

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordneter Jörg Bode (FDP)

**Hat die Aller als Wasserstraße und mit den damit zusammenhängenden Funktionen eine Zukunft?**

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP) an die Landesregierung, eingegangen am 15.04.2019

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtamt Verden führt zur Aller Nachfolgendes aus: „Die Aller stellt (...) einen der schönsten Lebensräume Norddeutschlands dar. (...) Die Aller und deren Nebenflüsse nehmen etwa die Hälfte der vom Harz abfließenden Wassermengen auf. (...) Die Aller spielte in früheren Zeiten eine ähnlich bedeutende Rolle als Wasserweg wie die Weser und die Elbe“ (<http://www.wsa-verden.wsv.de/wasserstrassen/aller/index.html>).

Die vier zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Aller dienenden Schleusen entlang der Aller in Oldau, Bannetze, Markelndorf und Hademstorf wurden ab 1903 geplant und im Zeitraum 1909 bis 1918 errichtet. Sie sind damit rund 100 Jahre alt. Der Hafen der Stadt Celle wurde 1904 gebaut. Die Strombaumaßnahmen entlang der Aller sollten in der Vergangenheit für eine Mindesttiefe von 1,50 m bei mittlerem Niedrigwasser sorgen.

Die gewerbliche Schifffahrt auf der Aller kam 1969 zum Erliegen, sodass die Aller heute für die Fahrgastschifffahrt, für Sportboote und für weitere wasser- und freizeitsportliche/touristische Nutzungen von Bedeutung ist. Darüber hinaus ist die Wasserhaltung der Aller für den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild und auch für die Landwirtschaft bedeutend. Aber auch der kontrollierte Abfluss von Hochwässern aus dem Einzugsgebiet der Aller und der Fuhse hat eine Relevanz für den Schutz von materiellen Gütern (u. a. die historische Altstadt von Celle). Die Aufrechterhaltung der genannten Funktionen steht laut BT-Drs. 13/8517 unmittelbar mit dem Erhalt der wasserbaulich erfolgten Ausbaumaßen in Bezug und würden sich bei Reduzierung oder Wegfall der Unterhaltung verändern.

Der Bund als Eigentümer der Bundeswasserstraße hat, nach einem mehrjährigen Prozess, neue Grundlagen für den künftigen Umgang mit bzw. die Einstufung der Wasserstraßen (Stichworte Haupt- und Nebennetz) in Deutschland geschaffen. Für die Wasserstraßen des sogenannten Nebennetzes hat der Bund das „Blaue Band Deutschland“ und das „Wassertourismuskonzept“ erarbeitet. Diese Konzepte betreffen die Anliegerkommunen entlang der Aller. Aktuell steht die Fragestellung an, zu welchem Zweck welche Art der Wasserhaltung erfolgen soll. Dies hat Auswirkungen auf die genannten Schleusen und somit Einfluss auf Potenziale und Perspektiven der Kommunen entlang der Aller zwischen Celle und Verden. Die Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Stadt Celle, gemeint sind die städtebaulichen Maßnahmen rund um die Allerinsel und Hochwasserschutzmaßnahmen, wurden in der Vergangenheit mit Steuermitteln gefördert.

1. Welche Bedeutung hat der Erhalt der vier Schleusen entlang der Aller für die Schiffbarkeit der Aller und die Erreichbarkeit der Stadt Celle und des Landkreises Celle mit Sportbooten und Fahrgastschiffen?
2. Welche Folgen hätte ein dauerhafter Ausfall einer der vier Schleusen auf die Nutzung der Aller, z.B. auf den Sportbootbetrieb entlang der Aller oder den Fahrgastbetrieb ab Celle?
3. Welche Folgen hätte ein dauerhafter Ausfall der Schleusenfunktion einer der vier Schleusen unterhalb der Stadt Celle konkret für den neugebauten Hafen der Stadt Celle?
4. Kann die Zielsetzung des Bebauungsplans Nr. 138 „Teil Allerinsel“ (Kapitel 4.2 i.V.m. Kapitel 5 der Begründung) der Stadt Celle auch ohne die Schleusen entlang der Aller erreicht werden?

