



BDB

Tankschiffumbau
weiter möglich

WINTER 2009/2010

Eisgang behindert
Schifffahrt

FLUSSKREUZFAHRT-SAISON 2010

Mehr für Individualisten

Ausgabe 2/2010 - Auszug der Seiten 67 bis 70

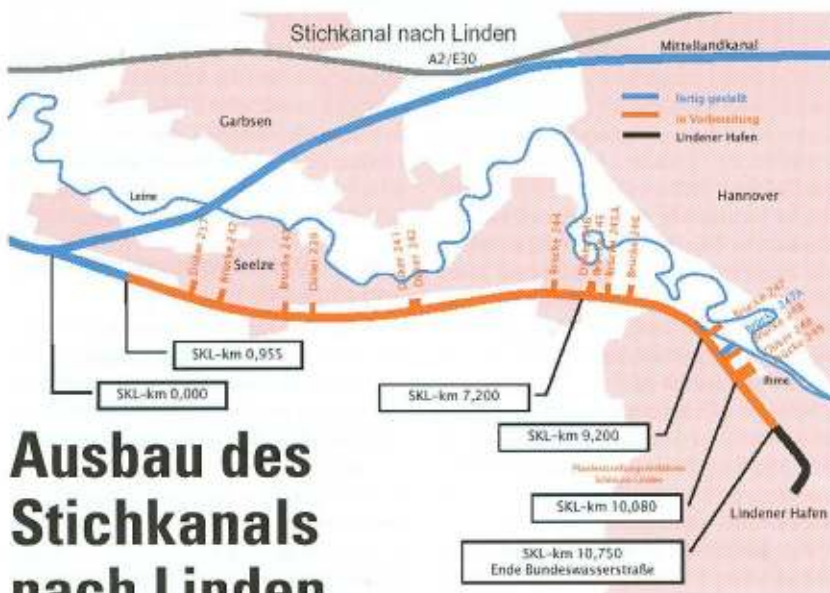


Abb. 1: Übersicht zur Lage und zu den Anschlüssen des SKL

Ausbau des Stichkanals nach Linden

Gegenwärtiger Projektstatus

Thilo Wachholz, Manuela Osterthun

Der Bund ist über das Regierungsabkommen zum Ausbau des Mittelrandkanals (MLK) mit den Ländern grundsätzlich verpflichtet, im Zuge des Ausbaus des MLK auch dessen Stichkanäle (SK) zu erweitern. Das betrifft auch den Stichkanal nach Linden (SKL). Allerdings steht die Maßnahme in Konkurrenz zu den anderen Stichkanälen am MLK, insbesondere weil hier im Vergleich der Gütermenschlag deutlich geringer ist. Auch wegen der begrenzten Haushaltsmittel und Personalressourcen kann der SKL derzeit nicht geplant bzw. realisiert werden. In Abstimmung mit den Finanzierungspartnern, insbesondere mit dem Land Niedersachsen, ergibt sich für die Abarbeitung der Stichkanäle folgende Rangfolge:

- Fertigstellung des Stichkanals nach Osnaabrück (zunächst nur die Strecke)
 - Planung und Ausbau des Stichkanals nach Hildesheim (Planungen haben bereits begonnen)
 - Planung und Ausbau des Stichkanals nach Salzgitter (Planungen beginnen jetzt)
 - Anschließend: Planung und Ausbau des Stichkanals nach Linden
- Die Planung und Durchführung der Maßnahmen erfolgen sukzessive, sobald im Zuge des Fortschritts der prioritären Projekte Haushaltsmittel und Personalressourcen frei sind.
- Nach heutigem Stand stehen die Ausbaumaßnahmen am SKL erst ab Mitte dieser Dekade an. Das derzeit starke Engagement der Stadt Hannover kann aber möglicherweise Grundlage für einen vorgezogenen Projektbeginn sein.

Wie sieht es am Kanal selbst aus?

Der Stichkanal nach Hannover-Linden (SKL) zweigt bei Seelze vom MLK ab und schließt den rd. 10 km entfernten Hafen Hannover-Linden (Abb. 1) an den MLK an. Der Kanal ist im Zuge des Baus des MLK in der Region Hannover Anfang des letzten Jahrhunderts mit den damaligen Anforderungen an eine künstliche Wasserstraße im Muldenprofil errichtet worden. Die Wasserspiegelbreite beträgt ca. 32,00 m und der Wasserspiegel liegt auf NN+50,30 m.

