

**Regionale Infrastrukturmaßnahme Ems  
Flexibilisierung der Staufunktion des Emssperrwerks /  
Umsetzung von Artikel 18 Masterplan Ems 2050**

**Unterlage H**

**Auswirkungen auf sonstige Nutzungen**

**Antragssteller:  
Landkreis Emsland**





Rev.-Nr. 2-0	14.01.2020	D. Wolters	D. Wolters
Version	Datum	geprüft	freigegeben 

<b>Antragssteller</b>			
	Landkreis Emsland Ordeniederung 1 49716 Meppen	Ansprechpartner AG Tel.: E-Mail:	M. Kruse +49 (0)5931 44-4014 martina.kruse@emsland.de

<b>Auftragnehmer</b>			
	IBL Umweltplanung GmbH Bahnhofstraße 14a 26122 Oldenburg Tel.: +49 (0)441 505017-10 www.ibl-umweltplanung.de	Zust. Abteilungsleitung Projektleitung: Bearbeitung: Projekt-Nr.:	D. Wolters Dr. C. Hinz, D. Wolters Dr. C. Hinz 1297



## Inhalt

1	Einleitung.....	1
2	Schifffahrt.....	1
2.1	Bestandsbeschreibung.....	1
2.2	Auswirkungen des Vorhabens auf die Schifffahrt .....	3
3	Fischerei .....	3
3.1	Bestandsbeschreibung.....	3
3.2	Auswirkungen des Vorhabens auf die Fischerei.....	3
4	Landwirtschaft.....	3
4.1	Bestandsbeschreibung.....	3
4.2	Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft .....	4
5	Jagd.....	5
5.1	Bestandsbeschreibung.....	5
5.2	Auswirkungen des Vorhabens auf die Jagd .....	6
6	Tourismus .....	6
6.1	Bestandsbeschreibung.....	6
6.2	Auswirkungen des Vorhabens auf die touristische Nutzung .....	7

## Tabellen

Tabelle 2.1-1:	Schleuse Herbrum/Dortmund-Ems-Kanal – Frachtschiffs- und Güterverkehr 2017.....	2
Tabelle 2.1-2:	Schleuse Herbrum/Dortmund-Ems-Kanal – Güterverkehr und Gütermenge 2017 in Gütertonnen.....	2
Tabelle 4.1-1:	Grünlandnutzung zwischen Herbrum und Emssperrwerk mit Stand 2017#.	4



## 1 Einleitung

Seit dem Planänderungsbeschluss vom 16.05.2001 hat im Planfeststellungsbeschluss zum Emssperrwerk (Sperrwerksbeschluss)<sup>1</sup> die Nebenbestimmung zum Salzgehalt in A.II.2.2.2b unter Buchstabe b) folgenden Wortlaut:

*„Der Einstau der Tideems darf nur begonnen werden, wenn sichergestellt ist, dass bis zum Abschluss des Staufalls an der Emsbrücke bei Halte sohnah ein Salzgehalt von 2 PSU nicht überschritten wird.“*

Um Überführungssicherheit für fünf Kreuzfahrtschiffe im Zeitraum von 2015 bis 2019 zu gewährleisten, wurde die Nebenbestimmung A.II.2.2.2b zeitlich begrenzt ausgesetzt.

Aufgrund der lediglich befristeten Aussetzung gilt ab dem Kalenderjahr 2020 wieder die eingangs aufgeführte Regelung vom 16.05.2001. Erforderliche Schiffsüberführungen der Meyer-Werft sind damit ab dem 16.09.2020 unzulässig, wenn absehbar sein sollte, dass infolge eines Staufalls an der Halter Brücke ein Salzgehalt >2 PSU zu erwarten ist.

Die seit 15 Jahren zu beobachtenden ansteigenden Salzgehalte im Emsästuar sowie damit zusammenhängend die Überführung der AIDAnova (am 8./9.10.2018) unter ungünstigen Bedingungen haben jedoch gezeigt, dass eine weitere befristete Aussetzung der Nebenbestimmung A.II.2.2.2b (Salinität – 2 PSU-Kriterium bei Halte) über den Planänderungsbeschluss vom 17.07.2015 hinaus zwingend notwendig ist, um die Überführungssicherheit im Vorfeld einer noch ausstehenden endgültigen Regelung zu gewährleisten. Die beantragte erneute Aussetzung der Nebenbestimmung A.II.2.2.2b zum Salzgehalt soll ab 2020 gelten und bis maximal einschließlich 2029 befristet sein. Dieser maximale Befristungszeitraum kommt zum Tragen, sofern nicht bereits vorab aufgrund der angestrebten „Flexiblen Tidesteuerung“ mittels des Emssperrwerkes veränderte Randbedingungen eintreten, die dann zu berücksichtigen wären.

