



Bearbeitet von

Telefax:

(04 41) 7 99-

Email:

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)  
502.5 62211-35

Durchwahl  
(04 41) 7 99-0

Oldenburg  
1. November 2002

## **Planergänzungsbeschluss gem. § 74 Abs. 3 VwVfG**

**betreffend den „Planfeststellungsbeschluss zum Emssperrwerk“ vom 14. August 1998 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses gem. § 75 Abs.1a VwVfG vom 22. Juli 1999, des Planergänzungsbeschlusses vom 24. März 2000 , des Planänderungsbeschlusses vom 16.05.2001 und des Planänderungsbeschlusses vom 23.05.2001**

**einschließlich Anordnung der sofortigen Vollziehung**

## **I Entscheidung über vorbehaltene Entscheidungen (A.III. des Planfeststellungsbeschlusses)**

### **I A vorbehaltene Entscheidung A.III.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses**

Nach der vorbehaltenen Entscheidung A.III.1.1 hat der Antragsteller anhand der geltend gemachten Einwendungen zu überprüfen, ob durch Veränderungen des Wasserstandes infolge des Staufalles Einwendungsführern erhebliche Nachteile entstehen. Daraus resultierende Vorschläge für Vorkehrungen oder Einrichtung und Unterhaltung von Anlagen zur Verhinderung erheblicher Nachteile sind der Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung darüber vorzulegen.

Dieser Entscheidungsvorbehalt erstreckt sich auch auf die Entscheidung, ob auf der Grundlage des Beweissicherungsprogrammes nach A.II.4.1 und des Jagdwertgutachtens nach A.II.4.2 Entschädigung zu leisten ist.

Mit Schreiben vom 31.10.2002 hat der Antragsteller dargelegt, dass er alle einschlägigen Einwendungen überprüft hat. Er hat nachvollziehbar dargelegt, welche Einwendungen sich durch Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erledigt haben, welche Einwendungen unbegründet sind, weil die Beteiligten vom Staufall nicht betroffen sind oder ein Anspruch der Beteiligten ausgeschlossen ist, und schließlich die Fälle, in denen der Antragsteller durch Veränderung oder Neuherstellung von Anlagen den Einwendungen einvernehmlich abgeholfen hat. In einem Fall wurde im Einvernehmen mit dem Einwendungsführer eine Ablösung gezahlt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Darlegungen des Antragstellers geprüft und festgestellt, dass es keiner weiteren Anordnung von Vorkehrungen bedarf, weil der Antragsteller die berechtigten Einwendungen einvernehmlich geregelt hat und die unberechtigten Einwendungen zu Recht unberücksichtigt lassen will.

Das Jagdwertgutachten nach A.II.4.2 ist erstellt und der darin festgestellte Schaden einvernehmlich beglichen worden. Auch insoweit bedarf es keiner Entscheidung der Planfeststellungsbehörde mehr.

Das Beweissicherungsprogramm nach A.II.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses ist erstellt worden. Zwischen dem Antragsteller und der Landwirtschaftskammer bedarf es aber noch weiterer Abstimmungen bezüglich der aus dem Gutachten resultierenden Entschädigungen. Insoweit bleibt die Entscheidung A.III.1.1 weiterhin vorbehalten.

## **I B vorbehaltene Entscheidung A.III.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses**

Hierzu ergeht die folgende Entscheidung:

### **I B 1.) Planergänzung**

Der Planfeststellungsbeschluss zum Emssperrwerk vom 14. August 1998 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22. Juli 1999, des Planergänzungsbeschlusses vom 24. März 2000, des Planänderungsbeschlusses vom 16.05.2001 und des Planänderungsbeschlusses vom 23.05.2001 wird wie folgt ergänzt:

1.) In A.I. „Feststellung der Pläne“ wird nach Ordner 9, Anlage 413 eingefügt:

„Ordner 10: Betriebsplan“

| Anlage | Bezeichnung der Unterlage                                                                                                                                                                   | Aufstellungsdatum | Maßstab | Seiten |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------|--------|
| 414    | NLWK, Projektteam Emssperrwerk, Antrag auf Zustimmung zum Betriebsplan gem. Ziffer A.III 1.2 des Planfeststellungsbeschlusses                                                               | 06.08.2002        |         | 3      |
| 415    | Betriebsplan für das Emssperrwerk                                                                                                                                                           | 30.07.2002        |         | 24     |
| 416    | Betriebsplan, Anlage 1: Zusammensetzung des Einsatzstabes Emssperrwerk                                                                                                                      |                   |         | 1      |
| 417    | Betriebsplan, Anlage 2: Übersicht des Sperrwerkpersonals                                                                                                                                    |                   |         | 1      |
| 418    | Betriebsplan, Anlage 3: Übersicht des zusätzlichen Personals für die Beweissicherung im Staufall                                                                                            |                   |         | 1      |
| 419    | Betriebsplan, Anlage 4: Übersicht der Ansprechpartner bei der Bezirksregierung Weser-Ems, beim WSA Emden, WSA Meppen und beim Nutzer Staufall                                               |                   |         | 1      |
| 420    | Betriebsplan, Anlage 5: Übersicht der Ansprechpartner, der im Staufall zu unterrichtenden Institutionen                                                                                     |                   |         | 1      |
| 421    | Betriebsplan, Anlage 6: NLWK –Betriebsstelle Aurich-, Beschreibung des Messverfahrens zur Ermittlung des Sauerstoffgehalts in der Tideems                                                   | 29.04.2002        |         | 7      |
| 422    | Betriebsplan, Anlage 7: ProAqua Ingenieurgesellschaft für Wasser- u Umwelttechnik, Beschreibung des hydrologisch/hydraulischen Vorhersagesystems für das Einzugsgebiet der Leda und der Ems | März 2002         |         | 26     |
| 423    | Betriebsplan, Anlage 8: BAW, Ein Verfahren zur Ermittlung der Salzgehaltsausbreitung in der Unterems im Staufall                                                                            | 17.01.2002        |         | 42     |



Die Feststellung erfolgt mit der Maßgabe, dass im Betriebsplan (Anlage 415) im Teil „Allgemeines“ auf Seite 3 unten „Besondere Regelungen außerhalb der Ablaufpläne“ der letzte Satz des 1. Absatzes „Eine Abstimmung der Schiffsführer im Begegnungsverkehr über Seefunk ist nötig“ gestrichen wird.

**I B 2.) Begründung:**

Nach der unter A.II.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses vorbehaltenen Entscheidung ist im Einvernehmen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein Betriebsplan zu entwickeln und vor Inbetriebnahme des Sperrwerks der Planfeststellungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.

Der Betriebsplan wurde am 06.08.2002 vom Antragsteller bei der Bezirksregierung Weser-Ems zur Zustimmung vorgelegt.

Er war von der Maßgabe abgesehen wie beantragt festzustellen. Er erfüllt die Anforderungen, die die Planfeststellungsbehörde in der vorbehaltenen Entscheidung A.III.1.2 an ihn gestellt hat. In übersichtlicher und nachvollziehbarer Weise werden unter Einbeziehung aller einschlägigen Aspekte und der Schifffahrtsbelange der Sommer- und Winterstau und die Sturmflutkehrung behandelt.

Er stellt sicher, dass die im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Randbedingungen für die verschiedenen Betriebszustände eingehalten und auch außergewöhnliche Betriebszustände beherrscht werden können. Soweit erforderlich ist auch die Zusammenarbeit mit Dritten geregelt.

Aufgrund der erfolgten Beteiligung haben

- 1.) der Landkreis Leer und
  - 2.) die niederländische Behörde Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, sowie die anerkannten Naturschutzverbände
  - 3.) die Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.,
  - 4.) der Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NABU),
  - 5.) der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland -Landesverband Niedersachsen- (BUND) und der Landesverband Bürgerinitiativen Deutschland (LBU) mit Unterstützung der Umweltstiftung WWF-Deutschland
- zu dem Betriebsplan Stellung genommen.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest hat Ihr Einvernehmen mit Schreiben vom 31.10.2002 zum Betriebsplan mit einer Maßgabe erteilt.

