

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 12/6146 —

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. Rabe (SPD) — Drs 12/6146

Betr.: Beabsichtigte Staulegung der Aller zwischen Celle und Verden

Die Bundeswasserstraße Aller wurde in den Jahren zwischen 1908 bis 1918 von Celle bis zur 52 Kilometer entfernten Leinemündung bei Hademstorf, Landkreis Soltau-Fallingb., für die Güterschiffahrt mit vier Staustufen ausgebaut. Die bei Oldau, Bannetze, Marklendorf und Hademstorf liegenden Staustufen bestehen aus je einem Wehr und je einer 160 Meter langen und zehn Meter breiten Schleuse. Die Binnenschiffahrt auf der Aller, die bis vor etwa 20 Jahren durch Kali- und Getreidetransporte mit Schiffseinheiten und von 600 Tonnen Tragfähigkeiten genutzt wurde, ist zwischenzeitlich zum Erliegen gekommen.

Gewerbliche Schiffahrt findet heute hauptsächlich durch drei Fahrgastschiffe und etwa 250 Sportboote statt.

Während einer Bereisung der Aller am 15. Oktober 1993 teilte der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte mit, daß der bauliche Zustand der Staustufen grundsätzliche Überlegungen für die künftige Erhaltung erfordert. Mit der Einstellung der Güterschiffahrt sei die Grundlage für die Staulegung der Aller entfallen.

Im Bundesverkehrsministerium würden daher Überlegungen dahingehend angestellt, die Aller durch Staulegung zu renaturieren. Begründet wurde diese Erwägung — wohl maßgeblich durch wirtschaftliche Gesichtspunkte veranlaßt — auch mit ökologischen Argumenten: Durch eine Staulegung soll das Fließgewässer Aller wieder voll durchgängig für Fauna und Flora werden. Die Flußbaue könne sich relativ schnell in ökologisch wertvolles Gebiet zurückverwandeln. Die Wassertiefen würden sich nicht wesentlich verringern.

Die Fahrgast- und Sportschiffahrt werde sich darauf einstellen, daß an mehr als 340 Tagen im Jahr Wassertiefen von mehr als 80 cm im Talweg dann vorhanden seien.

Demgegenüber sind diese Pläne einer möglichen Staulegung auf heftige Kritik gestoßen:

Es wird zum einen eingewandt, daß die Staustufen auch zur Regulierung von Hochwasser genutzt werden können. So können durch entsprechenden Einsatz der Schleuse bei Hademstorf die unterschiedlichen Flutwellen von Leine und Aller durch die Schleuse beeinflußt werden. Ein Wegfall der Schleusen könne mithin einen geringeren Hochwasserschutz bedeuten.

Eine Staulegung müsse zwangsläufig zur Absenkung des Grundwasserspiegels führen. Es wird befürchtet, daß größere Uferrandzonen gänzlich trockenfallen können. In der öffentlichen Diskussion wurde sogar von der Gefahr einer Versteppung der Flußlandschaft gesprochen.

