

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung

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

Anfrage des Abgeordneten Jörg Bode (FDP), eingegangen am 15.04.2019 - Drs. 18/3618
an die Staatskanzlei übersandt am 06.05.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 11.06.2019

Vorbemerkung des Abgeordneten

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 Schifffbarkeit 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.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die gewerbliche Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße Aller zwischen Celle und ihrer Mündung in die Weser kam 1969 zum Erliegen. Diese verkehrliche Entwicklung hat zur Folge, dass der volkswirtschaftliche Nutzen einer Grundinstandsetzung oder eines Schleusenneubaus nicht nachgewiesen werden kann. Dies führte zur Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, dass umfangreiche Grundinstandsetzungen oder Neubauten der Allerschleusen nicht durchgeführt werden. Es ist vor dem Hintergrund des baulichen Zustands der Allerwehre sowie der dazugehörigen Schleusen nicht auszuschließen, dass es für den motorisierten Wassertourismus zukünftig zu Einschränkungen in der Nutzbarkeit der Aller kommen kann. Der Bund als Eigentümer der Wasserstraße hat signalisiert, die Wasserstraße Aller nicht mehr im bisherigen Umfang, sondern nur noch im Rahmen der Eigentümerverpflichtung zu unterhalten. Demzufolge ist nicht zu erwarten, dass die inzwischen ca. 100 Jahre alten Schleusen an der Aller im Falle der Abgängigkeit ersetzt werden.

Gleichwohl hat der Bund mit seinem Programm Blaues Band Deutschland Perspektiven für Wasserstraßen ohne Güterverkehr geschaffen. Das Blaue Band Deutschland zielt auf eine großräumige Biotopvernetzung entlang der Wasserstraßen ab und hat die Aufwertung der Umweltqualitäten im Fokus. Die fachlichen Ansätze des Blauen Bandes ergänzen sich von Inhalt und Zielsetzung her mit dem Aktionsprogramm Gewässerlandschaften. Auch der touristischen Nutzung kommt eine bedeutende Rolle zu. Der Themenbereich Wassersport stellt daher eines der grundlegenden Themen im sogenannten Akteursdialog Aller dar, einem Forum der verschiedenen Interessenvertreter zur gemeinsamen Entwicklung eines Konzepts für die künftige Nutzung der Allerniederung. Der Schwerpunkt der diesbezüglichen Aktivitäten liegt derzeit jedoch im frei fließenden Abschnitt unterhalb von Hademstorf. Die Frage des Schleusenbetriebs und des damit verbundenen Motorbootverkehrs im oberhalb gelegenen nicht staugeregelten Abschnitt der Aller steht hier derzeit nicht im Fokus. Die Landesregierung begrüßt die Verabschiedung des Bundesprogramms Blaues Band Deutschland als einen richtungsweisenden Schritt zur künftigen Nutzung der Wasserstraßen und ihrer Auen.

Über die Zukunft der Aller kann nur im Rahmen eines Gesamtkonzeptes eine sinnvolle Lösung gefunden werden. Hierzu sollte auch der Ende 2014 durch den NABU initiierte Allerdiallog genutzt werden und ein Entwicklungskonzept im Dialog mit allen Interessenvertretern erarbeitet werden. Dies entspricht auch der Vorgehensweise des vom Bundeskabinett am 01.02.2017 beschlossenen Bundesprogramms Blaues Band Deutschland.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) hat sich zuletzt mit Schreiben vom 22.08.2018 an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gewendet und darum gebeten, den Betrieb der Schleusen mindestens bis zur Umsetzung eines Entwicklungskonzeptes für die Aller aufrecht zu erhalten. Nach derzeitiger Einschätzung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Verden kann die Betriebsbereitschaft der Allerschleusen etwa noch für fünf bis zehn Jahre erhalten werden, sofern keine bautechnischen Schäden auftreten, die größere Instandsetzungsmaßnahmen erfordern.

Eine Übernahme der Verantwortung für die Schleusen an der Bundeswasserstraße Aller durch das Land ist weiterhin nicht beabsichtigt.

- 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?**

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 1 bis 3 zusammen beantwortet.

Sollten eine oder mehrere Schleusen außer Betrieb genommen werden müssen, so ist die Aller zwischen Oldau und Hademstorf nicht mehr durchgehend passierbar für die motorbetriebene Freizeitschifffahrt und die Fahrgastschifffahrt.