Der Maßgabe war stattzugeben, da die im Betriebsplan enthaltene Regelung zum Begegnungsverkehr im Bereich des Sperrwerkes überflüssig ist. Denn der Sachverhalt ist bereits in der Schifffahrtsordnung Emsmündung geregelt.

### **Stellungnahme Nr. 1 (Landkreis Leer)**

Seitens des Landkreises Leer bestehen keine Bedenken gegen den Betriebsplan.

### **Stellungnahme Nr. 2 (Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland)**

Rijkswaterstaat hat unter Beteiligung der „niederländischen Delegation der Arbeitsgruppe Sperrwerk“ mit Schreiben vom 29.10.2002 Stellung genommen und dem Betriebsplan grundsätzlich zugestimmt. Darüber hinaus wird vorgetragen:

Es bestünden Bedenken gegen die Formulierung im Planfeststellungsbeschluss unter A.II.2.2.1 zum Sauerstoffgehalt „Geringfügige Abweichungen von den o.g. Messwerten können von der Bezirksregierung Weser-Ems im Einzelfall zugelassen werden.“, weil „geringfügige Abweichungen“ zu unbestimmt sei. Die maximale Schließdauer pro Jahr von 104 Stunden werde im Betriebsplan nicht genannt. Die zuständigen Stellen in den Niederlanden sollten sowohl im Sperr- als auch im Stau- fall im frühestmöglichem Stadium informiert werden. Schließlich vermisst Rijkswaterstaat im Betriebsplan einen Teil „Katastrophenplan“.

Die Bedenken sind unbegründet:

Der Begriff „geringfügige Abweichungen“ ist ein unbestimmter Rechtsbegriff, der im Einzelfall in der jeweiligen Situation zu präzisieren ist. Die Überlegungen der Planfeststellungsbehörde hierzu sind im Planfeststellungsbeschluss unter B.VI.2.2 dargelegt. Schädliche Auswirkungen sind bei der dort genannten Handhabung nicht zu erwarten. Weitergehende Regelungen im Betriebsplan würden der Zielsetzung der Nebenbestimmung, im eng begrenzten Umfang auf die Besonderheiten des Einzelfalles reagieren zu können, widersprechen.

Die Schließdauer von maximal 104 Stunden in 365 Tagen ist im Planfeststellungsbeschluss rechtlich verbindlich festgelegt. Diese Bestimmung braucht im technischen Ablaufplan „Betriebsplan“ nicht wiederholt zu werden, da dieser keine weitergehenden oder einschränkenden Regelungen treffen kann.

Das Projektteam Emssperrwerk hat mit Schreiben vom 30.10.2002 zugesichert, dass die einschlägigen niederländischen Stellen rechtzeitig bei Schließungen des Sperrwerks unterrichtet werden.

Ein besonderer Katastrophenplan ist als Teil des Betriebsplanes oder neben diesem nicht erforderlich. Das Ablaufschema für Störfälle ist im Betriebsplan unter „Allgemeines, Störfälle“ grundsätzlich dargestellt. Die „Störfälle“ n-1 und n-2 (ein oder zwei Tore des Sperrwerks lassen sich nicht schließen) sind untersucht worden mit dem Ergebnis, dass die Sturmflutsicherheit durch die Deiche oberhalb des Sperrwerks gewährleistet ist. Die Abarbeitung unwahrscheinlicher Unglücksfälle ist nicht planbar.



### **Stellungnahme Nr.3 (Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.)**

Die von der Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. im Betriebsfall Sommerstau befürchteten erheblichen Brut-, Gelege- und Jungtiervverluste werden nicht eintreten, da in der Zeit vom 15. März bis 15. September nur Einstaus  $< NN+1,75$  m zugelassen sind (vgl. Nebenbestimmung A.II.1.22). Bei diesem Einstauziel werden die Vorländer nicht mehr in Anspruch genommen als bei einer normalen Springtide.

### **Stellungnahme Nr. 4 (Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NABU))**

Der NABU stimmt dem Betriebsplan nicht zu. Er fordert, die Betroffenheit biologischer Parameter im Staufall müsse in einem Beweissicherungsverfahren exakt erfasst werden. So müssten die Brutvogelvorkommen und die Rastvogelpopulation regelmäßig überprüft werden. Gleiches gelte für die hydrologischen Verhältnisse im Binnenland. Er verlangt daher eine entsprechende Ergänzung des Betriebsplanes.

Die Forderungen sind unbegründet.

Bezüglich des hydrologisch/hydraulischen Vorhersagesystems für das Einzugsgebiet der Leda und der Ems wird auf die Anlage 7 zum Betriebsplan verwiesen.

Die Stellungnahme erkennt im übrigen, dass der Betriebsplan keine völlig eigenständigen Regelungen enthält, sondern lediglich Dinge detaillieren oder handhabbarer machen soll, die im Planfeststellungsbeschluss bereits grundsätzlich geregelt sind. Zu den angesprochenen Themen finden sich ausreichende und abschließende Bestimmungen im Planfeststellungsbeschluss. Die von der Planfeststellungsbehörde für erforderlich gehaltenen Beweissicherungsverfahren sind dort angeordnet worden. Weitergehender Regelungen im Betriebsplan bedarf es nicht.

### **Stellungnahme Nr. 5 (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - Landesverband Niedersachsen- (BUND) und der Landesverband Bürgerinitiativen Deutschland (LBV)) (im folgenden Verbände)**

Die Verbände halten den Betriebsplan für nicht zustimmungsfähig, da mit diesem die Einhaltung der Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses nicht sicher gewährleistet werden könne, nicht alle Anforderungen des Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt würden und zahlreiche betriebliche Aspekte nicht oder unzureichend geregelt seien.

Es ist zunächst eine allgemeine Bemerkung zu machen: Der Betriebsplan ist als solcher weder geeignet noch dazu bestimmt, völlig eigenständige, über den Planfeststellungsbeschluss hinausgehende oder diesen einschränkende Regelungen zu treffen. Er dient allein dazu, die im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich getroffenen Regelungen in der Praxis der verschiedenen Betriebsfälle umzusetzen, die Regelungen also zu detaillieren oder „handhabbar“ zu machen. Aus den Stellungnahmen der Verbände wird deutlich, dass dies zum Teil verkannt wurde.

Die Fragen der Konfliktbewältigung im Planfeststellungsbeschluss und zur konkreten Gestalt der Vorbehalte sind im Hauptsacheverfahren vor dem Verwaltungsgericht Oldenburg bereits umfassend erörtert und im Rahmen des vorliegenden Urteils vom 16. Mai 2001 abgehandelt worden. Die von den Verbänden in ihrer Stellungnahme erneut aufgeworfenen Fragen – letztlich die Zulässigkeit der Vorbehalte gem. § 74 Abs.3 VwVfG betreffend – mögen sich in dem beim Niedersächsischen Obergerverwaltungsgericht Lüneburg anhängigen Berufungsverfahren gegen das o.a. Urteil stellen. Es besteht jedoch kein Raum, im Rahmen der Genehmigung des Betriebsplanes diese bereits abgeschichteten Fragen erneut aufzuwerfen.

### **Zu der Stellungnahme im Einzelnen:**

#### **5.1 Wartung (allgemein):**

Die Verbände halten die Regelungen für die Wartungsfälle für derartig unspezifisch, dass dadurch die Möglichkeit eröffnet werde, auch Wartungsfälle des komplexen Systems außerhalb der Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses für Schiffsüberführungen zu nutzen.

Die Bedenken sind nicht begründet:

Mit keinem der im Betriebsplan beschriebenen Wartungsfälle ist nach schriftlicher Mitteilung des NLWK eine Schließung des Sperrwerkes verbunden. Dies folgt auch aus der Revisionsstellung des Hauptschiffahrtsverschlusses (Drehung der Kreisseitenscheiben um 180°). Insofern gehen die Befürchtungen, dass Wartungsfälle außerhalb der Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses für Schiffsüberführungen genutzt werden könnten, ins Leere. Mit bestimmten Wartungsarbeiten ist vielmehr eine Sperrung der Schifffahrt verbunden.

