

Informationen zum diskutierten Ausbau des Stichkanals Linden und der Kanalschleuse in Limmer

(Bürgerinitiative Limmer für Immer)

Stand 30.11. 008

Limmer, Linden und Ahlem, die westlichen Stadtteile Hannovers, sind durch deren innenstadtnahe Lage, und industriell und gewerblich genutzte Flächen gekennzeichnet. Insbesondere prägt das Industriegebiet Lindener Hafen die Stadtteile Limmer und Linden. Das Areal am Lindener Hafen wird verkehrstechnisch durch die Straßen, und den Gütertransport mittels Schiene und Binnenschiff erschlossen. Der Industriehafen Linden ist durch den 11 Kilometer langen Stichkanal Linden mit dem Mittellandkanal verbunden. Kurz vor dem Hafenbecken befindet sich eine Schleuse (Limmer Schleuse), die den Hafen im Industriegebiet zugänglich macht. Der Stichkanal Linden stellt außerdem die Verbindung zwischen Mittellandkanal und der Verladestation Seelze/Letter dar, die ca. 7 Kilometer vom Abzweig in Lohnde entfernt ist.

Im Zuge der Bereitstellung der bundesdeutschen Wasserstraßen besteht eine Ausbauabsicht für die Stichkanäle des Mittellandkanals basierend auf einem Regierungsabkommen aus den 60. Jahren des letzten Jahrhunderts. Aktuell wird der mögliche Ausbau des Stichkanals geprüft und die Umsetzung des Vorhabens durch den Hafen Hannover und die Wasserschiffahrtsdirektion betrieben.

Erste Planungen wurden auf Initiative des Rates der Stadt Hannover in Zusammenarbeit vom Bauamt der Stadt Hannover und der Wasserschiffahrtsdirektion vorgelegt. (Informationsdrucksache 0730/2008¹) Im Rahmen dieser Planungen wurde bei externen Beratungsunternehmen, eine für die Maßnahme obligatorische, Nutzen-Kosten-Analyse für den Ausbau des Stichkanals in Auftrag gegeben. Die entsprechende Nutzen-Kosten-Analyse, erarbeitet durch die Beratungsunternehmen PLANCO (Essen) und LNC (Hannover)^{2,3}, wurde im September 2008 den Gremien der Stadt Hannover sowie den Bürgern vorgelegt.

Die Planungen für einen Ausbau des Stichkanals Linden zeigen bisher, dass die Umsetzung des Vorhabens nicht ohne Eingriffe in die Wohnbebauung in den Stadtteilen Limmer und Ahlem erfolgen wird. Nach Vorlage der Nutzen-Kosten-Analyse erscheint die Ausbaumaßnahme mittlerweile als wirtschaftlich fragwürdig. Von Seiten der Bevölkerung und der Anwohner wurden Beanstandungen vorgetragen, die vor einem weiteren verwaltungstechnischen Fortgang zu klären sind. Die Einwände umfassen die Bereiche:

- Negative Auswirkungen auf die Entwicklung des gesamten Stadtteils Limmer und seine laufende Sanierung
- Ausmaß der vorzunehmenden Eingriffe in Bebauung im direkt betroffenen Anliegerbereich.
- Nutzen-Kosten-Analyse / Prognoseunsicherheiten
- Nützlichkeit der Investition aus Sicht des Steuerzahlenden Bürgers.

Von Bürgerseite wurden im Frühjahr und Sommer zwei Fragenkataloge vorgelegt, die von der Stadt Hannover im Wesentlichen beantwortet worden sind^{4 5}. Am 05.11.2008 erfolgte eine Anhörung zum Thema Nutzen-Kosten-Analyse, bei der unter Anderen die beiden Beratungsunternehmen, die Anwohner, als auch die betroffenen Unternehmen ihre Informationen und Anliegen vortragen konnten.

Im vorliegenden Dokument werden die wichtigsten Argumente der Bürger zusammengefasst und den Ratsmitgliedern und den betroffenen Parteien zur Verfügung gestellt.

Ausmaß der vorzunehmenden Eingriffe in die Bebauung im direkt betroffenen Anliegerbereich in Limmer

Bei den derzeit vorgestellten Ausbauszenarien werden zahlreiche Grundstücke und Wohnbebauung, insbesondere im Schleusenbereich Limmer und Ahlem in Mitleidenschaft gezogen. In der von der Verwaltung bevorzugten Variante 4 ist z.B. vor allem die rechte Seite des Kanalufers direkt betroffen (**Abbildung 1**).

Bei anderen Varianten wären weitere bzw. andere Immobilien betroffen, zum Beispiel auf der linken Uferseite die denkmalgeschützten Villen am Limmer Brunnen, ein Mehrfamilienhaus in der Sichelstr. 15, die Wohnhäuser am Lunapark, Kleingärten, etc.

Betroffenheit bei Variante 4:

- Dieselstr. 10 (Mehrfamilienhaus und Hinterhaus)
- Dieselstr. 12 (Garagen/ Hinterhof)
- Dieselstr. 13–23 (Reihenhäuser, 2001 fertiggestellt)
- Harenberger Str. (Bunker-Anbauten)
- Kleingärten
- Gaststätte Lindenkrug
- Kinderheim Limmer
- 3 Gebäude auf dem Contigelände (z.T. Denkmalschutz)
- Spielplatz Schwarzer Weg
- Bauabschnitte 2, 4, 6 der Wasserstadt Limmer
- Stadtbahnlinie 10

