

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

Nr. 0293/2009

Anzahl der Anlagen 5

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Ausbau Stichkanal Linden (SKL) - Beschluss zu Vorzugsvariante 4

Antrag,

1. die Verwaltung zu beauftragen, beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte (WSD), Hannover darauf hinzuwirken, unverzüglich mit der Detailplanung für den Ausbau des Stichkanals Linden (SKL) gemäß Regierungsabkommen von 1965/1986 zu beginnen. Dabei ist ein eingriffsschonender und flächensparender Umgang mit den umgebenden Quartieren vorzusehen, die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner und der benachbarten Betriebe sind so weit wie möglich zu berücksichtigen und die Eingriffe in die Umwelt sind zu minimieren. Im Hinblick auf das bestehende städtebauliche Spannungsfeld sollten die Planungen im Einzugsbereich der neu zu errichtenden Schleuse Linden mit hoher Priorität vorgezogen werden (hier betroffene Flächen im Bereich der Dieselstraße und der Wasserstadt Limmer).
2. Grundlage für die Detailplanung soll die Lage der neuen Schleuse im oberen Vorhafen, südöstlich der vorhandenen Schleuse sein, siehe Anlagen 4a und 4b.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Durch den Ausbau des Stichkanals Linden (SKL) einschließlich des Neubaus der Schleusenanlage wird der Hafen Linden in seiner überregionalen Funktion langfristig gestärkt und gesichert. Insgesamt ist davon auszugehen, dass nach Fertigstellung der

Baumaßnahme keine Bevorzugung oder Benachteiligung bezüglich des Geschlechtes oder des Alters der Nutzerinnen und Nutzer oder einzelner anderer Gruppen zu erwarten ist. Die Beeinträchtigung einzelner Anliegerinnen und Anlieger durch die Baumaßnahme selber bzw. die Beeinträchtigung der Anliegerinnen und Anlieger während der Bauphase sind nicht Gegenstand der hier dargestellten Gender-Aspekte. Diese Beeinträchtigungen gilt es, im Rahmen des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens zu konkretisieren und zu bewerten.

Kostentabelle

Es entstehen aktuell keine finanziellen Auswirkungen. Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme erfolgt über Bundes- und Landesmittel. Insgesamt beläuft sich die Investition auf rd. 200 Mio. Euro, davon werden innerhalb der Stadtgrenzen Hannovers rd. 150 Mio. Euro verbaut.

Die Stadt Hannover 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 ggb. Zeit zu diskutieren. Gemäß Kostenschätzung der WSD Mitte belaufen sich die Kosten für die beiden geplanten Brückenbauwerke auf insg. rd. 11 Mio. Euro. Der städtische Kostenanteil würde gemäß Kostenteilungsschlüssel (50 % WSD Mitte / 50 % Stadt Hannover) demnach voraussichtlich rd. 5,5 Mio. Euro betragen, sofern eine Profiländerung vom Rat der Stadt Hannover im Rahmen der Detailplanung beschlossen wird. Dieser Betrag ist nach dem Entflechtungsgesetz (vormals GVFG) mit mind. 60% durch Landesmittel förderfähig (vgl. auch DS 0730/2008, Punkt 3.1). Die Förderung ist zurzeit bis 2013 befristet. Über eine Verlängerung des Förderzeitraumes liegen der Verwaltung keine Informationen vor. Damit der Stadt kein finanzieller Nachteil entsteht, soll die WSD Mitte gebeten werden, die Planungen für die Wunstorfer Straße und den Eichenbrink noch 2009 zu beginnen, damit die Frist vom 15.02.2010 für die Anmeldung zur Aufnahme in das Mehrjahresprogramm des Landes nicht versäumt wird.

Begründung des Antrages

Der Ausbau des SKL ist Bestandteil des Regierungsabkommens von 1965/1986, in dem die Finanzierungsanteile zwischen dem Bund und den Ländern festgelegt 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. Auf einer Hafenkonzferenz im Jahr 1989 wurde die Notwendigkeit eines Ausbaus herausgearbeitet und in der Folge bis 1995 das Hafenbecken schon im Vorgriff auf den geplanten Ausbau des Stichkanals und der Schleuse ausgebaut.

Mit DS 0414/2007 hat der Rat die Verwaltung aufgefordert, beim BMVBS darauf hinzuwirken, dass der Stichkanal Linden umgehend ausgebaut wird.