#### **5.1.1 Wartungsposten 02:**

Nach Ansicht der Verbände werde nicht benannt, wodurch die Sperrwerksöffnungen und Fahrwasserbereiche von Sedimentablagerungen freigehalten werden sollten. In Abhängigkeit von der Anzahl der Sperrwerksschließungen und der Schließungen für Stoßspülungen werden Manipulationen der Tidewasserstände und damit erhebliche negative Umweltauswirkungen befürchtet, die bisher bei der Bewertung der betrieblichen Auswirkungen nicht berücksichtigt worden seien.

Die Bedenken sind nicht begründet.

Wie schon während des Erörterungstermins erläutert wurde, bedarf es zur Freihaltung der Sperrwerksöffnungen keines besonderen Aufwandes. Diese damalige Prognose hat sich bisher während des Bau- und Probetriebs bestätigt. In der Hauptschiffahrtsöffnung gibt es trotz der tiefen Lage keine nennenswerten Ablagerungen. Die glatte Oberseite des in der Mulde liegenden Verschlusskörpers lässt dort keine Sedimentation zu.



Die übrigen Tore werden beim Schließen so gefahren, dass sie bei einer Spaltbreite von 1 m über Drempe 10 Minuten auf Position bleiben, bis sie weiter abgesenkt werden. Dabei wird jede Ablagerung und jedes mögliche Hindernis weggespült.

Sollten sich im Fahrwasserbereich die Schifffahrt behindernde Ablagerungen ergeben, werden diese mit den auf der Ems üblichen Baggenreisverfahren zu beseitigen sein. Dies geschieht im Sperrwerksbereich in Abstimmung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Außerhalb dieses Bereiches ist es alleinige Aufgabe der WSV.

### **5.1.2. Wartungsposten 03:**

Nach Kenntnis der Verbände stehe im Bereich Emden kein Eisbrecher zur Verfügung.

Dies trifft nicht zu.

Bei Eisgang auf der Ems, der die Schifffahrt behindert, werden die dann von der WSV geordneten und eingesetzten Eisbrecher zur Freihaltung des Emssperrwerkes herangezogen werden. Dies ist mit der WSV abgestimmt und wird Gegenstand einer noch zu schließenden Vereinbarung sein.

Zusammenfassend sind durch den Wartungsbetrieb keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu befürchten, die bisher bei der Bewertung der betrieblichen Auswirkungen des Emssperrwerkes nicht berücksichtigt worden wären.

### **5.2. Probetrieb:**

Nach Auffassung der Verbände werde beim Probetrieb nicht deutlich, ob lediglich eine Funktionsüberprüfung oder eine Simulation aller drei Betriebsfälle durchgeführt werden solle. Alle Probetriebsfälle sollten umfassend dokumentiert werden, um die Meß- und Vorhersageverfahren zu erproben. Die Umweltverbände halten es für erforderlich, die Zustimmung zu einem Betriebsplan bzw. der Inbetriebnahme des Emssperrwerkes erst nach den im Probetrieb gewonnenen Daten und deren Bewertung zu erteilen.

Zunächst ist eine grundsätzliche Anmerkung zu machen: Die Ausführungen zum Probetrieb, der jeweils eine technische Bauabnahme darstellt, dienen lediglich der Erläuterung und haben mit der vorbehaltenen Entscheidung zum Betriebsplan nichts zu tun. Sie werden von der Planfeststellungsbehörde als nachrichtliche Bemerkung angesehen.

Zur Übernahme des Emssperrwerkes von der ARGE Emssperrwerk in den Betrieb des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft und Küstenschutz (NLWK) ist ein umfassender Probetrieb als Abschluss der Baumaßnahme notwendig. Bei dem Probetrieb handelt es sich um eine technische Bauabnahme, bei der aber bereits alle umweltrelevanten Daten entsprechend den Nebenbestimmungen des Planfeststel-



lunungsbeschlusses erfaßt, ausgewertet und dokumentiert werden. Den Probetrieb hat der Antragsteller in einer ergänzenden Stellungnahme im einzelnen wie folgt erläutert:

#### *„Sturmflutkehrung*

*Mit dem bereits durchgeführten Probetrieb „Sturmflutkehrung“ am 07.10.2002 wurde die Funktionsfähigkeit des Sperrwerks hinsichtlich der sturmflutkehrenden Wirkung getestet. Der Probetrieb ist erfolgreich durchgeführt worden und ist Voraussetzung für die Abnahme der Anlage und Übergabe des Bauwerks einschließlich Risikoübergang von der ARGE EMSSPERRWERK auf den NLWK.*

#### *Revisionsstellung Hauptschiffahrtsverschluß*

*In der Zeit vom 09.10.02 bis 11.10.02 wurde die Hauptschiffahrtsöffnung (HSÖ) in die sogenannte Revisionsstellung (Drehung der Kreisseitenscheiben um 180°) gefahren, um den in der Offenstellung des Sperrwerks in der Drempelmulde unter Wasser liegenden Verschlusskörper zu begutachten und das Ab- und wieder Einpumpen des Ballastwassers mit Zwischenspeicherung im Becken auf dem Betriebsanleger Nord zu testen.*

*Dieser Probetrieb wurde analog zum Betriebsplanentwurf gefahren und zwar hinsichtlich der Belange der Schifffahrt, vom Sperren bis zur Freigabe von HSÖ und Binnenschiffahrtsöffnung (BSÖ). Eine Schließung des Sperrwerks ist hierfür nicht erforderlich und andere Belange nicht betroffen.*

*Dies gilt für alle anderen Wartungsaufgaben ebenso (siehe auch „Wartung 04“), da alle beweglichen Teile des Sperrwerks bis auf den Verschluß der HSÖ oberhalb des Wassers erreichbar sind.*

*Aufgrund des Prüfergebnisses wurde die nächste Revision der HSÖ für Mai 2003 vorgemerkt.*

#### *Staufall*

*Während bei dem Probetrieb „Sturmflutkehrung“ höhere Außenwasserstände gefahren wurden, soll beim Staufall ein höherer Binnenwasserstand erzeugt werden. Dabei sollen alle Pumpen gegen den anzuhebenden Stauwasserstand fördern. Bisher konnten die Pumpen im Einzelfall nur ohne Wasserspiegeldifferenz eingesetzt und so ihr Leistungsvermögen nicht geprüft werden. Auch das Leda-Schöpfwerk wird in diesem Zusammenhang einer Leistungskontrolle unterzogen.*

*Während die Torhydraulik sich bei der „Sturmflutkehrung“ schon bewährt hat, soll nun auch noch der Ablassvorgang nach einem Stau und eine Zwischenentlastung getestet werden. Dabei sollen die Verschlüsse auf Durchbiegung und Resonanzerscheinungen hin überprüft werden.*

*Im übrigen wird das Sperrwerk auch einer Dichtigkeitsprüfung unterzogen. Der Probetrieb soll insgesamt 25 Stunden dauern und ein Stauziel von etwa NN +2,30 m erreicht werden.*

*Außerdem soll die Einsatzbereitschaft der Betriebswarte und des Einsatzstabes getestet werden, wobei auch alle umweltrelevanten Daten entsprechend den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses erfasst und ausgewertet sowie dokumentiert werden sollen."*

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Grund dafür, die Zustimmung zum Betriebsplan bzw. der Inbetriebnahme des Emssperrwerkes erst nach den im Probetrieb gewonnenen Daten und deren Bewertung zu erteilen. Die bereits vorliegenden Daten und Gutachten bieten eine ausreichend gesicherte Grundlage für die Zustimmung.

Im Falle einer Schiffsüberführung ist dieser Staufall während des Probetriebes nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als Staufall analog der Nebenbestimmungen A.II.1.22 und 1.23 zu betrachten und wird auf die Dauer der planfestgestellten Schließzeiten des Emssperrwerkes angerechnet.

### **5.3. Zusätzliche Nutzungen im Staufall**

Die Verbände erheben Bedenken gegen die im Betriebsplan aufgezeigten Möglichkeiten für zusätzliche Nutzungen im Staufall (z.B. Überführungsfahrten von Leer nach Emden und emsaufwärts von Emden nach Leer und Papenburg) und zweifeln die Machbarkeit der genannten Überführung an.

Die Bedenken sind nicht begründet.

