

Landeshauptstadt

Hannover

Informations-
drucksache

In den Werksausschuss Städtische
Häfen
In den Stadtbezirksrat
Linden-Limmer
In den Stadtbezirksrat
Ahlem-Badenstedt-Davenstedt
In den Ausschuss für
Umweltschutz und Grünflächen
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In die Kommission Sanierung
Limmer
In den Ausschuss für
Arbeitsmarkt-, Wirtschafts- und
Liegenschaftsangelegenheiten
In den Ausschuss für Haushalt
Finanzen und Rechnungsprüfung
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0730/2008

Anzahl der Anlagen 16

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

**Ausbau Stichkanal Linden (SKL) einschließlich Variantendiskussion
Neubau Schleuse Linden**

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Mit der vorliegenden Informationsdrucksache sollen insbesondere die verschiedenen Varianten zum Neubau der Schleuse Linden zur Diskussion vorgestellt werden. Nach Abschluss dieser Variantendiskussion wird die Verwaltung eine Beschlussdrucksache mit einem konkreten Variantenvorschlag vorlegen. Im Rahmen dieser Beschlussdrucksache wird dann auch das Thema Gender-Aspekte abgearbeitet. Bereits jetzt kann jedoch festgestellt werden, dass durch die Planung zum Ausbau des Stichkanals Linden keine Bevorzugung oder Benachteiligung bezüglich des Geschlechts oder des Alters der betroffenen Nutzergruppen zu erwarten ist.

Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen:

Investitionen	in €	bei HMK (Deckungsring)/ Wipl-Position	Verwaltungs- haushalt; auch Investitions- folgekosten	in € p.a.	bei HMK (Deckungsring)/ Wipl-Position
Einnahmen			Einnahmen		
Finanzierungs- anteile von Dritten			Betriebsein- nahmen		
sonstige Ein- nahmen			Finanzeinnah- men von Dritten		
Einnahmen insgesamt	0,00		Einnahmen insgesamt	0,00	
Ausgaben			Ausgaben		
Erwerbsaufwand			Personal- ausgaben		
Hoch-, Tiefbau bzw. Sanierung	5.000.000,00		Sachausgaben		
Einrichtungs- aufwand			Zuwendungen		
Investitionszu- schuss an Dritte			Kalkulatorische Kosten		
Ausgaben insgesamt	5.000.000,00		Ausgaben insgesamt	0,00	
Finanzierungs- saldo	-5.000.000,00		Überschuss/ Zuschuss	0,00	

Die hier angeführte Investitionssumme bezieht sich auf den Ausbau der Brücken *Wunstorfer Straße* sowie *Eichenbrink*. Diese wird **gemäß aktueller Zeitplanung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung** jedoch nicht vor 2016 kassenwirksam. Vgl. hierzu weiterführende Aussagen unter Punkt 5.3 (Brücke Wunstorfer Straße/B 441) und Punkt 5.5 (Brücke Eichenbrink) dieser Drucksache.

Die Federführung für das Projekt Ausbau Stichkanal Linden einschließlich Neubau Schleuse Linden liegt bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Planfeststellung und Bau). Gleichwohl erfordert die Betreuung/Begleitung dieses Projektes auch auf Seiten der städtischen Verwaltung einen erheblichen Personalbedarf. Sollte sich die Landeshauptstadt Hannover dazu entscheiden, für diese Maßnahme Drittmittel nach dem Entflechtungsgesetz (ehem. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) anmelden zu wollen, wäre eine Anpassung des Zeitplanes, wie unter Punkt 3.1 dargestellt, erforderlich. In einem solchen Fall müsste die Landeshauptstadt Hannover unter verschiedenen Gesichtspunkten in Vorleistung gehen. Nach derzeitigem Kenntnisstand wäre für diesen Fall mit Planungskosten im Bereich von 50.000,- bis 100.000,- Euro pro Jahr mit der Notwendigkeit zur Errichtung zweier neuer Stellen im Fachbereich Tiefbau zu rechnen.

1. Vorbemerkungen

Mit DS 0414/2007 haben die Fachausschüsse des Rates die Verwaltung aufgefordert, beim zuständigen Ministerium darauf hinzuwirken, dass der Stichkanal Linden (SKL) umgehend ausgebaut wird. Weiter gibt die DS vor, die mit dem Ausbau verbundenen Eingriffe so gering

wie möglich zu halten. Die planerische Vorbereitung des SKL-Ausbaus wird durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durchgeführt.

Der Ausbau des SKL umfasst:

- die Anpassung des Wasserstraßenprofils
- die Anpassung der Brückenbauwerke
- den Neubau der Schleuse Linden

Mit vorliegender DS werden unterschiedliche Varianten zur Lage der neuen Schleuse Linden, einschließlich der Auswirkungen auf die angrenzenden Flächen, grob dargestellt. Hierbei gilt es, zwischen unterschiedlichen Standortvarianten die jeweiligen Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen. Außerdem werden die Auswirkungen der Anpassungen bzw. der Neubauten der betroffenen Brückenbauwerke beschrieben.

Von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wird eine klare Position der Stadt Hannover dahingehend erwartet, mit welcher Schleusen-Planvariante das Verfahren zukünftig konkret weiter betrieben werden soll.

2. Bisherige Verankerung des Vorhabens bei Bund und Land / Zeitschiene Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Der Ausbau des SKL ist neben Anderem Bestandteil des Regierungsabkommens von 1965 / 1986, in dem die grundsätzlichen Finanzierungsanteile zwischen Bund und den Ländern beschlossen sind. Im 1986er Abkommen ist festgelegt, dass die Reihenfolge der erforderlichen Baumaßnahmen im Rahmen der jeweiligen Haushaltsprogramme zu verankern ist. Hierzu wird jährlich zwischen den Beteiligten ein neues Ranking aufgestellt.

Derzeit genießt der Ausbau des SKL in diesem Ranking keine vordere Priorität. Zuständige Behörde für Planung und Bauausführung der Maßnahmen ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Der Ausbau wird über ein Planfeststellungsverfahren geregelt. Die hierbei zu berücksichtigenden städtischen Belange sind über entsprechende Ratsbeschlüsse abzusichern.

Der Planfeststellungsbeginn ist mit Rücksicht auf das vorgenannte Ranking aus Sicht der WSV frühestens für 2012 geplant. Damit wäre bei einer angenommenen Verfahrensdauer von vier Jahren ein Baubeginn der Maßnahmen nicht vor 2016 zu erwarten, eine Fertigstellung damit nicht vor 2022 (Bauzeit ca. 6-8 Jahre).