Zurzeit ist der SKL nur mit dem Europaschiff und wegen der begrenzten Tiefe des Muldenprofils nur abladebeschränkt befahrbar. Ein Begegnungsverkehr ist nicht zugelassen. Insgesamt kreuzen sieben Brücken und vier Düker den Stichkanal. Am Ende des Kanals ist der Hafen über die sogenannte Hafenschleuse angebunden. Die Abmessungen der Kammer betragen (nur) 10 m Breite und 82 m Länge und sind damit begrenzender Faktor für den Zugang zu den Umschlaganlagen.

Der nun bereits rund 100 Jahre alte SKL ist nach dieser Zeit der Belastung und aufgrund der wegen des anstehenden Neubaus nicht durchgeführten Instandsetzungen in einem schlechten Erhaltungszustand. Die Grundinstandsetzung quasi aller Anlagenteile stünde nun an und würde zu umfangreichen Beeinträchtigungen führen, die mit erheblichen – teilweise einem Neubau vergleichbaren – Aufwendungen verbunden wären.

Bis SKL-km 0,955 ist der Ausbau des SKL bereits zusammen mit dem Ausbau des Hauptkanals Anfang der 1980er Jahre erfolgt. In Zusammenarbeit mit den Städtischen Häfen Hannover wurde auch der Hafen Linden (SKL-km 10,080 bis 10,750) auf der Grundlage einer Plangenehmigung aus 1994 durch die WSV ausgebaut.



Abb.2: Überblick Hafen Linden, Blickrichtung Nord

Was wäre dafür noch zu tun?

Das angrenzende Kanalsystem ist bzw. wurde für das übergroße Motorgüterschiff (üGMS) mit bis zu 135 m Länge bzw. den 185 m langen Schubverband ausgebaut. Beide Fahrzeugtypen haben Breitenmaße bis zu 11,45 m und können hier bis zu 2,80 m Tiefe abgeladen werden. Für die wirtschaftliche Anbindung des Hafens Linden an dieses Transportsystem mit üGMS und 139 m langen Schubverbänden ist eine entsprechende Profilaufweitung erforderlich. Da hier wie bei den anderen Stichkanälen kein Begegnungsverkehr zugelassen werden soll, kann die Verbreiterung begrenzt werden.

Neben der Kanalstrecke und den sie kreuzenden Brücken und Dükern ist auch die Hafenschleuse einschließlich des unteren und oberen Vorhafens zu ersetzen. Die Brücken sowie die Schleuse sind überwiegend in vorhandene Infrastruktur und die Bebauung tief »eingebettet« und stehen zudem unter Denkmalschutz. Im Rahmen der vorgesehenen Maßnahmen muss zudem auch ein kleines Teilstück des Verbindungskanals zur Leine (VKL) von VKL-km 0,000 bis ca. 0,200 ausgebaut werden.

Für die Ausbauplanung wird derzeit angestrebt, den SKL im Bereich von SKL-km 0,955 bis 7,400 im Rechteck-Trapez-Profil (RT-Profil) oder kombinierten Rechteck-Trapez-Profil (KRT-Profil) auszubauen. Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht durch einen zu häufigen Profilwechsel einzuschränken, ist für den SKL im Bereich von SKL-km 7,400 bis 9,220 ein Ausbau mit beidseitiger Spundwand, teils als Rechteckprofil (R-Profil) teils als KRT-Profil, vorgesehen.

Im Bereich zwischen SKL-km 5,900 und 6,600 muss das Kanalprofil wegen der dortigen Umschlagstellen um 16,0 m nach Norden aufgeweitet werden. Wenn an der Liegestelle kein Schiff liegt, besteht hier die Möglichkeit der Schiffsbegegnung.