Der Betriebsplan sieht grundsätzlich auch die Möglichkeit einer Schiffsüberführung von Leer nach Emden und emsaufwärts von Emden nach Leer oder Papenburg vor. Die Nutzung des Emssperrwerkes für diese Fälle ist durch den Planfeststellungsbeschluss nicht ausgeschlossen, denn neben der Hauptfunktion des Küstenschutzes dient das Sperrwerk auch als Stauwerk, um zur Erhaltung der Wirtschaftskraft die Flexibilität des Schifffahrtsweges Ems zwischen Papenburg und Emden zu erhöhen und die Zukunftsfähigkeit des Werftstandortes Papenburg zu sichern. Durch den Planfeststellungsbeschluss wird der maximal zulässige Sperrwerksbetrieb mit den dabei einzuhaltenden Parametern geregelt. Innerhalb dieser Parameter wären die im Betriebsplan genannten Nutzungen grundsätzlich möglich.

Die von den Verbänden aufgeworfene Frage, welche Kriterien bei mehreren Antragstellern für den Staufall im Hinblick auf die begrenzte Schließzeit von 104 Stunden im Jahr gelten sollten, ist weder Gegenstand der Planfeststellung noch des Betriebsplanes. Sie ist deshalb hier auch nicht zu behandeln.

### **5.4 Gebühren:**

Die Verbände haben darauf hingewiesen, dass bei der Nutzung der Pumpen im Rahmen des Staufalles eine Gebührenregelung vorgesehen gewesen sei, auf die im Betriebsplan eingegangen werden sollte, z.B. um das Ausmaß des Pumpbetriebes für die Gebührenerhebung zu dokumentieren.

Die Gebührenregelung für die Nutzung des Sperrwerkes ist ebenfalls nicht Gegenstand der Planfeststellung und des Betriebsplanes.



### **5.5. Definition des „Tiefgangs der zu überführenden Schiffe“:**

Um die Einhaltung der Nebenbestimmung Nr. 1.21 des Planfeststellungsbeschlusses zu gewährleisten, fehlt nach Ansicht der Verbände eine Definition des Begriffes „Tiefgang“ des zu überführenden Schiffes und es fehlten Regelungen, wer die Parameter „erforderliche Wassertiefe“, „erforderliche Stauhöhe“ oder „Umfang notwendiger Baggerungen“ festlege.

Der Einwand trifft nicht zu.

Die Entscheidung über den Tiefgang des zu überführenden Schiffes und die sich daran anschließenden Fragen der notwendigen Stauhöhe bzw. die Entscheidung über den Umfang eventuell notwendiger Baggerungen trifft die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die sich hieraus ergebende Berechnung der notwendigen Stauhöhe sowie die notwendige Koordination zwischen Antragsteller und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zur Einhaltung der im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Parameter sind nicht Gegenstand des Betriebsplanes. Dieser dient lediglich dazu, die vorgegebenen Parameter umzusetzen. Es ist im übrigen nicht zu befürchten, dass die erforderlichen Wassertiefen oder der Umfang notwendiger Baggerungen unnötig groß festgelegt werden, denn dies hätte erhebliche finanzielle Auswirkungen zur Folge.

### **5.6. Störfälle:**

Der Umgang mit Störfällen werde nach Auffassung der Verbände lediglich in einem generalisierten Ablaufschema behandelt. Es fehlten betriebliche Regelungen der Störfallszenarien n-1 und n-2- Fall sowie Regelungen, wie das Stauwerk bei Störungen der Schiffsüberführungen zu betreiben sei.

Die Bedenken sind nicht begründet.

Störfälle sind grundsätzlich im Betriebsplan abgehandelt. Das Schema gilt auch für die Störfälle n-1 und n-2 (Nebenbestimmung A.II.1.9).

Im übrigen ist die Sicherheit der Hauptdeiche entlang der Ems für diese Störfälle durch die gutachtliche Stellungnahme der Bundesanstalt für Wasserbau aus April 2001 entsprechend der Nebenbestimmung A.II.1.9. nachgewiesen.

### **5.7 Betriebsfälle I bis III:**

Der Anregung der Verbände, die Kennzeichnung der Einzelblätter der Betriebsfälle I bis III zu überarbeiten, ist gefolgt worden. Die Daten der einzelnen Betriebsfälle sind zudem in unterschiedlichen Dateien gespeichert und werden getrennt über Monitor und Rechner abgerufen, so dass auch insofern eine Verwechslung von Datenblättern ausgeschlossen wird.



Die Verbände können davon ausgehen, dass die Bezirksregierung in der Lage ist, die Erreichbarkeit notwendiger Bediensteter sicherzustellen.

#### **5.7.1 Betriebsfall I: Sturmflutsperrung**

Nach Meinung der Verbände ist nicht nachvollziehbar, inwieweit die Berechnungen im Falle der SF 2 zutreffen und ob die Sohlsicherung diesen Belastungen Stand hält. Weiterhin fehlten Regelungen, welche Maßnahmen zu ergreifen seien, wenn sich die Tore durch betriebsstörende Ablagerungen nicht schließen ließen.

Die Bedenken sind nicht begründet.

Der Entlastungsvorgang ist durch Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) von Juni 1998 im Rahmen der Prognoseverfahren untersucht und bestätigt worden (Festgestellte Pläne Ordner 7, Anlage 340, Seite 5). Die Sohlsicherung ist entsprechend den auftretenden Belastungen ausgelegt worden.

Betriebsstörende Ablagerungen in den Sperrwerksöffnungen werden durch den Entlastungsvorgang nicht eintreten, da die Strömung alle Gegenstände wegspült. Die Steuerung der Entlastung kann mit dem System erfolgen, das unter Ziffer 4.2. und 4.3 der Anlage 7 zum Betriebsplan beschrieben ist (s.u. Sommerstau).

#### **5.7.2. Betriebsfall II: Sommerstau**

Die Verbände bemängeln, dass auf der Zeitachse die maximale Stauzeit von 12 Stunden (vgl. Nebenbestimmung A II 1.22) nicht angegeben sei. Darüber hinaus fehle eine Aussage, wie es funktionstechnisch geregelt werden könne, den definierten Wasserstand von max. NN +1,75 Meter nicht zu überschreiten. Äußerst kritisch werden die Auswirkungen der unmittelbar nach dem Stauvorgang im Betriebsplan genannten, ggfs. notwendigen Baggerarbeiten auf die Gewässerökologie und die Gewässergüte gesehen.

Die Bedenken sind nicht begründet.

Das Kennzeichnende am Sommerstau ist, dass er gemäß Nebenbestimmung A II 1.22 des Planfeststellungsbeschlusses auf 12 Stunden begrenzt ist. Da das Sperrwerk nur bei Wasserstandsausgleich geschlossen und geöffnet wird, ergibt sich für den Sommerstau die Phase von Tidehochwasser zu Tidehochwasser, und das sind ca. 12 Stunden. Einer Wiederholung dieser Regelung des Planfeststellungsbeschlusses im Betriebsplan bedarf es nicht.

Die Abführung von Überschusswasser zur Einhaltung des Stauziels ist im Betriebsplan unter Ziff. II 03.20 und 03.21 geregelt. Die Einhaltung des im Staufall definierten Wasserstandes von max. + 1,75 NN wird vom Einsatzstab kontrolliert und wird zudem durch die in der Anlage 7 des Betriebsplanes beschriebenen Programme U-NET (Wasserspiegellagenprogramm) und PRO EMS (Programm zur Berechnung der Steuerung des Emssperrwerkes) gewährleistet.

Zu dem Hinweis, dass die im Betriebsplan genannten Räum- und Baggerungsarbeiten unmittelbar nach dem Stauvorgang nicht Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung waren, ist zunächst festzustellen, dass diese in die Zuständigkeit der WSV fallende Tätigkeit nicht Gegenstand der Planfeststellung war und damit rechtlich auch nicht Gegenstand einer Regelung im Betriebsplan sein kann. Es handelt sich insoweit lediglich um einen Hinweis (Merkposten), dass ein Dritter zu einer Folgehandlung in eigener Zuständigkeit zu veranlassen ist.

