

Bürgerversammlung zum Kanalausbau und Schleusenneubau

c/o Stefan Günster
Dieselstr. 19
30453 Hannover

**Fragenkatalog zur Übergabe an die Sanierungskommission Limmer
Stand 18/05/08**

zusammengestellt von Mitgliedern der Bürgerversammlung zum Kanalausbau und Schleusenneubau

Fragen zu Grundlagen und Vorgehen der politischen Beschlussfassung

- Die wesentliche Begründung dafür, dass der angedachte Kanal- und Schleusenausbau von den meisten Politikern und der Verwaltung nicht mehr inhaltlich hinterfragt wird, ist ein 'Regierungsabkommen' von 1965/86 und ein Ratsbeschluss von 1995, der einem zügigen Ausbau des Lindener Hafens grundsätzlich zustimmt. Können derartig alte Beschlüsse grundsätzlich nie von der aktuellen Politik geändert werden, auch wenn sich die Sachlage in den seitdem vergangenen 13 - 43 Jahren geändert hat?
- Welchen Inhalt hat das Regierungsabkommen von 1965? Beinhaltet dieses Papier zwangsläufig Eingriffe in gewachsene Strukturen und Stadtteile in diesen gewaltigen Dimensionen?
- Warum wird das Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Lindener Hafens erst zum Juli 2008 eingeholt und steht damit für Informationsfragen in den Ausschüssen nicht rechtzeitig zur Verfügung?
- Wann wird das unter anderem in der Sanierungskommission geforderte unabhängige Gutachten in Auftrag gegeben, dass die Sinnhaftigkeit des Kanal- und Schleusenausbau unter ökonomischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung der Ausweich- und Entwicklungsmöglichkeiten der anderen Hannoverschen Häfen untersucht und bilanziert. Die wiederholt geäußerte Behauptung, die zahlreichen bisher gestellten Fragen zum Thema würden im Rahmen der sog. „Nutzen-Kosten Analyse“ mit untersucht, kann nur als Maßnahme zur Bürgerverdummung verstanden werden. Ein Gutachten mit dem ausdrücklich erklärten Auftragsziel zur Beschleunigung der Durchführung eines Vorhabens kann kein neutrales Ergebnis hervorbringen.
- Wurde hinreichend geprüft, welche Möglichkeiten durch den verstärkten Ausbau von anderen städtischen Häfen bestehen, die ohne Schleusung zu erreichen sind, bzw. dichter oder direkt am Mittellandkanal gelegen sind?
- Bitte stellen Sie den Auftragstext zur Erstellung der Nutzen-Kosten Analyse für den Kanalausbau zur Verfügung. Welche(s) Institution / Unternehmen ist der Auftragnehmer der Nutzen-Kosten Analyse zum Ausbau des Stichkanal Linden? Bitte machen Sie den zeitlichen Ablauf der Erstellung der Analyse

öffentlich. (eine Veröffentlichung der Auftragsbestätigung mit dem Fertigstellungstermin würde genügen). Welche Kriterien werden zur Erstellung der Nutzen-Kosten Analyse verwendet und wo können diese eingesehen werden?

- Die Gesamtkostenschätzung in der Informationsdrucksache der Verwaltung 0703 /2008 für den Kanal- und Schleusenausbau ist sehr grob und unvollständig und basiert z.T. auf unsicheren oder variablen Grundlagen. So fehlen zum Beispiel die Kosten für die erforderlichen Umlegungen der DB-Strecken, die dann erst im Rahmen der Planfeststellung ermittelt werden sollen. Hier droht auch ein weiterer Kostenanteil für die Stadt. Die Schätzung erhält auch keine erkennbaren und angemessenen Positionen für die Finanzierung der zu erwartenden Folgeschäden, Enteignungen, Flächenaufkäufe, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen usw.. Die in der Drucksache erwähnten zwei weiteren erforderlichen Stellen im Bauamt werden nicht als Kosten aufgeführt. In den in der Presse und Diskussionen oft erwähnten 200 Mio. EUR ist z.B. auch nicht der bereits schon jetzt sichere Kostenanteil der Stadt für 2 Brückenumbauten in Höhe von 5 Mio. enthalten. Die Gesamtkosten werden also sicher erheblich höher sein als die oft erwähnten 200 Mio. EUR. Die Kostenschätzung muss von unabhängiger und kompetenter Seite gegengeprüft und ergänzt werden. Der Verdacht auf eine hier drohende, erhebliche Steuergeldverschwendung drängt sich mit zunehmender Gesamtsumme, sinkendem erkennbaren Nutzen und gravierenden Folgeschäden natürlich noch mehr auf und wird auch weiter verfolgt werden müssen.