Die Sohle ist auf ganzer Länge, die Böschungen sind nur in Teilbereichen zu dichten. Die zu ersetzenden Brücken müssen mit

einer freien Durchfahrthöhe von mindestens 5,25 m zuzüglich eines Zuschlags für Windstau, Schleusenschwall und Setzung über dem oberen Betriebswasserstand neu errichtet werden. Auch die den Unterhauptsbereich der Schleuse Linden überspannende Brücke »Harenberger Straße« und die Stadtbahnbrücke sowie die den oberen Vorhafen kreuzende Brücke »Eichenbrink« sind davon betroffen. Bei vielen Brücken muss auch die parallel zum SKL verlaufende Bundesstraße 441 weiträumig mit angepasst werden. Zusätzliche Engpässe bereiten die unmittelbar angrenzenden Bahntrassen mit ihren Brücken sowie das Gelände des Rangierbahnhofs Seelze. Dies erfordert einen aufwändigen und zeitintensiven Abstimmungsprozess mit der DB AG.

Alle den SKL kreuzenden Düker müssen im Rahmen des Ausbaus neu errichtet werden. Der Betriebsweg soll einseitig auf der Nordseite geführt werden. Auf dem Südufer soll ein Geh- und Radweg entstehen.

Um den bereits ausgebauten Hafen Linden mit dem üGMS erreichen zu können, ist ein Neubau der Schleuse Linden erforderlich. Aufgrund der örtlichen Randbedingungen steht die Standortfindung für einen Schleusenneubau – unter der Voraussetzung, dass die bestehende Schleuse Linden bauzeitlich im Betrieb bleibt – im Konflikt mit unterschiedlichsten Nutzungen. Im Rahmen einer Variantenstudie wurde als voraussichtlich günstigster Standort für die neue Schleuse das Oberwasser der bestehenden Schleuse am Ostufer des heutigen oberen Schleusenvorhafens gewählt. Bei dieser Standortwahl wurden Kriterien wie geringst möglicher Eingriff in Privateigentum und Industrieflächen, möglichst keine Verlegung der Stadtbahnlinie, Wasserstadt Limmer u.ä. berücksichtigt. Trotz dieser Kriterien lässt sich eine Inanspruchnahme von Industrieflächen, Wohngrundstücken und Flächen des Geländes der zukünftigen Wasserstadt Limmer nicht vollständig vermeiden. Diese Beeinträchtigung, die überwiegend durch die erforderlichen Schleusenvorhöfen begründet wird,

wird durch die Entscheidung für eine Schleuse für 100 m oder 135 m-Schiffe nur unwesentlich beeinflusst. Aufgrund der Nähe zur Wohnbebauung und zu Industrieanlagen ist mit Widerständen im Planfeststellungsverfahren zu rechnen. Eine Abfederung ist nur teilweise durch eine frühzeitige Information der Bevölkerung und eine intensive Vorabstimmung mit der Landeshauptstadt Hannover möglich. Für die Bauausführung sind umfangreiche Auflagen zu Lärmschutz und Ähnlichem zu erwarten.

Östlich des SKL zwischen SKL-km 8,500 und 9,200 befindet sich das ehemalige Conti-Gelände in Limmer. Die Conti hat dort ihre Reifenproduktion vor einigen Jahren aufgegeben. Dieses Gelände, das im Norden an den Verbindungskanal zur Leine und im Osten an den Stockhardtweg grenzt, soll für eine Wohnbebauung hergerichtet werden. Die Planungen an der Schnittstelle zum SKL und zur Schleuse Linden sind in den letzten Monaten zwischen der Landeshauptstadt Hannover und der WSV abgestimmt worden.

Warum ist der Ausbau erforderlich und sinnvoll?

Am SKL wurden zuletzt im Mittel jährlich rund 400.000 t Güter umgeschlagen, und zwar überwiegend Erdöl-/Mineralöl-erzeugnisse und Erze/Metalle. Er stellt damit einen aus ökonomischen und ökologischen Gründen gegenüber den anderen Verkehrsträgern überaus vorteilhaften Transportweg für die überregionalen Verkehre und mit dem Hafen Linden einen bedeutenden Ziel- und Versandort für das Seehafenhinterland dar. Ein starker Anstieg im Hafen Linden war bereits durch den Ausbau des Hafens Mitte der 1990er Jahre zu verzeichnen. Es ist zu erwarten – so die Stadt Hannover auf Grundlage des noch zu erwerbenden Gutachtens –, dass die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens in Zukunft weiter steigen wird. Auch die Umschlagstellen der Firmen VTG und Klöckner zwischen SKL-km 5,900 und 6,600 werden zu einem Verkehrsanstieg auf dem SKL beitragen.