Im übrigen ist zur Zeit nicht absehbar, inwieweit überhaupt Ablagerungen entstehen werden. Aber selbst wenn unterstellt wird, dass es zu geringfügigen Ablagerungen unmittelbar nach dem Staufall kommt, werden die ggfs. notwendigen Baggerungen keine beachtlichen zusätzlichen Auswirkungen auf das Gesamtökosystem der Ems haben, da sie mengenmäßig und räumlich sehr begrenzt sind. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ändern sich dadurch nicht.

### **5.7.3 Betriebsfall III: Winterstau**

Bemängelt wird das Fehlen eines nachvollziehbaren Wassermanagements. Zweifel ergäben sich auch aus unterschiedlichen Angaben z.B. in der Presse zu der Gesamtleistung der Sperrwerkspumpen, die bisherige Prognosen in Frage stellten. Auch gebe der Betriebsplan keinen Aufschluss darüber, welche Vereinbarungen mit den Entwässerungsverbänden in Bezug auf das Zupumpen von Wassermengen verpflichtend getroffen worden seien. Zudem fehle auch hier eine Festlegung, wer wann die erforderliche Bedarfstiefe festlege und auf die Einhaltung im Staufall achte.

Die Bedenken sind nicht begründet.

Das Wassermanagement wird unter Anwendung des im Betriebsplan dargestellten hydrologisch/hydraulischen Vorhersagesystems gesteuert. Dabei haben in den Rechenlauf Daten und Prognosen von der Ems und aus dem Leda-Jümme-Gebiet zu Abflüssen, Niederschlägen, Pumpmengen und Witterungsverhältnissen Eingang gefunden.

Die im Emssperrwerk installierte Pumpenkapazität beträgt 100 m<sup>3</sup>/s. Anderslautende Angaben in der Presse sind falsch.

Im Übrigen geht der Antragsteller davon aus, dass im Normalfall der Winterstau in 37 h abgewickelt ist. Die Stauzeit von 52 h ergibt sich aus einer worst-case-Betrachtung.

Im Rahmen seiner ergänzenden Stellungnahme hat der Antragsteller darauf hingewiesen, dass mit allen Entwässerungsverbänden entsprechend der Nebenbestimmung A.II.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses Vereinbarungen geschlossen worden sind, wonach

1. die Schöpfwerke an eine Förderhöhe von NN +2,7 m (Stauziel) angepaßt worden sind,
2. den Verbänden die Aufwendungen für das zusätzliche Pumpen erstattet werden.



Darüber hinaus haben sich die Verbände bereit erklärt, im Staufall im Rahmen ihrer Möglichkeiten zwischen Mindest- und Maximalpeil Wasser zu bevorraten und in die Ems zu fördern. Der Staufall ist auf diese Wassermengen nicht angewiesen, sie dienen jedoch der Verkürzung der Stauzeit.

Nach alledem hat die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran, dass das Erreichen des Stauziels von NN+2,70 Metern hinreichend wahrscheinlich ist.

Die WSV ermittelt aufgrund des Schiffstiefganges die herzustellende Baggersohle im Rahmen seiner hoheitlichen Aufgaben und sorgt für Herstellung und Einhaltung derselben (s.o. Tiefgang des zu überführenden Schiffes).

Die Einhaltung des Stauziels wird wie beim Sommerstau vom Einsatzstab kontrolliert und Überschußwasser durch entsprechendes Anheben der Tore in der Binnenschiff-fahrtsöffnung und 1 oder 2 Nebenöffnungen abgelassen ( siehe dazu auch Anlage 7 zum Betriebsplan Nr. 4.2 und 4.3).

Zu den möglichen Baggerungen ist zunächst auf das oben zum Sommerstau Gesagte zu verweisen. Sie sind nicht Regelungsgegenstand des Betriebsplanes.

Zu dem Hinweis , dass die im Betriebsplan genannten Räum- und Baggerungsarbeiten unmittelbar nach dem Stauvorgang nicht Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung waren, ist festzustellen, dass zur Zeit nicht absehbar ist, inwieweit überhaupt Ablagerungen entstehen werden.

Aber selbst wenn unterstellt wird, dass es zu geringfügigen Ablagerungen unmittelbar nach dem Staufall kommt, werden die ggfs. notwendigen Baggerungen keine beachtlichen zusätzlichen Auswirkungen auf das Gesamtökosystem der Ems haben, da sie mengenmäßig und räumlich sehr begrenzt sind. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ändern sich dadurch nicht.

Zu dem Hinweis der Verbände auf fehlende Regelungen des fließenden und ruhenden Verkehrs auf der Ems während des Stauvorganges ist anzumerken, dass dies in die Zuständigkeit der WSV und die Verantwortung der Schiffsführer fällt und nicht Gegenstand des Betriebsplanes ist.

#### **5.8 : Zur Anlage 6: Beschreibung der Meßverfahren zur Ermittlung des Sauerstoffhaushalts in der Tideems**

Aufgrund der Positionierung der Sonden im Gewässer (Abstand zur Sohle und Gewässeroberfläche) und der Auswahl der Messparameter sei nach Ansicht der Verbände ein repräsentativer Vergleich der aktuellen Gewässergütesituation vor dem Staufall mit den vorgegebenen Randbedingungen für Sauerstoff zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der Gewässergüte nach dem Planfeststellungsbeschluss nicht möglich.

Die Verbände bemängeln zudem das Messverfahren dahingehend, dass Messungen 7 Tage vor dem Staufall nicht ausreichen und geklärt werden müsse, wann Messungen zu wiederholen seien, sofern die angenommenen Prognosen durch die Messergebnisse in Frage gestellt würden.

Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der Gewässergüte, sollte das Baggern während des Staufalls nach Auffassung der Verbände wegen zu befürchtender Stauerstoffzehrungen ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus wird von den Verbänden wiederum bemängelt, dass die maximale Staudauer von 52 Stunden (Nebenbestimmung A II 1.22 des Planfeststellungsbeschlusses) im Betriebsplan nicht genannt sei und wie schon beim Sommerstau die Auswirkungen der Baggerungen nach dem Staufall kritisch im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Gewässerökologie zu sehen und bisher nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung gewesen seien.

Die Einwände sind nicht begründet.

Das in der Anlage 6 dargestellte Messverfahren entspricht dem Planfeststellungsbeschluss, ist in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Oldenburg eingehend erörtert und vom Verwaltungsgericht nicht beanstandet worden.

Der Begriff „geringfügige Abweichungen“ ist ein unbestimmter Rechtsbegriff, der im Einzelfall in der jeweiligen Situation zu präzisieren ist. Die Überlegungen der Planfeststellungsbehörde hierzu sind im Planfeststellungsbeschluss unter B.VI.2.2 dargelegt. Schädliche Auswirkungen sind bei der dort genannten Handhabung nicht zu erwarten. Weitergehende Regelungen im Betriebsplan würden der Zielsetzung der Nebenbestimmung, im eng begrenzten Umfang auf die Besonderheiten des Einzelfalles reagieren zu können, widersprechen.

Wie sich aus der Anlage 6 zum Betriebsplan ergibt, werden die Messungen zur Überwachung der Gewässergüte der Tideems **kontinuierlich** durchgeführt. Insofern ist der Antragsteller über die Anforderungen des Planfeststellungsbeschlusses hinausgegangen.

Daraus folgt zugleich, dass sich die Frage, welcher Art die Veränderungen sein müssen, damit eine erneute Messung durchgeführt wird und in welchem Abstand zur Einleitung des Staus diese durchgeführt werden muss, nicht (mehr) stellt.

Zur Klarstellung der Messmethodik: Sauerstoffsonden messen den Sauerstoffpartialdruck. Aus diesem wird die Sauerstoffsättigung errechnet. Unter Berücksichtigung des Salzgehaltes wird dann die Sauerstoffkonzentration (mg/l) abgeleitet.

Die Einhaltung der jeweiligen Bedarfstiefe durch Baggerungen ist grundsätzlich Aufgabe der WSV. Die Frage der Baggerungen ist nicht Gegenstand des Betriebsplanes.



Die einzuhaltenden Sauerstoffparameter sind abschließend in Nebenbestimmung A.II.2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses geregelt.

