

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Dr. Helmut Lippelt und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Umweltverträgliche und kostengünstige Lösung für Aller-Stauwehre

Mittelfristig ist zu erwarten, daß vier alte Staus bzw. Wehre an der Bundeswasserstraße Aller abgängig werden. Eine Entscheidung darüber, welche Lösung gewählt wird, steht an. Zuständig ist das Bundesministerium für Verkehr (BMV). Die örtlich zuständige Wasser- und Schifffahrts-Direktion (WSD) Mitte in Hannover hat drei Varianten vorgestellt, und zwar „Neubau“, „Sanierung“ und „Staulegung“.

Die letztgenannte Variante wurde aus ökologischen und ökonomischen Gründen seitens des Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie (NLÖ) und der Umweltverbände wiederholt der WSD empfohlen. Die wirtschaftlich und persönlich an der Nutzung der Bundeswasserstraße Interessierten bevorzugen eine der übrigen beiden Varianten.

Soweit bekanntgeworden ist, wird die Lösung „Staulegung“ aus folgenden Gründen vom BMV abgelehnt:

- Durch die Staulegung würde der durch die seinerzeit geschaffene Stauregelung entwickelte Kulturraum in seiner ökologischen und landeskulturellen Bedeutung erheblich beeinträchtigt.
- Sohlgleiten und Sohlschwellen könnten die Grundwasserabsenkung in der Talaue nur „mildern“.
- Die Schifffahrt sei dann nicht mehr möglich, und der Freizeitwert der Aller sei „erheblich eingeschränkt“.
- Diese Folgen seien gegen die strukturpolitischen Interessen des Landes Niedersachsen gerichtet.
- Durch die Staulegung würden im Bereich der WSD-Mitte Arbeitsplätze verlorengehen.

Dagegen dürfte der Bundesregierung bekannt sein, daß

- es Ziel nicht nur des Niedersächsischen Fließgewässerschutzes ist, die Durchgängigkeit möglichst vieler Fließgewässer zu erreichen, sondern auch vieler nationaler und internationaler Abkommen, Programme u. ä.,
- das Niedersächsische Landesamt für Ökologie in der der Bundesregierung vorliegenden Stellungnahme aufgezeigt hat,

durch welche Maßnahmen Grundwasserabsenkungen in der Talaue vermieden werden können,

- diese Maßnahmen (des Wasserbaues und Naturschutzes) nicht nur der Grundwasserhaltung dienen, sondern zusätzlich
 - der Verbesserung des natürlichen Wasserrückhaltevermögens und damit des Hochwasserschutzes,
 - der Erhöhung der Strukturvielfalt und damit auch der Verbesserung des Erlebnis- und Erholungswertes der Tal- und Flußbereiche,
 - der Förderung des sanften Tourismus und der Naherholung bzw. des Wohnwertes in der Region, wohingegen der Motorsport dieser Nutzung zuwiderläuft,
 - der Wiedergewinnung der Selbstreinigungskraft des Flusses in diesem Staubereich, wodurch auch der Unterlauf und die Nebenflüsse profitieren würden. Auch diese Entwicklung würde sich erheblich auf die vorstehenden Positivpunkte auswirken.

Die WSD hat zum Zwecke der Vorentscheidung vier Gutachten eingeholt, welche sich auf einen bescheidenen Teil der anstehenden Fragen zur Staulegung bezogen. Dieser Vorgang verlangt aus folgenden Gründen nach Aufklärung:

1. Aus den Gutachten ist zu entnehmen, daß in den Untersuchungsrahmen nicht die Frage einbezogen worden war, ob und inwieweit Maßnahmen des Wasserbaues und des Naturschutzes geeignet sind, den Grundwasserspiegel auf dem bisherigen Niveau zu halten. Statt dessen gingen die Gutachter von dem Szenario der schlichten Wegnahme der vier Staus aus. Das Fazit der Gutachten konnte nur sein, daß der Grundwasserstand erheblich und auf großer Fläche fallen würde. Erhebliche ökologische Schäden wären die weitere Folge.