Für das beantragte Vorhaben ist ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 67ff. Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) bzw. §§ 107ff. Niedersächsischem Wassergesetz (NWG) erforderlich. Im Rahmen der Zulassung sind u. a. die Auswirkungen des Vorhabens auf die Nutzungen an der Ems zu ermitteln. In der vorliegenden Unterlage werden die Auswirkungen des Vorhabens auf folgende Nutzungen untersucht: Schifffahrt, Fischerei, Landwirtschaft, Jagd, Tourismus.

## 2 Schifffahrt

### 2.1 Bestandsbeschreibung

Die Unterems ist eine wichtige Bundeswasser- und Seeschifffahrtsstraße, die über den Dortmund-Ems-Kanal mit dem Rhein und über den Küsten- und Mittellandkanal sowie der Hunte mit der Weser

<sup>1</sup> Mit der Kurzbezeichnung „Planfeststellungsbeschluss zum Emssperrwerk“ oder „Sperrwerksbeschluss“ sind hier und im Folgenden der Planfeststellungsbeschluss zum Emssperrwerk und Bestickfestsetzung vom 14. Aug. 1998 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses gemäß § 75 Abs. 1a VwVfG vom 22. Juli 1999, des Planergänzungsbeschlusses vom 24. März 2000, des Planänderungsbeschlusses vom 16. Mai 2001, des Planänderungsbeschlusses vom 23. Mai 2001, des Planergänzungsbeschlusses vom 1. Nov. 2002, des Planänderungsbeschlusses vom 7. Mai 2003, des Planänderungsbeschlusses vom 17. Juni 2003, des Planänderungsbeschlusses vom 2. Juli 2004, des Planänderungsbeschlusses vom 1. September 2014 (sog. „Märzarrondierung“) und der Planänderungsbeschluss vom 17.07.2015 (sog. „Herbstarrondierung“) und der Planänderungsbeschluss vom 12.04.2019 gemeint.

Die entsprechenden Genehmigungen stehen unter nachfolgender Adresse im Internet zur Verfügung:  
[https://www.nlwkn.niedersachsen.de/startseite/wasserwirtschaft/zulassungsverfahren/oberirdische\\_gewasser\\_und\\_kuestengewasser/emssperrwerk/ubersicht\\_zulassungen/emssperrwerk-104066.html](https://www.nlwkn.niedersachsen.de/startseite/wasserwirtschaft/zulassungsverfahren/oberirdische_gewasser_und_kuestengewasser/emssperrwerk/ubersicht_zulassungen/emssperrwerk-104066.html)

verbunden ist. Durch diese Verbindungen ist die Ems von großer Bedeutung für die Binnenschifffahrt. An der Unterems liegen auf deutscher Seite die Seehäfen Emden, Leer und Papenburg. Die Außenems stellt die Verbindung zur Nordsee her und ermöglicht so die Anbindung der Seehäfen an die internationalen Schiffsverkehrsrouten.

Angaben zum Umfang des Frachtschiffs- und Güterverkehrs sowie zur Gütermenge und Güterart an der Schleuse Herbrum (Dortmund-Ems-Kanal) sind dem Verkehrsbericht 2017 (GDWS 2018) zu entnehmen (s. Tabelle 2.1-1 und Tabelle 2.1-2).

**Tabelle 2.1-1: Schleuse Herbrum/Dortmund-Ems-Kanal – Frachtschiffs- und Güterverkehr 2017**

	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt			Gesamt 2016
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
DEK Herbrum	Gütermotorschiffe	2 149	1 190	3 339	198	67	265	2 347	1 257	3 604	6 012
	Tankmotorschiffe	569	107	676	1 044	444	1 488	1 613	551	2 164	
	Güterschubleichter	0	2	2	1	0	1	1	2	3	
	Tankschubleichter	2	0	2	0	0	0	2	0	2	
<b>Gesamtanzahl der Schiffe</b>		<b>2 720</b>	<b>1 299</b>	<b>4 019</b>	<b>1 243</b>	<b>511</b>	<b>1 754</b>	<b>3 963</b>	<b>1 810</b>	<b>5 773</b>	

Quelle: GDWS (2018)

