

Bund will die Leine loswerden

Wasserstraßen sind zu teuer / Strategiepapier empfiehlt Übergabe an einen Investor

VON CONRAD VON MEDING

Am Mittwoch beschäftigt sich der Haushaltsausschuss des Bundestags mit einer brisanten Drucksache. Um Kosten zu sparen, will das Verkehrsministerium sich von der Zuständigkeit für etliche Bundeswasserstraßen trennen. Als einziger Fluss ausdrücklich genannt ist in einem Beispielpapier die Leine bei Hannover. Ihre Unterhaltung sei derart teuer, dass sie entweder privatisiert oder – falls sich kein Interessent findet – komplett renaturiert werden soll. Das gelte dann auch für den Schnellen Graben, den zum Hochwasserschutz angelegten Durchstich von der Leine zur Ihme.

Für alle großen Wasserstraßen ist der Bund zuständig: Er muss sie pflegen und technisch in einem ordentlichen Zustand halten, den Uferbewuchs kontrollieren, Schlammstellen ausbaggern und Schleusen bewirtschaften. Bei 7300 Kilometern Bundeswasserstraßen kommt einiges an Kosten zusammen. 13.315 Planstellen listet der 27-seitige Bericht an den Haushaltsausschuss auf, der der HAZ vorliegt. Allein die Gesamtkosten für Reparaturen und Instandhaltungen liegen demnach jährlich bei 1,08 Milliarden Euro.

Seit Jahren wird über Sparkonzepte diskutiert, doch die Behördenmitarbeiter fordern, dass bei Personalabbau auch Aufgaben reduziert werden müssen. Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) will jetzt den Schnitt wagen: Er hat eine Prioritätenliste mit Kriterien erarbeiten lassen, die alle Wasserstraßen nach ihrer Notwendigkeit ordnen. Oberstes Kriterium ist die transportierte Tonnage, also der Güterverkehr, aber auch eine intensive touristische Nutzung kann zur Höherstufung eines Flusses oder Kanals führen. Je nach Einordnung in eine siebenstufige Skala von „Vorrangnetz“ bis „Restwasserstraße“ soll künftig investiert werden. Damit sollen die knapper werdenden finanziellen Ressourcen auf wichtige Projekte konzentriert werden, anstatt mit dem Gießkannenprinzip die wirtschaftlichen Effekte von Investitionen klein zu halten.

Konkrete Zuordnungen zu Flüssen sind noch nicht gemacht. Sie sollen,



Bald privatisiert oder renaturiert? Aus Kostengründen will der Bund für Hannovers Leine einen Käufer finden, Steiner

Steiner

wenn der Haushaltsausschuss zustimmt, bis April abgeschlossen sein. In einem Beispielpapier zu dem Bericht aber heißt es ausdrücklich, dass beim Rhein als ökonomisch wichtigstem deutschen Fluss so viel wie möglich investiert werden soll, ebenso im westdeutschen Kanalnetz, also etwa dem Mittellandkanal. Die Leine hingegen, auf der seit Jahrzehnten kein Güterverkehr mehr stattfindet und auf der der touristische Verkehr mit Ausflugsdampfern als eine zu vernachlässigende Größe gilt, solle aus der Betreuungshoheit des Bundes herausfallen. Wörtlich steht dort zur Leine: „Aufgabe der Verkehrsfunktion, mögliche Renaturierung, Eigentümergepflichtung kann

so weit als möglich auf Dritte übertragen werden.“ Fände sich also ein Investor, der die Leine mit allen Rechten und Pflichten vom Bund übernimmt, könnte er versuchen, über Verpachtungen an Touristenschiffer, Angelvereine, Sportboot- oder Ruderguppen oder den Aufbau von Wasserskianlagen Geld zu erwirtschaften.