Der Bund ist grundsätzlich über das Regierungsabkommen mit den Ländern zum Ausbau des Mittellandkanals (MLK) und seiner Stichkanäle zum Ausbau des Stichkanals nach Linden verpflichtet. Er hat seine Ausgaben über den Rahmenentwurf zum Ausbau des MLK und seiner Stichkanäle im Bundeshaushalt abgesichert. Die Finanzierungspartner – Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Bremen – stellen i. d.R. alljährlich 1/3 der aktuellen Ausgaben aus ihrem Landeshaushalt zur Verfügung,

Grundsätzlich sind – ohne Ergänzung oder Abänderung dieses Abkommens – alle Beteiligten verpflichtet, an dem Ziel festzuhalten, und der Ausbau des Stichkanals Linden (SKL) steht somit nicht in Frage. Vor dem Hintergrund knapper Haushaltsmittel konkurriert dieses Bauvorhaben mit anderen an den Wasserstraßen des Bundes.

Die Stadt Hannover sieht als Bedarfsträger den Ausbau des SKL in einer hohen Priorität und hat zur Verdeutlichung dessen ein Gutachtergremium beauftragt, die heutige Bedeutung des Hafens für den Wirtschafts- und Logistikstandort Hannover durch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung des Ausbaus, das dem standardisierten Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung folgt (Nutzen-Kosten-Untersuchung), nachzuweisen. Dieses Modul hat die PLANCO Consulting GmbH (Essen) erstellt. Darüber hinaus ist durch LogisticNetwork Consultants LNC (Hannover) eine Standortanalyse des Wirtschafts- und Logistikstandorts Hafen Linden durchgeführt worden.

Im Rahmen der Bewertung des Gutachtergremiums wurden auch Verlagerungsmöglichkeiten von anderen Verkehrsträgern auf das Binnenschiff sowie Standortalternativen für die Unternehmen diskutiert und bewertet – dies auch im Zusammenhang mit der zukünftigen grundsätzlichen Bedeutung des Hafens und des Industriegebietes Linden.

Implikationen des Ausbaus bzw. Nicht-Ausbaus des Stichkanals Linden auf die lokale Verkehrsinfrastruktur, die Anwohner, die Natur und konkurrierende Nutzungen (wie z.B. Freizeit und Erholung) waren nicht Gegenstand der Untersuchung. Somit wird die Ausbaunotwendigkeit / der Ausbaubedarf aus Sicht des Wirtschaftsstandortes dargestellt.

Das Gutachten, das nach den Regularien der Bundesverkehrswegeplanung erstellt wurde, weist nach, dass der Ausbau mit einem Nutzen-Kosten-Ergebnis um die 1,2 (sowohl bei einer Bewertung zum Preisstand 2005 als auch 1998) aus volkswirtschaftlicher Sicht trotz des konservativ gewählten Ansatzes positiv zu beurteilen ist. Im Rahmen der regionalwirtschaftlichen Untersuchungen musste auch der Frage nachgegangen werden, ob es alternativ denkbar sei, die hafenaffinen Industriebetriebe aus dem Hafen Linden auf andere



Abb. 3: Vorzugsvariante »4« für die Lage der neuen Hafenschleuse

Flächen wie z.B. in Hannover-Misburg oder Wunstorf zu verlagern. Dies wird im Gutachten verneint, vor allem weil an den anderen Standorten keine adäquaten Flächen zur Verfügung stehen und der Hafen Linden für diesen Teil der Stadt eine »organische« Bedeutung besitzt.

Unter Berücksichtigung der vorgelegten Ergebnisse folgert die Stadt Hannover, dass der Ausbau des Stichkanals Linden und damit die Anbindung des Hafens Linden zeitnah umgesetzt werden müssen.

Die Planungen an der Schnittstelle zum SKL und zur Schleuse Linden sind in den letzten Monaten zwischen der Landeshauptstadt Hannover und der WSV abgestimmt worden. Allerdings muss die Stadt Hannover noch die erforderliche städtebaulichen Grundlagen schaffen.