**Tabelle 2.1-2: Schleuse Herbrum/Dortmund-Ems-Kanal – Güterverkehr und Gütermenge 2017 in Gütertonnen**

Hauptgüterart	DEK Herbrum		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	129 435	173 740	303 175
Andere Nahrungs- u. Futtermittel	376 673	63 128	439 801
Feste mineralische Brennstoffe	8 036	429 387	437 423
Erdöl, Mineralöl, -erzeugnisse	122 297	142 854	265 151
Erze & Metallabfälle	167 707	33 472	201 179
Eisen, Stahl und NE-Metalle	79 291	123 018	202 309
Steine und Erden	867 592	250 378	1 117 970
Düngemittel	109 289	3 338	112 627
Chemische Erzeugnisse	732 864	25 644	758 508
Fahrzeuge, Maschinen, sonstiges	307 190	27 052	334 242
<b>Gesamt 2017</b>	<b>2 900 374</b>	<b>1 272 011</b>	<b>4 172 385</b>
<b>Gesamt 2016</b>			<b>4 191 297</b>

Quelle: GDWS (2018)

Die Flussläufe von Ems und Leda werden auch von der Freizeitschifffahrt genutzt. Zu nennen sind die Häfen (bzw. Anleger) Altarm Rhede, Papenburg, Weener, Kloster Muhde, Leer, Bingum, Jemgum, Sauteler Siel, Midlum (Alte Ziegelei) und Oldersum.

Die Berufsschifffahrt und die Freizeitschifffahrt auf der Ems unterliegen seit der Inbetriebnahme des Ems-Sperrwerks bei Gandersum im Jahre 2002 regelmäßig kurzfristigen Beschränkungen durch Schiffsüberführungen mit Anstau. Von 2002 bis einschl. 2019 haben insgesamt 37 dieser Schiffsüberführungen stattgefunden. In diesem Zeitraum wurde die Ems in der Regel zweimal pro Jahr für die Überführung großer Kreuzfahrtschiffe gesperrt.

## **2.2 Auswirkungen des Vorhabens auf die Schifffahrt**

Betrachtungsrelevant sind mögliche negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsbereich Berufsschifffahrt und die Freizeitschifffahrt.

Durch das beantragte Vorhaben sind unter Berücksichtigung der bisherigen Genehmigungslage keine veränderten Wirkungen auf den Schiffsverkehr zu erwarten.

## **3 Fischerei**

### **3.1 Bestandsbeschreibung**

Neben der Hamenfischerei, die von mehreren haupt- und nebenerwerblichen Fischern an der Unterems betrieben wird, wird die Unterems von Sportfischern als Angelrevier genutzt. Die folgenden Sportfischereivereine nutzen unterschiedliche Abschnitte der Ems oder Leda und Jümme: Sportfischereiverein Aschendorf (Ems) e.V., Sportfischereiverein Papenburg e.V., Sportfischereiverein Westoverledingen e.V., Fischereiverband „Altes Amt Stickhausen e.V.“.

Zum Fischbestand wird auf die Ergebnisse der Untersuchungen zur Fischfauna (Unterlage C, Kap. C 6.2.1.3) verwiesen. Die dort vorgenommene Beschreibung des Fischbestandes basiert auf den Ergebnissen von aktuellen Hamen-, Reusen- und Elektrobefischungen sowie auf der Auswertung vorliegender älterer Untersuchungen zum Emsabschnitt Herbrum – Dollart sowie Leda unterhalb Leda-Sperrwerk bis zur Mündung in die Ems.

### **3.2 Auswirkungen des Vorhabens auf die Fischerei**

Durch das beantragte Vorhaben gehen unter Berücksichtigung der bisherigen Genehmigungslage keine veränderten Wirkungen auf die Ausübung der Fischerei (hier: Hamenfischerei, Sportfischerei) aus.

Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Fischbestand sind gemäß Unterlage C, Kap. C 6.2.2, in Bezug auf relevante Vorhabenswirkungen als unerheblich negativ zu bewerten. Vorhabenbedingte Veränderungen der Fischbestände, die zu einem Rückgang der Fangerträge führen könnten, sind somit nicht zu erwarten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass durch die beantragte befristete Aussetzung der Nebenbestimmung zum Salz keine negativen Auswirkungen auf die Betriebsergebnisse der Fischer zu erwarten sind.