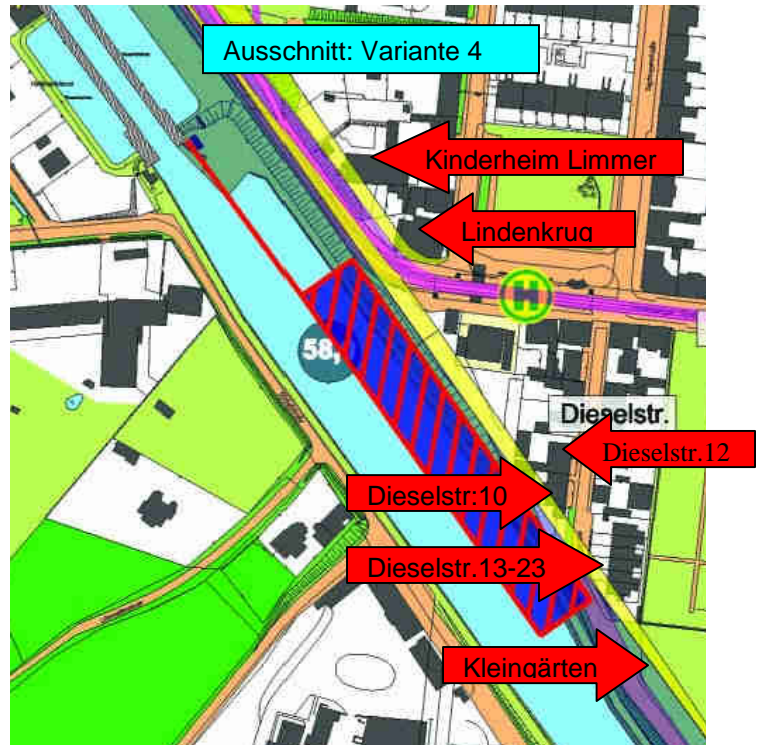


Abbildung 1 : Auswirkungen auf den direkt betroffen Anliegerbereich bei Variante 4

Nach Aussage der Stadt und der WSD können erst nach einer Detailplanung die exakten Auswirkungen auf die Bebauung angegeben werden. Diese Detailplanung selbst mache aber zunächst die Festlegung auf eine der vorgestellten Variante erforderlich. Für die Bürger bedeutet dies, dass die Ratsmitglieder möglicherweise über ihre Belange auf Basis einer unklaren Informationsgrundlage beschließen werden.

Negative Auswirkungen des Kanalausbaus auf den gesamten Stadtteil Limmer und seine laufende Sanierung.

Nach dem Bedeutungsverlust der industriellen Produktion im Stadtgebiet konnte man in Limmer einen Bevölkerungsrückgang, Einzelhandelsschwund und in Teilen eine gewisse Verwahrlosung des Stadtbildes beobachten. Die große, in Teilen schadstoffbelastete Industriearie der Continental Gummiwerke war längere Zeit ein schwer zu vermittelndes Sorgenkind der Stadt Hannover. 2002 wurden dann große Teile von Limmer zum Sanierungsgebiet erklärt. Die Sanierung ist als ein Rettungsanker für den Stadtteil Limmer gedacht.

Seit einigen Jahren wendet sich nun das Blatt in Limmer. Durch Maßnahmen der Sanierung, die Neubeplanung des ehemaligen Conti-Areals zur Wasserstadt und umfangreiches Bürgerschaftliches Engagement gibt es zunehmend positive Entwicklungen in Limmer in Richtung auf ein zentrumsnahes, friedliches und grünes Wohngebiet für Familien und andere Stadtmenschen. Neben den alteingesessenen Vereinen und Institutionen engagieren sich mittlerweile auch zahlreiche neuere Vereine, Initiativen und Privatpersonen für einen lebenswerten Stadtteil. Der Erfolg ist im Stadtteil deutlich spürbar und auch schon messbar. Der Stadtteil wächst trotz seiner Handicaps zusammen und endlich entsteht auch wieder ein Zentrum - der Platz an der Limmer Schleuse.

Die positive Entwicklung ist jedoch noch nicht stabil. Es fehlen größere Mietwohnungen für wachsende Familien und Gruppen, die Nachfrage kann nicht befriedigt werden. Suchende wandern ins Umland oder andere Stadtteile ab. Es fehlen ebenso Möglichkeiten zum Eigentumserwerb. Die Entwicklung der Wasserstadt kommt immer wieder ins Stocken. Die seit Jahren andauernden Abriss- und Bodensanierungsarbeiten auf dem Wasserstadtdgelände belasten die Bevölkerung durch den Schwerlastverkehr. Dazu kommen der anhaltende Lärm und die Staubemissionen vom Gelände.

Der diskutierte Kanalausbau und Schleusenneubau bedroht die Zukunft des Stadtteils in seinem Kern. Ein massiver Eingriff, dessen mögliche Sinnhaftigkeit bei zunehmender Auseinandersetzung mit dem Thema immer zweifelhafter wird. Es ist zu befürchten, dass die zusätzliche langjährige Störung und Zerstörung durch den derzeit nicht konsensfähigen Kanalausbau und Schleusenneubau die positive Entwicklung im Stadtteil wieder kippen wird.

Die Auswirkungen der geplanten Bausmaßnahme auf den Stadtteil sind vielfältig. Auf der Ausbaustrecke müssten 9-10 Brücken abgerissen und mit größeren Höhen und z.T. mit veränderten Profilen und erhöhten Anfahrtsrampen wieder aufgebaut werden. 3 bis 4 dieser Brücken liegen im Stadtteil Limmer. Mit der Erhöhung von Straßen, Brücken und Eisenbahntrassen wäre eine dauerhaft verstärkte Lärmemission verbunden. 6 Düker müssten neugebaut werden. Bei den zuletzt vorgestellten Varianten 8-11 in der erweiterten Infodrucksache 0730/2008 E1⁶ wären sogar Tunnelbauten erforderlich.

Die Baumaßnahmen von insgesamt ca. 6-8 Jahren werden mit weiteren erheblichen Belastungen für den Stadtteil verbunden sein:

- zusätzlicher Flächenverbrauch für Baustelleneinrichtungen und Lagerflächen,
- Straßensperrungen und Verkehrsbehinderungen z.B. an der Wunstorfer Str., am Eichenbrink und an der Stadtbahnlinie 10,
- vermehrter Verkehr im Stadtteil durch Baufahrzeuge und Lastkraftwagen
- lang anhaltende Lärmbelastungen z.B. durch Spundwandrammen, Bohrhämmer, schwere Baufahrzeuge o.Ä.,
- ggf. Schäden an Gebäuden, Straßen, Plätzen z.B. durch Erschütterungen, Bodenbewegungen und Baufahrzeuge.

Neben den Anwohnern wären von diesen Belastungen auch die Kinder der Grundschule Kastanienhof, des Horts Kastanienkids, der AWO-Kindertagesstätte, des Kinderheims und der Krabbelgruppe Kirchenmäuse betroffen, die sich im Umkreis von ca. 5m – 100m Metern zu den zentralen Baustellen befinden.