Die Beschränkung des Untersuchungsrahmens wurde damit begründet, daß der Umfang der erforderlichen Begleitmaßnahmen (Kompensationmaßnahmen) erst nach der Entscheidung, falls sie zugunsten der Variante „Staulegung“ ausfallen würde, festgestellt werden würde.

2. Über die Gutachtenergebnisse hat die WSD-Mitte nur interessierte Kreise und nicht die Öffentlichkeit direkt unterrichtet. Es hat den Anschein, daß es ihnen überlassen worden ist, ob und mit welchem Inhalt die Öffentlichkeit informiert wird.
3. Infolge der einseitigen, unzureichenden Berichterstattung hat in der Öffentlichkeit eine Meinungsbildung stattgefunden, die auf einer unrealistischen Folgerung basiert.

Die Berichterstattung erfolgte ohne deutlichen Hinweis auf die Tatsache, daß mit diesen Teiluntersuchungen nur eine Grundlage für notwendige weitere Untersuchungen geschaffen werden sollte. Erwartungsgemäß haben weite Kreise der örtlichen Bevölkerung, die Gemeindeverwaltungen, Landwirte, Berufs- und Sportfischer und – vor allem – die Motorbootsportler und der Fahrgastschiffsbesitzer massiv gegen die Staulegung opponiert.

Die negative Reaktion der breiten Öffentlichkeit auf das Horrorszenario der Versteppung des Allertales könnte erheblichen Einfluß auf die Entscheidungsfindung genommen haben.

Aus allen diesen Gründen besteht die Vermutung, daß das für die ministerielle Entscheidung benötigte Material nicht mit der gebotenen Objektivität zusammengetragen worden ist.

Die Bundeswasserstraßen-Verwaltung geht selbst davon aus, daß die Wehre nicht mehr benötigt werden. Sie waren allein für die gewerbliche Schifffahrt erbaut und genutzt worden. Seit über 35 Jahren wird diese Schifffahrt nicht mehr betrieben. Zur Zeit werden die Wehre nur noch zur Wasserhaltung für den Motorboot- und geringen Ausflugschiffsverkehr sowie für den Betrieb von zwei Kleinwasserkraftwerken benötigt.

Die Sanierungskosten von mindestens 20 Mio. DM kämen überwiegend einer Freizeitsparte von einigen Motorbootbesitzern zugute. Ferner ist aus volkswirtschaftlichen und ökologischen Gründen zu berücksichtigen, daß

- a) sich die staugeregelte Fahrstrecke auf ca. 40 km beschränkt,
- b) der Bootsverkehr unterhalb des vierten Wehres (ab der Leinemündung) uneingeschränkt weiter möglich sein wird,
- c) gleiches auch für den Ausflugschiffsverkehr gilt,
- d) die Restnutzungsdauer der sanierten Bauwerke und Anlagen auf rund 30 Jahre beschränkt sein wird, so daß dann eine ähnliche Situation wie heute entstehen und wobei die Variante „Sanierung“ ausscheiden wird,
- e) die jährlichen Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung der Wehre, Schleusen, Gebäude, Wege und weiteren Nebenanlagen von mehreren Millionen DM den Sanierungskosten hinzuzurechnen sind, da sie bei der Staulegung gänzlich wegfallen würden,
- f) die ökologischen Schäden, die durch die vier Flußbauwerke laufend entstehen, in die Bilanz einzubeziehen sind, da sie vermeidbar sind.

Bereits die Kosten der Sanierung, des Betriebs- und Unterhaltungsaufwandes würden sich amortisieren. Dies schließt den Gesamtaufwand der Staulegung, der Kompensationsmaßnahmen und eventuelle Entschädigungen vor Ablauf der genannten Nutzungsdauer ein.

Hinzu kommt, daß die Kompensationsmaßnahmen so ausgelegt werden können, daß sie ganzheitlich hochwassermildernd wirken. Ferner werden sie den Erholungs- und den ökologischen Wert des Flußabschnittes erheblich erhöhen. Die Flußunterhaltungskosten werden stark vermindert.