Diese Zeitplanung ist aus Sicht der Stadt Hannover mit Blick auf die Sicherung und Weiterentwicklung des Hafenstandortes Linden nicht akzeptabel, weil

- die Entwicklung größerer Schiffstypen diesen umweltfreundlichen Transportweg wirtschaftlich voranbringt,
- die Ansiedlungs-/Investitionssicherheit für die Firmen im Lindener Hafen gefährdet ist,
- die von der Stadt und dem Land bereits 1995 getätigten Vorleistungen in den Hafenausbau in Höhe von 8,4 Mio. € gefährdet sind.

Insoweit fordert die Stadt Hannover einen deutlich vorgezogenen Beginn des notwendigen Planfeststellungsverfahrens.

Die Bedeutung des Hafenstandortes Linden innerhalb des Wirtschaftsraums der Region Hannover wird aktuell über ein Gutachten ermittelt, das voraussichtlich im Juli 2008 vorliegt.

Die Planungsaufgaben zum Ausbau des Stichkanals Linden als Gesamtübersicht sind der [Anlage 01](#) dieser DS zu entnehmen.

3. Finanzierung der Maßnahmen

Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme erfolgt mit Bundes- und Landesmitteln entsprechend des Regierungsabkommens von 1986. Insgesamt beläuft sich die Investition auf rd. 200 Mio. €, davon werden innerhalb der Stadtgrenzen Hannovers rund 150 Mio. € verbaut.

Die Stadt Hannover selber wird hierbei nur dann kostenpflichtig, wenn sie bestehende Standards an Straßen oder Brücken ändern möchte, z.B. durch breitere Fuß- und Radwege im Bereich der Brückenanlagen oder Straßen.

Dies ist aufgrund der vorhandenen nicht mehr standardgemäßen Profilausbildungen sowohl für die Wunstorfer Straße (einschließlich Brückenbauwerk), wie auch für die Straße Eichenbrink (einschließlich Brückenbauwerk) zu erwarten (vgl. Punkt 5.3 sowie Punkt 5.5 dieser Drucksache).

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für den Ausbau des Stichkanals Linden gemäß Kostenschätzung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sind in der Anlage 02 dargestellt. Diese Kostenaufstellung der WSV zeigt zudem in einem Vergleich auch die Kostenerfordernisse die "nur" bei einer Instandsetzung der Anlage zur Sicherung der heutigen Funktionsfähigkeit erforderlich wären.

3.1 Drittmittelförderung

Der städtische Kostenanteil für die beiden Baumaßnahmen *Wunstorfer Straße* bzw. *Eichenbrink* ist nach dem sogen. Entflechtungsgesetz (ehemals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) voraussichtlich bis zu 60% förderfähig.

ABER: Diese Förderfähigkeit ist zeitlich befristet - die Befristung sieht aktuell vor, dass förderfähige Maßnahmen bis spätestens 31.12.2013 realisiert sein müssen (also Planung und Fertigstellung !).

Da die Zeitplanung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung jedoch davon ausgeht, dass frühestens ab 2012 die Planfeststellung für die Gesamtmaßnahme Ausbau Stichkanal Linden begonnen wird, ist unter dieser Voraussetzung heute davon auszugehen, dass die Stadt Hannover keine Drittmittelförderung für die Baumaßnahmen *Wunstorfer Straße* und *Eichenbrink* in Anspruch nehmen kann.

4. Technische Rahmenbedingungen für den SKL Ausbau

Aus Sicht der Verwaltung muss der SKL-Ausbau die gleichen Ausbaustandards erfüllen wie der Mittellandkanal, d. h.:

- Ausbau für das Übergroße Gütermotorschiff (ÜGMS): 130 m x 11,4 m x 2,80 m
- Neubau der Schleuse Linden (Abmessung Schleuse neu: 135 m x 12,5 m)
- Der Ausbau des SKL erfordert immer auch das Höherlegen der bestehenden Brückenbauwerke über den Stichkanal. Die erforderliche Lichte Höhe bei allen Brücken beträgt neu 5,75 m. Betroffen sind nachfolgende Brückenbauwerke, deren Lage am Stichkanal den [Anlagen 03 und 04](#) zu entnehmen ist:
 - Brücke Nr. 245 DB Brücke
 - Brücke Nr. 245 A DB Brücke
 - Brücke Nr. 246 Fußgängerbrücke

Brücke Nr. 247	Wunstorfer Straße / B 441
Brücke Nr. 247A	Stadtbahnbrücke
Brücke Nr. 248	Zum Schleusengrund
Brücke Nr. 249	Eichenbrink

- Einbahnverkehr (= kein Begegnungsfall)
- Wasserspiegelbreite 28,0 m bis 36,5 m
(28,0 m = beidseitige Spundwand / 36,5 m = eine Seite Spundwand, eine Seite Böschung)
- Kanaltiefe 4,0 m
- Erweiterung Wendebecken erforderlich

Zu dem Thema „Neubau Schleuse Linden“ werden unter Punkt 6 dieser Drucksache verschiedene Varianten vorgestellt. Das Thema „Auswirkungen SKL-Ausbau auf bestehende Brückenbauwerke“ wird unter Punkt 5 dieser Drucksache dargestellt.

5. Auswirkungen SKL Ausbau auf vorhandene Brückenbauwerke

Unabhängig von der Schleusenvariante sind als Konsequenz des SKL-Ausbaus alle Brücken über den SKL höher zu legen. Das Lichtraumprofil muss immer 5,75 m betragen. Je nach heute vorhandenem Lichtraumprofil sind die Brücken unterschiedlich stark anzuheben. Ausgenommen ist hiervon nur die Stadtbahnbrücke (Nr. 247A), die bereits das geforderte Lichtraumprofil berücksichtigt. Grundsätzlich ist das Anheben der Brücken technisch und planerisch machbar. Je nach Lage der Brücke ergeben sich jedoch unterschiedlich starke Auswirkungen auf die angrenzenden Flächen, wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen:

5.1 Brücken Nr. 245 und Nr. 245 A, hier Auswirkungen auf die Planungen der sogen. Bahndammtrasse

Bei den Brückenbauwerken Nr. 245 und Nr. 245 A handelt es sich um zwei DB-Brückenbauwerke. Auch diese Brückenbauwerke müssten im Zuge des SKL-Ausbaus höher gelegt werden, um das geforderte Lichtraumprofil sicher zu stellen. Das Höherlegen der Bauwerke ist unter DB-Betrieb nicht möglich. In der Folge ist für beide Bauwerke eine Verlagerung nach Westen erforderlich, so dass die bestehenden Brückenbauwerke unter Betrieb gehalten werden können.