Neben den Auswirkungen auf die Gebäude und die Baustellenbelastung rund um den Schleusenneubau, wird auch die streckenweise erforderliche Kanalverbreiterung mit erheblichen Eingriffen verbunden sein. Die derzeit vielleicht bedeutendste Ufer- und Gewässernutzung am Kanal, zur Naherholung, zum Baden, Radfahren, Spazierengehen, Angeln und Boot fahren wird mindestens für die Jahre der Bauzeit plus der Zeit für die Wiederbegrünung und Wiederherstellung der betroffenen Bootsanleger sehr stark eingeschränkt sein. Ob der zur Wasserautobahn ausgebaute Kanal überhaupt wieder ein vergleichbar charmanter Naherholungsraum werden kann, ist ungewiss.

Allein durch die Planungsabsichten gibt es bereits jetzt umfangreiche negative Auswirkungen:

- es gibt eine Entwertung von Immobilien-Eigentum seit Bekanntgabe der Planungsabsichten im gesamten, potenziell betroffenen Korridor und entsprechende Probleme beim Verkauf der Immobilien,
- es werden bereits erste Probleme bei der Vermietung von Wohnraum im potenziell betroffenen Korridor berichtet,
- die Ausbau-Planungen bewirken eine weitere Verzögerung hinsichtlich der Wasserstadtgesamtplanung. Die über Jahre mühselig abgestimmte Wasserstadt- Rahmenplanung müsste erneut einer Revision unterzogen werden. Variantenabhängig müssten zum Beispiel veränderte Zuwege zum Wasserstadt-Gelände geplant werden. Die Lage der Basisstraße müsste z.T. verändert und die Lage und Größe der Baufelder müsste entsprechend angepasst werden. Am südwestlichen Rand des Geländes gingen Flächen für die Wohnraumnutzung zugunsten des Kanals verloren. Solange der Kanalausbau und mögliche Varianten in der Diskussion sind, kann es außer im Bauabschnitt 1 keine baulichen Festlegungen geben.
- Neben dem ehemaligen Conti-Gelände gibt es ein weiteres Gebiet, in dem viele neue Wohneinheiten in den derzeit gefragten Kategorien geschaffen werden sollten. Das ist das Plangebiet 7 der Sanierung zwischen der Limmer Schleuse, Steinfeldstr., Wunstorfer Str. und der Brunnenstraße. Seit vielen Jahren befindet sich das Gebiet unter Bürgerbeteiligung in der Planung, und mittlerweile befinden sich durch Zukauf zum bestehenden Grundstückseigentum auch schon größere Flächen des Plangebiets im Besitz der Stadt Hannover. Zur Zeit stehen alle Bemühungen in diesem Plangebiet still, solange der Kanalausbau und mögliche Varianten in der Diskussion sind. Mit dem Kanalausbau sinkt auch die Attraktivität des Geländes.

Nutzen Kosten Analyse und Prognoseunsicherheiten im Gutachten

Die durch die Beratungsunternehmen vorgelegte Nutzen Kosten Analyse kann die Notwendigkeit der Ausbaumaßnahme nicht belegen. Ein Abgleich der verwendeten Daten mit anderen Quellen und mit anderen Prognosen zeigt die geringe Aussagekraft des Gutachtens auf.

Derzeitiger Umschlag (Ist-Mengenanalyse)

Die Hauptmengen des Transportes im Hafen Linden und der Verladestelle Letter erfolgen durch den Bahntransport (Abbildung 2). Dieser beträgt das 2-3 fache der durch das Binnenschiff transportierten Gütermenge. Der Beitrag zum Güterumschlag per Binnenschiff im Hafen Linden zum Umschlag aller Hannoverschen Häfen beträgt 10 % (Abbildung 3). Im Gutachten werden für die Nutzen-Kosten-Analyse Güter-Umschlagswerte herangezogen, die durch die WSD bzw. vom Hafen Hannover zur Verfügung gestellt worden sind. Vergleichsdaten des statistischen Bundesamtes, die in PLANCO Gutachten verwendet werden, werden in diesem Fall von PLANCO als falsch bezeichnet. Die im Gutachten angegebene Zahl zum Umschlag in Letter/Seelze wurde zwischenzeitlich von PLANCO für das Jahr 2007 von 116 Kt auf 66 kt korrigiert. Im Nachgang zur Anhörung wurde zusätzlich eine Umschlagsübersicht im Hafen Linden bis zurück zum Jahre 1988 zur Verfügung gestellt. Dieser bestätigt, dass über einen Zeitraum von 20 Jahren er Güterumschlag konstant geblieben ist. Die dort angegebenen Daten, zeigen allerdings wieder Abweichungen zu dem bisher angegebenen Datensatz. (PLANCO_Stellungnahme_101108⁷)

Umschlagsprognose

Im Gutachtenbeitrag werden zwei Prognosen zur Abschätzung des zukünftigen Transportvolumens vorgestellt. 1.) Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 (ITP/BVU 2025⁸). In diesem Gutachten werden Daten auf Regionsbasis angegeben und diese auf den Hafen Hannover Linden übertragen. 2.) Eine durch das Beratungsunternehmen PLANCO gestellte Prognose basierend auf der ITP/BVU Vorhersage für das Jahr 2025. Zusätzlich werden hier nach, Rücksprache mit den Unternehmen, erweiterte lokale Prognosedaten für den Hafen Hannover Linden angegeben.

Im Gegensatz zu der Verkehrsverflechtungsprognose (ITP/BVU) die eine Abnahme des Binnenschiff-verkehrs für die Region Hannover vorhersagen (NUTS Region DE929), prognostiziert das Beratungsunternehmen für den Hafen Hannover und die Verladestelle Seelze/Letter sogar eine Zunahme des Güterumschlags. Nach Aussage des Gutachters besitzt die ITP/BVU Prognose wegen der lokalen Gegebenheiten am Standort keine Gültigkeit.