Neben einem Sanierungsvertrag mit dem privaten Investor liegen zunächst noch erste Flächennutzungsplanungen vor. Die Bebauungsplanung hat noch nicht begonnen.

Der Rat der Stadt Hannover hat sich als Voraussetzung dazu mit Beschluss vom 11.06.2009 für eine Variante des Neubaus der Schleuse zwischen Stichkanal und Hafen Linden ausgesprochen. Der Stadt wurde von Seiten des Bundes bereits zugesagt, nach einem solchen Beschluss umgehend mit den Planungen für die Schleuse und ihren Nahbereich zu beginnen. Durch einen Planfeststellungsbeschluss soll frühestmöglich Rechts- und Planungssicherheit für die Stadt und die Anrainer geschaffen werden. So können auch konkurrierende Interessen und Betroffenheiten frühzeitig ausgeglichen werden.

Zudem stehen in der Stadt Hannover weitreichende, zukunftsorientierte städtebauliche Planungen an, wie der Neubau der Brücken, die Ausbauten der B 441 und dergl. Die städtebauliche Entwicklung darf nicht behindert werden.

Was wird der Ausbau kosten?

Die geschätzten Kosten beruhen auf den derzeit vorliegenden Ausbauplanungen sowie hieraus abgeleiteten Mengen- und Kostenschätzungen und Vergleichspreisen aus aktuellen Strecken-, Brücken- und Schleusenmaßnahmen. Für den Ausbau der Strecke einschließlich der Brücken und der Düker werden danach rd. 145 Mio. € veranschlagt und der Neubau der Schleuse Linden mit rd. 55 Mio. €. Zusammen werden die Gesamtkosten also auf rd. 200 Mio. € geschätzt, was einen enormen Finanzaufwand bedeutet. Im Vergleich wird der Ausbau des rd. 13 km langen Stichkanals Hildesheim (SKH) (incl. Brücken und Düker) nur knapp 80 Mio. € kosten, der Restausbau der insgesamt rd. 9 km langen mittleren und oberen Haltung des Stichkanals Salzgitter (SKS) nur 60 Mio. €.

Wie sind die zeitlichen Vorstellungen?

Bei einem Ausbau des SKL ist aufgrund der örtlichen Randbedingungen mit einem längeren Zeitraum für das Planfeststellungsverfahren zu rechnen. Eine besondere zeitlich schwer zu fassende Problematik wird der Ersatz der beiden Bahn-Brücken im Nahbereich der Schleuse darstellen. Die Durchsetzung eines Schleusen Neubaus ist aufgrund der beengten Verhältnisse und ganz erheblichen Eingriffe schwierig und erzeugt damit ebenfalls ein zeitintensives Planfeststellungsverfahren. Je nach Lage der neuen Schleuse müssen Wohngebäude sowie ggf. Industriegebäude abgerissen werden.

Unter der Voraussetzung, dass umgehend mit den Planungen für den Ausbau des SKL und den Neubau der Schleuse Linden begonnen werden könnte und keine außerordentlichen Schwierigkeiten auftreten, ist davon auszugehen, dass die Baumaßnahmen frühestens 2020 abgeschlossen werden können. Dieses Ziel wäre darüber hinaus nur zu erreichen, wenn der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die erforderlichen Personalressourcen für die Betreuung der Planungen und Baumaßnahmen zur Verfügung stünden.

Im Gegensatz dazu stehen die Vorstellungen und Ziele der Landeshauptstadt Hannover, die einerseits eine Beeinträchtigung der städtebaulichen Entwicklung durch die Verzögerung beim Kanalausbau befürchtet sowie andererseits eine möglichst schnelle Erreichbarkeit des Hafens Linden durch das neue Bemessungsschiff anstrebt. Aktuelle städtebauliche Planungen in Hannover, wie z. B. für die Teilstrecke »Limmer«, will der Bund nicht behindern und bei Bedarf gemeinsam nach Lösungen suchen. Der von der Stadt Hannover aufgezeigte Handlungsbedarf zur Planungsbeschleunigung ist aber nur unter der Voraussetzung von Kooperationen mit der Landeshauptstadt Hannover und / oder den Finanzierungspartnern bezüglich von Personalstellung realisierbar.