Fragen zum Betrieb und zur Zukunft des „Industriegebiets Lindener Hafen“ (Hafenanschluss):

- Ist ein späterer Ausbau des Hafens zur Abfertigung und Lagerung von Containern vorgesehen und welche Folgeinvestitionen (Bau von bisher nicht vorhandenen Verladeanlagen, Bau von Lagerhallen...) ergeben sich hieraus für die Stadt, Landes- und Bundesbehörden?
- Ist der Lindener Hafen ohne die Abfertigung von Containern zukünftig überhaupt konkurrenzfähig?
- Das Hafenmanagement hat als einen Grund oder Ziel für den Hafenausbau auch eine moderne Containertauglichkeit des Hafens angeführt. Im aktuellsten Hafenkonzept des Landes (2007) soll jedoch ausdrücklich nicht der Lindener Hafen als Containerumschlagplatz ausgebaut werden, sondern (Sinnvollerweise) der direkt am Mittellandkanal gelegene Nordhafen. Dieser Widerspruch ist erklärungsbedürftig. Im Lindener Hafen selbst gibt es bisher auch keine Ent- und Beladeinfrastruktur für die Verschiffung von Containern. Die geplanten 135 m langen Schiffe können bisher auch nicht im Hafen wenden, weil der kürzlich erfolgte Umbau nur kürzere Schiffe vorsah. Was würden diese weiteren erforderlichen Ausbaumaßnahmen kosten und wer wird diese bezahlen?

- Würde eine kleinere Schleuse (110m lang) den zukünftigen Anforderungen des Lindener Hafens ebenfalls genügen?
- Wie lange sind die Industrieunternehmen am jetzigen Standort sicher bisherigen Industrieunternehmen sicher?
- Auf welcher Grundlage basieren die Annahmen über die zu erwartende Wirtschaftlichkeit des Lindener Hafens. Rechtfertigen die zu erwartenden Einnahmen tatsächlich die Investition von 200 Mill. €?
- Gibt es andere Nutzungsmöglichkeiten für den Lindener Hafen, beispielsweise den Ausbau von Grün- und Erholungsflächen und städtischen Wohn- und Büroeinheiten oder eine verstärkte Sport- und Freizeitbootnutzung. Sind alternative Möglichkeiten ausreichend geprüft und erörtert worden? Welche Einnahmen könnten sich hieraus ergeben?
- Das ehemalige Contigelände war ein Industriegelände, könnte man hier auch einen Hafen bauen?
- Ist der Ausbau des SKL und des Lindener Hafens tatsächlich wirtschaftlich und umweltverträglich gerechtfertigt. Welche wirtschaftlichen und ökologischen Alternativen gibt es und wurden diese überhaupt ausgearbeitet?
- Wie viele Schiffe passieren wöchentlich den Hafen, welche Güter befördern sie und wie viele Schiffe mit welchen Gütern sind nach dem Ausbau des SKL zu erwarten?
- Wie viele Schleusungen pro Tag könnte die neue Schleuse gewährleisten?
- Wenn bei der Sanierung der Schleusentore der alten Schleuse eine Sperrzeit von ca. 1 Jahr nötig ist, wie werden in dieser Zeit die 3-4 Nutzerbetriebe beliefert?
- Wie wurde das Problem bei vorherigen Sperrungen gelöst und warum ist das nicht auch in Bezug auf die sog. Null-Variante möglich?
- Wie viele wasserbedingte Arbeitsplätze sind im Industriegebiet Hannover Linden bei welchen Firmen vorhanden? Kann eine Übersicht über den Branchenmix gegeben werden?
- In der Öffentlichkeit wird von verschiedener Seite versucht, den Eindruck zu erwecken, dass bei Nichtausbau oder eingeschränktem Ausbau des Hafens mittel- oder langfristig mehrere tausende sog. 'hafenaffine' Arbeitsplätze verloren gehen würden. Das ist nicht wahr. Die meisten hier gezählten sog. 'hafenaffinen' Arbeitsplätze haben mit dem Ausbau des Kanals- und Hafens nichts zu tun, es sind einfach nur Arbeitsplätze, die sich in den Grenzen des Industriegebiets befinden, dass sich vor längerer Zeit mal dort entwickelt hat. Hannover Linden ist schon lange kein Industriestandort mehr, der den Hafen wesentlich benötigt. Hanomag, Conti, Stahlhandel Lothringen, die großen Kohle, Getreide- und Baustofftransporte sind alles Geschichte. Die derzeitige Arbeitsplatzsituation und deren Verteilung und deren anzunehmende

