

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/2409 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten André Bock, Karl-Heinz Bley, Rainer Fredermann, Karsten Heineking, Gerda Hövel und Axel Miesner (CDU), eingegangen am 19.11.2014

Was tut die Landesregierung, um die touristischen Potenziale Wangeroooges zu verbessern?

Die Ostfriesische Nordseeinsel Wangerooogee wirbt für sich mit dem Slogan „Erholung ist eine Insel“. Die sprichwörtliche Insellage ist zugleich Vorteil wie manchmal auch Fluch. So ist wegen mangelnder Fahrrinntiefe beispielsweise die Insel nur tideabhängig erreichbar. Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies wollte dies durch Ausbaggerungen der Fahrrinne in der Vergangenheit ändern lassen, was jedoch nicht geschehen ist.

Bei der Ankunft auf der Insel werden Reisende mit der von vielen Beobachtern als nicht zeitgemäß angesehen Inselbahn transportiert. Dies wird von einigen Gästen der Insel zwar als charmant empfunden, ist aber ein Manko im touristischen Wettbewerb.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Fahrrinntiefe ist nach Ansicht der Landesregierung erforderlich, um die touristischen Potenziale Wangeroooges zu verbessern?
2. Was beabsichtigt die Landesregierung zu unternehmen, um die Wiederherstellung der bereits 1988 vorhandenen Wassertiefe von -3,00 m unter NN (nicht NhN) zu erreichen?
3. Wann wird nach Ansicht der Landesregierung die Wiederherstellung der bereits 1988 vorhandenen Wassertiefe von -3,00 m unter NN (nicht NhN) wieder erreicht sein?
4. Was beabsichtigt die Landesregierung zu unternehmen, um den Komfort auf der Bahnstrecke der Inselbahn Wangerooogee zu erhöhen?
5. Was beabsichtigt die Landesregierung zu unternehmen, um unnötiges Warten bei Ankunft des Schiffes auf Wangerooogee, alleine resultierend aus Überfüllung des Zuges, zu verhindern?
6. Hat es diesbezüglich bereits Gespräche zwischen der Landesregierung und der die Fährverbindung inklusive Schienenverkehr betreibenden Deutsche Bahn AG gegeben? Wenn nein, warum nicht?

(An die Staatskanzlei übersandt am 01.12.2014)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/2409/Wangerooogee -

Hannover, den 02.02.2015

Die Küsten- und Inselhäfen mit Inselversorgungsfunktion haben eine große wirtschaftliche Bedeutung für Niedersachsen, ihre Erreichbarkeit ist allerdings von den natürlichen Gegebenheiten im Wattenmeer und dem Ausbauzustand der Fahrwasser abhängig.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass das Normalhöhennull (NHN) das amtliche Höhenbezugssystem darstellt. Es hat das bisherige Normal Null (NN) abgelöst und entspricht diesem an der Nordseeküste.

Die im Fährverkehr eingesetzten Schiffe nach Wangerooge haben die Tiefgangmaße: MS „Wangerooge“ 1,20 m, MS „Harlingerland“ 1,30 m, MS „Jens Albrecht III“ 1,20 m. Mit diesen Tiefgängen sind die Schiffe in der Inselversorgung grundsätzlich gut auf die vorhandenen Fahrwasserhältnisse eingestellt.

An besonders kritischen Stellen sind über eine kürzere Distanz gegebenenfalls Begegnungseinschränkungen bei bestimmten meteorologischen Wetterlagen hinzunehmen, ohne dass damit die Erreichbarkeit der Inseln grundsätzlich gefährdet ist.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die Fahrstrecke der Fährverbindung zwischen dem Festlandshafen Harlesiel und der Insel Wangerooge lässt sich in drei Bereiche aufteilen:

- das Wittmunder Außentief im Bereich des Hafens Harlesiel,
- die freie Seestrecke außerhalb der Hafenzufahrten und
- die Hafenzufahrt zum Hafen Wangerooge.

Für den 1. Bereich besteht eine Unterhaltsverpflichtung des Landes Niedersachsen nach dem Niedersächsischen Wassergesetz zur Gewährleistung des Wasserabflusses und der Erhaltung der Schiffbarkeit. Die Zuständigkeit liegt hier beim Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN).

Gemäß Peilung des NLWKN vom 28.10.2014 liegt die Sohltiefe im Wittmunder Außentief auf dem landseitigen 2 km langen Teilstück bei ca. NHN -2,0 m, von dort seewärts bei ca. NHN -2,2 m und tiefer. Damit bewegt sich die Sohltiefe im Rahmen des langjährigen durchschnittlichen Unterhaltungszustandes von ca. NHN -2,0 m.

Der Hafen Harlesiel ist nur tideabhängig zu erreichen. Das zur Verfügung stehende Tidefenster hängt stark von der Fahrwassersituation im Außentief und den dortigen hydromorphologischen sowie von meteorologischen Randbedingungen ab.

Um die Situation im landseitigen Abschnitt des Außentiefs zu stabilisieren, ist NPorts durch den NLWKN mit einer weiteren Unterhaltungsbaggerung, die mit dem Saugbagger Seekrabbe zum nächstmöglichen Zeitpunkt ausgeführt werden soll, beauftragt worden. Voraussichtlich wird die Maßnahme im 1. Quartal 2015 umgesetzt.