In diesem Zusammenhang ist im Rahmen des späteren Planfeststellungsverfahrens zu klären, ob im Zuge der Verlagerung der DB-Brücken planerisch

- a) die Verlängerung der DB-Unterführung der Ziegelstraße vorbereitet werden soll oder ob
- b) alternativ bautechnisch die Nachrüstung der Bahndammtrasse vorbereitet werden soll (so wie bereits auf Flächennutzungsplanebene und Bebauungsplanebene festgesetzt).

Beide Varianten sind weiterhin möglich und werden durch den Neubau der Brückenbauwerke im Zuge des SKL-Ausbaus nicht beeinträchtigt. In welchem Umfang die jeweilige Variante eine städtische Kostenbeteiligung nach sich zieht kann erst mit Vorlage konkreter Detailplanungen beantwortet werden (Ebene Planfeststellung).

5.2 Brücke Nr. 246

Auch dieses Brückenbauwerk ist höher zu legen. Aus Sicht der Verwaltung besteht für diese

Brücke keine Forderung, das vorhandene Profil zu verändern. Damit verbleiben die Gesamtkosten für den Neubau dieser Kreuzungsanlage bei der WSV.

Die Auswirkungen des Brückenneubaus im Detail sind im Rahmen der Planfeststellung zu konkretisieren. Nennenswerte Auswirkungen auf die angrenzenden Flächen sind nach heutigem Kenntnisstand jedoch nicht zu erwarten.

5.3 Brücke Nr. 247 - Wunstorfer Straße / B 441

a) Rahmenbedingungen für die Straßen-/Brückenplanung

Die unter Kapitel 6 dieser DS beschriebenen Varianten zur Lage einer neuen Schleuse wirken sich auf die Brücke Wunstorfer Straße unterschiedlich aus (u. a. Brückenlänge, Lage der Fußpunkte). Für die Planung der Straßenrampen wurde die jeweils ungünstigste Lage des Kanalprofils zugrunde gelegt.

Unter Berücksichtigung des geforderten Lichtraumprofils liegt nach einer ersten groben Höhermittlung die zukünftige OK-Brückenkonstruktion bei Höhenpunkt 57.5 ü. NN.

Die Brückenerhöhung hat Einfluss auf die zukünftige Trassierung der Wunstorfer Straße, das Gefälle und die Rampenausbildung. Aufgrund der vorhandenen nicht mehr standardgemäßen Profilausbildungen sind aus Sicht der Verwaltung beidseitig breitere Fuß- und Radwege bei der Neuplanung zu berücksichtigen.

Die Erhöhung des Standards ist nur durch eine Beteiligung der Stadt an den Ausbaurkosten zu erreichen.

b) Auswirkungen auf die Planungen der Wasserstadt Limmer, hier Flächen der Wasserstadt Limmer Gesellschaft (WLG) und der Hannover Region Grundstücksgesellschaft (HRG)

Betroffen von der Gesamtplanung sind in erster Linie die direkt an den Kanal angrenzenden Bauabschnitte 2 und 4, da hier bei verschiedenen Varianten eine Verbreiterung der Wasserfläche vorgesehen ist. Betroffen wären dabei auch die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude Nr. 44 und Nr. 51 der Wasserstadt Limmer sowie das angrenzende Gebäude Nr. 2 der HRG, die auch wegen der bekannten Nitrosaminbelastungen nicht zu halten sind ([siehe Anlage 09, Bestand](#)).

Betroffen ist auch der geplante Knotenpunkt Wunstorfer Straße/Schleusenweg, der als Hauptzufahrt in das Plangebiet Wasserstadt Limmer vorgesehen ist. Gegenüber dem heutigen Niveau ist an diesem Knotenpunkt mit einer Erhöhung um etwa einen Meter zu rechnen. Diese Erhöhung ist mit dem städtebaulichen Rahmenplan kompatibel und im Rahmen einer detaillierten Erschließungsplanung zu konkretisieren.

Im Juli 2007 hat die WLG einen Sanierungsplan vorgelegt, der in großen Teilen die Auffüllung des Geländes mit neuem Boden vorsieht. Hierzu wurde ein konkreter Höhenplan erarbeitet (vgl. Infodrucksache 1898/2007). Die vorab beschriebenen neuen Höhenvorgaben als Konsequenz der Brückenanhebung sind mit diesem Bodensanierungsplan hinsichtlich des Höhenmodells kompatibel.

Der Ausbau des Stichkanals und die damit verbundene Neutrassierung der Wunstorfer Straße ist gemäß Zeitvorgabe der WSV nicht vor 2016 geplant. Damit die Erschließung des ersten Bauabschnittes der Wasserstadt Limmer unabhängig von dieser Zeitvorgabe erfolgen kann ist eine weitere Zufahrt zum ersten Bauabschnitt von der Wunstorfer Straße aus in

Höhe Steinfeldstraße vorgesehen. Diese Zufahrt dient gleichzeitig der Erschließung des fünften Bauabschnittes, hier ist die Ansiedlung eines Nahversorgers geplant (HRG-Fläche). Die erforderlichen Arbeitsschritte für die Erstellung der Bebauungspläne für den ersten und fünften Bauabschnitt werden derzeit durch die Verwaltung vorbereitet.

Für den zweiten Bauabschnitt südlich der Wunstorfer Straße soll eine weitere Zufahrt über die Steinfeldstraße ermöglicht werden, um auch hier die Erschließung des zweiten Bauabschnittes zeitlich vom Umbau des Knotenpunktes Wunstorfer Straße/Schleusenweg abkoppeln zu können. Die Erarbeitung eines entsprechenden Bebauungsplanes befindet sich in Vorbereitung.

c) Finanzielle Auswirkungen

Für die Baumaßnahme der Kreuzungsanlage Wunstorfer Straße (B 441) hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) einen Kostenrahmen von rund 5,5 Mio. Euro veranschlagt (siehe Anlage 02).

Aufgrund der notwendigen Anpassung des nicht mehr standardgemäßen Profils an neue Anforderungen, kommt für diese Baumaßnahme eine Kostenbeteiligung der Stadt Hannover zum Tragen (geschätzt 45 %).

Nach diesem Kostenteilungsschlüssel wäre demnach bei Realisierung der Maßnahme ein städtischer Anteil von rund 2,5 Mio. Euro zu erwarten, der jedoch gemäß WSV-Zeitplan im Haushalt der Stadt Hannover erst in 2016 / 2020 zu berücksichtigen ist (Mifrifri).

