

Emmsperwerk Gandersum.
(Foto: Voß)

Die Ems am Ende

Deutschlands kürzester Strom, der von der Senne bis zur Nordsee die Tiefebene durchmisst, wurde im Unterlauf komplett der Wirtschaft geopfert. Ein ökologisches Desaster mit Ansage – und Sinnbild für eine Region, die mit gigantischem Aufwand industrialisiert wurde.
VON MANFRED KNAKE UND EILERT VOSS

Eine touristische Attraktion ist die Ems nicht, weder an der Quelle im Vorland des Teutoburger Waldes noch an der Mündung in die Nordsee bei Emden – und auch nicht auf den 371 Kilometern dazwischen. Wenn entzückte Massen dennoch zur Ems pilgern, dann nicht wegen des Flusses, sondern wegen der Überführung der gigantischen Kreuzfahrtschiffe. Dabei ist das ostwestfälische Biotop, aus dem die Wasser der Ems sickern und sich Rinnsale zum Bächlein sammeln, durchaus beschaulich. Es liegt am Westrand der sandigen Senne, der bedeutendsten Heidelandschaft Nordrhein-Westfalens. Vor Jahren war sie aussichtsreichster Kandidat für einen zweiten NRW-Nationalpark. Jetzt ist sie aufgrund der militärischen Nutzung aus der Anwartschaft gestrichen – angesichts der Weltlage vermutlich für länger. Im Erfolgsfall hätte die Ems zwei Nationalparke verbunden: die Senne und das Wattenmeer. Eine schöne Vorstellung: Mit einem Biotopverbund hätte eine durchgehende Renaturierung des Flusses verbunden werden können.

Die Ems, Bundeswasserstraße und Deutschlands kürzester Strom, ist dort, wo sie das norddeutsche Tiefland erreicht, namensgebend für einen Landkreis und einen Plan: Für den Landkreis Emsland, der größer ist als das Saarland; sowie für den 1950

vom Deutschen Bundestag beschlossenen Emslandplan. Aus dem Plan flossen in weniger als 40 Jahren zwei Milliarden D-Mark in die damals rückständige und verarmte Region, um die Ernährung zu sichern, die Lebensverhältnisse der Bevölkerung zu verbessern und aus den deutschen Ostgebieten Vertriebene anzusiedeln. Die Erfolgsbilanz ist beeindruckend: 135.000 Hektar Böden wurden drainiert, abgetorft oder kultiviert. 6.800 Kilometer Vorfluter und Gräben ausgebaut, 700 Flusskilometer reguliert, 800 Kilometer Straßen und 3.300 Kilometer Wirtschaftswege gebaut, Industrie- und Gewerbeflächen erschlossen. Wenige Regionen haben in so kurzer Zeit einen so massiven Landschaftswandel durchgemacht wie das Emsland.

Fortschrittsregion

1968 ging an der Ems das Atomkraftwerk Lingen, 20 Jahre später das benachbarte AKW Emsland ans Netz. Längs der Ems entstand 1980 die mehr als 30 Kilometer lange Transrapid-Versuchsstrecke. Ende der 1990er Jahre folgte ein mehr als tausend Fußballfelder großes Automobil-Testgelände. Das Emsland nahm nach dem Reaktorunfall von Tschernobyl die 150 Waggons mit verstrahlter Molke auf, die niemand sonst haben mochte. Die Aufnahme der unteren Ems in das Naturschutzgebietsnetz Natura 2000 der Europäischen Union indessen wurde gegen den Widerstand von Politik, Wirtschaft und Verwaltung durchgesetzt.

Das Flussgebiet der Ems ist so groß wie Rheinland-Pfalz. Der Landkreis Emsland ist Niedersachsens Fleischregion; er zählt zu den Gebieten mit höchster Viehdichte in Europa. 26 Millionen Hähnchen, sechs Millionen Legehennen, eine Million Enten, Puten, Gänse, 100.000 Zuchtsauen, eine Million Mastschweine, 227.000 Stück Rindvieh. Die Gülle auf den Feldern sickert in den Fluss und reichert ihn mit Nitrat an. Der Anteil des ökologischen Landbaus an der Landwirtschaftsfläche ist mit weniger als zwei Prozent im Emsland so niedrig wie kaum irgendwo in Deutschland. Die Nitratwerte hingegen liegen auf Rekordniveau und müssen nach dem Ende 2023 ergangenen Urteil des niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts schleunigst gesenkt werden.

Nitrat ist nicht die einzige Fracht, die das Wasser der Ems schwer belastet. Von Papenburg bis zur Mündung in den Dollart, auf den letzten 40 Flusskilometern, wird die begradigte und befestigte Ems jedes Jahr für 20 Millionen Euro ausgebaggert, damit sich die Kreuzfahrtschiffe der Papenburger Meyer-Werft in das seeschifftiefe Wasser der Nordsee überführen lassen. Auf 7,30 Meter ist sie inzwischen vertieft; 1985 genügten 5,70 Meter, hundert Jahre zuvor 4,50 Meter. Seit Mitte der 1980er Jahre spezialisierte sich die Werft auf den Bau von immer größeren Kreuzfahrtschiffen. Mit 3.000 Beschäftigten ist die 1795 gegründete Werft einer der größten Arbeitgeber in der Region.

