

Cloppenburg, den 23.05.2013

Beratungsfolge	Termin
Kreisausschuss	23.05.2013
Ausschuss für Planung und Umwelt	18.06.2013
Kreisausschuss	25.06.2013
Kreistag	29.08.2013

Behandlung: öffentlich

Tagesordnungspunkt

Schleuse Osterhausen

Sachverhalt:

Übernahme und Ertüchtigung der Schleuse Osterhausen am Elisabethfehnkanal

1. Notwendigkeit der Ertüchtigung der Schleuse

Wie der Presse und weiteren Medien im Laufe des vergangenen Jahres wiederholt entnommen werden konnte, befindet sich eine der vier Schleusen im Elisabethfehnkanal – die Schleuse Osterhausen – in einem sehr maroden Zustand. Ohne Ausbau- bzw. Erneuerungsmaßnahmen kann das für den Betrieb der Schleuse zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen für 2014 keine Nutzungserlaubnis erteilen. Eine Schließung hätte zur Folge, dass die durchgängige Befahrbarkeit des Elisabethfehnkanals für Sportboote nicht mehr gegeben ist.

2. Bedeutung des Elisabethfehnkanals

Der Elisabethfehnkanal ist der einzige noch schiffbare Fehnkanal in Deutschland und zudem der längste Fehnkanal in Europa. Er wurde im 19. Jahrhundert als Teil des Hunte-Ems-Kanals errichtet und führt über 15 km vom Küstenkanal bei Kampe über Kamperfehn, Reekenfeld nach Elisabethfehn zur Sagter Ems. Der gesamte Kanal ist ein Industriebaudenkmal; seine vier Schleusen und sieben Klappbrücken sind Bauteile des Denkmals. Der fehntypische Charakter des Kanals mitsamt seiner Schleusen und Brücken prägt in besonderer Weise das Landschaftsbild im Norden des Landkreises. Neben seiner kulturhistorischen Bedeutung ist der Kanal wichtiger Bestandteil des Tourismus im Erholungsgebiet Barßel-Saterland und im Fehngebiet. Der Kanal stellt die kürzeste Verbindung zwischen der Weser und dem Emsrevier mit dem Dollart und den Niederlanden dar. In dieser Funktion ist er aus Wassersportsicht ein wichtiger und attraktiver Bestandteil des deutschen Sportbootwasserstraßennetzes. Die Erhaltung und Entwicklung des Kanals ist zudem in diversen regionalen Tourismuskonzepten wie dem „Regionalen Entwicklungskonzept für das Fehngebiet“, der „Konzeptstudie zur Entwicklung des Wassersportreviers Ems-Dollart“ und dem „Wasserwanderwegplan Ostfriesland-Emsland“ verankert.

3. Derzeitige Ausbauzuständigkeit

Der Elisabethfehnkanal befindet sich zur Zeit im Eigentum des Bundes (vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion). Im Rahmen des Modernisierungskonzeptes der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat der Bund für die Zuordnung wassertouristisch bedeutender Wasserstraßen eine Priorisierung nach den Kriterien Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Verkehrsfunktion vorgenommen. Im Ergebnis wurde für den Elisabethfehnkanal keine Priorität erkannt mit der Folge, dass eine Ertüchtigung der Schleuse nicht in Aussicht gestellt wurde. Eine rechtliche Verpflichtung zum Ausbau und zur Unterhaltung besteht seitens des Bundes nicht (Urteil des OVG Frankfurt/Oder 2004).

Das Land Niedersachsen sieht zur Zeit für sich keine Möglichkeit den Ausbau der Schleuse zu fördern, weil die Tourismusförderung des Landes nicht an die Stelle der bisherigen Gewässerunterhaltungspflichtigen und Unterhaltungsaufgaben treten kann.

4. Bisherige regionale Ausbaubemühungen

Seit mehr als einem Jahr wird auf verschiedenen Ebenen mit Nachdruck auf den Bund eingewirkt, um die Instandsetzung der Schleuse zu erreichen. Daneben wurden Angebote zur Kofinanzierung der Ausbaumaßnahme und zur Einwerbung von Fördermitteln unterbreitet. Als problematisch erwies sich in diesem Zusammenhang

- a) die Erklärung des BMVBS, eine Anteilsfinanzierung des Ausbaus nur in Verbindung mit einem Eigentümerwechsel vornehmen zu wollen
- b) dass diverse Fördermittel nicht dem Bund zugute kommen dürfen, weil sich der Bund sonst selbst fördern würde
- c) dass der Landkreis wegen fehlender Trägerschaft nicht Antragsteller für Fördermittel sein konnte.

