbeit“, sagt Peter Pauschert. Gemeinsam mit Heinrich Pegel bildet er das Team der Station, die seit dem Sommer 2018 direkt an der Ems beheimatet ist, im ehemaligen Sielwärterhaus direkt am Schöpfwerk Sautel. Viele Gruppen haben schon im Besprechungsraum im ersten Stock den Blick auf die Ems genossen, auf den Strom, das Vorland und das ständig wechselnde Licht am ostfriesischen Himmel. „Eine Inspiration“, sagt Pauschert.

Die Öffentlichkeitsarbeit und damit das Gespräch mit Interessierten bei Gruppenbesuchen, Exkursionen, Seminaren und Bildungsveranstaltungen liegt den beiden NLWKN-Beschäftigten sehr am Herzen, ist aber nicht ihre einzige Aufgabe. Feldforschung gehört auch dazu – also die Beschäftigung mit Flora und Fauna an der Ems zwischen Herbrum und der Außenems. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse fließen oft direkt in die Arbeit mit Menschen aus der Region (und manchmal auch von weit weg) ein, beide Aufgaben sind eng



Typisch Unterems: Direkt am Deich, versteckt hinter Bäumen, liegt die Naturschutzstation am Fluss bei Terborg

verzahnt. Frei nach dem Motto: „Man schützt nur, was man kennt.“ Dabei können die beiden auf reichhaltige Erfahrungen in der Naturschutzarbeit zurückgreifen. Heinrich Pegel etwa ist ausgewiesener Wiesenvogelexperte und hat schon viele Projekte in dieser Sparte geplant und umgesetzt, zumeist in enger Zusammenarbeit mit Landwirten, Deich- und Sielachten, Entwässerungsverbänden und den Kommunen. Gemeinsam sind die beiden auch zuständig für Naturschutzaufgaben auf landeseigenen Flächen. Heinrich Pegel hält etwa regelmäßig Vorträge über seine Erfahrungen mit den Wiesenbrütern.

Aber Vorträge sind längst nicht alles. Noch näher dran an der Natur – das ist das Motto der Exkursionen, die von der Naturschutzstation organisiert werden. So war Peter Pauschert mit VHS-Kunden schon oft frühmorgens an der Ems unterwegs, um – natürlich so schonend wie möglich – den Brutvögeln am Fluss nahezu kommen. Wer es bequemer haben will, wird ebenso bedient. „Wir zeigen Natur live auf dem Bildschirm“, verrät der

Stationsmitarbeiter. Und dass das so ist, beruht auf einer inzwischen auf vielen Feldern geübten Zusammenarbeit der Station mit den Umweltverbänden BUND, NABU und WWF, die Vertragspartner des Masterplans sind. So wurde in der Station zuerst die Ausstellung „Die Tideems im Lauf der Zeit - Ökosystemleitungen 1930-2010-2050“ gezeigt, die die Verbände im Rahmen des Projekts Zukunftsperspektive Tideems erarbeitet haben und die danach auf die Reise durch die Emsregion ging.

Dazu gehört auch der Projektteil, der die „Live-Übertragungen“ aus der Natur beinhaltet. Dazu wurden zwei Kameras installiert: Eine steht auf dem Dach des Schöpfwerkgebäudes. Diese Kamera beobachtet das Vogelleben im Deichvorland. Sie kann aus der Station gesteuert werden, ihre Bilder werden live auf einen Bildschirm dort übertragen. Die Bedienung per Joystick, so Pauschert, „begeistert nicht nur Kinder“. Zufallsfund: Die Kamera erspähte ein Austernfischerpaar auf dem Dach des Schöpfwerkgebäudes. Leider war



Bild: Naturschutzstation

Unter Beobachtung: Mit einer Kamera auf dem Dach des Schöpfwerks sind direkte Einblicke in die Natur möglich - hier ein Austernfischer mit einem Jungvogel

die Brut nicht von Erfolg gekrönt. Die Jungen überlebten den „Sprung“ vom Dach nicht.