Abhängig davon, welche Allerschleuse von einem etwaigen Schadensfall betroffen wäre, wäre die Schiffbarkeit der Aller stromab von Celle aus betrachtet bis maximal zur Schleuse Hademstorf und mindestens bis zur Schleuse Oldau möglich.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat mitgeteilt, dass die Schiffbarkeit ober- bzw. unterhalb der außer Betrieb genommenen Schleuse nach jetzigem Kenntnisstand aufrechterhalten wird. Eine durchgängige Befahrbarkeit von Celle bis zur Weser wäre jedoch für die motorbetriebene Freizeitschifffahrt und die Fahrgastschifffahrt nicht mehr möglich.

Für die muskelbetriebene Freizeitschifffahrt stehen Bootsumtrageeinrichtungen an den Staustufen zur Verfügung, sodass diese durch eine etwaige Schleusensperrung nicht betroffen wäre.

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?

Nach Auffassung der Stadt Celle kann die Zielsetzung des Bebauungsplans Nr. 138 I. Teil „Allerinsel“ auch ohne die Schleusen entlang der Aller erreicht werden. Vorrangiges Ziel ist die Entwicklung eines Stadtquartiers auf einer ehemaligen Gewerbebrache unter Einsatz von Städtebaufördermitteln.

5. Welche städtebauliche Bedeutung hat der ausgewiesene Sportboothafen für die Entwicklung des Quartiers Allerinsel und für die Attraktivität der Stadt Celle?

Nach Auffassung der Stadt Celle soll der Hafen Celle zu einer lebendigen Nutzung des Stadtquartiers beitragen. Er ist Ausdruck einer förderlichen Freiraumqualität für die Gesamtstadt als Ziel für Aufenthalt und Wassererlebnis.

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?

Nach Auffassung der Stadt Celle scheitert die Funktionsfähigkeit des Hafens nicht zwangsläufig an einer Einschränkung der Schiffbarkeit der Aller, weil die genannten städtebaulichen Schwerpunkte vorrangig von lokaler Bedeutung sind.

7. In welcher Höhe sind Steuermittel in die Städtebauförderung (Stadtumbau-West) für das Projekt „Allerinsel“ von Land und Bund geflossen?

Bisher sind im Rahmen der Gesamtmaßnahme Allerinsel Mittel in Höhe von rund 11,04 Millionen Euro (Land und Bund) bewilligt worden, von denen rund 5,55 Millionen Euro für Einzelmaßnahmen abgerufen sind.

8. Beruht die städtebauliche Planung und somit die Förderung des Projektes „Allerinsel“ auf einer funktionsfähigen und befahrbaren Bundeswasserstraße Aller?

Nach Auffassung der Stadt Celle hängt die städtebauliche Planung nicht ausschließlich von einer funktionsfähigen und befahrbaren Bundeswasserstraße Aller ab. Gleichwohl wäre aus ihrer Sicht die Aufrechterhaltung einer Schiffbarkeit der Aller für den Sportbootverkehr und weitere wasserbezogene Freizeitnutzungen wie z. B. die Fahrgastschifffahrt wünschenswert.

9. In welcher Höhe sind Steuermittel in den Hochwasserschutz der Stadt Celle geflossen?

Die Gesamtkosten für den Hochwasserschutz der Stadt Celle von 2004 bis heute belaufen sich nach hiesiger Kenntnis auf ca. 24,2 Millionen Euro, die Höhe der nationalen und europäischen Fördermittel beträgt ca. 17,4 Millionen Euro.

10. In welcher Form beruhen die Planungen, u. a. die hydraulischen Berechnungen, zum Hochwasserschutz der Stadt Celle auf einer funktionsfähigen Bundeswasserstraße Aller?

Im Rahmenentwurf „Hochwasserschutz in der Region Celle“ wurde der Bemessungsabfluss für die Aller-Pegel auf Grundlage der vorhandenen Hochwasserstatistik sowie einer überarbeiteten Abflusskurve in Absprache mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Verden festgelegt. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Verden wurde als Träger öffentlicher Belange in den Planfeststellungsverfahren der Hochwasserschutzmaßnahmen beteiligt, und dessen Belange wurden als Nebenbestimmungen in die Planfeststellungsbeschlüsse mit aufgenommen. Somit kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die Belange und Einschränkungen aufgrund der Funktion einer Bundeswasserstraße im Rahmen der Planungen zum Hochwasserschutz der Stadt Celle berücksichtigt wurden.