5. Kosten der Maßnahme

Maßnahme	Kosten (brutto)	- € -
Baustellenvorbereitung, Deichsicherung und Wasserhaltung		285.600
Rammarbeiten		476.000
Stemmtore		249.900
Elektro / Steuerung		11.900
Erd- u. Pflasterarbeiten		142.800
Schleusenbecken		130.900
Leitwerk		83.300
Holzarbeiten		59.500
Baustelleneinrichtung, Statische Berechnungen, Betriebsgebäude, Schleusenausstattung		560.100
Gesamt:		2.000.000

6. Angebot des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

In einem persönlichen Gespräch am 19.04.2013 unterbreitete der Landrat Herr Staatssekretär Ferlemann (BMVBS) folgendes Realisierungsmodell, das nach Auskunft des Staatssekretärs künftig bundesweit für gleichgelagerte Fälle zur Anwendung kommen könne:

- a) Übernahme der Schleuse in die Trägerschaft bzw. das Eigentum des Landkreises Cloppenburg
- b) Anteilsfinanzierung und Durchführung des Schleusenausbaus durch das BMVBS; Finanzierungsbeteiligung des Landkreises Cloppenburg und weiterer Fördermittelgeber (500.000 – 700.000 €)
- c) Organisation des Schleusenbetriebs durch den Landkreis mittels Einsatz von ehrenamtlichen Kräften
- d) Künftige Unterhaltung der Schleuse durch den Landkreis Cloppenburg

Dem BMVBS wurde seitens des Landkreises Cloppenburg Interesse an diesem Modell signalisiert vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Kreisgremien. Der Landkreis ist bereits jetzt Kostenträger der Eisenbahnbrücke sowie zweier Straßenbrücken über den Kanal (K 296, K 299).

7. Finanzierung der Maßnahme

Unter Zugrundelegung des Angebots des BMVBS ist eine Finanzierung der Schleusenausbaus wie folgt denkbar:

Mittelgeber	€	Stand
BMVBS	1.340.000	beantragt
BKM (Sonderprogramm Denkmalpflege)	300.000	beantragt
Landesmittel (ZILE)	100.000	In Aussicht gestellt
Stiftungen u. Oldenburgische. Landschaft	110.000	In Aussicht gestellt
Gewerbl. Wirtschaft, Motorsportbootvereine	50.000	
Landkreis Cloppenburg	70.000	
Barßel, Saterland, Friesoythe	30.000	
Gesamt	2.000.000	

Bei Übernahme der Schleuse ist ferner grundsätzlich eine Förderung aus EFRE - Tourismusmitteln des Landes denkbar; ein entsprechender Antrag könnte mit dem „Regionalisierten Teilbudget“, in dem der Landkreis Cloppenburg im Bereich des S 3 – Infrastruktur noch über ein Kontingent von 120.000 € verfügt, gefördert werden. Die EFRE-Tourismusförderung des Landes ermöglicht zusammen mit dem Regionalbudget insgesamt eine Förderung in Höhe von 50%, so dass ein weiterer Eigenanteil des Landkreises entbehrlich wäre.

8. Einwerbung von Fördermitteln

Mit der Trägerschaft der Schleuse durch den Landkreis können die Antragsvoraussetzungen in den wesentlichen Förderprogrammen erfüllt werden. Sofern in Stiftungs- oder Förderprogrammen eine Antragstellung durch eine andere Einrichtungen erforderlich oder auch günstiger ist, kommt der Orts- und Verschönerungsverein Elisabethfehn (OVE) als Antragsteller in Betracht. Er hat seine Bereitschaft hierzu erklärt, verfügt über eine verbindliche Rechtsform und ist für die Verwaltung öffentlicher Gelder anerkannt.

9. Zeitliche Durchführung der Maßnahme

Die Maßnahme soll im Zeitraum Oktober 2013 bis Mai 2014 durchgeführt werden.

10. Betrieb der Schleuse

Der Betrieb der Schleuse soll vor Ort auf ehrenamtlicher Basis organisiert werden. Etwaige Kosten hierfür sind bisher nicht ermittelt worden.

11. Trägerschaft , Betrieb und Unterhaltung des Elisabethfehnkanals einschl. der drei weiteren Schleusen und diverser Klappbrücken

Das BMVBS betreibt weiterhin mit Nachdruck einen Trägerwechsel für den gesamten Elisabethfehnkanal einschließlich der drei weiteren Schleusen und der in seinem Eigentum stehenden Klappbrücken. Der Landkreis hat sich bereit erklärt, an einer Lösung unter Beteiligung aller relevanten Einrichtungen (BMVBS, Land, Unterhaltungsverbände, Kommunen, etc.) mitzuwirken.

Über die weitere Verfolgung des Angebotes zum Schleusenausbau an das BMVBS als auch über die Mitarbeit an einer Gesamtlösung zum Erhalt des Kanals haben die zuständigen Kreisgremien zu beschließen.