

<p><b>Flusspolitik</b> <b>Fragen des</b></p> 	<p><b>Antworten CDU</b> Direktkandidat: Jörn Felbier</p>	<p><b>Antworten SPD</b> Direktkandidat Holger Ansmann</p>	<p><b>Antworten Grüne</b> Direktkandidat: Peter Sokolowski</p>	<p><b>Antworten FDP</b> Direktkandidat Lutz Bauermeister</p>	<p><b>Antworten Linke</b> Direktkandidatin Jasmin Roos</p>
<p><b>1</b> Das Land Niedersachsen hat im Sommer 2012 sein Einvernehmen zur weiteren Vertiefung der Unterelbe zwischen Hamburg und der Nordsee gegeben. Von Umweltschützern wird die Vertiefung als ökologisch schädlich und ökonomisch unsinnig scharf kritisiert.</p> <p><b>Wie bewerten Sie die erneute Vertiefung der Elbe?</b></p>	<p>..... Aus einer Fahrrinnenanpassung dürfen keinerlei Nachteile und Risiken für die betreffenden Regionen in Niedersachsen entstehen. ... Aus Wilhelmshavener Sicht bietet der JadeWeserPort erhebliche Vorteile für die Seeschifffahrt mit seinen kurzen Revierfahrzeiten und seiner bereits bestehenden, tideunabhängigen Wassertiefe von 18m. .... Diese Vorteile kann Hamburg auch mit der geplanten Elbvertiefung nicht bieten.</p>	<p>Das Land Niedersachsen hat im Sommer 2012 sein Einvernehmen zur Elbvertiefung erteilt. Grundlage waren Beweissicherungsberichte aus den Jahren 2007 und 2011, die seitens der niedersächsischen SPD kritisch betrachtet wurden. Es geht hierbei um eine potenzielle Zunahme des Salzgehaltes bis hin zu den Anbaugeländen der Obstbauern im Alten Land. Der für Niedersachsen entscheidende Punkt ist die Deichsicherheit, die aus Sicht der SPD nicht verhandelbar ist.</p>	<p>Wir halten die in 2012 genehmigte erneute Vertiefung der Elbe für überflüssig, weil Containerschiffe auch der neuesten Generation den neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven nutzen können. Wir begrüßen den im Oktober vom Bundesverwaltungsgericht verfügten vorläufigen Stopp der Elbvertiefung. Durch eine Kooperation der norddeutschen Häfen wollen wir weitere Vertiefungen von Hafenzufahrten künftig überflüssig machen.</p>	<p>Zunächst ist sie einmal gestoppt. Grundsätzlich muss die Elbe den Hafen Hamburg bedienen können. Für Mega-Container-Carrier ist die Elbe nicht geeignet.</p>	<p>Sie ist ökologisch und ökonomisch unnötig. Es gibt genügend Möglichkeiten, auch durch den Bau des JadeWeserPorts große Schiffe abzufertigen. Die Umweltschäden einer Elb- und Weservertiefung stehen in keinem Zusammenhang zu dessen möglichen höchst strittigen wirtschaftlichen Nutzen. Vielmehr müssen natürliche Flussläufe wieder hergestellt werden und Niedersachsen soll die Initiative für ein gemeinsames, norddeutsches Hafenkonzept ergreifen.</p>
<p><b>2</b> Die Ems ist durch kontinuierliche Ausbaggerungen und Aufstauungen zur Überführung von Schiffen der Meyer-Werft ökologisch schwer geschädigt und bedarf dringend einer Sanierung.</p> <p><b>Bis wann wollen Sie ein Sanierungs-</b></p>	<p>Zur Verbesserung dieser Situation ist es zunächst notwendig, dort den Schwebstoffgehalt zu reduzieren. Hierzu werden derzeit eine Reihe von Maßnahmen diskutiert. Die CDU Niedersachsen wird zunächst die Ergebnisse der Lenkungsgruppe Ems abwarten, die die einzelnen bewertet und ggf. Alternativen erarbeitet. Die</p>	<p>Die „Ems-Lenkungsgruppe“ arbeitet seit 2011 an ökologischen und ökonomischen Fragestellungen zur Ems. .... Ziel ist es, Lösungen für die Region zu entwickeln und zu bewerten. Die Arbeitsgruppen und der Beirat vor Ort haben einvernehmlich ein hydromorphologisches Gutachten in Auftrag gegeben. Auf der Grundlage dieses Gutachtens sollen</p>	<p>Die Ems ist ein Sanierungsfall und allein, um die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie zu erreichen, sind im Einzugsbereich der Ems größere Anstrengungen als in anderen Flussgebieten notwendig. Gemeinsam mit den an der Ems stark engagierten Umweltverbänden, den Kommunen und Anliegern wollen wir ein Sanierungskonzept erarbeiten</p>	<p>Hände weg von den 2.000 Beschäftigten der Meyer-Werft!</p>	<p>So schnell wie möglich, der natürliche Flussverlauf sollte wieder hergestellt werden. Dazu ist ein Landesförderprogramm zu verabschieden.</p>