#### **5.9. Zur Anlage 7: Beschreibung des hydrologisch/hydraulischen Vorhersagesystems für das Einzugsgebiet der Leda und der Ems**

Die Verbände bemängeln, dass die erforderlichen Programme bzw. Vorhersagesysteme nur hinsichtlich ihrer Aufgabenstellung beschrieben seien. Inwieweit eine gesicherte Prognose möglich sei, könne nicht nachvollzogen werden. Insofern sei vor einer abschließenden Zustimmung der Planfeststellungsbehörde zumindest die Erprobung der Programme im Probetrieb zu fordern. Hingewiesen wird darauf, dass entsprechend der vorbehaltenen Entscheidung A III 1.3 des Planfeststellungsbeschlusses die Sensibilitätsanalyse und das Konzept des erforderlichen Monitoringsystems nicht sechs Monate vor Inbetriebnahme vorgelegt worden seien.

Die Bedenken sind nicht begründet.

Die Anlage 7 zum Betriebsplan enthält die Sensibilitätsanalyse und das Konzept des erforderlichen Monitoringsystems, welche Grundlage der vorbehaltenen Entscheidung III.1.3. des Planfeststellungsbeschlusses sind. Sie ist vom Antragsteller am 24.05.2002 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht worden. Die in der Nebenbestimmung A III 1.3 genannte Frist von sechs Monaten sollte der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Prüfzeit gewährleisten und ist nicht dahingehend auszulegen, dass frühestens sechs Monate nach Vorlage der Erstbetrieb aufgenommen werden darf.

Die Kalibrierung des hydraulischen Modells ohne Betrieb des Emssperrwerks ist an Hand bisher stattgefundener Abflüßereignisse durchgeführt worden und wird in der Anlage 7 auf den Seiten 12 bis 15 beschrieben.

Zusätzlich zum im Planfeststellungsbeschluss geforderten Monitoring-System für das Leda-Jümme Gebiet sind in das hydrologisch/hydraulische Vorhersagesystem weitere Module integriert worden, wie z.B. die Berechnungsmodelle UNET und ProEms für die Regelung des Wasserstands in der Stauhaltung und für die Steuerung der Tore. Die Programme liefern dem Einsatzstab des Emssperrwerks die Handlungsempfehlungen für die Bedienung des Emssperrwerks. Die abschließende Entscheidung über den Betrieb des Emssperrwerks trifft der Leiter des Einsatzstabs unter Berücksichtigung aller Randbedingungen und der Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss.

Die Auswertung und Beurteilung der Sauerstoffmesswerte, der hydraulisch-hydrologischen Vorhersagen sowie der Salzgehaltsausbreitungsmodellberechnungen erfolgt durch das Fachpersonal des Einsatzstabes Emssperrwerk.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die vorgelegten Unterlagen den gestellten Anforderungen entsprechen.

#### **5.10 : Zur Anlage 8: Ein Verfahren zur Ermittlung der Salzausbreitung in der Unterems im Staufall**

Die Prognosegenauigkeit für die Ausbreitung der 2-PSU-Isohaline flußaufwärts im Staufall durch das Superpositionsverfahren wird von den Verbänden stark angezweifelt, weil das zugrundeliegende Modell veraltet sei und aktuelle Entwicklungen (z.B. morphologische Veränderungen durch das langfristige Unterhaltungskonzept Ems – LUKE) nicht berücksichtigt würden. Der Referenzzustand für den Ausgangswasserstand entspreche nicht dem typischen Staufall.

Die vorgebrachte Kritik an dem Verfahren zur Prognose der Ausbreitung der 2-PSU-Linie ist unbegründet. Die Bundesanstalt für Wasserbau-Außenstelle Küste- hat in einer Stellungnahme vom 16.10.02 dazu überzeugend ausgeführt:

*„Durch die Umsetzung der langfristigen Unterhaltungskonzeption Ems (LUKE) finden Veränderungen der Buhnen (Abflachungen und Neubau von Buhnen) statt. Das dadurch morphologische Veränderungen, z.B. Erosionen in den Buhnenfeldern, eintreten ist eine bekannte Tatsache. Durch die bewusst gewollte Ausräumung der Buhnenfelder, also Absenkung der Sohle in den Buhnenfeldern, erfolgt für normale Tideverhältnisse (bei geöffnetem Sperrwerk) eine Flutraumerweiterung und durch die Bauwerke selbst, eine Änderung der Systemrauheit für die Tidedynamik (bei geöffnetem Ems-Sperrwerk!). Diese Rauheitsveränderungen wurden auch von der BAW in numerischen Modellen untersucht. Diese strombaulichen Maßnahmen haben Auswirkungen auf die Tidedynamik bei geöffnetem Sperrwerk und beeinflussen in geringem Maße auch die Lage der Brackwasserzone und somit die Ausgangslage der 2-PSU-Isohaline vor Staubeginn. Im Staufall wird diese 2-PSU-Linie vor Beginn durch Messungen festgestellt, sodass der Einfluss der Strombaumaßnahmen in den Startbedingungen für den Staufall mit erfasst ist.*

*Mit dem Schließen des Sperrwerks zur Einleitung des Staus erlahmt die Tidedynamik, mit der Folge, dass auch die Wirkung der Systemrauheiten durch die Strombauwerke (Turbulenzgenerierung und Energiedissipation) nicht mehr wirksam ist. Das Stromaufdringen der 2-PSU-Linie erfolgt in erster Linie durch die Dichteunterschiede, verstärkt durch den advektiven Transport infolge des zugepumpten Wassers. Da das salzhaltige Wasser schwerer ist als das Wasser mit geringeren Salzgehalten, breitet sich das Brackwasser stromauf sohnah aus, wie die Ergebnisse der 3-D-Modellierung gezeigt haben. Die Ausbreitgeschwindigkeit wiederum nimmt proportional zur Wassertiefe der durchströmten Rinne zu. Für die Prognose der Ausbreitgeschwindigkeit ist es deshalb wichtig, die hydraulisch wirksamen Wassertiefen in der tiefen Rinne richtig zu berücksichtigen. Bei den Modellrechnungen wurde deshalb stets die Fahrrinne auf voller Tiefe, d.h. entsprechend dem 7,30 m-Ausbau berücksichtigt, obwohl unter Nutzung eines Stauziels von NN + 2,70 m, später sicherlich in der Praxis nicht durch kostenaufwändige Baggerungen jeweils die volle Tiefe hergestellt wird. D.h. bei den Modellrechnungen kommt es nicht so sehr darauf an, welche Topographie an den Rändern ( Buhnen und Buhnenfelder ) vorhanden sind, sondern maßgeblich ist die hydraulisch wirksame Tiefe der Rinne, und zwar nicht nur kleinräumig lokal, sondern integral bezogen auf die Strömungswege. Mit der Berücksichtigung der maximalen Solltiefe bei den Modell-*



rechnungen ist sichergestellt, dass die Ausbreitgeschwindigkeiten nicht unterschätzt werden können.

Um ein Missverständnis auszuschließen, ist darauf hinzuweisen, dass die Flutraumerweiterungen infolge der Absenkung der Sohle in den Bühnenfeldern nicht bei Staufällen relevant wirksam sind. Der Staufall wird jeweils durch Schließen des Sperrwerks bei Gandersum zum Zeitpunkt  $K_f$ , also kurz nach örtlichem Tidehochwasser in Gandersum eingeleitet. Zu diesem Zeitpunkt herrschen stromauf von Gandersum bis Papenburg Wasserstände, die in etwa dem Tidehochwasser entsprechen, sodass in dieser Phase bereits die Bühnenfelder vollständig überflutet sind. Durch die Flutraumerweiterung infolge der Bühnenfeldabsenkungen nimmt somit nicht das zu füllende Stauvolumen zu, d.h. es ergeben sich daraus keine verlängerten Auffüllzeiten und größere Auffüllvolumen. Aus diesem Grunde sind die Flutraumerweiterungen nicht auf die Prozesse während des Staufalls wirksam.