Die Durchführung des Storchenschutzprogramms, welches in der Aller-Leine-Niederung durchaus erfolgreich ist, sei mit dem Trockenfallen von Seitenarmen der Aller gefährdet. Bei einer durchschnittlichen jährlichen Wassertiefe der Aller von nur 80 cm nach einer Staulegung würde schließlich die wirtschaftliche Existenz der drei Fahrgastschiffe, die alle einen Tiefgang von über einem Meter aufweisen, entfallen. Auch ein kleiner Teil der Sportschiffahrt könnte den Fluß nicht mehr nutzen. Die Fließgeschwindigkeit der Aller würde sich erhöhen und könnte im Falle eines Abbaus der Wehre auf die Hochwasserpegelstände der Anrainerorte negativen Einfluß haben.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Konsequenzen würde nach ihrer Beurteilung eine Staulegung der Aller haben für
 - a) die ökologische Situation der Aller-Leine-Niederung zwischen Celle und Verden unter Berücksichtigung der Grundwasserstände;
 - b) die Hochwasserlage und die bestehende Deichsituation;
 - c) die Gewässergüte einer freifließenden Aller;
 - d) die touristische Nutzbarkeit und die Fahrgastschiffahrt zwischen Verden und Celle?
2. Gibt es Bestrebungen seitens der Bundesregierung, mit dem Land Niedersachsen eine Vereinbarung im Sinne des § 2 des Bundeswasserstraßengesetzes zu treffen, wonach die Aller ihre Eigenschaft als Bundeswasserstraße verlieren soll? Falls ja, wie ist der derzeitige Stand der Verhandlungen?
3. Welche Konsequenzen hätte der Verlust dieser Eigenschaft
 - a) für die Unterhaltung des Gewässers, die bisher dem Bund als Hoheitsaufgabe obliegt,
 - b) für die Unterhaltung von Kreuzungsanlagen wie Straßenbrücken o. ä.,
 - c) für den Hochwasserschutz?
4. Teilt die Landesregierung die Auffassung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, daß eine Staulegung der Aller unter Berücksichtigung der Fragen zu 1 eine wirtschaftlich gebotene und politisch sinnvolle Entscheidung darstellt?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Umweltministerium
— 109 — 01425/7/2 — 52 —

Hannover, den 20. 5. 1994

Der Unterlauf der Aller zwischen Hademstorf und Celle wird durch die Stauanlagen Hademstorf, Marklendorf, Bannetze und Oldau reguliert. Diese Bauwerke wurden zwischen 1911 und 1916 errichtet und dienten dazu, den inzwischen eingestellten Güterschiffsverkehr auf der Aller zu ermöglichen. Heute haben die Schleusen nur noch eine Bedeutung für den Fahrgast- und Sportbootverkehr; die Stauanlagen dienen in einigen Fällen der Wasserkraftnutzung.

Die Stau- und Schleusenanlagen zwischen Celle und Hademstorf sind altersbedingt in absehbarer Zeit baufällig. Eine Bauwerksuntersuchung hat ergeben, daß die Lebensdauer der Anlagen nur noch 10 Jahre beträgt. Es ist jetzt zu entscheiden, welche Maßnahmen ergriffen werden sollen. Der Bundesminister für Verkehr (BMV) hat deshalb den Auftrag erteilt, drei Alternativen zu untersuchen:

- Neubau der vier Wehranlagen,
- Grundinstandsetzung und in vierzig Jahren Neubau,
- Staulegung.

Nach einer Grobschätzung ist ein Neubau rd. 30 % teurer und eine Staulegung rd. 33 % billiger als eine Grundinstandsetzung. Deshalb und wegen der zu erwartenden ökologischen Vorteile wurde die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte (WSD Mitte) vom BMV damit beauftragt, Maßnahmen und Auswirkungen einer Staulegung gründlich zu untersuchen. Der Zeitbedarf für diese Untersuchung wird auf etwa drei Jahre geschätzt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die einzelnen Fragen wie folgt:

Zu 1:

- a) Im Hinblick auf die Zielsetzung des Niedersächsischen Fließgewässerprogramms wäre die Staulegung der Aller zu begrüßen, weil dadurch ein Abbau der als biologische Sperren wirkenden vier Staustufen ermöglicht würde. Die Frage, wieweit sich die mit einer Staulegung zu erwartende Grundwasserabsenkung negativ auf die Ökologie der Gewässeraue auswirken wird, soll in der vom BMV veranlaßten Untersuchung geprüft werden. Da konkrete Aussagen z.Z. nicht möglich sind, bleibt das Untersuchungsergebnis abzuwarten.
- b) Die Auswirkungen einer Staulegung auf den Hochwasserabfluß sind ebenfalls Bestandteil der genannten Untersuchung. Eine negative Beeinflussung der Hochwassersituation kann jedoch grundsätzlich ausgeschlossen werden.
- c) Es ist nicht zu erwarten, daß sich eine Staulegung negativ auf die Gewässergüte der Aller auswirken wird. Im Gegenteil, die Wiederherstellung der Fließgewässerhältnisse verbessert im allgemeinen auch die Gewässergüte.
- d) Die touristische Nutzbarkeit der Aller und die Möglichkeiten für die Fahrgastschiffahrt werden sich nach einer Staulegung ändern müssen, aber nicht entfallen. Die Wassertiefe in den jetzigen Stauhaltungen wird abnehmen, aber an durchschnittlich mehr als 340 Tagen im Jahr in den weitaus meisten Flußbereichen immer noch mindestens 80 cm betragen.