Warum steht das Projekt so kritisch in der öffentlichen Diskussion?

In letzter Zeit hat die lokale Presse in Hannover und auch weit über die Grenzen der Stadt hinaus kontrovers über den Ausbau des Stichkanals nach Linden berichtet. Anlass war das öffentliche Bekanntwerden der zwischen der Landeshauptstadt Hannover und der WSV abgestimmten Lagevariante zur Bauplanungen der neuen Hafenschleuse. Diese Variante wurde vor dem Hintergrund des geforderten verbesserten Anschlusses des Hafens und der derzeit verfolgten Stadtplanung im Bereich der Wasserstadt Limmer entwickelt und in den Verwaltungsgremien

der Stadt sowie diversen öffentlichen Anhörungen diskutiert.

Die »Fronten« haben sich seit öffentlichem Bekanntwerden der Ausbauplanungen im Frühjahr 2008 organisiert. So ist zwischenzeitlich auf Seiten einiger Betroffener eine Bürgerinitiative gegründet worden. Auch die Stadt hatte – wie bereits oben erwähnt – zwischenzeitlich ein Gutachtergremium beauftragt, auf Grundlage aktueller Marktentwicklungen, Nutzeranforderungen, Umschlagszahlen und Prognosen die Gesamtwirtschaftlichkeit der geplanten Infrastrukturmaßnahme zu bewerten. Die Stadt will mit der Begutachtung die Beschleunigung der Maßnahme bewirken und anhand des Ergebnisses den Träger des Vorhabens – also die WSV – auffordern, den Ausbau des Stichkanals vorzuziehen, vor allen Dingen aber wegen konkurrierender Planungen an der Wasserstraße – wie z.B. die Wasserstadt Limmer – zu beschleunigen.

Die Landeshauptstadt Hannover muss sich nun zur Notwendigkeit des Ausbaus des Stichkanals zum verbesserten Anschluss des Hafens Linden sowie den damit einhergehenden baulichen und bauzeitlichen Folgen bekennen. In diesem Zusammenhang ist auch ihre Zustimmung zur Lage der Schleuse Linden abzugeben (Abb. 3). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die favorisierte Variante 4 insgesamt den geringsten Eingriff in vorhandene Nutzungen darstellt. Die Stadtbahn sowie auch ein Kinderheim

oder die Gaststätte Lindenkrug wären von der Planung nicht dauerhaft betroffen. Beeinträchtigungen ergeben sich im Wesentlichen für die städtebauliche Planung des noch nicht bebauten Wasserstadgeländes. Alle anderen Varianten gingen mit erheblich mehr Beeinträchtigungen einher. Bei der sogenannten Nullvariante, also dem Neubau am Ort der jetzt bestehenden Schleusanlage, ist mit einer Sperrung des Stichkanals und des Hafenbetriebes von mindestens 3,5 Jahren zu rechnen. Besonders deutlich betroffen wäre in diesem Fall die Industrie im Hafen Linden. Sie ist auf die Binnenschifffahrt in besonderer Weise angewiesen und würde bereits durch kurzzeitige Sperrungen größere unternehmerische Schäden erleiden. Aus heutiger Sicht sind Varianten, die eine Teilschließung des Hafens beinhalten, nicht als wirtschaftlich sinnvoll zu erkennen. Daher sind planungsseitig solche Lösungen verworfen worden. Die Landeshauptstadt Hannover hat auch diesen Standpunkt über eine betriebswirtschaftliche Expertise überprüfen lassen.

Verfasser

BDir Dipl.-Ing. Thilo Wachholz, thilo.wachholz@wsv.bund.de
Dr.-Ing. Manuela Osterthun, manuela.osterthun@wsv.bund.de
beide Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Am Waterlooplatz 5, 30169 Hannover