## **4 Landwirtschaft**

### **4.1 Bestandsbeschreibung**

Für die Bestandsbeschreibung der landwirtschaftlichen Nutzung im Betrachtungsraum werden die Ergebnisse der in Unterlage C, Kap. C 5, dargestellten Biotoptypen- und Lebensraumtypenkartierung herangezogen. Für detaillierte Informationen über die Datengrundlage und nähere Erläuterungen der Biotoptypen wird auf Unterlage C, Kap. C 5, verwiesen.

Die Angaben zur landwirtschaftlichen Nutzung beziehen sich auf den Abschnitt unterhalb des Wehrs Herbrum bis zum Emssperrwerk. Die oberhalb des Wehrs Herbrum gelegenen Nutzflächen liegen höher als der im Staufall überstaute Bereich (NHN > 2,8 m), sodass Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch vorhabenbedingte Überstauung dort ausgeschlossen sind.

Insgesamt werden ca. 850 ha des Vordeichslands zwischen Herbrum und dem Emssperrwerk landwirtschaftlich genutzt. Ca. 570 ha befinden sich im Landkreis Leer unterhalb der Leda-Mündung, da dort das Vorland überwiegend breiter ist als zwischen Leer und Papenburg bzw. im Leda/Jümme Gebiet sowie oberhalb von Papenburg im Landkreis Emsland. Im Landkreis Emsland werden ca. 220 ha landwirtschaftlich genutzt. Die Biotoptypen, die landwirtschaftliche Nutzflächen bezeichnen, lassen sich zu sieben Obergruppen zusammenfassen (Tabelle 4.1-1).

**Tabelle 4.1-1: Grünlandnutzung zwischen Herbrum und Emssperrwerk mit Stand 2017 sowie Leda von der Mündung bis zur Brücke Terheide in Potshausen und Jümme von der Mündung in die Leda bis zur Brücke Barger Straße in Detern mit Stand 2019.**

Grünlandtyp	Landkreis Leer (ha)	Landkreis Emsland (ha)	Gesamtfläche UG (ha)
Grünland (Ansaat)	2,39	0,00	<b>2,39</b>
Grünland (Extensiv)	23,55	0,00	<b>23,55</b>
Grünland (Flutrasen)	138,27	0,42	<b>138,69</b>
Grünland (Intensiv)	364,35	120,98	<b>485,33</b>
Grünland (Mesophil)	10,78	96,94	<b>107,72</b>
Grünland (Nass)	85,31	2,69	<b>88,01</b>
Grünland (Scherrasen)	0,57	0,38	<b>0,95</b>
<b>Summe</b>	<b>625,22</b>	<b>221,42</b>	<b>846,64</b>

Erläuterung: Ergebnis der Biotoperfassung 2017 durch IBL Umweltplanung, als Grünland gelistet sind alle im Haupt-Biototypen als Grünland gekennzeichneten Flächen (Haupt-Biototyp GA, GE, GFF, GIA, GIF, GMS, GNF, GR)

Überwiegend handelt es sich bei der landwirtschaftlichen Nutzfläche im Deichvorland um Intensivgrünland, das ca. 485 ha einnimmt. Mesophiles Grünland wurde auf rd. 110 ha festgestellt, wovon der größte Anteil im Landkreis Emsland liegt. Nasswiesen und Flutrasen bedecken ca. 220 ha. Extensiv genutztes Grünland wurde auf ca. 24 ha festgestellt. Ansaatgrünland und Scherrasen umfassen ca. 3 ha.

Die landwirtschaftlichen Nutzflächen befinden sich z.T. im Eigentum ortsansässiger Landwirte, zum Teil handelt es sich um öffentliches Eigentum, das im Rahmen von Pachtverträgen genutzt wird (s. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht: Eigentumsverzeichnis und Grundstückspläne).

Ackernutzung wird nur im Landkreis Emsland südlich von Herbrum betrieben. Eine Betroffenheit dieser über NHN +2,8 m gelegenen Ackerflächen kann sicher ausgeschlossen werden.

