

## **Bürgerinitiative Limmer für Immer**

Sprecher: Ralf Schöning  
Dieselstr. 21  
30453 Hannover  
Schoening.Ralf@web.de

Hannover, den 17.9.2008

Dem Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt Hannover  
Herrn Stefan Weil  
Ratsmitglieder über Geschäftsstelle der Fraktionen  
Mitglieder des Werksausschusses Städtische Häfen

Ratsherr Borchers (SPD)  
Ratsherr Emmelmann(CDU)  
Beigeordneter Engelke (FDP)  
Ratsfrau Frank (CDU)  
Ratsherr Hanske (SPD)  
Ratsherr Kirci (SPD)  
Ratsherrn Lorenz (CDU)  
Ratsfrau Nerenberg (SPD)  
Ratsherr Politze (SPD)  
Ratsherr Putzke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Ratsfrau Studier (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Interessierte Fachöffentlichkeit

### **Betr.: Erste Stellungnahme zur Informationsdrucksache Nr. 2191/2008 Gutachterliche Untersuchungen zum Ausbau Stichkanal Linden**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Weil, sehr geehrte Damen und Herren,

mit Datum vom 12.9.2008 wurde das o.g. Gutachten der Firmen PLANCO und LNC zum Ausbau des Stichkanals durch die Landeshauptstadt Hannover veröffentlicht.

Bislang wurde nur eine Kurzfassung des Gutachtens bereitgestellt. Werkleiter Herr Schulz lehnte eine Veröffentlichung des vollständigen Gutachtens uns gegenüber ab.

Nach einer ersten Prüfung der Kurzfassung des Gutachtens möchten wir die Mitglieder des Werksausschusses auf verschiedene Punkte aufmerksam machen und Sie bitten diese bei der Beratung im Werksausschuss zu berücksichtigen.

- Das Gutachten bezieht sich - wie in der Drucksache 0730/2008 angekündigt - ausschließlich auf die regionalwirtschaftliche Bedeutung für die Hafen- und Schifffahrtsindustrie *aus Sicht des Wirtschaftsstandortes*. Im Text wird angeführt *„Implikationen des Ausbaus bzw. Nicht-Ausbau des Stichkanals Linden auf die lokale Verkehrsinfrastruktur, die Anwohner (v.a. die an das Hafengebiet angrenzende Wohnbebauung) und konkurrierende Nutzungen (wie Freizeit und Erholung) sind nicht Gegenstand der Untersuchung und werden entsprechend nicht behandelt... Nicht Gegenstand dieser Untersuchung sind die Analyse, Quantifizierung und Bewertung der Wirkungen des Ausbaus auf die Bevölkerung, die Natur und sonstige Güter.“* Auf Eingaben von Bürgerseite bzw. aus politischen Gremien im Stadtteil wurde entgegen vorheriger Ankündigungen von Politikern und Verwaltung nicht eingegangen. Wir fordern, dass diese Zusagen eingehalten werden.

- Es wurde von verschiedenen Stadtgremien, Politikern und von Bürgerseite wiederholt darum gebeten den Auftragstext für das Gutachten zu veröffentlichen. Wir erwarten die Bereitstellung des Auftragstextes.
- Die im Gutachten angegebenen Daten für den Gütertransport werden nicht korrekt dargestellt. Transportmengen des Lindener Hafens und des Anlegers/Hafen Letter werden willkürlich zusammen gefasst und stellen die Realität verzerrt dar (Eingangstabelle, Seite 4, Summe der Gütertransportleistung mit 395.000t /Jahr im Jahr 2007; in Tabelle Seite 11 steigt dieselbe Transportleistung von Binnenschiffen für 2007 unvorhergesehen und ohne ersichtliche Erläuterung auf 511.000 t/ Jahr an ). Wir stellen fest, die Gutachterbüros stellen die Daten falsch dar.
- Die wenigen Angaben in der Kurzversion des Gutachtens zu den Investitionskosten und dem alternativen Erhalt des Kanals stimmen nicht mit den Zahlen, die die Wasserschiffahrtsgesellschaft (WSD) in Anlage „0730-2008\_Anlage 02“ angegeben hat, überein. Setzt man die durch die WSD gemachten Kostensätze ein, ergeben sich Nutzen/Kostenfaktoren deutlich unter 1.
- Als Investitionskosten für einen Ausbau für 110 m Schiffe und 139 m Schiffe werden nahezu gleiche Kosten angegeben. Sollte ein um 30 Meter längeres Schleusenbauwerk nicht deutlich teurer sein und *aus gesamtwirtschaftlicher Sicht nicht mehr rentabel sein?* (Tabelle Seite 8, S.9)
- Für die Nutzen/Kosten Rechnung wird von einer allenfalls konstanten Transportleistung des Lindener Hafens ausgegangen (Tabelle Seite 4). Dies erscheint realistisch! Trotzdem wird im weiteren Text des Gutachtens von einer deutlichen Erhöhung des Transportvolumens ausgegangen. Zusätzlich wird von einer „geplanten, aber noch nicht hinreichend gesicherten Entwicklung“ berichtet, die zusätzlich 60 Tt Umschlag ergeben soll. *Noch nicht hinreichend gesicherte Entwicklungen* (S. 4) und spekulative *Sensitivitätsrechnungen* (S.9) halten wir für eine schlechte Entscheidungsgrundlage.