Besonders auffällig ist, daß das Niedersächsische Landesamt für Ökologie in der der WSD Mitte vorliegenden Stellungnahme den ökologischen Wert des Allerabschnittes ausführlich dargestellt hat, und die WSD Mitte dagegen feststellt, daß durch die Staulegung der Freizeitwert der Aller erheblich eingeschränkt werden würde.

Auch in bezug auf die Grundwasser-Problematik bestehen auffällige Widersprüche. Zur Rechtfertigung der Stausanierung wurde geäußert, daß die ökologische Bedeutung des Allertaales durch die Staulegung erheblich gefährdet werden würde. Das Landesamt für Ökologie hat dagegen aufgezeigt, welche Maßnahmen eine Staulegung begleiten müssen, um Grundwasserabsenkungen zu vermeiden. Bisher hat die Verwaltung die Möglichkeiten von Kompensationsmaßnahmen offenbar nicht untersucht lassen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie weit ist seitens der Bundesregierung der Entscheidungsprozeß zwischen den grundlegenden Alternativen „Sanierung“ und „Staulegung“ gediehen?
2. Gibt die Bundesregierung der Sanierung der vier Aller-Wehranlagen den Vorzug vor der Staulegung?
Wenn ja, aus welchen Gründen geschieht dies?
3. In welcher Höhe wurden die Sanierungskosten der einzelnen Wehre veranschlagt?
Liegen verbindliche Detailberechnungen oder bislang nur Grobschätzungen vor?
4. Welcher Grad der Objekterhaltung sollte nach Auffassung der Bundesregierung mit der Sanierung erreicht werden, wenn technisch eine Minimal- und eine Maximal-Lösung möglich ist?
Hat die Bundesregierung gegenüber der WSD Mitte diesbezügliche Vorgaben gemacht?
5. Wann muß nach Kenntnisstand der Bundesregierung aus bautechnischer Sicht spätestens eine der möglichen Lösungen in Angriff genommen werden?
6. Von welcher Lebensdauer der vier Bauwerke und Anlagen wird nach durchgeführter Sanierung ausgegangen?
Ist nach Ende dieser Zeit von sanierungsfähigen oder abbruchreifen Bauwerken und Anlagen auszugehen?
7. Von welchem Kostenaufwand – nach heutigem Preisstand – wird auszugehen sein, falls die erneute Sanierung möglich bzw. alternativ Abbruch und Neuerrichtung vorgesehen werden?
8. Sind die vier Wehranlagen in bezug auf die Bewertungskriterien der vorstehenden Fragen unterschiedlich zu beurteilen?
Falls ja, inwieweit konkret bei den einzelnen Wehren?
9. Welche Aufgaben sollen die Wehre künftig erfüllen?
10. Wie viele Fahrzeuge (bitte aufgeschlüsselt nach Art und Tonnage, Herkunft und Bestimmungsort) haben bei wie vielen Schleusungen im Durchschnitt die Schleusen jährlich passiert?

11. Welche volkswirtschaftlichen Kriterien und Bewertungen wurden der Bevorzugung der Lösung „Sanierung“ zugrunde gelegt?

Wurde dabei berücksichtigt,

- a) der geringe Anteil der den Staubereich (ca. 40 km Flußlänge) nutzenden Motorbootsporttreibenden an der Gesamtzahl der regionalen Sporttreibenden bzw. der Einwohnerzahl?

Wenn nein, weshalb?

- b) die Wirtschaftskraft der genannten Sparte und der Fahrgastschifffahrt und deren Anteil an der Regionalwirtschaft?

Wenn nein, weshalb?

- c) daß der Motorboot- und Schiffsverkehr ab der Leinemündung uneingeschränkt bestehen bliebe, wenn die Variante „Staulegung“ bevorzugt werden würde, und wenn ja, inwieweit?

Wenn nein, weshalb?