Dass die Privatisierung nicht unbedingt lukrativ ist, schwant auch den Behördenmitarbeitern. In ihrem Brief an die Politiker prophezeien sie: „Allerdings dürfte die Entwidmung zu keiner signifikanten Entlastung für den Bund führen, da die Eigentümerverepflichtungen (Verkehrssicherung, Wasserwirtschaft, ökologische Durchgän-

gigkeit) bestehen bleiben beziehungsweise übernahmewillige Dritte, wenn überhaupt, nur gegen einen Ablösebetrag zu finden sein werden.“

Ohnehin dient die Leine im Stadtgebiet Hannovers nur auf wenigen Kilometern dem allgemeinen Verkehr. Nördlich des Stadtgebiets ist sie längst nicht mehr in einem schiffbaren Zustand für große Kähne. Kein Wunder: Seit 1965 gibt es auf der Aller, der Verbindung zwischen Leine und Weser, keinen Güterverkehr mehr. Trotzdem gehören 97 Kilometer der Leine inklusive hannoverscher Strecken und Ihme sowie Schneller Graben zum Bundeswasserstraßensystem. Das könnte sich mit dem vorgelegten Konzept ändern.

„Es wäre ein großer Verlust“

Zwei Schiffe bedienen derzeit den Wassertourismus auf Ihme und Leine: Die „Leineschloss“ mit Hauptiegeplatz in Seelze-Löhnde und die „Wappen von Hannover“, die während der Saison am Anleger Schwarzer Bär vertäut ist. „Wenn der Bund sich aus seiner Verantwortung für die Flüsse zurückzieht, dann wäre das ein großer Verlust für die Schifffahrt“, sagt „Wappen von Hannover“-Kapitän Heiko Ebkes. „Da ginge eine lange Tradition verloren.“ Am 2. Mai 1872 hatte die Stadt Hannover die erste Konzession für Ausflugsschiffahrten auf Ihme und Leine erteilt. „Wenn die Flüsse nicht mehr instand gehalten werden, die Schleusen nicht mehr bedient und die Ufer nicht mehr kontrolliert werden, dann sind Ausflüge mit großen Schiffen nicht mehr möglich“, bedauert Ebkes. Der Unterhalt von Flüssen sei aber teuer: „Ich glaube nicht, dass sich ein Investor findet, der so etwas übernimmt.“ Beide Schiffe bieten zwar auch Ausfahrten auf dem Mittel-



Für einen Leine-Ausflug stehen die „Leineschloss“ und „Wappen von Hannover“ bereit.

landkanal, wo zusätzlich noch die „Nicole B.“ verkehrt, die wegen ihres Tiefgangs nicht in Ihme und Leine fahren kann. „Aber die Kanalfahrten sind trotz des Charmes lange nicht so idyllisch wie die Ausflüge auf den echten Flüssen“, sagt der Kapitän. med

Der neue, vom Rat abzusehende Mietpreis der Firma F&B Hamburg geht weit über eine Sammlung von Daten für die Wohnungswirtschaft hinaus. Durch die vollkommen willkürliche Bewertung in drei Klassen von Wohnlagen nach überhaupt nicht nachvollziehbaren Kriterien werden nur momentane hannoversche Moderichtungen bestätigt, wo man als gut sitzierter Bürger wohnen sollte und wo allem, wo man nicht wohnen sollte. Die Bewertung bietet alle Möglichkeiten der Diskriminierung vieler Stadtteile, die das nicht verdient haben. So wird Kleefeld in ein gutes und ein schlechtes Kleefeld unterteilt, aber Vinnhorst wird mit Brinker Hafen zusammen bewertet, dabei haben die Hafengebiete völlig unterschiedliche Wohnqualitäten zu den genannten Stadtteilen Ledeburg und Vinnhorst. Die konkrete Wirklichkeit ist, dass es in Kirchrode oder der List genauso Wohnungen an Hauptstraßen mit schlechter Wohnqualität gibt wie in anderen Stadtteilen. Wenn das Papier so vom Rat beschlossen wird, ist es demnach eine Wertvernichtung für Grundbesitz in den eben mal abgewerteten Stadtteilen.