Die Informationsdrucksache Nr. 2191/2008, dessen Anlage die Kurzfassung des Gutachtens ist, ist eine sehr individuelle Interpretation der Kurzfassung von Herrn Werkleiter Schulz. Wir empfehlen diese nicht zu beachten.

Eine verantwortliche Entscheidung zum geplanten Ausbau des SKL kann nicht auf Grundlage eines einseitig wirtschaftlichen Gutachtens getroffen werden.

Wir fordern die Veröffentlichung des vollständigen Gutachtentextes und ein unabhängiges Fachgutachten, das ökonomische, ökologische und stadtplanerische Alternativen im Sinne aller Bewohner der betroffenen Stadtteile aufzeigt.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihre Wählerinnen und Wähler

die Bürgerinitiative: **Limmer für Immer**

Anlage : Anlage 0730-2008\_Anlage02 aus Informationsdrucksache 0730-2008

Anlage

Vergleich der Kosten

Stand: Mai 2007

Ausbau / Instandsetzung des SKL

SKS - km	Beschreibung	Länge km	<u>Ausbau</u>	<u>Instandsetzung</u>
			Kosten / Abschnitt €	Kosten / Abschnitt € (neues Deckwerk)
<u>Strecke SKL</u>				
0,95 - 7,30	KRT / T-Profil - Dichtungsstrecke	6,35	39.110.000,00	12.430.000,00
7,30 - 7,60	beidseitig KRT-Profil - Dichtungsstrecke	0,30	2.230.000,00	590.000,00
7,60 - 8,50	beidseitig KRT-Profil - Verbreiterung	0,90	8.040.000,00	1.760.000,00
8,50 - 8,10	beidseitig KRT-Profil - Dichtungsstrecke	0,60	4.450.000,00	1.170.000,00
<u>Vorhöfen SKL</u>				
9,10 - 9,60	RT-Profil - unterer Vorhafen	0,50	7.060.000,00	1.060.000,00
9,60 - 10,10	RT-Profil - oberer Vorhafen	0,50	7.060.000,00	1.050.000,00
			<u>67.950.000,00</u>	<u>18.070.000,00</u>
<u>Streckenausbau SKL</u>		gerundet	68.000.000,00	18.100.000,00
<u>Brücken</u>				
242	Neubau (Rampen)	L 390	4.500.000,00	3.500.000,00
243	Neubau, lichte Höhe > 5,25m	K 252	3.500.000,00	3.500.000,00
244	Neubau (Rampen)	L 395	4.600.000,00	3.600.000,00
245	Neubau (Strecken Anpassung, Rampen, Bauw.)	DB, 1911	20.000.000,00	12.000.000,00
245A	(Anhebung, Strecken Anpassung, Rampen)	DB, 1957	7.000.000,00	0,00
246	Neubau (Rampen)	G-Weg	3.500.000,00	2.500.000,00
247	Neubau (Vorhafenbereich, Rampen)	B 441	5.600.000,00	3.500.000,00
247A	(Neubau und Umlegung)	Üstra	8.000.000,00	0,00
248	Neubau ??	Schleuse	2.000.000,00	1.000.000,00
249	Neubau (Vorhafenbereich, Rampen)		5.500.000,00	3.500.000,00
		<u>Summe Brücken</u>	<u>64.000.000,00</u>	<u>33.000.000,00</u>
( ) => nur bei Ausbau SKL				
<u>Düker / Durchlass</u>				
237	Neubau	Seelzer Gr.	1.500.000,00	1.400.000,00
239	Neubau	Bredenbach	2.000.000,00	1.800.000,00
241	Abbruch		150.000,00	150.000,00
242	Neubau	Harenberger G	1.500.000,00	1.400.000,00
246	Neubau	Sattengraben	2.000.000,00	1.800.000,00
247	Abbruch		150.000,00	150.000,00
248	Neubau	Holzrohre	1.200.000,00	1.200.000,00
249	Neubau, 3 Stück	Fösse u. And.	4.200.000,00	4.200.000,00
		<u>Summe Düker</u>	<u>12.700.000,00</u>	<u>12.100.000,00</u>
			<u>144.700.000,00</u>	<u>63.200.000,00</u>
<u>Gesamtkosten Strecke</u>		gerundet	145.000.000,00	63.000.000,00
<u>Schleuse Linden - Neubau / Sanierung</u>			55.000.000,00	5.000.000,00