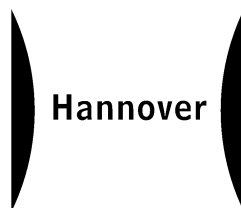


Landeshauptstadt



Informations-
drucksache



In den Stadtbezirksrat Linden-Limmer
In den Betriebsausschuss Städtische Häfen
An die Ratsversammlung (zur Kenntnis)

Nr. 0767/2012

Anzahl der Anlagen 2

Zu TOP

Zukunft Lindener Hafen

In einem Staatsvertrag haben die Bundesregierung, das Land Niedersachsen, das Land Nordrhein-Westfalen und die Freie Hansestadt Bremen 1965 vereinbart, das norddeutsche Kanalnetz so auszubauen, dass größere Schiffe das Kanalnetz befahren können (bisher 80 m Länge, 9,50 m Breite und 2,20 m Tiefgang; zukünftig 135 m Länge, 11,45 m Breite, 2,80 m Tiefgang).

Das Programm ist auch nach nunmehr fast 50 Jahren noch nicht abgeschlossen. In jährlichen Konferenzen werden die jeweiligen Bauprogramme zwischen Bund und den drei Ländern abgestimmt. Die jeweiligen Kosten werden nach folgendem Schlüssel verteilt:

Bund	66,7 %
Land Nordrhein-Westfalen	23,8 %
Land Niedersachsen	8,5 %
Freie Hansestadt Bremen	1,0 %

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte hat mit Schreiben vom 23.11.2011 mitgeteilt, dass

- die Planungen zum Ausbau des Stichkanals Linden und der Schleuse eingestellt werden;
- der Ausbau mindestens mittelfristig nicht in Betracht kommt und
- die Zufahrt für Schiffe höchstens mit den derzeitig verkehrenden Abmessungen gesichert bleibt. Hierzu bleiben Kanal und Schleuse in ausreichendem Umfang als Bestandssicherung der Betriebe im Lindener Hafen erhalten.

Im Folgenden wird analysiert, welche Folgen die Entscheidungen des Bundes haben. Bei der Fragestellung müssen drei Bereiche unterschieden werden:

1. Betriebe, die nicht direkt am Hafenbecken liegen

Das Industriegebiet Linden Hafen hat insgesamt ca. 158 ha Fläche (s. Anlage 1) und ca. 3.600 Personen sind dort beschäftigt. Für Betriebe, die nicht direkt am Hafenbecken liegen, hat der Nicht-Ausbau des Stichkanals keine relevanten negativen Folgen, da das Gebiet über den Westschnellweg und über Gleisanschlüsse gut erschlossen ist. Wenn Betriebe Produkte über den Wasserweg verschiffen wollen, müssen diese schon heute ihre Waren, z. B. per Container, zu einem Wasserumschlag transportieren. Für solche Fälle gibt es z. B. an der städtischen Umschlaganlage im Nordhafen (die direkt am Mittellandkanal liegt und somit für die größeren Schiffe geeignet ist) derzeit genügend Umschlagkapazitäten.

Unabhängig von dem Nicht-Ausbau des Stichkanals wird die Verwaltung in Gesprächen mit den überwiegend privaten Flächeneigentümern untersuchen, ob das Industriegebiet z.B. durch Flächentausch oder andere Maßnahmen noch effektiver genutzt werden kann.

2. Betriebe mit direktem Wasseranschluss, die diesen heute jedoch nicht nutzen

Von den insgesamt 26 ha Grundstücken mit direktem Wasseranschluss (s. Anlage 2) sind 12 ha von Firmen belegt, die heute den Wasseranschluss nicht nutzen, sondern ihre gesamte Transportleistung über Bahn und LKW abwickeln. Bei diesen Betrieben zeichnet sich keine Tendenz ab, dass ihre Existenzfähigkeit am Standort relevant betroffen ist, wenn der Kanal nicht ausgebaut wird. Sehr langfristig ist es jedoch selbstverständlich von Vorteil, wenn auch dort Hafenumschlag mit größeren Schiffen möglich ist.

3. Betriebe, die heute Hafenumschlag tätigen

Dies sind heute gemäß Anlage 2 sieben Betriebe mit ca. 14 ha Fläche und insgesamt 232 Beschäftigten. Ihr Gesamtumschlag beträgt 1,072 Mio. Tonnen, von denen 33 % über das Wasser, 55 % über die Schiene und 13 % über LKW transportiert werden. Die sieben Betriebe wurden in einer Studie der Beratungsgesellschaft *pwc* detailliert untersucht (wegen der Vertraulichkeit der firmenbezogenen Daten wird eine Zusammenfassung der Untersuchung nur im vertraulichen Teil des Betriebsausschusses vorgetragen). Ergebnis der Untersuchung ist, dass drei der sieben Betriebe, die insgesamt 148 Beschäftigte haben, vom Nicht-Ausbau nicht relevant betroffen sind und der Betrieb in absehbaren Zeiträumen im bisherigen Umfang weitergehen wird.

Auch bei den übrigen vier Betrieben mit insgesamt 84 Beschäftigten ist der Geschäftsbetrieb kurz- und mittelfristig nicht gefährdet. Langfristig ist der Standort der Betriebe durch die höheren Frachtkosten der kleineren Schiffe nicht eindeutig gesichert. Insgesamt gesehen ist der Standort des Lindener Hafens auch ohne den Ausbau des Stichkanals mindestens mittelfristig so attraktiv, dass nicht mit Abwanderungen von Betrieben zu rechnen ist. Wenn dennoch einzelne der vier Betriebe Standortveränderungen vornehmen, so wird es wegen der hohen Attraktivität des Gebietes für die Städtischen Häfen voraussichtlich keine Probleme bereiten, Nachmieter zu finden (ca. 90 % der Flächen sind im Eigentum der Landeshauptstadt).

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat im Schreiben vom 23.11.2011 außerdem ausgeführt: "Wir streben mit der Stadt Hannover, dem Land Niedersachsen und den weiteren Partnern des Regierungsabkommens zum Ausbau des Mittellandkanals und der Stichkanäle eine zukunftsorientierte Lösung für den Hafenstandort Hannover an." Die

Verwaltung wird in den nächsten Monaten Gespräche mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Umsetzung dieses Punktes führen. Unter den oben genannten Gesichtspunkten zur Struktur der Betriebe im Lindener Hafen ist es unseres Erachtens nicht sinnvoll, eine aktive Wirtschaftsförderung zu betreiben, um einzelne Betriebe aus dem Lindener Hafen an andere Standorte zu verlagern. Mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und dem Land Niedersachsen sollen Gespräche geführt werden, ob bei einem "Ausstieg" aus dem Regierungsabkommen von 1965 für den Stichkanal Linden die Bereitschaft besteht, andere Hafenausbauprojekte in der Region Hannover direkt am Mittellandkanal (z. B. Wunstorf oder Misburg) finanziell zu fördern.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Gender-Aspekte wurden geprüft, kommen hier aber nicht zum Tragen. Die Inhalte der Drucksache sind ausschließlich wirtschaftlicher Natur.

Kostentabelle

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

82

Hannover / 02.04.2012