## 4.2 Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft

Wie in Unterlage C, Kap. C 5 erläutert, sind die Biototypen der vom Anstau betroffenen, landwirtschaftlich genutzten Flächen an häufige Überflutungen mit mitunter salzhaltigem Emswasser adaptiert. Sie liegen bereits im Ist-Zustand im Überschwemmungsbereich und unterliegen somit natürlichen Überflutungsereignissen. Insgesamt wird in Unterlage C, Kap. C 5.2 (S. 40ff.) vorhabenbedingten Auswirkungen auf nutzungsgeprägten Biototypen Folgendes festgestellt:

*„Wie in Kapitel C 5.1.3.2 beschrieben, werden Teilbereiche des Vorlands in diesem Emsabschnitt ab ca. Höhe Mittelsterborg landwirtschaftlich genutzt. Sommerdeiche kommen vor. Die vorkommenden Biototypen sind nutzungsgeprägte sekundäre Ersatzbiotope, die sich bei Aufgabe der Nutzung*

*überwiegend zu Schilfröhrichten entwickeln würden, welche als höherwertige und ästuartypische Biotope einzustufen sind. An Biotoptypen wurden u.a. Intensivgrünländer der Marschen festgestellt (GIM, z.T. in Biotopkomplexen mit Flutrasen). Diese sind im Ist-Zustand Salz-beeinflusst und gehen außerhalb sommerbedeichter Abschnitte sehr häufig landunter (Überflutung mit meso- und polyhalinem Wasser). Die vorhabenbedingte Überstauung erfolgt mit Wasser, das Salzgehalte aufweisen wird, die bereits im Ist-Zustand auftreten. Einen dauerhaften Effekt wird dies nicht haben, die landwirtschaftliche Nutzung kann nach Durchführung von Überführungen wie schon bislang fortgeführt werden.“*

Entsprechend sind vorhabenbedingt keine negativen Auswirkungen auf die Landwirtschaft zu erwarten.

## **5 Jagd**

### **5.1 Bestandsbeschreibung**

Die nachfolgenden Angaben über die Ausübung der Jagd im Untersuchungsgebiet basieren auf den Ergebnissen einer Recherche bei den Jagdgenossenschaften und Hegeringen<sup>2</sup> im Untersuchungsgebiet. Ergänzend werden Zufallsbeobachtungen (Sichtung von Individuen, Feststellung von Spuren etc.) während der floristischen und faunistischen Erfassungen an der Ems (s. Unterlage C, Kap. C 5 und C 6) berücksichtigt.

Die Flächen oberhalb der Uferlinie (MThw) sind an einzelne Jagdpächter (Einzeljagden) oder an Jagdgemeinschaften (Gemeindejagden mit einer Vielzahl von Jägern) verpachtet. Die Flächen unterhalb der Uferlinie (Watt- und Wasserflächen) befinden sich im Eigentum des Bundes. Informationen über die Pachtverhältnisse liegen für diese Gebiete nicht vor.

Bejagt werden im Untersuchungsgebiet Schalenwild (Rehwild, Damwild, Rotwild, Schwarzwild), Haarwild (Feldhase, Wildkaninchen, Fuchs, Dachs, Nutria) und Federwild (Rebhuhn, Fasan, Wildenten, Wildgänse). Es gibt keine quantitativen Angaben über die Jagd in den Vordeichsflächen, da sich die Abschussstatistiken immer auf die gesamten Jagdbezirke beziehen und die binnendeichs gelegenen Flächen mit einbeziehen. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die außendeichs gelegenen Flächen eine geringe Bedeutung für die Jagd aufweisen.

Für größere Säugetierarten (hier: zum Schalenwild zu zählende Arten) ist davon auszugehen, dass diese sich nicht dauerhaft in den Vordeichsflächen aufhalten, da dieses keine ausreichende Deckung für einen längeren Aufenthalt bietet. Einige Arten des Haar- und Federwildes (z.B. Wildkaninchen, Nutria) werden sich hingegen ständig im Gebiet aufhalten und haben vermutlich in höher gelegenen Bereichen ihre Baue.

Die Ausübung der Jagd unterliegt generell saisonalen Beschränkungen, die sich aus den im Jagdgesetz vorgeschriebenen Schonzeiten der Wildtierarten ergeben. Darüber hinaus gibt es Beschränkungen in geschützten Bereichen des Betrachtungsraums. Dort sind lediglich Jäger als Wattenaufseher eingesetzt, die Jagdschutzaufgaben wahrnehmen (z.B. die Tötung kranker und verletzter Tiere, Schutz vor Wilderern).

---

<sup>2</sup> Jagdgenossenschaft Petkum (Schreiben vom 13.12.2007), Hegeringe Moormerland-Süd (Schreiben vom 03.12.2007) und Jemgum-Ems (Schreiben vom 29.11.2007)

## **5.2 Auswirkungen des Vorhabens auf die Jagd**

Vorhabenbedingte negative Auswirkungen auf jagdbares Wild sind unter Berücksichtigung der vorhabenbedingten Wirkungen (Temporäre Veränderung der Salinität) nicht zu erwarten.