5.4 Brücke Nr. 247A (Üstra-Brücke) und Brücke Nr. 248 (Zum Schleusengrund)

Die alternativen Schleusenvarianten gemäß Punkt 6 dieser DS wirken sich auf diese Brücken unterschiedlich aus. Für beide Brücken ist ein Neubau erforderlich. Je nach Lage der Schleuse werden hierbei ein Brückenbauwerk (Schleuse östlich) bzw. zwei Brückenbauwerke (Schleuse westlich) erforderlich.

Die Höhenlage der Stadtbahntrasse berücksichtigt bereits heute den geplanten SKL-Ausbau. Die Höhe der Brücke *Zum Schleusengrund* wäre dem geforderten Lichtraumprofil des SKL-Ausbaus noch anzupassen.

Aus Sicht der Verwaltung besteht für diese Brücken kein Bedarf, das vorhandene Profil zu verändern. Damit verbleiben die Gesamtkosten für den Neubau dieser Kreuzungsanlagen bei der WSV.

Die Auswirkungen der Brückenneubauten im Detail sind im Rahmen der Planfeststellung zu konkretisieren. Nennenswerte Auswirkungen auf die angrenzenden Flächenbereiche sind nach heutigem Kenntnisstand jedoch nicht zu erwarten.

5.5 Brücke Nr. 249 - Eichenbrink

Auch auf dieses Brückenbauwerk wirken sich die Schleusenneubauvarianten unterschiedlich aus. Zudem besteht aus Sicht der Verwaltung für das Brückenbauwerk und die Straße der Bedarf, das vorhandene Profil zu verändern (breitere Fuß- und Radwege). Diese Forderung

wurde bereits über entsprechende Flächenfestlegungen im Bebauungsplan Nr. 631 planerisch vorbereitet (Brücke geplant mit $b= 17,50\text{m}$ / rechtsverbindlich seit 1976). Damit kommt für die Kreuzungsanlage Eichenbrink die Kostenteilung zum Tragen.

Der Neubau der Brücke Nr. 249 beläuft sich laut Kostenschätzung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) voraussichtlich auf 5,5 Mio. Euro ([siehe Anlage 02](#)). Gemäß Kostenteilungsschlüssel ergibt sich dadurch ein städtischer Kostenanteil von rund 2,5 Mio. Euro, der gemäß WSV-Zeitplan im Haushalt der Stadt Hannover in 2016/2020 zu berücksichtigen ist.

Die Auswirkungen der Veränderung der Kreuzungsanlage im Detail sind im Rahmen der Planfeststellung zu konkretisieren. Nennenswerte Auswirkungen auf die angrenzenden Flächen, analog zur Kreuzungsanlage Wunstorfer Straße etwa, sind nach heutigem Kenntnisstand jedoch nicht zu erwarten.

6. Neubau Schleuse - Variantendiskussion

Bei den Planungen für die Wasserstadt Limmer war bisher davon auszugehen, dass die zur Verfügung stehenden Flächenanteile der WSV entlang der Uferbereiche des ehemaligen Contigeländes für den geforderten Ausbau des SKL als ausreichend betrachtet werden konnten.

Zwischenzeitlich haben sich jedoch die technischen Randbedingungen für den SKL-Ausbau geändert, so dass zusätzliche Flächenbedarfe erforderlich werden (Ausbau für das Übergroße Gütermotorschiff, neue Umweltrichtlinien).

Um hier die Abhängigkeiten und Auswirkungen auf die Planungen der Wasserstadt Limmer frühzeitig berücksichtigen zu können, hat die städtische Verwaltung die WSV um konkrete Aussagen zum SKL-Ausbau gebeten.

Mit Schreiben vom 30.07.07 hat die WSV verschiedene Varianten für die Lage einer neuen Schleuse vorgelegt (Varianten Nr. 1 bis Nr. 6). Diese Varianten wurden verwaltungsintern auf ihre Auswirkungen hin geprüft. Darüber hinaus hat die Verwaltung einen weiteren Vorschlag untersucht (Variante Nr. 7).

Neben der nachfolgenden textlichen Erläuterung sind alle Varianten auch zeichnerisch dargestellt ([siehe Anlagen 10 bis 16](#)), ausgenommen die Nullvariante. Die textlichen Erläuterungen beziehen sich dabei im Wesentlichen auf die entsprechenden Aussagen der WSV aus 2007.

Um die Eingriffe in die Flächen insgesamt möglichst gering zu halten, wurden Lösungen mit Versatz der Schleuse zum Unteren bzw. Oberen Vorhafen mit einem Achsversatz von 23,00 m untersucht. Bei diesen Untersuchungen wird davon ausgegangen, dass die Schleusenbreite auf ca. 26,50 m verringert werden kann und die Zufahrt nur mit einer Breite von 16,00 m hergestellt wird.

Die heute vorhandenen Nutzungen der betroffenen Flächen sind in der [Anlage 09](#) dargestellt.

Im Bereich des Wasserstadtgeländes ist mit Rücksicht auf einen möglichst minimalen Flächenverbrauch vorgesehen, die Seitenanlagen des SKL über ein sogenanntes KRT-R-Profil auszubilden ([siehe Anlage 07](#)).

Die von der WSV definierten und in den Plänen dargestellten Flächenerfordernisse für die Lage der neuen Schleuse berücksichtigen die erforderlichen Wasserflächen sowie die erforderlichen Flächen für den WSV-Unterhaltungsweg; die Flächenbedarfe für mögliche Böschungsanlagen auf Grund der unterschiedlichen Höhenentwicklungen sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Diese Flächenbedarfe können erst im Rahmen der Detailplanung auf Planfeststellungsebene konkretisiert werden. In den [Anlagen 10 bis 16](#) dieser DS sind zum

besseren Verständnis der räumlichen Situation die vorhandenen Höhenlagen sowie die geforderten zukünftigen Höhenanlagen der Schleuse dargestellt, die es bei der Bewertung der Varianten zu berücksichtigen gilt.

Hinsichtlich der Lage der neuen Kreuzungsanlage Wunstorfer Straße wurde auf Grund vorhandener Erfahrungswerte in etwa ein erforderlicher Böschungflächenbedarf bzw. Straßenverlauf definiert; auch dieser ist im Rahmen der Entwurfs- und Ausbauplanung sowie der Planfeststellung konkret festzulegen.