Hannover Dr.-Ing. Hans-Jürgen Gärtner

Mehr Haltebuchten

Zu dem Bericht „Grüne Welle sticht Umweltzone aus“ vom 26. Januar:

Die grüne Welle mit Tempo 50 wäre eine tolle Idee – wenn man nicht mit Tempo 30 im dritten Gang und ohne Überholmöglichkeit hinter einem Ustra-Bus herschleichen muss. An den Haltestellen muss man warten, weil durch bauliche Maßnahmen vielfach ein Vorbeifahren des Individualverkehrs unmöglich gemacht wurde. Ich fordere eine Rückkehr zu den vielfach verschwundenen Haltebuchten. Das hätte den Nebeneffekt, dass dann die gefährlichen Spurrillen an den Buscups (tolles Wort) nur noch die sie verursachenden Busse behindern und nicht die zahlreichen Motorradfahrer gefährden.

Hannover Andreas Schlenzang

Nicht langweilen

Zu dem Bericht über die Tourismus-Broschüren der Region vom 17. Januar:

Was ist das Besondere an „Restaurants, Hofläden und Hofcafés“ in der Region? Warum soll man sich in Köln, München, Hamburg, Osnabrück, Cuxhaven oder Göttingen für Spezialitäten aus der Region Hannover interessieren und für welche? Hat die Region besondere Qualitäten, die sich anpreisen lassen? Alleinstellungsmerkmale? Hat die Gegend um Hannover die Qualität einer Regionalmarke? Wer diese und ähnliche Fragen beantwortet und das Ergebnis kreativ in eine werbliche Arbeit einfließen lässt, geht verantwortungsvoll mit Steuergeldern um. Werbung darf alles, nur nicht langweilen. Wenn diese Erkenntnis einmal in die Bereiche vordringen würde, wo Kreativität für das Ende eines hohelieblichen Abstimmungsprozesses gehalten wird, hätte der Bund der Steuerzahler viel weniger zu kritisieren.

Hannover Dirk Lehnhoff

Zur Berichterstattung über den gestoppten Abriss des Landtags haben uns mehrere Zuschriften erreicht:

Glückwunsch

Glückwunsch, Herr Landtagspräsident Dinkla, für diesen weisen Entschluss! Hannover Otto Stender

ngung gewährt, um Hintergründe ein wenig lang bekannt. Im Laufe der Schlägerei griff ein unbekannter Täter nach einer auf der Straße stehenden Verkehrsbarriere und schleuderte sie einem 21-Jährigen gegen den Kopf. Das Opfer kam schwer verletzt in die Medizinische Hochschule nach Hannover, von dem Angreifer fehlt jede Spur.

● Auch eine Feier in Langenhagen rief am Wochenende die Polizei auf den Plan. Viermal mussten die Beamten am frühen Sonnabend zu der lautstarken Party ausweichen. Gegen 4.30 Uhr erteilte die Polizei den zehn Gästen schließlich Platzverweise, der uneinsichtige 27-jährige Gastgeber kam vorläufig in Gewahrsam.

Nazis beschmieren Feuerwehrhaus

Neonazis haben das neue Feuerwehrhaus in Barsinghausen sowie eine angrenzende Ziegelmauer mit Parolen sowie der Adresse einer einschlägigen Internetseite beschmieren. Nach Angaben der Polizei schritten die Unbekannten vermutlich in der Nacht zu Sonnabend zur Tat. Weitere Ermittlungen übernimmt das Fachkommissariat für politische Straftaten, auch der Staatsschutz ist eingeschaltet.

Die Internetseite ist bei einem amerikanischen Web-Dienstleister als privat registriert und hat kein Impressum, was nach dem Telemediengesetz erforderlich wäre. Die Gruppe, die hinter der Seite steckt, dürfte dieselbe sein, die vor etwa einem Jahr eine Zeitschrift mit rechtsradikalen Inhalten vor Schulen in Hannover und der Region verteilte. Bis heute sind dem niedersächsischen Verfassungsschutz aber die Verantwortlichen nicht namentlich bekannt. cap

HAZ-LESERFORUM



Alexander Dahl (dl) Politikredakteur Telefon (05 11) 5 18 – 28 72

HAZ-KONTAKT

Lokalredaktion: (05 11) 5 18 – 18 52 (Stadt & Land) Fax: (05 11) 5 18 – 28 73 E-Mail: hannover@haz.de Abonnenten-Service: 01 80 – 1 23 43 34