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?

Nach Mitteilung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes umfasst das eingeleitete umfangreiche Grundinstandsetzungsprogramm die Instandsetzung und teilweise den Neubau der vier Wehranlagen an der Aller. Neben den bereits hergestellten Schlauchwehren in Marklendorf und Bannetze plant die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes derzeit den Neubau bzw. die Umgestaltung des Wehres in Hademstorf. Entsprechende Überlegungen sind für das Wehr Oldau in Vorbereitung. Eine Einleitung des notwendigen Planverfahrens zur Umgestaltung der Stauanlage Hademstorf in ein Raugerinne kann voraussichtlich noch in 2019 erfolgen.

12. Gibt es weiterführende Planungen bezüglich der Instandsetzung/Unterhaltung oder/und des Neubaus der Wehranlagen entlang der Aller unterhalb der Stadt Celle?

Für das Wehr Hademstorf untersucht das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Verden derzeit in Kooperation mit dem Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz den Ersatz durch eine feste Wehrschwelle mit der Randbedingung, die wasserwirtschaftlichen Verhältnisse weitestgehend zu erhalten. Für den Ersatz des Wehres Oldau werden erste Möglichkeiten sondiert.

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?

Das Bundeskabinett hat am 01.02.2017 das Bundesprogramm Blaues Band Deutschland beschlossen. Dieses zeigt für einen langjährigen Zeitraum bis 2050 umfangreiche Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen auf. Dabei ist eine zweigleisige Vorgehensweise vorgesehen. Maßnahmen an den Wasserstraßen selbst und den dazugehörigen Anlagen werden von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes durchgeführt. Diesbezügliche Maßnahmen in den Außen werden demgegenüber mittels einer Förderrichtlinie des Bundesamtes für Naturschutz finanziell gefördert. Die Länder sind nicht selbst antragsberechtigt, werden aber im Bewilligungsverfahren eingebunden und treten im Regelfall als Drittmittelgeber auf. In Niedersachsen sind derzeit mehrere Verfahren zur Umgestaltung von Wasserstraßen in Vorbereitung bzw. befinden sich in der Umsetzungsphase.

14. Was wird die Landesregierung für die Entwicklung der „durch den Bund seit Jahren vernachlässigten“ (Drucksache 17/6970, Seite 83) Aller unternehmen?

Grundsätzlich bleibt der Bund als Eigentümer weiterhin in der Verpflichtung, für den Erhalt der Wasserstraßen zu sorgen.

Das MW hat sich schon mehrfach, zuletzt mit Schreiben vom 22.08.2018, an das BMVI gewendet und darum gebeten, den Betrieb der Schleusen mindestens bis zur Umsetzung eines Entwicklungskonzeptes für die Aller aufrecht zu erhalten.

Es wird auch auf die Vorbemerkung verwiesen.

15. Wie positioniert sich die Landesregierung zum Erhalt der Schiffbarkeit der Aller zwischen Celle und Hademstorf?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Die Frage einer Staulegung der Aller wurde Ende der 1990er-Jahre untersucht. Die in diesem Zusammenhang durchgeführten umfangreichen Untersuchungen führten zu der Entscheidung, die bestehenden Stauanlagen wieder instand zu setzen und gleichzeitig mögliche Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung und Entwicklung der Aller und ihrer Aue aufzuzeigen.

Eine im September 1997 in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der damaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, dem damaligen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr und dem Umweltministerium gegründete Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundes und des Landes Niedersachsen wurde beauftragt, eine entsprechende „Leitlinie für eine ökologisch orientierte Entwicklungsplanung der Aller von Celle bis Verden“ zu erarbeiten, wobei auch Hinweise für eine umweltverträgliche Unterhaltung des Flusses miteinzubeziehen waren.

Mit der Leitlinie, die durch gemeinsame Erklärung der Auftraggeber im März 2001 verabschiedet wurde, werden für die Aller und die begleitende Talaue und vertiefend für fünf vorgeschlagene Modellgebiete mögliche Maßnahmen aufgezeigt, den Flusslauf von Celle bis zur Mündung in die Weser nach ökologischen Kriterien zu entwickeln. Die Vielzahl der genannten Maßnahmen lässt insgesamt eine ökologische „Aufwertung“ der Aller erwarten.