Nullvariante

Neubau der Schleuse in alter Lage

Der Neubau in alter bzw. etwa alter Lage stellt den geringsten Eingriff für die Flächen Dritter dar, aber: der Neubau einer größeren Schleuse ist nur nach vorherigem Abbruch der vorhandenen Schleuse machbar. Hieraus ergibt sich zwangsläufig eine Sperrpause von mindestens 3 Jahren für die Schifffahrt. Es muss daher damit gerechnet werden, dass der Umschlag soweit möglich auf andere Verkehrsträger verlagert wird (Schiene, Straße). Nach dem Neubau der Schleuse muss langfristig mit erheblich geringerem Umschlag gerechnet werden. Ein Neubau der Schleuse mit dem Ausbau des SKL ist unter diesen Randbedingungen nicht vermittelbar.

Darüber hinaus besteht für einige Betriebe des Lindener Hafens kaum die Möglichkeit zur Verlagerung, wie z. B. für das Tanklager. Bei einer Umsetzung der „Null-Variante“ würden die Schiffsverbindungen zum Tanklager Linden zum Erliegen kommen. Eine Versorgung des Tanklagers mit einem Volumen von mehr als 300.000 Tonnen wäre zu dem ein logistisches und ökologisches Problem. Gerade unter der zurzeit stattfindenden Feinstaub- und CO₂-Diskussion sind zusätzliche erhebliche Lkw-Verkehre im Stadtgebiet problematisch zu bewerten. Die finanzielle Situation während der 3-jährigen Bauzeit würde zum Schließen des Tanklagers führen. Als Folge wäre die Kraft- und Brennstoffversorgung der gesamten Region Hannover gefährdet.

Eine Zulieferfirma für den Schiffbau, die ebenfalls im Lindener Hafen ansässig ist, erhält über die Wasserstraße Metallteile mit Überlängen. Hier bestünde keine Möglichkeit, die Kanalsperrung durch andere logistische Aktivitäten zu kompensieren. Der Bestand dieser Firma wäre gefährdet. Auch die schrottverladenden Betriebe würden durch die Sperrung des Mittellandkanals erheblich in ihren wirtschaftlichen Tätigkeiten beeinträchtigt. Gleichzeitig würde der Lkw-Ersatzverkehr im Stadtgebiet - und damit die CO₂ - Belastung - erheblich ansteigen.

Bewertung:

Eine Sperrung der Schleuse für mindestens 3 Jahre ist für die Schifffahrt und die Umschlagbetriebe aus Sicht der WSV und der Verwaltung nicht akzeptabel. Ein Neubau in alter Lage wird daher nicht weiter betrachtet.

Variante 1

Neubau westlich neben der vorhandenen Schleuse (siehe Anlage 10)

Der Achsabstand von der vorhandenen zur neuen Schleuse wurde auf 36,00 m geschätzt und die Eingriffe mit den Anpassungen der Vorhäfen ermittelt.

Eingriffe:

- Aufgrund der bisherigen groben Planung müssten zahlreiche Wohnhäuser und zahlreiche (private) Kleingärten abgerissen werden.
- Auch ist vom Ausbau ein ganz erheblicher Teil des Gebäudekomplexes des Gewerbebetriebes *Sichel-Werke* betroffen.
- Aus nautischen Gesichtspunkten ist die Anpassung des oberen Vorhafens bis zur Wendestelle (SKL-km 10,1) erforderlich. Die Anpassung im unteren Vorhafenbereich ist bis ca. SKL-km 8,9 erforderlich. Ein Verschwenken der Achse bringt kaum Vorteile.
- Die Planung hat Auswirkungen auf den Neubau der Brücken Nr. 247, 247A, 248 und 249 und damit auch auf das Gelände der Wasserstadt Limmer, wie bereits unter Punkt 5.3 dieser DS dargestellt (insb. 2. Bauabschnitt (BA)).

Bewertung:

Aufgrund der ganz erheblichen Eingriffe in die bestehende Wohnbebauung sowie die gewerblichen Nutzungen wird diese Lösung aus Sicht der WSV als nicht durchsetzbar eingestuft.

Variante 2

Neubau östlich neben der vorhandenen Schleuse (siehe Anlage 11)

Der Achsabstand von der vorhandenen zur neuen Schleuse wurde auf 36,00 m geschätzt und die Eingriffe mit den Anpassungen der Vorhäfen ermittelt.

Eingriffe:

- Aufgrund der bisherigen groben Planung müssten diverse Wohnhäuser abgerissen werden. Gegebenenfalls ist auch der Friedhof betroffen.
- Die Stadtbahnlinie müsste umgelegt und der Haltepunkt umgebaut werden.
- Aus nautischen Gesichtspunkten ist die Anpassung des oberen Vorhafens bis zur Liegestelle (SKL-km 10,1) erforderlich. Nach einer groben Abschätzung ist die Anpassung im unteren Vorhafenbereich bis ca. SKL-km 8,8 erforderlich. Die Eingriffe sind erheblich.
- Die Planung hat Auswirkungen auf den Neubau der Brücken Nr. 247, 247A, 248 und 249 und damit auch auf das Gelände der Wasserstadt Limmer, wie bereits unter Punkt 5.3 dieser DS dargestellt (insb. 2. BA).
- Der Eingriff in die noch nicht bebauten Flächen der Wasserstadt Limmer (hier 3. BA und 4. BA, 6. BA) ist erheblich. Durch die neue Wasserlinie des SKL werden mehr als 13.000 qm Baufläche verbraucht. Hierbei sind die denkmalgeschützten (nitrosaminbelasteten) Gebäude Nr. 44 und Nr. 51 auf dem Gelände der Wasserstadt Limmer ebenso betroffen wie das nitrosaminbelastete Gebäude Nr. 2 der Hannover Region Grundstücksgesellschaft (= Abriss erforderlich). Der städtebauliche Entwurf wäre im Bereich 3. BA und 4. BA zu überarbeiten, da der Verlauf der HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE verändert werden muss.
- Die Planungen für die Erneuerung des Spiel- und Bolzplatzes östlich der vorhandenen Schleuse lassen sich nicht mehr umsetzen (DS 2833/2007).

Bewertung:

Aufgrund der ganz erheblichen Eingriffe in die bestehende Wohnbebauung und die erheblichen Kosten durch das Umlegen der Stadtbahnlinie wird diese Lösung aus Sicht der WSV als nicht durchsetzbar eingestuft.