Über den Wertstandort für Kreuzfahrtschiffe so weit im Binnenland kann man den Kopf schütteln. Große Schiffsteile etwa für die im November 2023 überführte *Carnival Jubilee* wurden am seeschifftiefen Wasser an der polnischen Ostseeküste vorgefertigt und über die Ostsee, den Nord-Ostsee-Kanal, die Nordsee und schließlich emsaufwärts nach Papenburg geschleppt, wo sie zum fertigen Kreuzfahrtschiff zusammengesetzt wurden, um dann in die Nordsee geschleppt zu werden. Schilda liegt an der Ems, sagen Spötter. Ihre flachen Flusskreuzfahrtschiffe aber baut Meyer an der Ostsee in Rostock.

Um immer größere Kreuzfahrtschiffe bauen und ausliefern zu können, baute das Land Niedersachsen der Werft 30 Kilometer emsabwärts bei Gandersum ein Stauwerk von 476 Meter Gesamtlänge in den Fluss. Die Landesregierung hatte es geschickterweise als ein Projekt des Küstenschutzes deklariert. Die Furcht vor höheren und häufigeren Sturmfluten verfiel schon damals. Die Europäische Kommission fand sich mit dem Bau im Schutzgebiet ab. Seit der Fertigstellung des 223 Millionen Euro teuren Baus im Jahr 2002 schließen sich dessen Tore Tage vor der Überführung eines neuen Kreuzfahrtschiffs, bis rauf nach Papenburg der Wasserstand für die Schiffsüberführung genügt. Das geschieht für gewöhnlich zweimal im Jahr. Wenn nötig, pumpt man aus den Wasserläufen des Umlandes Wasser hinzu. Was dann darin an Wasser fehlt, spült die Gelege der Wasservögel andernorts im Europäischen Vogelschutzgebiet fort. So geschehen bei der Überführung der *Disney Wish* Ende März 2022. Die verantwortlichen Stellen redeten sich später raus: In der ersten Aprilwoche sei es auch ohne künstlichen Stau zu Überschwemmungen und folglich so oder so zu Verlusten gekommen.

Spätestens seit dem Sperrwerkbetrieb steht der unteren Ems das Wasser bis zum Hals und darüber. Die Baggerarbeiten würden sich erübrigen, hatte man geglaubt. Doch jede Flut trägt

mehr Schlick ins Flussbett, als die Ebbe wieder heraus. Der Verlauf der Gezeiten hat sich verändert. Der Fluss ist aus dem Gleichgewicht, die typischen Biotope sind verschwunden. Schlick und Schwebstoffe trüben die Ems, verzehren den Sauerstoff und nehmen ihr die Luft zum Atmen. Fortwährend muss Sediment gebaggert und an anderer Stelle verklappt werden. Es ist ein Teufelskreis.

Masterplan

Richten soll es ein knapp zehn Jahre alter Plan. Kein Emslandplan 2.0, sondern ein Masterplan. Er soll die Ems retten und nicht zuletzt Niedersachsen vor einem Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission mit am Ende denkbaren Strafzahlungen in Millionenhöhe bewahren. Das Sperrwerk soll nun so gesteuert werden, dass es deutlich weniger Schlick in den Fluss lässt, zudem wird hier und da am Fluss renaturiert. Die Umweltverbände verzichten auf eine Klage; sie haben ihren Frieden gemacht mit der Werft und dem Land. Der Plan läuft bis 2050. Das Ergebnis ist offen. Bis dahin werden sich die Tore des Sperrwerks noch viele Male schließen und Hundertschaften die schwimmenden Plattenbauten bestaunen und Hunderttausende Reisende sie weltweit buchen. Die Kreuzfahreei ist ein Kreuz und ein einträgliches Geschäft. ■

MANFRED KNAKE unterrichtete 36 Jahre überwiegend an einer Dorfschule in Ostfriesland, war 20 Jahre Landschaftswart im Landkreis Aurich, ist seit 50 Jahren im Naturschutz tätig und koordiniert den Wattenrat Ostfriesland. **EILERT VOSS**, an der unteren Ems zeitlebens daheim, Mitarbeiter des Wattenrates, war bereits in den 1970er Jahren Naturschutzaktivist. 2014 erhielt er den Naturschutzpreis der Karl-Kaus-Stiftung.

Der Beitrag ist Dr. Hanns-Jörg Dahl gewidmet, der in den 1980er Jahren die fachlichen Grundlagen für den Schutz der Fließgewässer in Niedersachsen legte.