Als Ausgangswasserstand bei der Definition des Referenzzustandes wurde  $NN + 1,80$  m als Bezugswert gewählt. Das Prognoseverfahren selbst wurde für Ausgangswasserstände von  $NN + 1,60$  m bis  $NN + 2,70$  m erarbeitet, sodass alle relevanten Fälle damit beurteilt werden können. Bei Wasserständen unter  $NN + 1,60$  m wären Staufälle nur noch bei sehr hohen Oberwasserzuflüssen realisierbar. Die Definition des Referenzzustandes dient ausschließlich als Ausgangspunkt für Zu- oder Abschlüsse hinsichtlich der Salzausbreitung. Die Wahl des Referenzzustandes beeinflusst jedoch in keinem Fall die physikalischen Prozesse selbst und somit auch nicht deren Ergebnisse, d.h. es ist völlig beliebig, ob man mit einem Referenzzustand von  $NN + 1,70$  m,  $1,75$  m oder  $1,90$  m das Prognoseverfahren entwickelt, das Ergebnis wird immer durch die physikalischen Prozesse gesteuert und ist deshalb von der Wahl des Referenzwertes unbeeinflusst.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das von der BAW entwickelte Verfahren zur Ermittlung der Salzausbreitung in der Unterems im Staufall die maßgeblichen physikalisch wirksamen Prozesse der Ausbreitung berücksichtigt und sich in der Praxis bewähren wird.“

Diesen überzeugenden Ausführungen folgt die Planfeststellungsbehörde.

### **I C    vorbehaltene Entscheidung    A III 1.3 des Planfeststellungsbeschlusses**

Nach der vorbehaltenen Entscheidung hat der Antragsteller nach Durchführung einer Sensibilitätsanalyse im Leda-Jümme-Gebiet ein Monitoring-System zu installieren, das eine sichere Prognose zur Einhaltung des zulässigen Wasserstandes in der Niederung gewährleistet.

Der Antragsteller hat das System entsprechend installiert und seine Funktion in Anlage 7 zum Betriebsplan beschrieben.

Die Planfeststellungsbehörde hat das Vorhersagesystem geprüft. Es entspricht den gestellten Anforderungen und konnte deshalb als Anlage 422 in Ordner 10 festgestellt werden (siehe oben vorbehaltenen Entscheidung 1.2).

## **II A Anordnung der sofortigen Vollziehung :**

Die sofortige Vollziehung dieses Planergänzungsbeschlusses wird im öffentlichen Interesse gemäß § 80 Abs. 2 Ziffer 4 VwGO angeordnet.

## **II B Kostenlastentscheidung:**

Dieser Planergänzungsbeschluss ergeht gebührenfrei.

## **II C Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung:**

Die Planfeststellungsbehörde hat die sofortige Vollziehung sowohl des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.08.1998 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22.07.1999 als auch des Planergänzungs- und des Planänderungsbeschlusses vom 24.03.2000 bzw. 16.05.2001 angeordnet. Diese Anordnungen sind mit unanfechtbarer Entscheidung des Niedersächsischen Obergerichts vom 06.07.2000 bestätigt worden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung auf diese Beschlüsse verwiesen, soweit sie nicht zeitlich überholt sind.

Ergänzend gilt folgendes:

### **-Küstenschutz**

Der Antragsteller hat seinen diesbezüglichen Antrag wie folgt begründet:

*„Aufgrund der Fehlhöhen an den Emsdeichen und am Ledasperrwerk besteht bei einem Sturmflutereignis SF 1 für den Unteremsraum (Tideems) wie auch für das Leda-Jümme-Gebiet ein erhebliches Gefährdungspotential für die Bevölkerung im deichgeschützten Gebiet und für die in diesem Bereich befindlichen Sachwerte. Der Eintrittszeitpunkt des der Deichbemessung zugrunde zu legenden zu erwartenden höchsten Tidehochwassers (§ 4 NDG) kann nicht vorherbestimmt werden. Er kann auch in naher Zukunft gegeben sein.“*

Diese Ausführungen sind zutreffend. Es wäre unverantwortlich, der betreffenden Region bei den ab Herbst zu erwartenden Sturmflutereignissen den deutlich verbesserten Sturmflutschutz durch das Emssperrwerk vorzuenthalten. Die sofortige Inbetriebnahme ist im öffentlichen Interesse dringend geboten.



**-Erhaltung und Stärkung der Wirtschaftskraft der Region durch  
Flexibilisierung der Bundeswasserstraße Ems und Sicherung von Arbeits-  
plätzen in der Region**

Auch hier gelten die in den vorgenannten Beschlüssen angeführten Gründe unvermindert fort. Die Naturschutzverbände BUND u.a. haben in ihrer Stellungnahme zum Betriebsplan vorgetragen, ein Sofortvollzug sei nicht erforderlich, weil die Meyer-Werft zwischen Januar 2001 und Juni 2002 drei Schiffe mit Tiefgängen größer 7,30 m auf der Basis des 7,30-m-Planfeststellungsbeschlusses der WSD habe überführen können und in nächster Zeit größere Schiffe nicht zu überführen seien. Diese Argumentation greift zu kurz und würdigt auch nicht die Begründung der Planfeststellungsbehörde in den bereits vorliegenden und vom OVG bestätigten Anordnungen der sofortigen Vollziehung. Die Meyer-Werft hat dazu in einer Stellungnahme vom 18.10.2002 folgendes ausgeführt:

*„Auch die Einwände gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planergänzungsbeschlusses im Hinblick auf die Staufunktion des Emssperrwerkes greifen nicht durch. Die Naturschutzverbände versuchen, den Eindruck zu erwecken, dass sich die der Anordnung des Sofortvollzugs zu Grunde liegende Situation infolge der zuletzt erfolgreichen Schiffsüberführungen geändert hätte, jedenfalls infolge einer gewandelten Situation auf dem Weltmarkt für Großkreuzfahrtsschiffe das besondere öffentliche Interesse hier weggefallen sei.*

*Dies trifft freilich nicht zu. Tatsächlich konnte unter Nutzung der Möglichkeiten des 7,30-m-Planfeststellungsbeschlusses die tideabhängige Überführung der „Radiance of the Seas“ im Januar 2001, der „Norwegian Star“ im Oktober 2001 und der „Brilliance of the Seas“ im Juni 2002 bewältigt werden. Dies geschah freilich unter erheblichen Schwierigkeiten und unter Aufbietung sämtlicher technischer Möglichkeiten, markierte damit zugleich die Grenze des Machbaren. Zutreffend weist der NLWK auf die aus Sicht der Kunden unserer Mandantin höchst unerfreuliche Signalwirkung der bei den letzten Überführungen notwendigen Verschiebungen hin. Die ohne Ausnutzung des Staufalles erfolgende Überführung von Schiffen ist erkennbar mit Unsicherheiten verbunden, die auf dem Weltmarkt gerade von den Vertragspartnern der Meyer-Werft zunehmend mit Sorge betrachtet werden. Der Meyer-Werft erwachsen damit jetzt und künftig erhebliche Wettbewerbsnachteile, sofern es nicht gelingt, das Vertrauen in die Überführungssicherheit und damit Leistungsfähigkeit der Meyer-Werft zu sichern. Von der Anordnung des Sofortvollzuges des Planänderungsbeschlusses ginge im Hinblick auf die Planungssicherheit für die Meyer-Werft ein positives Signal aus, welches auf dem Weltmarkt bei den dort agierenden Akteuren zur Kenntnis genommen würde. Umgekehrt hätten weitere Verzögerungen für den Betrieb des Emssperrwerkes im Hinblick auf den Ruf der Meyer-Werft auf dem Weltmarkt katastrophale Auswirkungen.*

*Auch die Behauptung der Naturschutzverbände, die Größenentwicklung im Passagierschiffbau sei gebremst, Schiffe über 100.000 BRZ würden von den Reedereien nicht mehr nachgefragt, ist nicht zutreffend und im Übrigen auch nicht durch den von den Naturschutzverbänden zitierten Presseartikel belegt. Im Rahmen des seinerzeit beim Verwaltungsgericht Oldenburg geführten Eilverfahrens hatten wir zu dem „Trend zu immer größeren Schiffen“ vorgetragen. Diese Aussage wurde im Rahmen des beim*

