

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich),
Dr. Helmut Lippelt und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/8431 –**

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 (NLO) 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 Fließgewässerschutzprogramms 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

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 10. September 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

- 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 Motorwassersport 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 (Kompensationsmaßnahmen) 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 Motorbootportler und der Fahrgastschiffsbesitzer massiv gegen die Staulegung opponiert.

Die negative Reaktion der breiten Öffentlichkeit auf das Horrorszzenario der Versteppung des Allertaales 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 Allertales 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 untersuchen lassen.

Vorbemerkung

Die in der Kleinen Anfrage suggerierte Zuständigkeitslage und Entscheidungssituation ist nicht gegeben.

Dem Bund obliegen nach der grundgesetzlichen Kompetenzzuweisung die Angelegenheiten der Verwaltung der Bundeswasserstraßen in ihrer verkehrlichen Funktion, insbesondere ihr Ausbau und ihre Unterhaltung; den Ländern obliegen die Angelegenheiten der Wasserwirtschaft und Landeskultur sowie der Ökologie. Der Bund ist nicht berechtigt, einen nachhaltigen wasserwirtschaftlichen, landeskulturellen sowie ökologischen Umbau der Kulturlandschaft in einem Teilstück der Aller durchzuführen.

Etwa die Hälfte (rd. 117 km unterhalb Celle bis zur Mündung in die Weser) der Streckenlänge der Aller ist Bundeswasserstraße. Im Abschnitt von Celle bis zur Einmündung der Leine (52 km) wurden in den Jahren 1908 bis 1916 vier Staustufen zur Verbesserung der Schiffbarkeit für den gewerblichen Schiffsverkehr ausgebaut. Unterhalb der Einmündung der Leine bis zur Weser ist die Aller durch flußbauliche Maßnahmen reguliert. Seit 1968 findet keine Güterschiffahrt mehr statt. Im Sommer verkehren auf der Aller drei Fahrgastschiffe; rd. 250 große, tiefergehende Sportboote sind hier beheimatet. An zwei Staustufen wird die Wasserkraft in Kleinkraftwerken genutzt. Ein Kraftwerk steht unter Denkmalschutz.

An den Stauanlagen besteht Instandsetzungsbedarf. Zudem hat sich die Nutzung der Aller gegenüber der ursprünglichen Planung grundlegend geändert. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat deshalb für das weitere Vorgehen folgende Alternativen untersucht:

- Grundinstandsetzung der vier vorhandenen Stauanlagen,
- Neubau der vier Stauanlagen mit geringeren Abmessungen der Schleusen,
- Beseitigung der vier Stauanlagen (Staulegung).

- Während die Kosten für die Grundinstandsetzung und den Neubau der vier Stauanlagen mit hinreichender Genauigkeit geschätzt werden konnten, wurden für die Abschätzung der möglichen Auswirkungen – und auch der Kosten – einer Staulegung des Allerabschnitts von Celle bis Hademstorf die folgenden Gutachten erstellt:
- Hydraulische, hydrologische und morphologische Untersuchungen zu den Auswirkungen der Beseitigung der Allerstautufen auf
 - die Änderung der Wasserspiegellagen,
 - die Änderung der Fließgeschwindigkeit und hierauf aufbauend,
 - die mögliche Änderung der Allermorphologie (Flußsohle, Querschnitte, Flußlauf).
- Hydrogeologische und ökologische Untersuchungen zur Staulegung
Die Staulegung hat im Bereich der Stauhaltungen eine Veränderung des Wasserstandes und des Fließverhaltens im Gewässer sowie des Grundwasserspiegels in der Talaue zur Folge. Untersucht wurden
 - die Änderung des Grundwasserstandes und die Auswirkungen auf Flora und Fauna im aquatischen Bereich und auf den Vorländern.
- Auswirkungen einer Staulegung auf den Fischbestand, auf das Makrozoobenthos und auf die Wasserbeschaffenheit.

Die genannten Gutachten befassen sich mit der gleichzeitigen vollständigen Staulegung aller vier Wehre ohne begleitende Kompensationsmaßnahmen. Sie dienen dazu, das maximale Ausmaß und den maximalen Einflußbereich der Folgewirkungen zu erfahren. Die Ergebnisse der Untersuchungen und die fortwährende Diskussion mit den betroffenen Behörden und Interessenten haben dazu geführt, die vollständige Staulegung durch technische Maßnahmen zu moderieren bzw. die Wasserspiegelabsenkung trotz Staulegung zu verringern, um damit gleichzeitig großräumige Auswirkungen im Grundwasser zu minimieren. Um den Einfluß dieser Maßnahmen abschätzen zu können, wurden Zusatzuntersuchungen zur Hydraulik und zur Hydrogeologie in Auftrag gegeben. Zu den drei Untersuchungsschwerpunkten liegen insgesamt 11 Einzelgutachten vor.