Jedoch zeigt bereits der Rückblick auf entsprechende frühere Prognosen zur Verkehrsverflechtung, dass selbst in den Verkehrsverflechtungsprognosen zu große Prognosewerte angegeben wurden [Verkehrs-prognose-2015 PLANCO/ITP/BVU⁹]. (Abbildung 53^{10, 11})

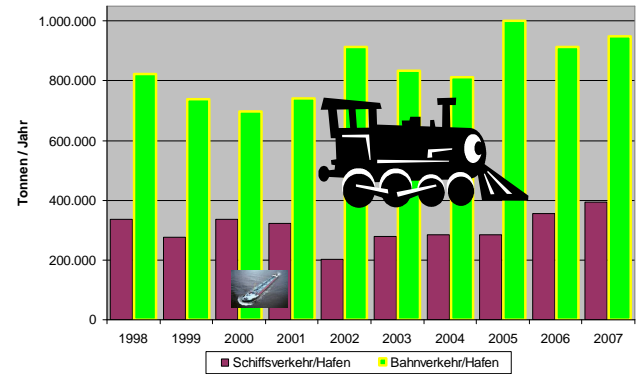


Abbildung 2: Verteilung des Transportaufkommens im Hafen Linden bezogen auf Bahn und Schiffstransport

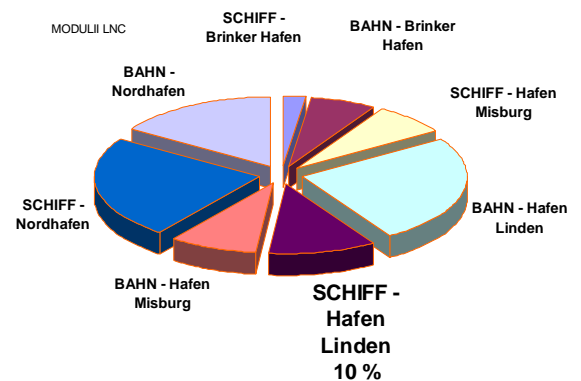


Abbildung 3: Verteilung des Transportvolumens für Bahn und Schiffstransport für die 4 Hannoverschen Häfen

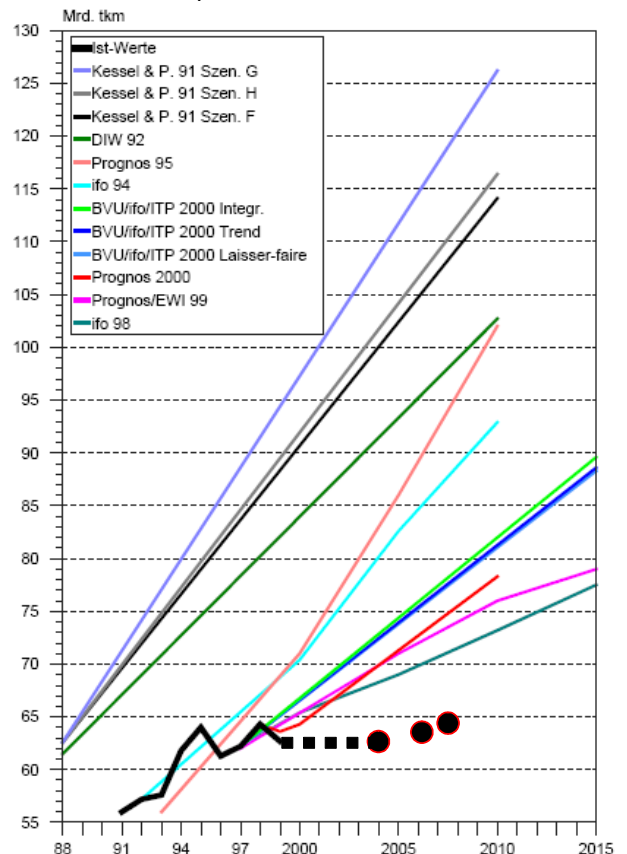


Abbildung 4: Gesamtgüterumschlag des bundesdeutschen Schiffsgüterverkehrs in Mrd. Tonnenkilometer. Istwerte Kreise

Abbildung 443 zeigt den Verlauf für verschiedene Prognosen (LINIEN) und die reale Entwicklung (Dicke schwarze Linie und Punkte). Alle Prognosen haben deutlich zu große Werte vorausgesagt.

Die im Gutachten angegebene Umschlagsprognose wird selbst unter Berücksichtigung der Zusatzinformation von PLANCO als zu hoch betrachtet. Von Bürgerseite wird vorgeschlagen eine Weiterschreibung des mittleren Güterumschlages für den Prognosezeitraum anzunehmen (siehe Abbildung 65, Tabelle 111).

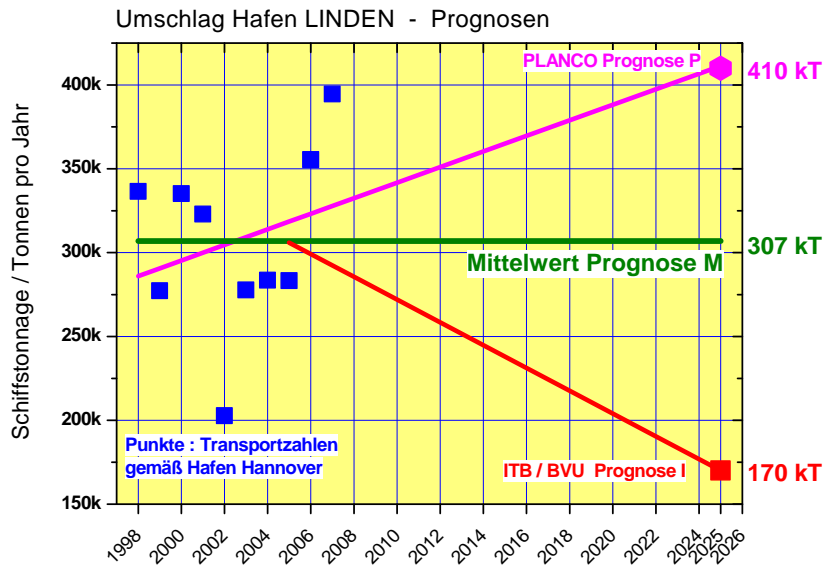


Abbildung 6 : Darstellung verschiedener Umschlagszenarien für den Hafen Hannover Linden

Prognose der Flottenstrukturen

Nicht nachvollziehbar ist weiterhin die Angabe zur Flottenstruktur für 2025. Die im vorliegenden Gutachten aus dem Sommer 2008 dargestellte Flottenstruktur geht von einer vollkommen unterschiedlichen Verteilung aus, die von dem gleichen Unternehmen (PLANCO) in einer Studie aus dem Jahr 2006 für den Stichkanal Linden angegeben wird¹². Selbst in Anbetracht der vorsichtigen Schätzwerte aus dem Jahr 2006 sind hier Abweichungen für verschiedene Größenklassen von mehr als 100% festzustellen. Die Prognosen erscheinen auch hier nicht ausreichend fundiert. Bei der Bestimmung des Nutzen-Kosten-Faktors der Ausbaumaßnahme ist aber gerade die Schiffsgrößenverteilung wichtig und bestimmt den Nutzenwert stark. Die große Variationsbreite in der angegebenen Flottenstruktur setzt sich im Nutzenwerte fort. Basierend auf der PLANCO Prognose von 2006 würde sich ein deutlich kleinerer NK-Wert einstellen.