## **6 Tourismus**

Weite Teile des Untersuchungsgebietes werden im Rahmen touristischer Aktivitäten auf unterschiedliche Weise genutzt. Untersuchungsrelevant sind die möglichen vorhabenbedingten Auswirkungen auf die touristische Attraktivität des Untersuchungsgebietes, weil sich eine Attraktivitätsminderung auf den Wirtschaftszweig Tourismus auswirken kann.

Nicht Gegenstand dieser Betrachtung sind die Möglichkeiten zur wohnortgebundenen Naherholung der ortsansässigen Bevölkerung. Der Aspekt „Freizeit und Erholung“ ist Teil der Bearbeitung des „Schutzguts Mensch“ in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Unterlage C, Kap. C 12).

### **6.1 Bestandsbeschreibung**

Die touristische Nutzung im Untersuchungsgebiet lässt sich den Motivkategorien Natur erleben, Techniktourismus, Stadttourismus und Aktivurlaub zuordnen. Die einzelnen Aktivitäten wie Emsfahrten, Kanuurlaub, Kanuwandern, Wandern und Radtouren können wiederum einer oder mehreren Kategorien zugeordnet werden. Im Folgenden werden die vorkommenden Motivkategorien kurz dargestellt.

#### **Naturerleben**

„Naturerleben“ ist eines der Hauptmotive des Tourismus im Betrachtungsraum. Die touristische Nutzung dieser Kategorie bezieht sich räumlich vor allem auf das Deichvorland. Zwar besteht in Schutzgebieten durchweg ein Betretungsverbot, ein Erleben ist jedoch z.B. von den ausgewiesenen Wanderwegen und von den Deichen aus möglich.

#### **Techniktourismus**

Hightech ist ein wichtiger Faktor für den Tourismus in der Emsregion. Den Betrachtungsraum betreffend, ist speziell die Meyer-Werft in Papenburg Ziel bzw. Auslöser touristischer Aktivitäten. Dazu zählen sowohl Werftbesichtigungen mit Präsentationen vor Ort als auch die Beobachtung von Überführungen der Kreuzfahrtschiffe zur Nordsee vom Emsufer aus. Zudem gehören die beim Emssperrwerk angebotenen Führungen zum Techniktourismus.

#### **Stadttourismus**

Zum Stadttourismus zählen vor allem Hafenrundfahrten, die insbesondere von Städtereisenden in Papenburg, Emden und Leer genutzt werden. Weiterhin sind Ausflugsfahrten auf der Ems und Radtouren zu nennen.

#### **Aktivurlaub**

In der Kategorie Aktivurlaub ist der Radtourismus von besonderer Bedeutung. Es sind zahlreiche Fahrradrouten vorhanden, wie z. B. die Internationale Dollartroute, der Ems-Radweg, die Rad-Route Dortmund-Ems-Kanal, die Deutsche Fehnroute, der Friesische Heerweg und die Emslandroute. Die

Tourenangebote, die sich an Radwanderer richten, sind vielfältig und decken alle hier benannten Kategorien ab.

Neben den Radrouten verlaufen im UG Reitwege und Wanderwege, wie z.B. der Ems-Weg, der Ostfriesland-Wanderweg, der Ems-Hunte-Weg und der Störtebekerweg.

Ein weiterer Bereich des Aktivtourismus im UG ist der Urlaub mit dem Kanu. Dieser findet hauptsächlich auf Kanälen und Nebenflüssen der Ems (z.B. auf Leda und Jümme) statt. Häufig werden die Kanutouren in Verbindung mit Radtouren angeboten. Auf der Ems sind Kanuwanderer aufgrund des Berufsschiffsverkehrs und der tidebedingten Strömung seltener anzutreffen.

## **6.2 Auswirkungen des Vorhabens auf die touristische Nutzung**

Vorhabenbedingte Auswirkungen auf die touristische Nutzung sind durch die Aussetzung der Nebenbestimmung zu Salz nicht zu erwarten.

Während einer Schiffsüberführung ist der Zugang zum Ems-Vordeichsland gesperrt, d.h. Rad- und Fußwege sind nicht passierbar. Eine Änderung der Überführungsdauer oder eine Änderung des Zeitraums für den das Stauziel NHN + 2,7 m gilt wird nicht beantragt. Die zulässige Schließzeit des Emssperrwerkes bleibt unverändert bei 104 h.