Entwicklung bei Nichtausbau oder eingeschränktem Ausbau des Kanals- und der Schleuse muss mit konkreten Zahlen und Firmennamen unterfüttert vorgelegt werden. Bisher hätten nachvollziehbar nur eine Schrottfirma und das Mineralöllager einen Standortvorteil durch den Ausbau. Ist es sinnvoll, diesen Firmen den Standortvorteil mit Millionenbeträgen aus Steuergeldern und unter großen Verlusten an Lebensqualität in Wohngebieten zu finanzieren? Der Hafen und der Kanal kann noch so gut ausgebaut werden, die Eigenschaft eines langen 'Stichkanals' mit Schleusen ist durch die erheblich längeren Fahr- und Schleusenzeiten per se ein Standortnachteil gegenüber einem Hafen direkt oder näher am Mittellandkanal.

- Kann eine Zukunftsprognose über den Umschlag der Erdölprodukte (Hauptgut im Hafen Linden) unter Berücksichtigung der weltweiten Ressourcen und des zukünftigen Energieverbrauchs abgegeben werden?
- Ist der Mittellandkanal derzeit für den Einsatz „Übergroßer Großmotorgüterschiffe“ ausgebaut? Falls dies der Fall ist, für welche Streckenabschnitte trifft dies zu?

Fragen zur Variantendiskussion in der Informationsdrucksache:

- Die Auswirkungen auf den Stadtteil Limmer wären bei einem angepassten Aus- bzw. Umbau der bestehenden Schleuse am alten Standort minimierbar. Jedoch wird diese so genannte Nullvariante nicht ausreichend gewürdigt und in die weiteren Schlussfolgerungen nicht miteinbezogen. Wieso kann die so genannte Nullvariante (Ausbau der alten Schleuse an alter Position) nicht durchgeführt werden?
- Welche Maßnahmen zur Realisierung einer neuen Schleuse an alter Position wurden geprüft?
- Der Warenumschlag ist zu nahezu 60 % durch Erdölprodukte gegeben. Kann für die Bauzeit eine behelfsmäßige Löschung im Vorhafen der Schleuse Limmer erfolgen, wobei von dort die Erdölprodukte per Pipeline zum Tanklager Hannover Linden transportiert wird?
- Welche unterschiedlichen Erdölprodukte, die nicht sukzessiv in einer Pipeline transportiert werden können, werden im Hafen Hannover Linden gelöscht?
- Kann in einer Übergangszeit der Warenumschlag nicht durch Bahn und LKW übernommen werden?
- Wenn die DB bei einer Schleusensperrung keine Kapazitäten mehr hat, was noch zu prüfen ist, warum weicht man dann nicht auf andere Anbieter aus oder bemüht sich um eine Kapazitätsverbesserung der Bahn?
-

- Wird von Firma Tanquid eine Kerosin Pipeline zwischen dem Hafen Seelze/Letter und dem Flughafen Hannover betrieben? Sind die Kosten für diese Anlage bekannt?
- Könnte in Zusammenarbeit mit der Firma Tanquid für die Bauphase an einer Nullvariante oder generell eine Pipelinelösung zur Löschung der Erdölprodukte im Vorhafen realisiert werden?