Herausgeber Verlagsgesellschaft Madsack GmbH & Co. KG gegründet 1893 von Dr. h. c. August Madsack

Chefredakteur: Ulrich Neufert Stellvertreter des Chefredakteurs: Matthias Koch Stellvertreter des Chefredakteurs: Hendrik Brandt

Verantwortlich für Nachrichten: Jörg Kallmeyer, Stv.; Matthias Philipp, Politik; Matthias Koch; Innenpolitik: Alexander Dahl; Blick in die Zeit: Susanne Inen; Außenpolitik: Dr. Daniel Alexander Schacht; Europa: Christian Holzgrobe; Sicherheitspolitik: Klaus von der Bröle; Umwelt: Dr. Margit Kautenburger; Landespolitik: Dr. Klaus Walbaum; Niedersachsen: Michael B. Berger; Wirtschaft: Stefan Winter, Stv.; Carola Böse-Fischer, Jens Heitmann; Regionale Wirtschaft: Lars Ruzic; Finanzmärkte: Albrecht Scheuermann; Kultur: Rainer Meyer-Acht, Stv.; Uwe Janssen, „der 7 tag“; Hendrik Brandt; Zeitgeschichte: Simon Benne, Welt im Spiegel; Hans Borgeas; Stv.; Insa Grimm (Medien); Sport: Heiko Böhm; Stv.; Stefan Knopf; Hannover und Region: Volker Goebel, Stv.; Conrad von Meding; Frank Winterhillemer; City: Dany Schrader; Stadt-Anzeiger; Hans-Dieter Meinen; Reportagen: Thorsten Fuchs; Heinrich Thies; Rainer Wagner (Kultur); Gestaltung: Hans Borgeas; Chef von Dienst: Wilfried Heinemann, Stv.; Jutta Krause, Lutz Müller; Berliner Format: Stefanie Gollasch; Ralf Volke; Leserkorrespondent: Detlef Bernhardt; Produktion: Günther Heene; Birgit Dralle-Bürgel; Foto: Michael Thomas. Serien:

Gefahr für den Stichkanal?

Völlig unklar ist, welche Auswirkungen das Sparkonzept des Bundesverkehrsministers auf den Ausbau des Stichkanals zum Lindener Hafen hat. Das Millionenprojekt könnte wegen Unrentabilität gestoppt werden – allerdings ist es nach langen Querelen längst auf gutem Wege. Die in Hannover ansässige Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte hat dem Vernehmen nach gerade den offiziellen Planungsauftrag an das zuständige Neubauamt vergeben. Der Ausbau des Stichkanals, der den gut ausgebauten Lindener Hafen mit dem Mittellandkanal verbindet, gilt als wichtiges Projekt und steht auf der Prioritätenliste des Bundes weit oben. Allerdings könnte er an den neuen Kriterien scheitern.

Dem Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundes ist zu entnehmen, dass Flüsse und Kanäle mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 100.000 Tonnen und einer Million Tonnen Schiffsfracht pro Jahr als „Randnetz“ einge-

ordnet werden sollen. Das ist die niedrigste Einstufung für Güterstrecken. Darunter kommen nur noch die Kategorie „Wassertourismusnetz“ und „Restwasserstraßennetz“. Für das Randnetz aber heißt es, dass nur noch „Bestandserhaltung und Ersatzinvestitionen“ erfolgen, soweit sie gesetzlich oder wirtschaftlich verpflichtend sind: „Unterhalt und Betrieb werden stark reduziert.“

Im Stichkanal Linden wurden im vergangenen Jahr 320.000 Tonnen Güter verschifft. Um seinen geplanten Ausbau hatte es heftige Konflikte gegeben, inzwischen sind aber alle politischen Beschlüsse für die Investition gefasst. Hannover, das sich gerne als größter Binnenhafenstandort Norddeutschlands bezeichnet, drängt auf die Verbreiterung des Kanals, um Straßen von Güterverkehr zu befreien. Baustart für die 200 Millionen Euro teure Verbreiterung des Kanals könnte frühestens 2012 sein. med