<p><b><i>konzept für die Ems erarbeiten lassen und welche Haushaltsmittel gedenken Sie für die Emssanierung bereit zu stellen?</i></b></p>	<p>entsprechenden Gutachten werden 2013 abgeschlossen sein. Erst dann kann abhängig von der Wirksamkeit der jeweiligen Konzepte der erforderliche Umfang von zu planenden Maßnahmen bestimmt werden.</p>	<p><b>dann die verbliebenen Lösungsansätze diskutiert und die beste Lösung herausgearbeitet werden. Diesen Prozess werde ich konstruktiv unterstützen.</b></p>	<p>und den vorhandenen Managementplan zur Umsetzung der Ziele der WRRL entsprechend überarbeiten. An der Ems wird ein Großteil der Finanzmittel eingesetzt werden, die für die Umsetzung der WRRL insbesondere aus der WEG zur Verfügung stehen.</p>		
<p><b>3</b> Auf Grund eines Eilantrags des BUND gegen den Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses zur Vertiefung von Unter- und Außenweser hat die WSD Nordwest als zuständige Genehmigungsbehörde den Beginn der Baggerarbeiten ausgesetzt.</p> <p><b><i>Wie lässt sich Ihrer Ansicht nach ein guter ökologischer und chemischer Zustand der Unter- und Außenweser mit deren Ausbau gemäß Planfeststellungsbeschluss vereinbaren?</i></b></p>	<p>Ich bitte um die Übersendung weiterer Informationen, da mir die Details nicht vorliegen.</p>	<p><b>Die geplante Vertiefung von Unter- und Außenweser ist ein Eingriff in das ökologische Werte-System des Flusses. Vor dem Hintergrund des neuen Jade WeserPorts ist die Notwendigkeit der Vertiefung zu hinterfragen.</b></p>	<p>Ein Schlagwort unseres Landtagswahlprogramms lautet: „Die Schiffe müssen sich den Flüssen anpassen!“ Wir Grüne fordern schon lange ein Norddeutsches Hafenkonzzept. Dieses soll die fortwährende ökologische Belastung der Flüsse auf ein für sie verträgliches Maß senken, aber dabei die ökonomischen Belange der Hafenstädte berücksichtigen. Dies würde unweigerlich zu einem Stopp weiterer Flussvertiefungen an Ems, Weser und Elbe führen, gleichzeitig aber den Flüssen die Chance geben, ein wenig Natürlichkeit wieder zu entwickeln.</p>	<p><b>Da bin ich kein Fachmann.</b></p>	<p>Die Vertiefung ist abzulehnen. Mit Hessen und Thüringen sollte abgestimmt werden, was gegen eine weitere Versalzung von Weser und auch Werra zu unternehmen ist.</p>
<p><b>4</b> Seit Jahrzehnten wird von interessierter Seite ein Anschluss Wilhelmshavens an das Binnenwasserstraßennetz gefordert. Bislang sind die Pläne zum Bau einer Kanalverbindung durch Butjadingen sowie die</p>	<p>Die Anbindung an das Binnenschiffahrtsnetz eröffnet dem Waren- und Güterverkehr - insbesondere vom JadeWeser Port - verbesserte, ökologisch sinnvolle Perspektiven.</p>	<p><b>Ich würde einen Binnenwasserstraßenanschluss Wilhelmshavens unterstützen, wenn er finanziell vertretbar, ökologisch unproblematisch und technisch machbar wäre.</b></p>	<p>.....Unsere Forderung nach einem Norddeutschen Hafenkonzzept schließt auch die Küstenräume und die Binnenschiffahrt mit ein. Deshalb ist die Frage nach einem Kanal oder auch die Verschiebung der</p>	<p><b>Die seeseitige Binnenwasserstraße ist sehr vernünftig. Kanäle werden Dank der Umweltschützer nicht mehr gebaut werden.</b></p>	<p>Der Bau eines Kanals durch das Wattenmeer ist unsinnig und umweltschädlich. Ich würde das unter keinen Voraussetzungen unterstützen.</p>

<p>Kanalisierung der Kaiserbalje durch den Nationalpark Nds. Wattenmeer gescheitert. Derzeit führt die WSD Nordwest mit Beteiligung des Germanischen Lloyd It. Pressemeldung neue Untersuchungen durch. Angedacht sei eine seewärtige Verschiebung der Binnenschiffahrtsgrenze, um ‚seegängigen Binnenschiffen‘ den Verkehr zwischen Jade und Weser zu ermöglichen.</p> <p><i>Unter welchen Voraussetzungen würden Sie einen Binnenwasserstraßen-Anschluss Wilhelmshavens unterstützen?</i></p>	<p>tiven. Dieser Möglichkeit sollten wir uns nicht per se verschließen; sie müsste aber in diesem Fall sehr eng die besondere Schutzwürdigkeit des UN-Weltnaturerbes „Wattenmeer“ berücksichtigen.</p>		<p>Binnenschiffahrtsgrenze nicht eine Frage die nur Wilhelmshaven betrifft, sondern die gesamte Küstenlandschaft. Ich glaube allein aus Kostengründen stellt sich die Frage nach einer Kanalanbindung Wilhelmshavens nicht. Die Verschiebung der Binnenschiffahrtsgrenze birgt Chancen in Hinsicht auf die Flexibilisierung des Binnenschiffsverkehrs und des Gütertransportes aus den Küstenhäfen ins Binnenland. Die Kaiserbalje im speziellen ist allerdings ein für das Wattenmeer, deren Bewohner und den Küstenschutz unverzichtbarer Raum. Deshalb ist die Kanalisierung der Kaiserbalje für mich keine Option.</p>		<p>Binnenwasserpolitik auf Flüssen muss ökologisch ausgerichtet werden. Binnenschiffahrtsweg sind sinnvolle Ergänzungs-Transportwege für Massengüter und Containerfracht. Wir fordern Anpassung von Schleusen und Häfen für Flachwasserschiffe. Binnenschiffe müssen sich den Flüssen anpassen und nicht umgekehrt.</p>
---	--	--	--	--	---