Variante 3

Neubau im oberen Vorhafen, südwestlich der vorhandenen Schleuse (Anlage 12)

(ca. 145 m Richtung Hafen; Beginn bei ca. SKL-km 9,650)

Die neue Schleuse ist südwestlich mit einem Achsabstand von 23,00 m und ca. 145 m Richtung Hafen vorgesehen.

Eingriffe:

- Aufgrund der ersten Trassierung sind die Eingriffe auch für diese Variante erheblich. Es müssten mehrere Wohnhäuser und zahlreiche private Kleingärten abgerissen werden.
- Vom Ausbau ist ein ganz erheblicher Teil des Gebäudekomplexes der *Sichel-Werke* betroffen (einschließlich Werkszufahrt).
- Aus nautischen Gesichtspunkten ist die Anpassung des oberen Vorhafens bis zum Wendebecken (SKL-km 10,1) und dem unteren Vorhafen (UVH) bis ca. SKL-km 8,9 erforderlich.
- Diese Planung hat Auswirkungen auf den Neubau der Brücken Nr. 247, 247A, 248 und 249 und damit auch auf das Gelände der Wasserstadt Limmer, wie bereits unter Punkt 5.3 dieser DS dargestellt (insb. 2. BA).

Bewertung:

Aufgrund der erheblichen Eingriffe in die bestehende Wohn- und Gewerbebebauung ist diese Lösung aus Sicht der WSV nicht durchsetzbar.

Variante 4

Neubau im oberen Vorhafen, südöstlich der vorhandenen Schleuse (Anlage 13)

(ca. 210 m Richtung Hafen, Beginn bei ca. SKL-km 9,715)

Die neue Schleuse soll südöstlich mit einem Achsabstand von 23,00 m und ca. 210 m in Richtung Hafen errichtet werden.

Eingriffe:

- Mit dem Bau der Schleuse müssten nach bisherigen Abschätzungen mehrere Wohnhäuser abgerissen werden.
- Der Neubau der Schleuse erfolgt in einem Bereich, in dem die vorhandenen Wohnhäuser am nächsten zum SKL/Schleusenneubau stehen, Für die vom Neubau selber nicht betroffenen Wohngebäude wird sich die Wohnqualität durch das unmittelbar angrenzende Bauwerk deutlich verschlechtern (hohe Spundwand auf der Westseite). Probleme bestehen hinsichtlich fehlender Baustelleneinrichtungsflächen, Erweiterung des Vorhafens und damit Entfall eines Teilstücks der Dieselstraße (= Grundstückserschließung verschlechtert sich deutlich).
- Der Eingriff in die noch nicht bebauten Flächen der Wasserstadt Limmer ist erheblich (Beginn bei ca. SKL-km 8,9 und Ende bei SKL-km 10,3). Durch die neue Wasserlinie des SKL werden ca. 13.000 qm Baufläche verbraucht. Hierbei sind die denkmalgeschützten (nitrosaminbelasteten) Gebäude Nr. 44 und Nr. 51 ebenso betroffen wie das (nitrosaminbelastete) Gebäude Nr. 2.
Der städtebauliche Entwurf im Bereich des 3. BA und 4. BA wäre zu überarbeiten da, der Verlauf der so genannten Basisstraße verändert werden muss.
- Diese Planung hat Auswirkungen auf den Neubau der Brücken Nr. 247, 247A, 248, und 249 und damit auch auf den 2. BA des Wasserstadtgeländes.

Bewertung:

Bei dieser Lösung kann die Stadtbahnlinie in ihrer vorhandenen Lage voraussichtlich erhalten werden. Obwohl einige Wohnhäuser abgerissen werden müssten, ist diese Lösung aus Sicht der WSV machbar und sollte daher näher untersucht werden.

Variante 5

Neubau im unteren Vorhafen, nordöstlich der vorhandenen Schleuse (Anlage 14)

(Schleusenende ca. 10 m vor der Brücke Nr. 247A)

Die neue Schleuse soll nordöstlich mit einem Achsabstand von 23,00 m und ca. 250 m Richtung MLK im unteren Vorhafen errichtet werden. Die Ausbildung der nördlichen Spundwand des unteren Vorhafens erfolgt mit einer lichten Weite von 12,50 m zur Achse. Der obere Vorhafen ist hinsichtlich der Aus- und Einfahrt weiter zu optimieren.

Beim Neubau der Schleuse im Unteren Vorhafen ergeben sich große Probleme mit dem Bau der Brücken Nr. 247A und 248. Die lichte Durchfahrtshöhe muss aufgrund der unterschiedlichen Wasserspiegellagen (50,30 bzw. 58,00 mNN), $\Delta h = 7,70$ m und zusätzlichen Anpassungen an die geänderte lichte Höhe für die Schifffahrt angepasst werden. Ein Neubau beider Brücken in jetziger Lage ist daher kaum möglich. Die Stadtbahnbrücke müsste im Unterhauptbereich der neuen Schleuse bzw. mit der neuen Brücke 247 überführt werden. Hierdurch entstehen erhebliche zusätzliche Kosten. Die Brücke Nr. 248 (Unterhaupt der Schleuse) könnte voraussichtlich entfallen, da in 100 m Entfernung bereits die nächste Straßenbrücke vorhanden ist. Jedoch ist dann eine Zuwegung zur Schleuse von beiden Seiten erforderlich.

Eingriffe:

- Verlegung der Stadtbahnlinie und der Stadtbahnbrücke erforderlich. Aufgrund des Höhenunterschieds ist ein Brückenneubau wohl nur im Bereich des Unterhauptes der Schleuse möglich.
- Die Stadtbahnlinie müsste durch die Kleingartenkolonie sowie durch den 2. BA des Wasserstadtgeländes an die weiterführende Trasse angebunden werden. Durch den erforderlichen Damm und die zu erwartenden Lärmbelastungen ist eine Weiternutzung der verbleibenden Kleingartenflächen zwar möglich, aber wenig attraktiv (Schadenersatzforderungen zu erwarten).
- Eine bauliche Nutzung des 2. BA des Wasserstadtgeländes ist durch die Flächeninanspruchnahme der Stadtbahnlinie einschl. Böschungserfordernis und die Lärmbelastungen ebenfalls nicht mehr möglich. Das neue Schleusenbauwerk würde mit einem Höhenversatz von gut sieben Metern zudem den Blick auf das Wasser versperren (Entschädigungsanforderungen zu erwarten, Rahmenplan setzt hier Wohnbauflächen fest).
- Diese Planung hat Auswirkungen auf den Neubau der Brücken 247, 247A und 248.
- Die Eingriffe sind im Oberwasser geringer als bei der Variante 4.
- Dafür sind auch die Eingriffe in den 3. BA, 4. BA und 6. BA erheblich. Durch die neue Wasserlinie des SKL wird noch mehr Baufläche verbraucht als bei Variante 4. Hierbei sind die denkmalgeschützten (nitrosaminbelasteten) Gebäude Nr. 44 und Nr. 51 auf dem Gelände der Wasserstadt Limmer ebenso betroffen wie das nitrosaminbelastete Gebäude Nr. 2 der Hannover Region Grundstücksgesellschaft (= Abriss erforderlich). Der städtebauliche Entwurf wäre im Bereich 3. BA und 4. BA zu überarbeiten, da der Verlauf der Haupterschließungsstraße verändert werden muss.
- Die Planungen für die Erneuerung des Spiel- und Bolzplatzes östlich der vorhandenen Schleuse lassen sich nicht mehr umsetzen (DS 2833/2007).