Tabelle 1 : Umschlagsprognose gemäß PLANCO, ITP/BVU und mittlerer Prognose für die Standorte Lindener Hafen und Verladestation Seelze/Letter. Die durch PLANCO korrigierten Istwerte wurden berücksichtigt.

Umschlag Tonnen / Jahr	Ist-Werte		Prognosen		
		Mit PLANCO Korrektur	PLANCO	ITP/BVU	Mittel
Gütergruppe	2004	2007	2025	2025	2025
	Summe	Summe	Summe	Summe	Summe
Hannover-Linden					
Landwirtschaft. Produkte	27.544	22.655	21.767	22.000	
Mineralölprodukte	134.533	220.693	218.290	78.000	
Schrott	98.893	111.794	119.315	58.000	
Eisen, Stahl	20.807	39.872	49.821	14.000	
Insgesamt	281.777	395.014	409.192	172.000	307.000
Seelze-Letter					
Mineralölprodukte	2.964	60.000	110.000		59.000
Stahl	k.A.	6.000	10.000		10.000
Insgesamt		66.000	120.000		69.000
SUMME	283.741	461.000	529.000	172.000	378.000

Kostenprognose

Von Bürgerseite wurde die Elastizitätsprüfung der Nutzen-Kosten-Rechnung bezüglich der Kosten angemahnt. Eine Kostensteigerung kann hier durch unvorhergesehene technische Umstände während des Ausbaus oder auch durch eine bisher unvorhersehbare Kostensteigerung z. Bsp. für bestimmte Baustoffe erfolgen. Diese Kostenänderung ist inflationsunabhängig. Die Diskontierung der Kosten auf die jeweiligen Bezugsjahre ist dabei natürlich zu berücksichtigen. Von Bürgerseite wird zur Prüfung eine mögliche Kostensteigerung von 10% angenommen. Eine aktuelle Vergleichszahl von Plan- zu Ist-Kosten könnte durch die WSD für den derzeit durchgeführten Ausbau der Schleuse Bolzum beigelegt werden.

Nutzen-Kosten-Rechnung

Wie erläutert ist für die Nutzen-Kosten-Rechnung ein Vergleich verschiedener Transport- und Kostenszenarien notwendig. Im vorliegenden Beitrag werden die Transporterwartungen gemäß der PLANCO Prognose, dem ITB/BVU Szenario und einem mittleren Transportniveau berücksichtigt. Für eine unvorhergesehene Kostensteigerung wird ein um 10% erhöhtes Kostenniveau angenommen. Zur Berechnung werden nur die mengenabhängigen Nutzenkomponenten NB1 (Eingesparte Vorhaltekosten), NB2 (Eingesparte Betriebskosten) und Nu2 (Verminderung von Abgasbelastungen) berücksichtigt. Die Mengenänderungen werden dabei proportional eingeführt. Für eine exakte Berechnung wäre eine Berücksichtigung aller Verkehrsrelationen notwendig. An Hand von Modellrechnungen für die Hauptrelationen kann gezeigt werden, dass mögliche Abweichungen gering sind¹³.

Es zeigt sich, dass nur im PLANCO-Prognoseszenario ein NK Faktor größer als 1 errechnet wird. Für alle anderen Szenarien liegt der Nutzen-Kosten Faktor deutlich unter 1, bzw. um eins bei der Berücksichtigung einer 10%-tigen Kostensteigerung (siehe *Tabelle 232*)

Tabelle 2 : Übersicht der Nutzen Kosten Faktoren unter Berücksichtigung verschiedener Prognoseszenarien

Annahme Umschlag PLANCO Seite 15 : 529 kt / Jahr Prognose P					
		Bewertung zum Preisstand 2005		Bewertung zum Preisstand 1998	
	Nutzen- und Kostenposition	Planfall 1 – 110 m	Planfall 2 – 139 m	Planfall 1 – 110 m	Planfall 2 – 139 m
N	Summe Nutzen	89.261.059	89.773.998	87.649.894	88.140.203
K	Investitionskosten	79.461.774	80.264.418	79.373.371	80.175.122
	Nutzen Kosten Verhältnis	1,12	1,12	1,10	1,10
Annahme Umschlag PLANCO Seite 15 : 529 kt / Jahr Prognose P + 10 % Kostensteigerung					
		Bewertung zum Preisstand 2005		Bewertung zum Preisstand 1998	
	Nutzen- und Kostenposition	Planfall 1 – 110 m	Planfall 2 – 139 m	Planfall 1 – 110 m	Planfall 2 – 139 m
N	Summe Nutzen	89.261.059	89.773.998	87.649.894	88.140.203
K	Investitionskosten	87.407.951	88.290.859	87.407.951	88.290.859
	Nutzen Kosten Verhältnis	1,02	1,02	1,00	1,00
Annahme gemäß ITB/BVU : 172 kt / Jahr Prognose I					
		Bewertung zum Preisstand 2005		Bewertung zum Preisstand 1998	
	Nutzen- und Kostenposition	Planfall 1 – 110 m	Planfall 2 – 139 m	Planfall 1 – 110 m	Planfall 2 – 139 m
N	Summe Nutzen	56.251.191	56.603.239	56.342.514	56.658.849
K	Investitionskosten	79.461.774	80.264.418	79.373.371	80.175.122
	Nutzen Kosten Verhältnis	0,71	0,71	0,71	0,71

Annahme gemäß mittleres Szenario : 378 kt / Jahr		Prognose M			
		Bewertung zum Preisstand 2005		Bewertung zum Preisstand 1998	
	Nutzen- und Kostenposition	Planfall 1 – 110 m	Planfall 2 – 139 m	Planfall 1 – 110 m	Planfall 2 – 139 m
N	Summe Nutzen	74.744.114	75.186.297	73.881.662	74.295.462
K	Investitionskosten	79.461.774	80.264.418	79.373.371	80.175.122
	Nutzen Kosten Verhältnis	0,94	0,94	0,93	0,93

Eine zusätzliche Beeinflussung der Gutachtenwerte ergibt sich durch die unklare Abgrenzung der Umschlagsdaten in Letter und Lindener Hafen. Höhere Transportmengen für den Hafen Linden werden durch eine summarische Behandlung der Daten von Seelze und Linden erzeugt.