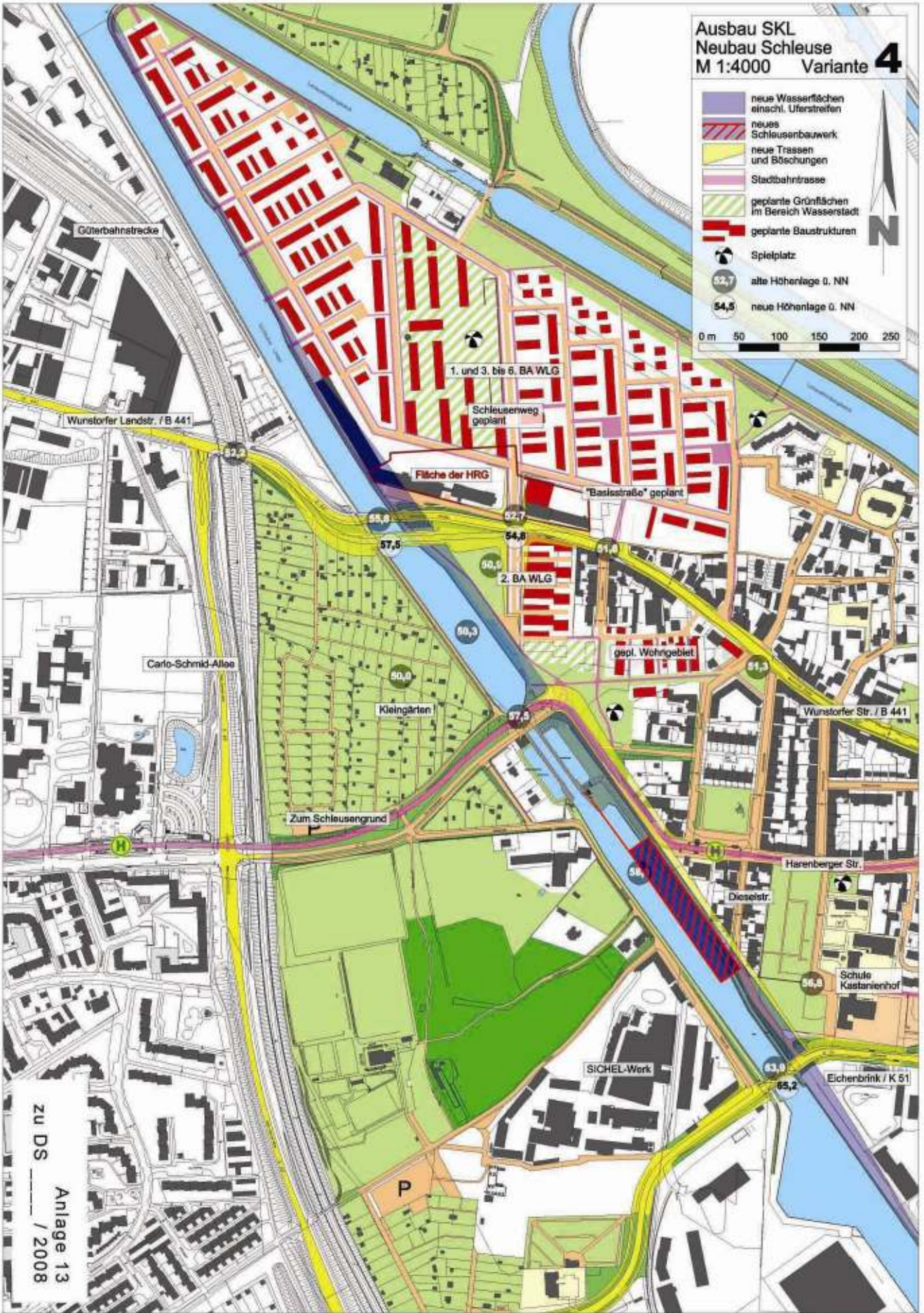
Nachfolgend die graphische Darstellung der vom Rat der Stadt Hannover beschlossenen Variante zum Ausbau des Stichkanals Linden einschließlich des Neubaus der Schleuse Linden

(DS 0293/2009 und DS 0293/2009 E1)

Ausbau SKL
 Neubau Schleuse
 M 1:4000 Variante 4

-  neue Wasserflächen einschl. Uferstreifen
-  neues Schleusenbauwerk
-  neue Trassen und Böschungen
-  Stadtbahntrasse
-  geplante Grünflächen im Bereich Wasserstadt
-  geplante Baustrukturen
-  Spielplatz
-  alte Höhenlage 0. NN
-  neue Höhenlage 0. NN

0 m 50 100 150 200 250



zu DS
 Anlage 13
 / 2008