Eine zweite Kamera steht auf der Emsinsel Bingumer Sand. Sie beginnt zu filmen, wenn sich in ihrem Blickwinkel etwas bewegt. Die Kamera überträgt dann Videosequenzen auf einen Server in der Station. Ehrenamtliche des NABU laden die besten auf einen Touchscreen-Monitor im Ausstellungsraum, wo Stationsbesucher die

Dateien abrufen und in Ruhe betrachten können. Außergewöhnliche Sequenzen werden zudem auf den Internetseiten der Verbände veröffentlicht. „Besondere Freude“, so Pauschert, „machen unseren Besuchern immer Videos niedlicher Gänse-Kindergärten oder anderer Junge-führender Vögel während der Brutzeit.“ Im Bereich der kameranahen Flachwasserbereiche gelangen darüber hinaus auch seltene Aufnahmen von Wert für die Fachwelt.



Bild: Jarek Godlewski

Informieren: Peter Pauschert im Gespräch mit Schülerinnen und Schülern

Solche und viele weitere Infos vermitteln beide in der Station – und mit weiteren Vorträgen u.a. zu den Themen „Aufgaben der Naturschutzstation Ems“, „Die Tideems, Probleme und Entwicklungschancen (Masterplan Ems)“, „Brutvögel der Tideems“, „Insekten - bedrohte Vielfalt“ und vielen weiteren Themen mehr. Ab 2020 finden in den Räumen der Station auch Info-Abende zu einzelnen Punkten und Maßnahmen des Masterplans statt, bei denen man mit den Männern und Frauen ins Gespräch kommen kann, die an den planerischen, wissenschaftlichen und rechtlichen Grundlagen für die Umsetzung arbeiten. Die Termine werden auf der Homepage des Masterplans, der Naturschutzstation und in der Tagespresse bekanntgegeben. Die beiden Mitarbeiter der Station unternehmen auf Anfrage gern auch Ter-

Inspirierend: Blick in die Weiten Moormerlands aus der Station.

Bild: Naturschutzstation



mine im „Außendienst“ – sie kommen als Gäste zu Vereinen, Verbänden und Organisationen, um dort über Themen des Naturschutzes zu reden. Oder sie empfangen Gruppen in der Station zu Info und Diskussion. Darunter waren und sind Landwirtschaftliche Vereine, Bürgerinitiativen, Naturschutzverbände, Bildungsträger (VHS, ev. Bildungswerk, Europahaus Aurich) und Schulen.

Ein Schwerpunkt der Arbeit liegt zudem in der Vermittlung eines für viele Menschen in der Region noch immer etwas unverständlichen Aspektes des Masterplans Ems: Den Tidepoldern. Die von Ebbe und Flut beeinflussten „ästuartypischen Lebensräume“ sollen in den Poldern entstehen und sich dort entwickeln. Aber: Viele zucken nur fragend mit den Schultern, wenn sie den Begriff „Ästuar“ hören. Doch hinter diesem Fachbegriff öffnet sich eine ganze Welt: Auwälder aus Weiden und (seltener) Erlen, Röhrichtbestände, Brack- und Süßwasserwatt, Hochstaudenfluren. Diese für naturbelassene Ufer von Tideflüssen ganz typischen Lebensräume sind an der Ems rar geworden. Und sie scheinen manchen nicht zu fehlen, denn die Begeisterung für die Neuanlage von Poldern, die im steten Wandel von Ebbe und Flut mal überflutet sind, mal trockenfallen, ist begrenzt. „Wir wollen zeigen“, sagt Pauschert, „dass diese Biotope vielen Pflanzen und Tieren ein Refugium bieten und eine wichtige Rolle im Gesamtgefüge der Unterems spielen.“ Das ist nicht immer einfach, weil in der Region in Sachen Naturschutz die Situation der Wiesenvögel das prägende Thema war und vielfach noch ist.