Für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stellt die Leitlinie seit ihrer Verabschiedung die wesentliche Grundlage für Unterhaltungsarbeiten an der Aller dar. Ob und gegebenenfalls inwieweit die darin dargestellten Zusammenhänge hinsichtlich ökologischer, hydrologischer und Nutzerbelange weiterhin aktuell sind oder modifiziert werden sollten, muss im Kontext mit dem oben genannten Entwicklungskonzept ermittelt und bewertet werden.

Es wird hier auch auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 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?**

Ja.

- 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?**

Die Einschätzung der Gutachter, das Revier Aller-Leine-Mittelweser als Mischrevier mit mittlerer touristischer Bedeutung einzuordnen, wird grundsätzlich geteilt. Die Betrachtung der drei Wasserstraßen als zusammenhängendes Revier ist angesichts der Heterogenität der Gewässer unscharf.

Diese Unschärfe konnte teilweise mit der aktuelleren Studie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) vom Dezember 2016 geklärt werden.

- 20. Welche touristische Bedeutung/welches maritim-touristische Potenzial hat die Aller aus Sicht der Landesregierung?**

Das BMWi hat 2016 eine umfangreiche Bestandsaufnahme der Situation des Wassertourismus auf den deutschen Bundeswasserstraßen vornehmen lassen. Die beauftragten Gutachter haben die aktuelle Ist-Situation bewertet und revierbezogen wassertouristische Potenziale ermittelt. Danach ist im Bereich der Aller der muskelbetriebene Wassertourismus stark ausgeprägt. Der motorisierte Wassertourismus, die Angelfischerei und die Fahrgastschifffahrt haben eine mittlere Ausprägung. Die Bereiche Segeln, Wasserski und Charterboottourismus sind gering ausgeprägt, die Fahrgastkabinenschifffahrt hat keine Ausprägung.

Starkes Potenzial hat die Aller nach Einschätzung der Gutachter für den muskelbetriebenen Wassertourismus. Das Motorbootfahren weist mittleres Potenzial auf, für alle anderen Nutzungsarten hat die Aller lediglich geringes oder kein Potenzial.

Diese gutachterliche Bewertung wird von der Landesregierung geteilt. Die Aller ist als Stich-Wasserstraße motorisiert zwischen Verden und Celle zu befahren. Die Strecke ist verhältnismäßig lang und bietet auf dem Weg kaum touristische Highlights. Damit fehlen wesentliche Anreize für eine höher frequentierte touristische Nutzung und eine daraus resultierende Wertschöpfung. Der überwiegende Teil des wassertouristischen Verkehrs auf der Aller ist nach Einschätzung der Landesregierung dem Bereich Freizeit und Naherholung zuzuordnen. Die an der Aller stationierten Boote werden von in der Region ansässigen Eignern bewegt. Der im engeren Sinne touristische Verkehr ist deutlich nachrangig.

- 21. Welches Potenzial erkennt die Landesregierung aus der Gesamtbetrachtung eines Reviers „Aller+Leine+Mittelweser“ für den motorisierten Wassertourismus in Niedersachsen?**

Die Aller als Stich-Wasserstraße kann keinen Mehrwert zur Entwicklung eines durchgängig befahrbaren und vernetzten Revieres leisten. Rundtouren für Wassertouristen mit eigenem Boot oder attraktive Angebote für den Chartersport lassen sich nicht entwickeln. Der Ansatz der Bundesregierung, die Bundeswasserstraßen individuell hinsichtlich ihrer Ist-Situation und ihrer Entwicklungspotenziale zu betrachten, ist nach Einschätzung der Landesregierung zielführender.

22. Wie wird sich die Landesregierung mit Bezug auf potenzielle Entwicklungsperspektiven des Reviers „Aller+Leine+Mittelweser“ künftig einsetzen?

Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, dass Bundeswasserstraßen, wenn regional gewollt und aktiv betrieben, touristisch entwickelt werden können. Landesmittel können nicht für die Sanierung und Unterhaltung der im Eigentum des Bundes stehenden wasserbaulichen Anlagen eingesetzt werden. Mit Mitteln der Tourismusförderung kann die Entwicklung wassertouristischer Infrastrukturen wie z. B. Ein- und Auslassstellen, Wasserwanderrastplätze und entsprechende Beschilderung gefördert werden.