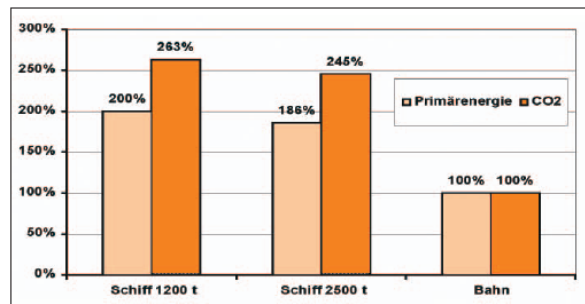
Wettbewerbsstruktur

Es ist zu berücksichtigen, dass auch nach einem Ausbau die Unternehmen am Lindener Hafen gegenüber einem Wettbewerber mit direktem Zugang zum Mittellandkanal immer noch einen Wettbewerbsnachteil durch die einspurige Befahrbarkeit, zwei Schleusungen, sowie die für die ÜGMS noch notwendige Ballastierung zu tragen haben. Für eine Entscheidung über das Projekt sollte zusätzlich bedacht werden, dass nur 5 von 80 Unternehmen im Industriegebiet Hannover Linden den Schiffstransport nutzen. Die schiffsnutzenden Unternehmen geben weiterhin an, dass sie kurz- bis mittelfristig mit den infrastrukturellen Gegebenheiten und den daraus resultierenden Einschränkungen konkurrenzfähig agieren können. Alle Unternehmen mit Binnenschiffumschlag in Linden und Seelze verfügen auch über einen Gleisanschluss. Gerade bei der bedeutendsten Gütergruppe für den Standort, dem Mineralöl, macht der Empfang auf der Schiene den Löwenanteil aus. Unter Status-quo-Bedingungen ist keine Verkehrsverlagerung von Lkw auf Schiene oder Binnenschiff zu erwarten. Aus Unternehmenssicht ist die Abwicklung der Lkw-Verkehre heute „unproblematisch“.

Zusätzlich muss davon ausgegangen werden, dass der Nutzen der Ausbaumaßnahme gar nicht voll ausgeschöpft werden kann, da das Schiffshebewerk Scharnebeck bislang nur Schiffstypen mit einer Länge bis zu 100 m Länge transportieren kann. Da mehr als 50 % des Umschlags in Linden durch diese Relation bedient werden – bleibt der Ausbaunutzen gering. Passagen der Weser sind wasserstandsabhängig und können auch nach der Ausbaggerung nur einspurig befahren werden (Nienburger Bogen).

Die Darstellung der Umweltverträglichkeit von Güterschiffen im Vergleich zu Bahn und LKW ist im Gutachten sehr einseitig erläutert! Es stehen aktuelle Studien zur Verfügung, die den Verbrauch an Primärenergie der Bahn gegenüber dem Binnenschiff mit 100 zu 186 % deutlich besser bewerten. Die mit der Bahn verglichenen Emissionen von Binnenschiffen schneiden noch wesentlich schlechter ab.

Vergleich	Binnenschiff – Lkw (Lkw = 100)	Binnenschiff – Bahn (Bahn=100)
Energieverbrauch	53 %	186 %
CO ₂ -Emission	53 %	245 %
NO _x -Emission	129 %	1593 %
NMHC-Emission	133 %	1411 %
Staubemission	158 %	1020 %



Tab. 5: Energie, CO₂ und Luftschadstoffe: Vergleich zwischen Binnenschiff (2500 t), Bahn und Lkw (40 t Gesamtgewicht)

Abb. 2: Vergleich des Primärenergieverbrauchs und der CO₂-Emissionen von Bahn und Binnenschiff für die Relationen Hamburg – Berlin, Duisburg – Mannheim, Mannheim – Basel (und zurück) bei einer Transportmenge von 2500 t

© Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg

151

Quelle: (Golisch/Huckestein/Naumann/Röthke-Habeck, Bundesumweltamt; Deutscher Verkehrsverlag 4/2005)¹⁴

Generell sind die Ausweichpotentiale der BAHN für den Hafen Hannover im Gutachten nicht ausreichen geprüft worden. Rückblickend betrachtet, fehlte ein Vertreter des Unternehmens BAHN auf der Anhörung zum Kanalausbau.

Marktpotenziale und Handlungsempfehlungen

Zur zukünftigen Abschätzung der Position des Lindener Hafens im wettbewerbsorientierten Markt ist eine Prüfung bestehender und neuer Marktpotenziale erforderlich. Bei dem Transport mittels Binnenschiff handelt es sich um Massengutfrachten. Diese sind daher besonders zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sind die Fragestellungen zu prüfen:

- Für welche Gütergruppen wird der Binnenschifftransport wettbewerbsbedingt oder technisch bedingt in Zukunft notwendig sein?
- Welche dieser Gütergruppen werden zukünftig voraussichtlich im Hafen Hannover Linden umgeschlagen werden?
- Sind von der vorhandenen Industrie- und Gewerbestruktur neue Anforderungen an den Binnenschifftransport zu erwarten?
- Gab es in den letzten Jahren Anfragen zu Ansiedlung neuer Unternehmen im Hafen Linden die auf den Binnenschifftransport angewiesen sind?
- Benutzen Unternehmen, die sich in der letzten Dekade am Hafen Hannover Linden etabliert haben, den Transport per Binnenschiff?
- Welche Umschlagszuwächse wurden hier festgestellt?
- Mit welchen Umschlagsvolumina könnte im Hafen Linden für die entsprechenden neuen Warengruppen gerechnet werden?