Über die „künftige Stauregelung der Aller“ wurde die Öffentlichkeit durch die planenden Ingenieure, die in der Regel von einem Biologen und von den Gutachtern unterstützt wurden, intensiv unterrichtet.

- In acht für die Öffentlichkeit zugänglichen Abendveranstaltungen an verschiedenen Orten wurden die laufenden Untersuchungen vorgestellt und diskutiert.
- Mit den zuständigen Landkreisen, den unteren Naturschutzbehörden, den Staatlichen Ämtern für Wasser und Abfall und

dem Niedersächsischen Landesamt für Ökologie wurde in Arbeitsgesprächen diskutiert.

- In Besprechungen bei der Bezirksregierung Lüneburg und dem Niedersächsischen Landesamt für Ökologie wurden das Untersuchungsprogramm und der jeweilige Arbeitsstand vorgestellt.
- Zusätzlich fanden Einzeldiskussionen statt.
- In Hannover fand eine Pressekonferenz statt.

In allen Veranstaltungen wurde auf die denkbaren Optimierungsmaßnahmen hingewiesen, die ja auch in den Gutachten genannt worden waren. Dies gilt auch für die Diskussionen mit Naturschutzverbänden.

Das Spektrum der Diskussionen läßt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die gestaltete Kulturlandschaft der Alleraue soll erhalten werden.
- Die Durchgängigkeit der bestehenden Anlagen soll verbessert werden.
- Eine Staulegung wirkt sich negativ auf die Alleraue aus.
- Die Staulegung beeinträchtigt die Ausflugs- und Motorbootschifffahrt beträchtlich; der Freizeitwert geht für diese Nutzer verloren.
- Die Belange der Fischerei werden nicht gewahrt.
- Staulegung ja, aber Wasserstände halten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß der durch die Stauregelung geschaffene Kulturraum ökologisch und landeskulturell sowie strukturell von erhaltenswerter Bedeutung ist, eine Staulegung würde diese Bedeutung mindern.

Das Niedersächsische Landesamt für Ökologie spricht sich in seiner Stellungnahme vom 5. Juli 1996 für eine durch Kompensationsmaßnahmen zu stützende Staulegung aus. Es weist jedoch darauf hin, daß die Aller zwischen Celle und Leinemündung trotz der Staustufen schutzwürdig ist und zum Teil noch einen naturnahen Charakter hat.

Dies vorangestellt, werden die einzelnen Fragen wie folgt beantwortet:

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?

Die Bundesregierung und die Niedersächsische Landesregierung haben Anfang Juni diesen Jahres dahin gehend Einvernehmen erzielt, die nun fast 100 Jahre alten Stauanlagen an der Bundeswasserstraße Aller zwischen Celle und der Leinemündung instand

zu setzen und die Talaue in ihrem ökologischen Wert zu stärken. Beides liegt im Interesse des Landes. Dieses Einvernehmen wurde unter Abwägung der wesentlichen Belange, bei denen die eingangs angeführten Gutachten Entscheidungshilfen boten, erzielt. Bund und Land verfolgen diese vernünftige Lösung unter Beachtung ihrer Aufgaben- und Ausgabenkompetenz weiter.

Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundes und des Landes Niedersachsen wird für die Aller und die angrenzenden Seitenräume eine auf die ökologischen Belange ausgerichtete Entwicklungsplanung erarbeiten; Bestandteil dieser Planung ist eine Leitlinie für die umweltverträgliche Unterhaltung des Flusses.

3. In welcher Höhe wurden die Sanierungskosten der einzelnen Wehre veranschlagt?
Liegen verbindliche Detailberechnungen oder bislang nur Grobschätzungen vor?

Die Kosten für die Grundinstandsetzung der Stauanlagen betragen

	Schleuse		Wehr		
Stauanlage Oldau	3,7 Mio. DM	+	3,0 Mio. DM	=	6,7 Mio. DM
Stauanlage Bannetze	1,6 Mio. DM	+	3,6 Mio. DM	=	5,2 Mio. DM
Stauanlage Marklendorf	3,7 Mio. DM	+	4,0 Mio. DM	=	7,7 Mio. DM
Stauanlage Hademstorf	1,6 Mio. DM	+	1,5 Mio. DM	=	3,1 Mio. DM
Summe:					<u>22,7 Mio. DM</u>

Diese Kosten sind durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte mit der für eine Voruntersuchung ausreichenden Genauigkeit ermittelt worden.