- d) der Aufwand der öffentlichen Hand, der darin besteht, daß im Falle einer Sanierung der Anlagen Wehre, Schleusen, Betriebsgebäude und -grundstücke, Wege, Straßen, Fahrzeuge usw. sowie die Ufer weiterhin unterhalten bzw. betrieben werden müssen?

Welche durchschnittlichen Jahreskosten (Personal- und Sachkosten) stehen sich bei den beiden Lösungen „Sanierung“ und „Staulegung“ gegenüber?

12. Wurde eine Umweltbilanz für die Entscheidungsfindung erstellt?

Welche Zahlen und Fakten sind darin enthalten?

13. Wurde seitens der Bundesregierung berücksichtigt, daß bei der Lösung „Staulegung“ folgende ökologisch und volkswirtschaftlich relevanten Positivwirkungen erzielt würden:

- a) die in der Stellungnahme des NLO genannten Vorteile des Naturschutzes,
- b) die ersparten Nachteile für die Umwelt (Energieaufwand des gesamten Betriebes einschließlich Unterhaltung und Instandsetzung, Personalbeförderung und -versorgung usw.),
- c) die Förderung des sanften Tourismus und des „weichen“, nicht motorbetriebenen Wassersports, Verbesserung des Naherholungs- und Wohnwertes der Region, welche infolge der Begleitmaßnahmen des Naturschutzes und des ökologisch-technischen Wasserbaues durch Schaffung von naturnahen Strukturen und Landschaftsinventaren erzielt werden,
- d) die Verbesserung des Retentionsvermögens und somit des Hochwasserschutzes durch die zu c) genannten Maßnahmen,
- e) die erhebliche Verbesserung der Gewässergüte im Staubeereich und auch im weiteren Unterlauf?

Zu a) bis e): Falls nein, weshalb?

Wird die Bundesregierung gegebenenfalls auf die nachträgliche Berücksichtigung drängen?

14. Hält die Bundesregierung es für möglich, die Entscheidung zu revidieren, falls die Summe der genannten Bilanzwerte ergeben sollte, daß die Lösung „Staulegung mit Kompensationsmaßnahmen“ im Vergleich mit dem Bilanzergebnis der Lösung „Sanierung“ günstiger ist?

Falls nein, weshalb nicht?

15. Welche neuen Erkenntnisse haben die eingeholten Gutachten vor dem Hintergrund, daß alle regionalwirtschaftlichen Gegebenheiten, die zugunsten der Variante „Sanierung“ angeführt worden sind, bereits vor Auftragsvergabe bekannt waren, ergeben?

a) Weshalb wurden die kostenträchtigen Aufträge erteilt?

b) Wie hoch belaufen sich die Kosten?

16. Wie bewertet die Bundesregierung die in der Stellungnahme des NLÖ für die Variante „Staulegung“ vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen?

17. Wurde im Rahmen der Variantenprüfung durch die WSD Mitte der Umfang der bei der Variante „Staulegung“ erforderlichen Kompensationsmaßnahmen untersucht?

a) Welche Maßnahmen sind erforderlich?

b) Welcher Kostenaufwand ist zu erwarten?

c) Inwieweit sind diese Kompensationsmaßnahmen in die Umweltbilanz eingeflossen?

Falls nein, weshalb wurde hierauf verzichtet?

18. Liegt der Bundesregierung eine unlängst an der Fachhochschule Nordniedersachsen, Fachbereich Wasserwirtschaft und Umwelttechnik in Suderburg gefertigte wissenschaftliche Untersuchung zur Staulegung in der Aller bzw. deren Auswertung durch die WSD Mitte, deren Mitarbeiter an einem Colloquium zur Vorstellung der Untersuchung teilgenommen haben, vor?

a) Ist die Bundesregierung bereit, die Ergebnisse dieser Arbeit in die Entscheidungsfindung einzubeziehen?

b) Welche Schlußfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den sich aus dieser Arbeit und dem Colloquium ergebenden Erkenntnissen?

Bonn, den 25. August 1997

Gila Altmann (Aurich)

Dr. Helmut Lippelt

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