Wer also für Tidepolder werben will, braucht Argumente. Pauschert sucht sie unter anderem in der Nacht – mit der Unterstützung des Oldenburger Biologen Carsten Heinecke. Der ist nämlich

ein ausgewiesener Schmetterlingsexperte – und genau diesen Tieren, speziell Nachtfaltern, sind die beiden in Röhrichtern, Tideauwäldern und Hochstaudenfluren auf der Spur. „Es ist nahezu unglaublich, welcher Vielfalt wir auf unseren Nachtfängen begegnen“, schwärmt Pauschert. Über 300 Schmetterlingsarten wurden zwischen Vellage im Süden und Rysum im Norden in diesem Jahr erfasst, davon so manche Rarität, von deren Vorkommen bislang nichts bekannt war. Diese bei nächtlicher Nachsuche und mittels Lichtfallen erwiesene Lebendigkeit wird die Naturschutzstation im kommenden Sommer (voraussichtlich ab Mai) in einer Ausstellung zeigen, die wunderbare Fotos, einen dokumentarischen Film und viele Informationen bieten wird. So fallen Feldforschung und Öffentlichkeitsarbeit idealtypisch zusammen. „Je mehr wir über das Leben an der Ems wissen, desto besser und überzeugender können wir für die ökologische Verbesserung werben“, lautet das Fazit von Pauschert und Pegel. Eines der Argumente: Lebendige Insektenvielfalt in den Poldern bildet die Nahrungsgrundlage für Vögel – darunter auch die Wiesenvögel, die den Naturschützern an der Ems – zurecht – besonders am Herzen liegen.

2020 will die Naturschutzstation gemeinsam mit der Geschäftsstelle Masterplan Ems zudem ein Schulprojekt unter eigener Regie fortsetzen, das die Umweltverbände in ihrem Emsprojekt gestartet haben und das 2019 endete. Eines der Ergebnisse: im Leben vieler Schülerinnen und Schüler spielt die Ems keine Rolle (mehr). Ob das an der Digitalisierung oder an mangelndem Interesse liegt: offen. Aber auch daraus lässt sich eine Aufgabe für die Öffentlichkeitsarbeit ableiten. Denn, wie gesagt: Man schützt nur, was man kennt. ■

Jeder Aspekt wird beleuchtet

Planfeststellung: Rechtssicherheit und Gehör für jedermann

Von Petra Großterlinden und Karin Ritter, Landkreis Leer

Das Planfeststellungsverfahren ist ein Verwaltungsinstrument, um Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben in Deutschland einen rechtlichen Rahmen zu geben. Viele Bauvorhaben werden im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens genehmigt. Der Umfang und die Größe des Vorhabens spielen dabei nur eine untergeordnete Rolle. Beispielsweise wird für einen neuen Flughafen, eine Flussvertiefung oder eine Autobahn ebenso ein Planfeststellungsverfahren erforderlich wie für Naturschutz-Projekte beispielsweise einen Tidepolder oder Wiedervernässungen.

Ein PF-Verfahren kann sowohl für gemein- wie auch privatnützige Projekte durchgeführt werden. Der eigentlichen Antragsstellung geht dabei heute oft ein langer Planungszeitraum voraus. Neben der Vorplanung bei manchen Projekten wie der Standortwahl, Trassenführung oder Ausführungsvariante sind umfangreiche Untersuchungen zu technischen, naturschutzfachlichen, wasserwirtschaftlichen oder planungsrechtlichen sowie vielen weiteren Belangen erforderlich. Allein diese „Vorbereitungsphase“ zieht viele Projekte deutlich in die Länge, zudem umfassen solche Antragsunterlagen nicht selten mehrere Aktenordner.

Ein wesentlicher Bestandteil der Antragsunterlagen kann die Umweltverträglichkeitsuntersuchung sein, die durchgeführt werden muss, wenn die Umsetzung eines Vorhabens mit erheblichen Umweltbeeinträchtigungen einhergehen können. „Umwelt“ bezieht sich hier nicht nur auf naturschutzfachliche Aspekte, auch Auswirkungen auf das (Grund-)Wasser oder den Menschen durch Lärm, Geruch oder Staub sowie auf Kulturgüter sind zu untersuchen. Zusätzliche Unterlagen wie eine FFH-Verträglichkeitsstudie sind bei Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes erforderlich. Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan, in dem die Kompensations- und Minimierungsmaßnahmen beschrieben werden, ist ebenfalls Teil des Antrages. Um abzuklären, was alles zu unter-

suchen ist, wird im Regelfall ein Scopingtermin durchgeführt. Im Rahmen des Termins wird die Planung sowie die prognostizierten Auswirkungen vorgestellt; die eingetragenen Umweltvereinigungen und ggf. sonstige Dritte wie Träger öffentlicher Belange (kurz: TöB) können anschließend direkt vortragen, was ihres Erachtens nach zu untersuchen ist.