Aufbauend auf diesen Überlegungen sollten dann sinnvolle Handlungsempfehlungen deduziert werden.

Leider werden im Gutachten Modul II diese wichtigen Betrachtungen nicht durchgeführt. Es werden lediglich die unsicheren Abschätzungen aus Modul I übernommen, neue Marktpotenziale mit einem zusätzlichen und „neuen“ Umschlagsvolumen werden nicht vorgestellt. Im Detail sind die angegebenen zusätzlichen Potenziale nicht nachprüfbar. Auf Nachfrage bei den Stadtwerken Hannover zu einer möglichen Nutzung des Lindener Hafens wurde nur ein grundsätzliches Interesse bekundet¹⁵. Damit bleibt die Prognose für die Mineralölpotenziale und Energiebranche unklar. Die Auflistung der Versorgung der Bauhöfe und des Baustoffhandels erfolgt ohne jegliche Umschlagsüberlegung. Die Abschätzung der Entsorgung und das Recycling von Elektroschrott wird nur einen unwesentlichen Beitrag ergeben. Ein nennenswerter Containerumschlag Wird nicht erwartet.

Die in Modul II zusammengefassten Handlungsempfehlungen sind zwar plakativ dargestellt, fußen aber nur auf Allgemeinplätzen. Die auch von Bürgerseite geforderte Stärkung des Hafenstandortes Linden lässt sich zunächst durch eine bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und mit einer verbesserten Wirtschaftsförderung für das Industrie- und Gewerbegebiet Linden effizienter und kostengünstiger erreichen.

Bei dem Einsatz von ca. 200.000.000 Euro Steuergelder ist die Notwendigkeit und Nützlichkeit dieser Investition darzulegen. Dies gelingt dem Gutachten nicht.

Erfahrungen aus anderen (PLANCO)- Gutachten

Eine Übersicht über früher durchgeführte Prognosen zur Entwicklung des Binnenschiffsumschlags auf verschiedenen Wasserstraßen zeigt, dass alle durchgeführten Prognosen für den Binnenschiffsverkehr sich als stark überhöht herausgestellt haben.

Prognose	Voraussage	Istwerte / Revidierte Prognose	Quelle
Kosten-Nutzen Prognose für den 1992 in Betrieb genommenen Rhein-Main-Donaukanal Rhein- Main- Donau AG	18 Mill. t/Jahr	Ca.7,5 Mill. t/Jahr 2007	Michael Cramer u.a. "http://www.michael-cramer.eu/verkehr/21840.html"
Im Bundesverkehrswegeplan 1992 wurde die Transportkapazität der Binnenschifffahrt von und nach Berlin mit 14,4 Mill. t/Jahr prognostiziert.	Die PLANCO Prognose aus dem Jahr 2000 liegt bei 8,4 Mill. t/Jahr.	Der heutige, tatsächliche Transport beträgt ca. 3,7 Mill. t/Jahr	(Quelle: Tilmann Heuser 15.9.2008)

Prognose	Voraussage	Istwerte / Revidierte Prognose	Quelle
Verkehrprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 Teilabschnitt Mittellandkanal) PLANCO-Studien aus 1992 und 2000 bezogen auf Teilabschnitte	PROGNOSE 1992 Kosten- Nutzenverhältnis: 6,3 Transport Mittellandkanal: 33,2 t/Jahr 4-5 GMS/Tag	PROGNOSE 2000 Kosten- Nutzenverhältnis: 2,1 Transport Mittellandkanal: 8,2 t/Jahr 2 GMS/Tag	BUND 12.6.2008, Hintergrundpapier zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr.17 Weitere Quellen siehe unten
	PROGNOSE 1992	PROGNOSE 2000	
Elbe Havel Kanal (EHK)	25,7	5,6	
Havel - Kirchmöser - Brandenburg	26,3	5,6	
Havel Brandenburg – Deetz	23,3	5,8	
Sacrow-Paretzer-Kanal	15,1	4,5	
Teltowkanal (nur Teil der Südtrasse)	6,3	2,5	
Havelseen	10,3	3,5	
Havel – Westhafen	10,3	3,8	
Oder-Havel-Kanal (OHK)	10,2	5,1	
Oder-Spree Kanal (OSK)	4,6	1,0	
Oder Warthemündung - OHK-Mündung	4,3	0,8	

www.umweltbildung-berlin.de/files/de/download/P17-Berlin.pdf¹⁶

http://www.wsv.de/aktuelles/projekte/wstr_kreuz_md/pdfs/voruntersuchung.pdf¹⁷ -Seite 14

Vergleich der Streckenabschnitte von P 17 - alte und neue PLANCO Studie

Quelle: BUND <http://www.flussbuero.de/index.php?id=630>-¹⁸

Die Vergleich der NK-Werte für verschiedene Baumaßnahmen zeigt die geringe Bedeutung des Lindener Stichkanals auf.

Bewertung des Nutzen –Kosten Verhältnisses im Vergleich

	Wasserstraße	Planungsziel	Kosten	NKV
BVWP 2003	Donau (Abschnitt Straubing - Vilshofen)	Ausbau nach Variante A	128 Mio. Euro	8,3
BVWP 2003	Mittelweser	Ausbau Schleusen 140 m, Kurvenverbreiterungen	100 Mio. Euro	3,2
BVWP 2003	Main	Vertiefung Fahrrinne	26,4 Mio. Euro	27,4
BVWP 2003	Saale-Kanal	Ausbau mit Schleusenkanal Tornitz (ohne Staustufe)	75,3 Mio. Euro	2,7
BVWP 2003	Elbe-Lübeck-Kanal	Schleusenverl. auf 115 m bei Ersatz	150 Mio. Euro	2,3
BVWP 2003	Mosel	Neubau Schleuser	296 Mio. Euro	1,7
PLANCO 2006	Neckar	Verlängerung Schleusen auf 140 m	118 Mio. Euro	1,6
PLANCO 2008	Stichkanal Linden	Ausbau	152 Mio. Euro	1,14

Tilman Heuser Vortrag 5.11.08 BUND – Anhörung Kanalausbau¹⁹

Nützlichkeit der Investition aus Sicht des steuerzahlenden Bürgers.