Bei der angesprochenen Tiefe von NHN -3,0 m aus dem Jahr 1988 handelte es sich um eine Vorratsbaggerung, die im Rahmen der Verlängerung des Leitdamms des Wittmunder Außentiefs in den Jahren 1987 und 1989 in Teilbereichen vorgenommen wurde. Es war damals nicht beabsichtigt, diese Sohlage dauerhaft vorzuhalten.

Nach einer Machbarkeitsstudie zur Vertiefung der Fahrrinne aus dem Jahr 2009 ist das Wittmunder Außentief bei einer Ausbautiefe auf NHN -2,5 m für Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 1 m für ca. zwei Stunden je Tag nicht passierbar, bei einer Ausbautiefe von NHN -3,0 m wäre nahezu ein tidefreier Schiffsverkehr möglich mit eventuellen Einschränkungen bei Ostwindlagen.

Die Kosten wurden seinerzeit auf 7,8 bzw. 11,6 Millionen Euro geschätzt. Außerdem würde sich der Unterhaltungsaufwand um mehrere hunderttausend Euro jährlich erhöhen. Da entsprechende Haushaltsmittel nicht bereitstehen, sind keine Ausbaumaßnahmen geplant.

In dem 2. Bereich ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zuständig für den Abschnitt des Fahrwassers zwischen den Hafenzufahrten. Das Fahrwasser zwischen Insel und Festland wird von der WSV gekennzeichnet. Daher liegt die Unterhaltungspflicht auf der Grundlage des § 8 Abs. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes bei der WSV. Eine Unterhaltung dieses Fahrwassers wird nur soweit durchgeführt, wie es wirtschaftlich vertretbar ist.

Aktuell ist aufgrund der erkannten Fehltiefen in der 2. KW eine Injektionsbaggerung im Auftrag des WSA Wilhelmshaven durchgeführt worden, die zu einer Beseitigung der vorhandenen Eintreibungen führt.

In dem 3. Bereich ist die Hafenzufahrt zum Inselhafen Wangerooge aufgrund einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen, vertreten durch NPorts, und dem Bund in der Zuständigkeit abgegrenzt. In diesem Bereich soll eine Wassertiefe von -3,0 m NN vorgehalten werden. Damit kann ein im Normalfall nahezu tideunabhängiger Fährbetrieb in diesem Bereich gewährleistet werden.

Ein Begegnungsverkehr in der unmittelbaren Hafenzufahrt Wangerooge ist allerdings nicht möglich und auch nicht notwendig, da die Engstelle lediglich auf einer Länge von ca. 100 bis 150 m besteht.

Zu 2:

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

Zu 3:

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

Zu 4 bis 6:

Die Wangerooger Inselbahn ist die einzige von der Deutschen Bahn AG (DB AG) betriebene Schmalspurbahn und das wichtigste Transportmittel auf der autofreien Insel. Neben dem Personenverkehr findet auch Güterverkehr statt. Die Wangerooger Inselbahn gehört seit Ende September 2013 zum Bereich DB Fernverkehr. Ebenfalls wird der Fährlinienverkehr zwischen Wangerooge und Harlesiel durch die DB AG betrieben.

Die Landesregierung hat insoweit keinerlei Zuständigkeiten.

Zu den aufgeworfenen Fragen wurde seitens der DB AG mitgeteilt, dass auf der Strecke heute Züge mit neun Wagen, davon sechs Reisezug- und drei Gepäckwagen fahren. Nach Aussage der DB AG lässt sich dies aufgrund infrastruktureller Gegebenheiten derzeit auch nicht ändern. Bereits das derzeitige Betriebsprogramm bietet pro Zug 370 Fahrgästen einen Sitzplatz. Außerdem werden Mehrzweckwagen mit Stellplätzen für Kinderwagen und Rollstühle eingesetzt. In Spitzenzeiten verkehren zwei Züge, sodass sich die Sitzplatzkapazität auf 720 erhöht. Da dies nicht ganz ausreicht, um allen Fahrgästen der Fährschiffe einen Sitzplatz zu garantieren, ist aber im Interesse der Fahrgäste eine Umstellung auf ein Konzept mit 7+2 Wagen geplant. Dieses bedarf aber einer kompletten Umstellung des Gepäcktransportes bis hin zu Eingriffen in die Schiffe und einer Änderung der Bahnanlagen - und kann dementsprechend auch erst umgesetzt werden, wenn das neue Hafenkonzzept umgesetzt wird.

Die ersten Planungen dazu will die DB AG der Gemeinde noch im ersten Quartal 2015 vorstellen.

Abschließend ist anzumerken, dass für den Ersatz der Leistungen der in der Anfrage als nicht mehr zeitgemäß bezeichneten Inselbahn durch Busse mindestens zehn Linienomnibusse gleichzeitig eingesetzt werden müssten, um das derzeitige Sitzplatzangebot zu gewährleisten. Die Verkehrsleistungen der Inselbahn können somit zumindest in der Hauptsaison nicht sinnvoll durch Busverkehre substituiert werden. Im Übrigen hat die Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt bereits vor mehr als 20 Jahren die im Winter übliche Beförderung der Fahrgäste zwischen dem Hafen Borkum und dem Inselbahnhof mit Bussen durch Zugverkehre ersetzt, obwohl dort im Gegensatz zu Wangerooge Kraftfahrzeuge benutzt werden dürfen. Zur Verbesserung des Reisekomforts verkehren die Züge der Inselbahn seitdem ganzjährig, um die Fahrgäste der Fährschiffe zuverlässig, bequem und sicher zu ihren Quartieren auf der Insel zu bringen.

In Vertretung

Daniela Behrens