In Verden ist ein Fahrgastschiff und in Celle sind drei Fahrgastschiffe beheimatet.

Von Verden aus werden hauptsächlich Schiffsrundfahrten angeboten. Zwei- bis dreimal im Jahr fährt das Schiff (Tiefgang ca. 70 cm) nach Celle. Auf diese Fahrten würde sich die Staulegung negativ auswirken.

Die drei Fahrgastschiffe aus Celle verkehren zwischen Celle und Bannetze. Alle drei Schiffe haben beladen einen Tiefgang von ca. 80 cm und benötigen eine Wassertiefe von 95 cm bis 100 cm. Nach einer Staulegung der Aller müßten diese Fahrgastschiffe ihren Betrieb einstellen. Dies trifft zum größten Teil auch für die motorisierte Sportschiffahrt zu.

Zu 2:

Bestrebungen der Bundesregierung, mit dem Land Niedersachsen eine Vereinbarung über eine Bestandsänderung der Aller nach § 2 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)

(hier: Verlust der Eigenschaft als Bundeswasserstraße) zu schließen, bestehen nicht. Eine derartige Vereinbarung wäre seitens des Bundes nur denkbar, wenn das Land bereit sein sollte, mit dem Übergang des Eigentums an der Aller in alle Pflichten des Bundes einzutreten, vor allem den Betrieb und die Unterhaltung der Wasserstraße zu übernehmen.

Die Tatsache, daß heute kein Güterverkehr auf der Aller mehr stattfindet, führt ebenso wenig wie der Umstand, daß eine Staulegung sich auf die Aller als Verkehrsweg auswirken würde, zum Verlust ihrer Eigenschaft als Bundeswasserstraße.

Zu 3:

a und b: Die Unterhaltung eines Gewässers I. Ordnung obliegt dem Eigentümer. Sollte die Aller ihre Eigenschaft als Bundeswasserstraße verlieren, so würde die Unterhaltungspflicht beim jetzigen Eigentümer — dem Bund — verbleiben oder ggf. auf einen künftigen Eigentümer übergehen.

Nach § 2 Abs. 1 WaStrG bedarf es einer Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Land und dem bisherigen oder künftigen Eigentümer, wenn ein Gewässer die Eigenschaft als Bundeswasserstraße verlieren soll. Wegen der finanziellen Konsequenzen besteht jedoch beim Land kein Interesse, das Eigentum zu übernehmen.

Sollte eine Straßenbrücke über die Aller der Unterhaltungslast des Bundes obliegen (§ 42 WaStrG), wäre in der Vereinbarung nach § 2 WaStrG zu regeln, wer nach einer Bestandsänderung die Unterhaltungslast trägt und ggf. wie diese ausgeübt wird (z. B. Ablösung der Unterhaltungslast).

c: Für den Hochwasserschutz an der Aller würden unverändert die dortigen Deichverbände zuständig bleiben.

Zu 4:

Wie ausgeführt, sind vor einer Staulegung noch rechtliche, ökologische und ökonomische Fragen zu prüfen. Die entsprechenden Untersuchungsergebnisse liegen noch nicht vor. Ob die Staulegung auch gesamtwirtschaftlich geboten und politisch sinnvoll ist, kann erst nach Klärung aller Fragen und Abwägung der einzelnen Belange abschließend beurteilt werden.

Griefahn