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?

Mit der Grundinstandsetzung der Stauanlagen wird ihr bestimmungsgemäßer Betrieb für die kommenden 30 bis 40 Jahre sichergestellt. Die in der Antwort zu Frage 3 genannten Kosten sind die für eine Minimallösung notwendigen Aufwendungen. Für ihre Ermittlung bedurfte es keiner Vorgaben von seiten der Bundesregierung an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte.

5. Wann muß nach Kenntnisstand der Bundesregierung aus bautechnischer Sicht spätestens eine der möglichen Lösungen in Angriff genommen werden?

In den Jahren 1987 bis 1993 erstellte Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau zum Zustand der Anlagen empfehlen, mit der Sanierung in spätestens fünf Jahren zu beginnen. Hierbei sind vorrangig die Stahlwasserbauteile zu behandeln. Die Massivbauteile haben noch eine etwas größere Restlebensdauer.

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?

Nach Durchführung der Grundinstandsetzung ist mit einer weiteren Nutzungsdauer der Stauanlagen von 30 bis 40 Jahren zu rechnen. Die Frage, ob nach Ablauf dieser Zeit die Bauwerke oder Teile von ihnen sanierungsfähig oder abbruchreif sind, läßt sich derzeit nicht beantworten.

7. Von welchem Kostenaufwand – nach heutigem Preisstand – wird auszugehen sein, falls die erneute Sanierung möglich bzw. alternativ Abbruch und Neuerrichtung vorgesehen werden?

Ob und ggf. mit welchem Aufwand eine erneute Sanierung möglich wäre, kann heute nicht gesagt werden. Der Neubau der Stauanlagen (Wehre und Schleusen) kostet nach heutigem Preisstand ca. 76 Mio. DM.

8. Sind die vier Wehranlagen in bezug auf die Bewertungskriterien der vorstehenden Fragen unterschiedlich zu beurteilen?
Falls ja, inwieweit konkret bei den einzelnen Wehren?

Die vier Wehranlagen sind etwa gleich zu beurteilen.

9. Welche Aufgaben sollen die Wehre künftig erfüllen?

An den Aufgaben der Wehre wird sich künftig nichts ändern. Sie sollen die vorgeschriebenen Wasserstände in der Aller und damit auch die Grundwasserstände in der Alleraue halten. Der Schiffsverkehr soll im bisherigen Umfang möglich bleiben. Die Energienutzung aus dem Gefälle der Aller will der Betreiber modernisieren und umweltverträglich weiter ausbauen.

10. Wie viele Fahrzeuge (bitte aufgeschlüsselt nach Art und Tonnage, Herkunft und Bestimmungsort) haben bei wie vielen Schleusungen im Durchschnitt die Schleusen jährlich passiert?

Die jährlichen Durchschnittswerte betragen:

Schleuse	Anzahl der Schleusungen	Fahrzeugschleusungen		Fahrzeuge insgesamt
		Passagierschiffe	Sportboote	
Oldau	1 200	250	950	1 200
Bannetze	300	40	260	300
Marklendorf	200	15*	200	215
Hademstorf	300	15*	300	315
Summe	2 000			2 030

* Schätzwerte

Weitere Aufzeichnungen liegen nicht vor.

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?

Bei den bisherigen Untersuchungen handelt es sich um Voruntersuchungen, in denen wesentliche Schwerpunkte bzw. kostenverursachende Gesichtspunkte zur Beurteilung der drei Varianten betrachtet wurden.

Die in den Unterfragen a) bis d) genannten Kriterien wurden nicht im einzelnen berücksichtigt, da sie einen unverhältnismäßig kostenträchtigen Aufwand erfordern und das Ergebnis nicht entscheidend beeinflussen würden.

Es wurden aber für alle Varianten die Jahreskosten ermittelt. Hierbei sind alle relevanten Kostenfaktoren wie Baukosten, Unterhaltung und Betrieb (Sach- und Personalkosten), Gutachterkosten, Entschädigungen, Aufwendungen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Gewinne aus der Wasserkraftnutzung eingegangen. Bei realistischer Variation der Eingangsparameter im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse schwanken die Kosten für die Staulegung zwischen ca. 80 % und 100 % der Grundinstandsetzungskosten.