Sobald die Antragsunterlagen vollständig bei der Planfeststellungsbehörde (kurz: PFB) eingereicht worden sind, wird eine Ausfertigung an die relevanten TöB mit der Bitte um Abgabe einer Stellungnahme versandt. Die Frist beträgt hierfür bis zu drei Monate. Dies dient dazu, das Fachwissen der TöBs zu nutzen, um das Vorhaben und seine Auswirkungen besser bewerten zu können. Die PFB berücksichtigt dann dieses Wissen bei der Abwägung aller Belange. Den eingetragenen Umweltvereinigungen wird – sofern von diesen gewünscht – ebenfalls Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Zudem legt die PFB fest, welche betroffenen Gemeinden die Planunterlagen öffentlich für einen Monat auszulegen haben. Diese müssen das Auslegen öffentlich bekanntmachen und Jedermann Einsicht gewähren. Die Unterlagen werden heutzutage auch im Internet zugänglich gemacht; die entsprechende Internetseite wird in der Bekanntmachung angegeben. Privat- oder juristische Personen können bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist ihre Einwendungen vorbringen. Es werden im weiteren Verfahren jedoch nur Einwendungen mit sachlichen Argumenten berücksichtigt.

Im Anschluss wertet die PFB alle Einwendungen und Stellungnahmen aus und prüft diese. Um offene Fragen zu klären, kann die PFB einen Erörterungstermin veranstalten, auf dem alle eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen besprochen und diskutiert werden können. Dieser

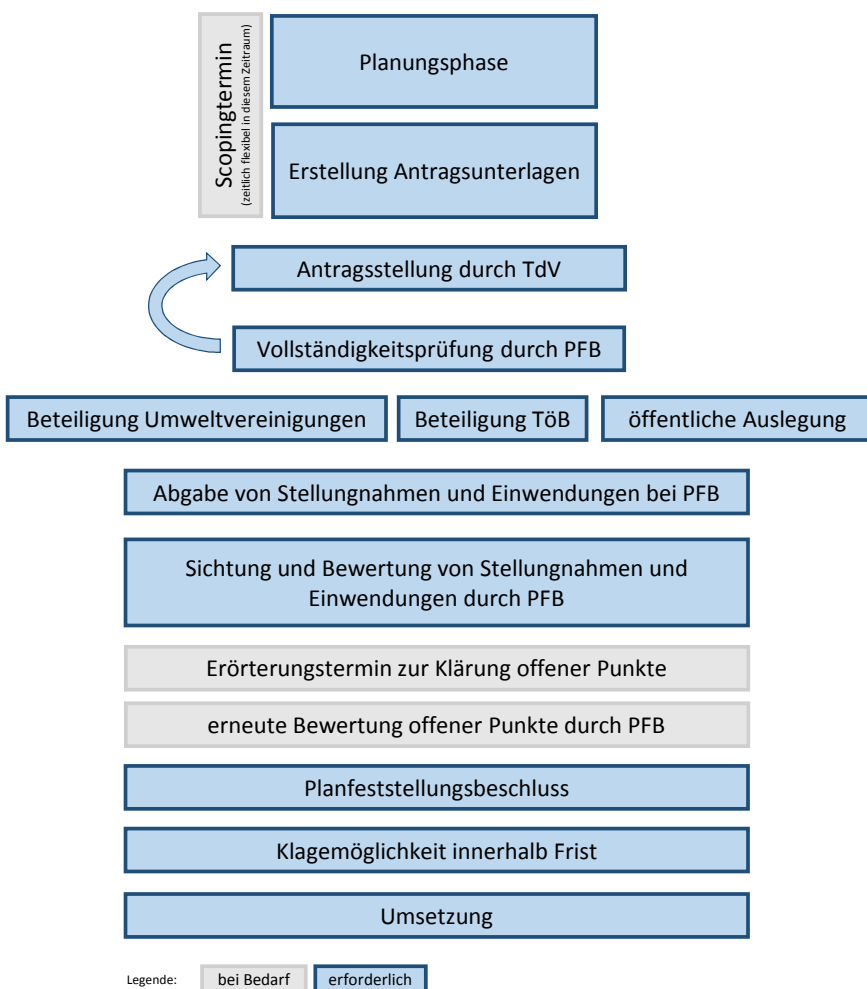
Termin ist nicht öffentlich, es werden aber alle Einwender und TöBs, die eine Stellungnahme abgeben haben, eingeladen.