Fragen zu Belastungen der näheren und weiteren Anlieger durch die Baumaßnahmen und den wachsenden Bau- und Lieferverkehr:

- Ist den Bürgern von Limmer, neben der Großbaustelle Wasserstadt Limmer, noch eine weitere Großbaustelle über viele Jahre bis Jahrzehnte zuzumuten?
- Wurden die Transportmöglichkeiten für den Baustellenverkehr, und die zu erwartende Lärmbelastung und Schadstoffbelastung geprüft? Ist diese zumutbar, bzw. liegt eine solche Untersuchung überhaupt vor?
- Wurden die Auswirkungen auf die Anwohner der angrenzenden Stadtteile Linden, Badenstedt, Davenstedt und Ahlem durch die geplante Expansion von Industriebetrieben im Lindener Hafen hinreichend geprüft? Existiert hierfür eine ausreichende Verkehrsinfrastruktur?
- In welcher Form erhöht sich das Verkehrsaufkommen und über welche Straßen soll der steigende LKW -Verkehr abgeleitet werden?
- Können zusätzliche Güter auf Schienen verlagert werden? Ist die jetzige Kapazität hierfür ausreichend? Müssen ggf. Schienennetze erweitert, Rangierbahnen im Hafen angeschafft und weitere Folgeinvestitionen getätigt werden?
- Ist es richtig, dass für schwere Baufahrzeuge keine Plakettenpflicht besteht?
- Ist es zutreffend, dass weit dramatischere Eingriffe in angrenzende Flächen nötig sind, als bisher aus den Variantenzeichnungen ersichtlich ist, da Baustellenflächen, Abraumlagerflächen, Unterkünfte für Arbeiter etc. bisher nicht berücksichtigt wurden? Wann und in welcher Form werden die Anwohner darüber informiert?
- Es gibt zwei Zufahrtstraßen für den Stadtteil Limmer, den Eichenbrink und die Wunstorfer Straße. Wenn beide gleichzeitig als Zufahrten für Großbaustellen genutzt werden müssen, wie wird sich das für den laufenden Verkehr in Limmer und den angrenzenden Stadtteilen auswirken?
- Warum hat das Bauamt Kenntnisse über den Einsatz von „Übergroßen Großmotorgüterschiffen“, die bereits 1998 vorlagen, bei der Erteilung der Baugenehmigung für die Häuser der Dieselstr. 13-23 nicht berücksichtigt und die Antragsteller darüber nicht informiert?

- In welchem Rahmen wird die Stadt Ihre Verantwortung gegenüber den Eigentümern der Dieselstr. 13- 23 wahrnehmen, die durch die Erteilung der Baugenehmigung vor 7 Jahren besteht?
- Sind Entschädigungsleistungen der Stadt Hannover für den möglichen Abriss von Häusern oder Wertminderungen durch Bauwerke des Kanalausbaus vor und auf unseren Grundstücken überhaupt vorgesehen und wenn, in welcher Höhe?

Fragen zum Verlust von Naherholungs- und Sportmöglichkeiten sowie Natur- und Kulturgütern

- Wurde der durch den Aus- und Neubau zu erwartende Verlust an Naherholungs-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten, Natur- und Kulturgütern im Rahmen der bisherigen Überlegungen und Beschlüsse ermittelt und bilanziert? In welcher Form und mit welchem Ergebnis?
Neben dem Verlust von Wohngebäuden droht ja auch der Verlust von Baudenkmalern, zahlreicher schöner Brückenbauwerke, Badeplätzen, Spazierwegen, Radwanderstrecken, eingegrünter Uferzonen mit besonderes schönem Vegetationsbestand, Ausblicken, wasserbezogener Flora und Fauna, Einschränkungen und Entwicklungsstörungen der aktuell zunehmenden Nutzung durch Schwimmer, Kanuten, Ruderer, Floßfahrer, Motorboote, Angler etc..