12. Wurde eine Umweltbilanz für die Entscheidungsfindung erstellt?
Welche Zahlen und Fakten sind darin enthalten?

Eine Umweltbilanz ist wesentlicher Teil einer Umweltverträglichkeitsstudie. Eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie wurde in diesem Stadium der Voruntersuchungen für die künftige Stauregelung an der Aller nicht erstellt, da eine Entscheidung auf der Basis der vorliegenden Untersuchungsergebnisse möglich war. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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 Staubereich und auch im weiteren Unterlauf?
- Zu a) bis e): Falls nein, weshalb?
Wird die Bundesregierung gegebenenfalls auf die nachträgliche Berücksichtigung drängen?

Die Zielsetzung der Stellungnahme des Niedersächsischen Landesamts für Ökologie beinhaltet eine wesentliche Umgestaltung des Gewässers einschließlich der Talaue. Die Durchsetzbarkeit und die Kostenbetrachtung wurde dabei völlig außer acht gelassen. Eine derart umfassende „Renaturierung“ entspricht nicht dem verfassungsgemäßen Auftrag der Bundeswasserstraßenverwaltung. Zuständig hierfür wäre das Land Niedersachsen, das sich auf der Grundlage der Voruntersuchungen einvernehmlich mit dem Bund dafür entschieden hat, den jetzigen Status der Aller beizubehalten.

Eine erhebliche Verbesserung der Wassergüte infolge der Staulegung ist nach dem Gutachten der Bundesanstalt für Gewässerkunde nicht zu erwarten.

Eine Verbesserung des Hochwasserschutzes wird durch eine Staulegung nicht eintreten. Bei Hochwasser werden derzeit bereits alle Wehre gelegt. Sohlstabilisierende und wasserspiegelstützende Maßnahmen könnten sogar dazu führen, die Hochwassersituation örtlich zu verschärfen.

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?

Nein. Es wird auch auf Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

Für die Varianten „Neubau“ und „Sanierung“ bestand kein zusätzlicher Untersuchungsbedarf. Da die vermeintlich wirtschaftlichste und von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung daher zunächst favorisierte Variante „Staulegung“ hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt jedoch sehr komplex ist, mußten hierzu verschiedene Untersuchungen durchgeführt werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen haben gezeigt, daß der durch die Stauregelung geschaffene Kulturraum im Allertal heute eine gewichtige ökologische und landeskulturelle Bedeutung hat, die durch eine Staulegung erheblich beeinträchtigt würde. Die Beeinträchtigungen wären mit großem Kostenaufwand auszugleichen.

Kosten für die Gutachten sind in Höhe von 660 000 DM entstanden. Weitere 550 000 DM mußten aufgewendet werden, um Grundlagendaten wie Flußprofile und Grundwassermeßstellen zu beschaffen bzw. einzurichten. Im übrigen wird auf Antwort zu Frage 11 verwiesen.

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

Es wird auf die Vorbemerkung sowie die Antworten zu den Fragen 1 und 12 verwiesen.

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?

Von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und ihren Gutachtern wurde im Zusammenhang mit einer Staulegung eine Reihe von Kompensationsmaßnahmen geprüft. Eine Möglichkeit zur Verringerung der Wasserspiegelabsenkungen ist der Einbau von Sohlschwellen. Das Ergebnis der Wasserspiegellagenberechnung zeigt, daß auf den oberen zwei Dritteln einer Haltung eine Minderung der Absenkung um mehr als 50 % und im ersten Drittel noch um über 30 % möglich ist. Des weiteren wurden diskutiert:

- Laufverlängerung durch Öffnen von Altarmen
- Örtliche Erhöhung der Rauigkeit des Flußbettes
- Rückverlegung der Ufer
- Anheben oder Schließen von Entwässerungs- und Fanggräben an den Geesthängen
- Schrittweise Staulegung gleichzeitig für alle Wehre oder auch unterschiedlich an den einzelnen Staustellen.

Durch die Optimierungsmaßnahmen ergeben sich geringere Aufwendungen für Ausgleich und Ersatz, denen jedoch in etwa gleicher Höhe Ausgaben für bauliche Maßnahmen gegenüberstehen, so daß sich wirtschaftlich keine Vorteile ergeben.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

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?

Die Diplomarbeit bringt hinsichtlich der Wasserspiegellagen keine Erkenntnisse, die nicht schon aus den Untersuchungen des Franzius-Instituts und des Neubauamts zu ersehen gewesen wären. Insofern ergeben sich für die Bundesregierung keine Folgerungen aus dieser Arbeit. Im übrigen wird auf die Vorbe-merkung sowie die Antworten zu Fragen 1 und 12 verwiesen.