Bewertung:

Es wird davon ausgegangen, dass alle vorhandenen Gebäude und Anlagen südlich der Schleuse erhalten werden können. Diese Lösung ist realisierbar. Aufgrund der erforderlichen Verlegung der Stadtbahnlinie/-brücke ist diese Lösung aus Sicht der WSV jedoch unwirtschaftlich. Darüber hinaus werden erhebliche Widerstände wegen der Neutrassierung der Stadtbahnlinie erwartet (extremer Eingriff in die Kleingartenfläche und die Flächen der Wasserstadt Limmer).

Variante 6**Neubau im UVH, nordwestlich der vorhandenen Schleuse (Anlage 15)**

(Schleusenende ca. 10 m vor der Brücke)

Die neue Schleuse würde nordwestlich mit einem Achsabstand von 23,00 m und ca. 250 m Richtung MLK im Unteren Vorhafen errichtet werden. Die neue Schleuse endet ca. 10 m vor der jetzigen Stadtbahnbrücke. Die Ausbildung des südlichen Ufers erfolgt mit einer Spundwand mit einem Mindestabstand von 12,50 m zur Achse. Aufgrund der vorliegenden Pläne der Variante 3 kann jedoch eine Abschätzung erfolgen.

Die Problemlage der Brücken Nr. 247A und 248 ist analog zu Variante 5 zu bewerten.

Eingriff:

- Aufgrund der bisher vorliegenden Trassierung wird davon ausgegangen, dass vom Ausbau mehrere Wohnhäuser sowohl im Unterwasser wie auch im Oberwasser betroffen sind.
- Die Stadtbahnlinie müsste durch die Kleingartenkolonie sowie durch den 2. BA des Wasserstadtgeländes an die weiterführende Trasse verlegt werden. Durch den erforderlichen Damm und die zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen ist, analog zu Variante 5, eine Weiternutzung der verbleibenden Kleingartenflächen zwar möglich aber wenig attraktiv (Schadenersatzforderungen zu erwarten).
- Eine bauliche Nutzung des 2. BA des Wasserstadtgeländes ist durch die Flächeninanspruchnahme des neuen Verlaufes der Stadtbahnlinie einschl. Böschungserfordernis ebenfalls kaum mehr möglich. Zudem sind erhebliche Lärmbelastungen zu erwarten. Der Blick auf die Wasserflächen ist durch den Verlauf der Stadtbahnlinie gestört.
- Diese Planung hat Auswirkungen auf den Neubau der Brücken 247, 247A und 248.
- Die Planungen für die Erneuerung des Spiel- und Bolzplatzes östlich der vorhandenen Schleuse wären zu modifizieren (DS 2833/2007).

Bewertung:

Aufgrund der Eingriffe in die Wohnbebauung ist diese Lösung aus Sicht der WSV schwerlich durchsetzbar. Zudem ist sie durch die Verlagerung der Stadtbahnlinie unwirtschaftlich. Darüber hinaus werden erhebliche Widerstände wegen der Neutrassierung der Stadtbahnlinie erwartet (extremer Eingriff in die Kleingartenfläche und den zweiten Bauabschnitt der Wasserstadt).

Variante 7**Neubau im oberen Vorhafen, südwestlich der vorhandenen Schleuse (Anlage 16)**

Diese Variante geht von der Lage der neuen Schleuse analog zu Variante 4 aus, sie

verändert aber gleichzeitig den bisherigen Verlauf der Wunstorfer Straße (B 441): Die „Wunstorfer Straße“ wird als Sackgasse ausgebildet und über eine Planstraße in Höhe „Brunnenstraße“ neu an die Straße „Zum Schleusengrund“ angebunden. Ggf. wäre eine zweite Anbindung über die Verlängerung des Schleusenweges nach Süden erforderlich/zweckmäßig (dies allerdings zu Lasten der Flächenquantität und -qualität des zweiten Bauabschnittes der Wasserstadt).

Eingriffe:

- Der neue Straßenverlauf der B 441 stellt einen erheblichen Eingriff in bestehende Wohnnutzungen und in die bisherigen Planungsabsichten für das sogen. Plangebiet 07 dar (siehe Anlage 08, Plangebiet 07). Die neue Straße muss auf einer Länge von ca. 250 m einen Höhenunterschied von rund 6 m überwinden (= Böschung oder Stützwand einschließlich Lärmschutzanlage). Die Kostenträgerschaft für diese neue Straße läge bei der LHH.
- Der Ausbau der bestehenden Straße „Zum Schleusengrund“ auf Bundesstraßenniveau wäre mit erheblichen Kosten verbunden, die ausschließlich die LHH zu tragen hätte. Das Einvernehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bezüglich der Verlagerung muss herbeigeführt werden.
- Die Verlagerung der B 441 wäre verkehrstechnisch sehr ungünstig, da der Verkehr der Wunstorfer Straße stadtauswärts dann als Linksabbieger an der Carlo-Schmidt-Allee auftreten würde.
- Rückbau der Brücke Nr. 247 erforderlich, aber auch Verlagerung der bestehenden Leitungsüberführungen über Düker oder Leitungsumlegungen. Da nach Abriss der Brücke kein Neubau erfolgt ergibt sich hier eine Kostenersparnis - allerdings wird diese Kostenersparnis nur für die WSV wirksam. Die zusätzlichen Kosten für das Verlagern der bestehenden Leitungen schlagen gemäß Kostenteilungsschlüssel jedoch auch für die LHH mit rund 45 % zu Buche (vgl. Punkt 5.3 dieser Drucksache). Es wäre noch zu prüfen, inwieweit die Kosten für die Leitungverlegung im Rahmen der Folgepflicht an die betroffenen Leitungsträger weitergegeben werden können.
- In der Folge des Straßenneubaus wäre auch die Brücke über die Güterbahn einschließlich des Knotens zur K 49 zu erneuern. Hier wäre zu klären, ob die Kostenträgerschaft allein bei der LHH verbliebe oder gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz eine Kostenbeteiligung durch die Bahn erwirkt werden könnte.
- Das Wasserstadtgelände (gepl. +/- 600 Wohneinheiten) mündet am Endpunkt der Wunstorfer Straße in einer Sackgasse. Alle neu auf dem Wasserstadtgelände entstehenden Verkehre können nur nach Osten abgeleitet werden.
- Die Planung hat Auswirkungen auf den Neubau der Brücke Nr. 248, die auf Bundesstraßenniveau auszubauen wäre (oder zumindest als Hauptverkehrsstraße). Die Kostenträgerschaft für diesen Neubau würde die WSV und die LHH betreffen.
- Die Planungen für den Spiel- und Bolzplatz östlich der bestehenden Schleuse können nicht mehr umgesetzt werden (DS 2833/2007).
- Der Neubau der Schleuse erfolgt in einem Bereich in dem die vorhandenen Wohnhäuser am nächsten zum SKL/Schleusenneubau stehen. In diesem Bereich wäre den Abriss einiger Wohngebäude erforderlich. Zudem würde sich die Wohnqualität für die verbleibenden Gebäude durch das unmittelbar angrenzende Bauwerk (auf der Westseite) deutlich verschlechtern. Probleme bestehen hinsichtlich der fehlenden Baustelleneinrichtungsflächen, Erweiterung des Vorhafens und damit Entfall eines Teilstücks der Dieselstraße, d. h. die Grundstückerschließung verschlechtert sich deutlich (Eingriff in bestehende Wohnnutzungen analog zu Variante 4).
- Der Eingriff in die noch nicht bebauten Flächen der Wasserstadt Limmer (hier Baufeld

Nr. 3 und 4) ist erheblich. Durch die neue Wasserlinie des SKL werden ca. 13.000 qm Baufläche verbraucht. Hierbei sind die denkmalgeschützten (nitrosaminbelasteten) Gebäude Nr. 44 und Nr. 51 auf dem Gelände der Wasserstadt Limmer ebenso betroffen wie das nitrosaminbelastete Gebäude Nr. 2 der Hannover Region Grundstücksgesellschaft (= Abriss erforderlich). Der städtebauliche Entwurf wäre im Bereich Baufeld Nr. 3 und Baufeld Nr. 4 zu überarbeiten, da der Verlauf der Haupteinfahrstraße verändert werden muss (Eingriff auf Wasserstadtgelände analog zu Variante 4).

Bewertung:

Die Variante stellt einen erheblichen Eingriff in das Straßenverkehrsnetz dar. Die Beeinträchtigungen des Wasserstadtgeländes bleiben analog zu Variante 4 bestehen. Die Verlagerung der B 441 führt zu erheblichen Eingriffen in vorhandene Wohnnutzungen (Abriss und extreme Belastung der verbleibenden Wohngebäude) und wird deshalb aus Sicht der Verwaltung als kaum realisierbar eingestuft.

Hinzu käme der Bedarf für eine Fußgängerbrücke, um die Stadtteilverbindung zu sichern. Zudem ergeben sich bei dieser Variante zusätzliche Kostenträgerschaften für die LHH (Neubau Straßenumlegung B 441 einschließlich Lärmschutz, Neubau Brücke Güterumgebungsbahn/K 49, Neubau Brücke Nr. 248 als Hauptverkehrsstraße, Neubau Fußgängerbrücke).

Die Kostenersparnisse durch den Wegfall des Kreuzungsbauwerkes Wunstorfer Straße werden dagegen nur bei der WSV wirksam.

8. Nächste Verfahrensschritte

Nutzen-Kostenanalyse

Die Verwaltung hat im Februar 2008 den Auftrag zur Erstellung einer so genannten Nutzen-Kostenanalyse an einen externe Gutachter vergeben. Ziel dieser Analyse ist es, zusätzliche Begründungen für das Bundesverkehrsministerium herauszuarbeiten, um das Projekt SKL-Ausbau in der Bundespriorität weiter nach vorne zu bringen und auch verlässliche Aussagen für die weitere Planungssicherheit zu erhalten. Die grundsätzliche Notwendigkeit des Projektes wird im Rahmen dieser Analyse nicht in Frage gestellt.

Zur Klärung der Aufgabenstellung für den externen Gutachter wurden auch Vertreter der Region Hannover, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Stadt Seelze eingebunden.

Aufgrund der Komplexität der Aufgabe werden die externen Gutachter den abschließenden Bericht erst im Juli 2008 vorlegen können.

Vorbereitung Beschlussdrucksache

Die Ausführungen zu den einzelnen Varianten haben aus Sicht der Verwaltung in der Bewertung gezeigt, dass der **Variante 4** der Vorzug einzuräumen ist.

Diese Variante stellt den geringsten Eingriff in vorhandene Nutzungen dar (Wohnen, Gewerbe). Die Stadtbahnlinie ist ebenfalls nicht von der Planung betroffen, was sich positiv auf die Gesamtkosten des Projektes auswirkt. Die umfangreichsten Beeinträchtigungen ergeben sich für die städtebauliche Planung des Wasserstadtgeländes. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch vertretbar und durch entsprechende Anpassungen der

städtebaulichen Planungen lösbar.

Die Variante 4 wird auch von der WSD als Vorzugsvariante gesehen.

Erste Gespräche mit den Grundstückseigentümern WLG und HRG haben gezeigt, dass auf Seiten der Investoren im Grundsatz eine Mitwirkungsbereitschaft an der Umsetzung des Projektes "Ausbau Stichkanal" besteht. Dies setzt aus Sicht der Grundstückseigentümer aber voraus, dass hinsichtlich der Verwertbarkeit der Investorengrundstücke eine entsprechende Planungssicherheit geschaffen wird.

Auch von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird ein klares Signal der Stadt Hannover erwartet, das der Ausbau des SKL befürwortet wird. Ebenso wird eine klare Position zur Variantendiskussion erwartet.

Die Verwaltung hält es daher für sinnvoll, auf Basis der Diskussion über die Varianten im Rahmen einer Beschlussdrucksache eine Aussage für eine Vorzugsvariante zu treffen. Angestrebt wird, diese nach der Sommerpause 2008 den Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.

66.11/ 61.17 / 82
Hannover / 28.03.2008