Verwaltungsgericht Oldenburg geführten Hauptsacheverfahrens vom gerichtlich bestellten Sachverständigen Hader in vollem Umfang bestätigt. Auch die aktuellen in der einschlägigen Fachpresse veröffentlichten Daten bestätigen dies. Wie sich aus der ... Aufstellung des sogenannten „Lloyd's Register“ ergibt, sind mit Ablieferungstermin bis Ende 2004 derzeit schon elf Schiffe mit über 100.000 BRZ fest bestellt. Hinzu kommt, dass es – auch dies war von uns mehrfach betont worden – nunmehr einer asiatischen Schiffswerft gelungen ist, gerade in diesem Segment erste Aufträge zu akquirieren. Für die weitere Entwicklung der Geschäftstätigkeit unserer Mandantin wird es insofern von ganz entscheidender Bedeutung sein, ob sie in der nahen Zukunft als potentieller Mitbieter für zukünftige Aufträge in dieser Größenklasse in Betracht kommt. Dies gilt im Übrigen angesichts der im Eilverfahren ausführlich dargestellten Bestellpolitik der den Markt beherrschenden Reedereien auch für die Frage, ob Schiffe in der bislang abgelieferten Größe weiter bei der Meyer-Werft bestellt werden.

Aber auch außerhalb einer solchen „symbolischen“ – darum aber kaum weniger bedeutsamen – Wirkung der Anordnung des Sofortvollzugs des Betriebsplans ist diese im überwiegenden öffentlichen und auch privaten Interesse unserer Mandantin, soweit es nämlich um die bis Mitte 2004 abzuliefernden Schiffsneubauten S. 649, S. 657, sowie S. 658 geht. Insbesondere die Behauptung der Naturschutzverbände, der Sommerstau-fall könne für die Überführung des Mitte August 2003 zu überführenden Schiffsneubaus S. 657 (Auftraggeber: RCI, optimierter Überführungstiefgang: ca. 7,60 m) bzw. S. 658 (Auftraggeber: RCI, optimierter Überführungstiefgang: ca. 7,60 m) nicht genutzt werden, ist unrichtig. Die Naturschutzverbände übersehen, dass auch unter Geltung des Planfeststellungsbeschlusses für das Emssperrwerk bei einem Sommerstau weiter unvermindert auf die Möglichkeit der Vertiefung der Ems im Umfang des durch den seinerzeitigen 7,30 m-Planfeststellungsbeschluss erlaubten Umfang bzw. der insofern möglichen Bedarfstiefe zurückgegriffen werden kann. Der Grundsatz „Baggern vor Stauen“ (gemeint ist offensichtlich „Stauen vor Baggern“; die Planfeststellungsbehörde) gilt nach Nebenbestimmung II.1.21 nur für den Zeitraum vom 1. November bis 14. März. Mit der Nutzung der für den Sommerstau gemäß II.1.22 eröffneten Möglichkeit, das Sperrwerk bis zu einer Höhe von NN + 1,75 m für maximal zwölf Stunden geschlossen zu halten, kann bei der Überführung der genannten Schiffe die bisherige Abhängigkeit von günstigen

(West-) Windlagen vermieden werden. Die jeweils auflaufenden, für die Überführung optimalen astronomisch vorgegebenen, Maximaltiden können im Sommerstaufall eingefangen und auch bei bloß geringen Oberwasserzuflüssen auf das zulässige Höchstmaß verstärkt werden. Selbst wenn freilich bei der Überführung der genannten Schiffe im Sommer eine sogenannte „Zwei-Tiden-Fahrt“ erforderlich sein sollte, fallen zumindest die bei den Überführungen von Schiffen ähnlicher Größe gegebenen Unsicherheitsfaktoren weg, die daraus resultierten, dass die Überführung dieser Schiffe auf der Basis der bisher planfestgestellten Bedarfstiefe nur bei in verschiedenen Dimensionen optimalen Randbedingungen zu verantworten war.“

Diesen überzeugenden Ausführungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.



Die Überführung von Schiffen mit einem Tiefgang auch größer als 7,3 m ist immer dann möglich, wenn

1. die Bedarfstiefe (Sohllage bezogen auf das 7,3 m tiefgehende Schiff) hergestellt ist und
2. ein entsprechend hoher Tidewasserstand über MThw eintritt.

Die Sicherheit einer Schiffsüberführung bei Tidefahrt hört da auf, wo die erforderlichen Wasserstände von der aktuellen Tide unterschritten werden. Zwar werden die Überführungstermine nach den günstigen Springtidephasen ausgerichtet, doch können Windverhältnisse die Springtidenerhöhung zu Nichte machen.

Rein rechnerisch könnte auch ein 8,5 m tiefgehendes Schiff in Tidefahrt überführt werden, doch brauchte man dazu einen mindestens über 1,2 m höheren Tidewasserstand als bei mittlerer Tide. Die Frage, wann ein höherer Wasserstand zu erwarten ist, kann nicht im Voraus mit ausreichender Sicherheit beantwortet werden, so daß die MEYER-Werft ihre Ablieferungstermine darauf abstellen könnte. Vielmehr ist festzustellen, daß eine entsprechend erhöhte Tide für einen Tiefgang von 8,5 m nur aufgrund solcher Windstärken zustande kommen kann, die wiederum die Überführung des Schiffes unmöglich machen. Überführungen sind nur bis Windstärke 5 möglich.

Um der MEYER-Werft eine möglichst große Sicherheit zur termingerechten Ablieferung ihrer Schiffe mit einem Tiefgang  $> 7,0$  m geben zu können, ist eine Überführung mit durch das Emssperrwerk angestauter Ems unabdingbar (siehe hierzu auch Terminverzögerungen bei den letzten Überführungen).

Auch bei bisherigen Überführungen im Sommerhalbjahr war es wichtig, daß ein für die Schiffsüberführung benötigter Wasserstand bei Tidefahrt während mindestens zweier Tiden eintritt. Mit Stauhaltung kann das Schiff jedoch innerhalb einer Tide überführt werden. Damit ist eine erheblich höhere Überführungssicherheit gegeben.

Wenn nicht die Gründe der Planrechtfertigung zur Erhaltung und Stärkung der Wirtschaftskraft der Region durch Flexibilisierung der Bundeswasserstraße und Sicherung von Arbeitsplätzen durch Zeitablauf obsolet werden sollen, dann ist die sofortige Vollziehung anzuordnen. Nach dem derzeitigen Stand der Dinge geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Verfahren vor dem OVG nicht zeitnah abgeschlossen sein wird. Ein sich anschließendes Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht und ggf. vor dem Europäischen Gerichtshof ist nicht auszuschließen. Ein derart langes Zuwarten ist im Hinblick auf das angestrebte Ziel nicht hinnehmbar.

Die von den Naturschutzverbänden vermuteten mit dem Stau verbundenen „unwägbareren Risiken für die Gewässerökologie“ sowie die Tatsache, dass die Prognosesysteme noch nicht in einem Probetrieb „verifiziert“ werden konnten, vermögen keine andere Entscheidung zu begründen. Denn diese Aspekte sind nicht Gegenstand des Be-

triebsplanes und damit auch nicht dieser vorbehaltenen Entscheidung, sondern bereits im Planfeststellungsbeschluss abschließend geregelt.

## **II D Begründung der Kostenlastentscheidung:**

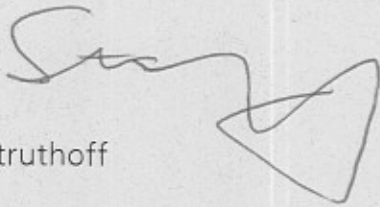
Die Kostenentscheidung ergeht aufgrund des § 2 Abs. 1 Nr. 2 des Niedersächsischen Verwaltungskostengesetzes vom 07.05.1962 (GVBl. S. 43) zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.06.1997 (GVBl. S. 263).

## **II E Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss ist der Rechtsbehelf der Klage zulässig. Die Klage ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Beschlusses beim Verwaltungsgericht Oldenburg, Schlossplatz 10 in 26122 Oldenburg zu erheben.

Im Auftrage

Struthoff

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Struthoff', followed by a large, stylized, looped flourish or mark.