Der heutige Kanal wird seit Jahren **zu wenig genutzt** (zur Zeit 1-2 Schiff pro Tag mit etwa 700 t – mögliche Nutzung 5 Schiffe mit je 1000 t). Damit wird der Kanal nur zu etwa 15 -20 % ausgelastet. Warum ist dies der Fall ? Die noch verbliebenen Betriebe im Hafen haben ein zu geringes Verladevolumen. Dieses gilt auch für die Zukunft.

Der heutige Kanal kann mit den jetzt verkehrenden Schiffstypen ein 5-faches Frachtvolumen bewältigen, auch ohne Neubau von Schleuse und Kanal.

Für das Ziel (von Hafen- und Stadtverwaltung), den Hafen- und Industriestandort Linden zu erhalten und zu stärken, ist der Ausbau von Schleuse und Kanal ein teures **und unwirtschaftliches Mittel**. Eine Kostenvergleichsrechnung mit Daten aus den Gutachten zeigt, dass für die nächsten 30 Jahre eine Wirtschaftlichkeit des Ausbaus gegenüber dem Status quo erst bei einem Frachtaufkommen in der Größenordnung von 1 Mio Tonnen pro Jahr gegeben ist. Daraus folgt, dass bei Nicht-Ausbau bei heutigem Verladevolumen etwa 3 Mio € pro Jahr eingespart werden könnten. Mit einem Teil dieses Geldes ließen sich z.B. (eventuell bestehende) Frachtkostennachteile des heutigen Stichkanals ausgleichen.

Der Verlauf der Diskussion zeigt, dass weder die Stadt Hannover noch die Region ein durchdachtes Konzept zur Nutzung oder Weiterentwicklung der Hafenskapazitäten hat, welches alle möglichen Hafenstandorte und Alternativen bearbeitet und abwägt und dabei den Strukturwandel der ansässigen Industrien und die Belange der Bürger berücksichtigt.

Ein unvoreingenommener Blick auf die Entwicklung des Lindener Hafens der letzten Jahre lässt den Schluss zu, dass **das Hafengebiet als Industrie- und Verladestandort seine Bedeutung verliert** und sein zukünftiges Potential in einer stadtkernnahen Gewerbe- und Industriezone mit einer Wohn- und Freizeitnutzung ausspielen könnte (mit oder ohne Hafenbetrieb). **Die Entscheidung für oder gegen den Kanalausbau geht damit weit über die Frachtkostenverbesserung für zur Zeit 5 Hafetriebe hinaus, sondern beinhaltet eine weiterreichende Entscheidung über die langfristige Umnutzung des Stadtgebietes.**

Wie kann es weitergehen?

Die Entscheidung über den weiteren Ablauf des Prozesses sollte zwischen allen betroffenen Parteien einvernehmlich getroffen werden. Zur Abstimmung schlagen wir zur weiteren Klärung vor:

1. Abstimmung zwischen den Anliegerinteressen der Industrieunternehmen und den Anliegerinteressen von Anwohnern
2. Klärung der Kritikpunkte in der Nutzen-Kosten-Analyse
3. Auslotung stadtverträglicher und wirtschaftlicher Nutzungsvarianten (mit Gewerbe) für das Kanal-, Schleusen- und Hafengelände.
4. Erstellung eines unabhängigen ergebnisoffenen Fachgutachtens, wie von Sanierungskommission, Bezirksrat Linden-Limmer, und SPD Ratsfraktion gefordert. (siehe Drucksache 15-1555/2008 S1)

Quellenübersicht

- ¹ Informationsdrucksache 0730/2008 ; Ausbau Stichkanal Linden (SKL) einschließlich Variantendiskussion - Neubau Schleuse Linden, Stadt Hannover 2007
- ² SKL_Endbericht_Modul_I_Planco.pdf
- ³ SKL_Endbericht_Modul_II_LNC.pdf
- ⁴ Anliegerfragekatalog vom 09.04.08 - Stellungnahme der Verwaltung - Stand 27.05.08
- ⁵ Bürger-Fragenkatalog vom 18.05.08 - Stellungnahme der Verwaltung - Stand 12.06.08
- ⁶ Infodrucksache 0730/2008 E1 , Bauamt Stadt Hannover 2007
- ⁷ PLANCO_stellungnahme_101108
- ⁸ Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025; im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (FE-Nr. 96.0857/2005) ; München/Freiburg, 14.11.2007 ; ITP / BVU
- ⁹ VERKEHRSPROGNOSE 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (FE-Nr. 96.578/1999) Schlussbericht München/Freiburg/Essen April 2001 erstellt durch BVU ifo ITP PLANCO
- ¹⁰ aus ITP 2015 – siehe No 9
- ¹¹ Bundesamt für Statistik
- ¹² „Entwicklungspotenziale von Güterschiffen über 110m Länge (Langfristprognose 2025) und Bewertung erwogener Ausbaumaßnahmen am Neckar (Schleusenkammverlängerung)“ für die WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION SÜDWEST Brucknerstraße 2, 55127 Mainz; Schlussbericht Teil 1: Entwicklungspotenziale von Güterschiffen über 110m Länge ; vorgelegt von PLANCO Consulting GmbH, Essen Lilienstr. 44, D-45133 Essen Tel. +49-(0)201-43771-0; Fax +49-(0)201-411468 e-mail: planco@planco.de Februar 2006 Projekt 625
- ¹³ Bewertungsverfahren BVWP2003 : „Anwenderhandbuch-Fallbeispiele-Wasserstrasse“
- ¹⁴ Quelle: (Golisch/Huckestein/Naumann/Röthke-Habeck, Bundesumweltamt; Deutscher Verkehrsverlag 4/2005)
- ¹⁵ Mitteilung : Vorstandsvorsitzender M. Feist vom 14.11.08
- ¹⁶ www.umweltbildung-berlin.de/files/de/download/P17-Berlin.pdf
- ¹⁷ http://www.wsv.de/aktuelles/projekte/wstr_kreuz_md/pdfs/voruntersuchung.pdf
- ¹⁸ Quelle: BUND <http://www.flussbuero.de/index.php?id=630->
- ¹⁹ Tilmann Heuser Vortrag 5.11.08