Alle vorgetragene Belange und rechtlichen Interessen werden daraufhin abgewogen und es ergeht im positiven Fall der Planfeststellungsbeschluss (= Genehmigung). Der Beschluss enthält zu allen entscheidungswürdigen Fragen eine Entscheidung oder auch den Hinweis, dass bei bestimmten Fragen keine Einigung erzielt wurde. Sofern Fachgesetze dies vorschreiben oder konkrete Hoheiten betroffen sind (z. B. bei Gemeinden die Planungshoheit) ist das Einvernehmen der entsprechenden Institution erforderlich oder die PFB muss dieses wohl begründet ersetzen. In diesem speziellen Fall steht es der Institution und generell jedem Einwender frei, den Beschluss zu akzeptieren oder innerhalb einer festgesetzten Frist vom Klagerecht Gebrauch zu machen. Eine Präklusionswirkung gibt es heute nicht mehr. Sollten während des Verfahrens oder im Anschluss neue Erkenntnisse vorliegen, können diese auch eingewendet werden.

Generell hat der Antragssteller keinen Anspruch auf

die beantragte Planfeststellung. Ob ein Beschluss ergeht, liegt im Ermessen der PFB, auch die genannten Fristen können je nach einschlägigem Fachgesetz abweichen. Allein durch die gesetzlich festgelegten Fristen dauert ein PF-Verfahren mindestens ein halbes Jahr. In den PF-Beschluss werden sämtliche Genehmigungen und dergleichen, die für die Umsetzung erforderlich werden, einkonzentriert. Davon unberührt bleiben vorgelagerte Verfahren wie Raumordnung und privatrechtliche Vereinbarungen. Der PF-Beschluss kann eine enteignungsrechtliche Vorwirkung enthalten, da mit Ergehen des Beschlusses eine übergeordnete Bedeutung des Vorhabens attestiert wird. Dies ist in der Regel bei raumbedeutenden Vorhaben wie Autobahnen oder Flughäfen der Fall. Für die Enteignung ist dann jedoch ein eigenständiges Verfahren notwendig.

Nach dem PF-Beschluss kann das Vorhaben umgesetzt werden, muss es aber nicht. Sobald jedoch eine Umsetzung begonnen ist, muss diese dem Plan entsprechen und vollständig durchgeführt werden. Dazu gehört auch, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu verwirklichen.



Masterplan und Planfeststellung

Viele naturschutzfachliche Maßnahmen des Masterplan Ems betreffen die Wasserwirtschaft. Diese Maßnahmen verändern die Wasserhaltung, erzielen eine Wiederanbindung eines Gewässers oder lassen ein neues Gewässer entstehen. Hierfür ist ein Planfeststellungsverfahren oder eine Plangenehmigung nach dem Wasserhaushaltsgesetz erforderlich. Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsbehörde für solche Vorhaben ist – mit Ausnahme der Gewässer I. Ordnung – die untere Wasserbehörde der jeweiligen Kommune. Für derzeit geplante Tidepolder wäre dies das Amt für Wasserwirtschaft des Landkreises Leer.



masterplan
ems 2050

Vertragspartner:



Niedersachsen

Emsland

Landkreis  Leer

Stadt  EMDEN



WSV.de


MEYER WERFT
PAPENBURG 1795

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

 **BUND**
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY


NABU
Niedersachsen



Impressum

Herausgeber:
Geschäftsstelle Masterplan Ems 2050
beim Amt für Regionale Landesentwicklung
Weser-Ems,
Theodor-Tantzen-Platz 8, 26122 Oldenburg,
Tel. 0441 799 21 41
www.masterplan-ems.info
masterplan-ems@arl-we.niedersachsen.de

Verantwortlich:
Landesbeauftragter Franz-Josef Sickelmann

Redaktion:
Thorsten Kuchta, Geschäftsstelle Masterplan
Ems 2050 (Redaktionsschluss Februar 2020)

Layout:
Peter Duddek, Oldenburg www.peterduddek.de