5. Welche städtebauliche Bedeutung hat der ausgewiesene Sportboothafen für die Entwicklung des Quartiers Allerinsel und für die Attraktivität der Stadt Celle?
6. In welcher Abhängigkeit steht das Erreichen der städtebaulichen Schwerpunkte „Wohnen, Vereine, Hafen, Freizeit und Erholung“ (Kapitel 5.1 des B-Plan 138 „Allerinsel“, Seite 15) zum Erhalt der Funktionsfähigkeit des Hafens auf der Allerinsel und der Schiffbarkeit der Aller ab Celle?
7. In welcher Höhe sind Steuermittel in die Städtebauförderung (Stadtumbau-West) für das Projekt „Allerinsel“ von Land und Bund geflossen?
8. Beruht die städtebauliche Planung und somit die Förderung des Projektes „Allerinsel“ auf einer funktionsfähigen und befahrbaren Bundeswasserstraße Aller?
9. In welcher Höhe sind Steuermittel in den Hochwasserschutz der Stadt Celle geflossen?
10. In welcher Form beruhen die Planungen, u.a. die hydraulischen Berechnungen, zum Hochwasserschutz der Stadt Celle auf einer funktionsfähigen Bundeswasserstraße Aller?
11. Wie ist der aktuelle Sachstand bezüglich des eingeleiteten „umfangreichen Grundinstandsetzungsprogramms“ (<http://www.wsa-verden.wsv.de/wasserstrassen/aller/index.html>) der vier Schleusenbauwerke/Wehranlagen an der Aller?
12. Gibt es weiterführende Planungen bezüglich der Instandsetzung/Unterhaltung oder/und des Neubaus der Wehranlagen entlang der Aller unterhalb der Stadt Celle?
13. Haben sich bezüglich der offen gebliebenen Fragen/Antworten in der Drucksache 17/6970, insbesondere bei der Diskussion mit den Ländern, während der vergangenen zwei Jahre neue oder ergänzende Sachverhalte ergeben, und wenn ja, welche?
14. Was wird die Landesregierung für die Entwicklung der „durch den Bund seit Jahren vernachlässigten“ (Drucksache 17/6970, Seite 83) Aller unternehmen?
15. Wie positioniert sich die Landesregierung zum Erhalt der Schiffbarkeit der Aller zwischen Celle und Hademstorf?
16. Welche Bedeutung misst die Landesregierung, mit Verweis auf die Untersuchungen aus 1997 (<http://www.wsa-verden.wsv.de/wasserstrassen/aller/index.html>), der Stauhaltung an der Aller aktuell bei?
17. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Landesregierung aus den aktuellen Kenntnissen und Entwicklungen bezüglich der Erhaltung der Stauhaltung und der Schiffbarkeit der Aller zwischen Celle und der Leinemündung?
18. Ist der Landesregierung die Machbarkeitsstudie „Untersuchung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur einschließlich Maßnahmenprogramm“ im Auftrag des damaligen BMVBS bekannt?
19. Teilt die Landesregierung die dortige Einschätzung, dass das Revier „Aller+Leine+Mittelweser“ ein Mischrevier mit mittlerer touristischer Bedeutung sei und eine Gesamtbetrachtung unter touristischen Entwicklungsperspektiven Sinn mache?
20. Welche touristische Bedeutung/welches maritim-touristische Potenzial hat die Aller aus Sicht der Landesregierung?
21. Welches Potenzial erkennt die Landesregierung aus der Gesamtbetrachtung eines Reviers „Aller+Leine+Mittelweser“ für den motorisierten Wassertourismus in Niedersachsen?
22. Wie wird sich die Landesregierung mit Bezug auf potenzielle Entwicklungsperspektiven des Reviers „Aller+Leine+Mittelweser“ künftig einsetzen?

(Verteilt am 06.05.2019)