Zuständige Behörde für die Detailplanung und Bauausführung der Maßnahmen ist die WSD Mitte, vertreten durch das Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals (NBA) in Hannover. Der Ausbau wird über ein Planfeststellungsverfahren geregelt. Neben dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit fordern das Bundesministerium und die WSD Mitte einen Beschluss des Rates der Stadt Hannover zu einer Vorzugsvariante für die Lage der neu zu errichtenden Schleuse Linden, bevor mit der Detailplanung begonnen wird. Ziel ist es, schnellstmöglich Planungssicherheit für die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger und für

die Betriebe des Lindener Hafens herzustellen.

Mit der DS 0730/2008 hat die Verwaltung verschiedene Vorschläge der WSD Mitte zum Ausbau des Stichkanals Linden einschließlich des Neubaus der Schleuse Linden vorgelegt. Aufgrund von Anregungen aus den Fachausschüssen sowie Anliegern wurden mit DS 0730/2008 E1 zusätzlich untersuchte Varianten vorgestellt und auf ihre Umsetzbarkeit hin bewertet. Bei den in den Infodrucksachen dargestellten Varianten handelt es sich um erste Grobplanungen. Gleichwohl wurden die wesentlichen Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die angrenzenden Bereiche sowie die jeweils erforderliche bauzeitenbedingte Schließung der Wasserstraße anhand der vorliegenden Datenlage in den Drucksachen beschrieben und bewertet. Im Ergebnis ist dabei festzustellen, dass unter Abwägung aller bekannten Rahmenbedingungen der Variante 4 weiterhin der Vorzug einzuräumen ist.

Parallel zur Variantendiskussion haben die Städtischen Häfen Hannover in 2008 zwei Fachfirmen mit der Ausarbeitung einer Nutzen- Kosten- Analyse für die Gesamtmaßnahme beauftragt (Planco Consulting GmbH und Logistic Network Consultants GmbH). In Rückkopplung mit der WSD Mitte wurde hierbei durch die Gutachter die für alle Infrastrukturprojekte des Bundes einheitliche Systematik eingehalten. Die Gutachten waren erforderlich, um gegenüber dem Bund als Vorhabenträger das Thema „Baubeginn der Gesamtmaßnahme“ erneut in die Diskussion bringen zu können. Die Ergebnisse der Gutachten sind als Kurzfassungen in der DS 2191/2008 zusammengefasst. Auch die Langfassungen der Gutachten wurden den Fraktionen des Rates der Landeshauptstadt Hannover zur Verfügung gestellt.

In diesem Zusammenhang wurde am 05.11.2008 eine gemeinsame öffentliche Anhörung der beteiligten Fachausschüsse zum Thema „Nutzen- Kosten- Analyse“ durchgeführt. Über die Ergebnisse dieser Anhörung und zwischenzeitlich eingegangene weitere Informationen berichtet die Verwaltung mit einer parallel zu dieser Beschlussdrucksache ins Verfahren eingebrachten Informationsdrucksache (2191/2008 E1).

Aus Sicht der Verwaltung liegen nunmehr alle wesentlichen abwägungsrelevanten Informationen zum Thema Ausbau Stichkanal Linden vor. Bei den in den Informationsdrucksachen 0730/2008 und 0730/2008E1 dargestellten Varianten handelt es sich um erste Grobplanungen der WSD Mitte. Dies gilt auch für die Variante 4. Wie sich die Beeinträchtigungen durch die Variante 4 auf die angrenzenden Bereiche im Einzelnen konkret darstellen, soll über die mit diesem Antrag geforderte Detailplanung herausgearbeitet werden.

Im Rahmen der Detailplanungen werden auch die Veränderungen für die Straßen-/Brückenprofile von Wunstorfer Straße und Eichenbrink konkretisiert. Die Verwaltung wird zu ggb. Zeit den Gremien entsprechende Beschlussdrucksachen zur möglichen geänderten Straßenplanung, nebst konkreter Kostenschätzung, zur Beschlussfassung vorlegen.

Auch wenn die vorliegende Variantenplanung als Grobplanung angesehen werden muss, hat die WSD Mitte zwischenzeitlich auf den Grundlagen der vorhandenen Daten eine weitere Planunterlage vorgelegt, in der die Vorzugsvariante in die städtische Grundkarte eingearbeitet wurde (siehe Anlage 4a und 4b). Ergänzt wird diese Planunterlage mit einem Schnitt durch den geplanten Baukörper der neuen Schleuse in Höhe der Reihenhausbebauung der Dieselstraße (siehe Anlage 3). Um die Auswirkungen zwischen Neuplanung und heutigem Ist-Zustand besser vergleichen zu können, ist ebenfalls das vorhandene Kanalprofil in diesen Schnitt eingezeichnet. Der Vergleich zeigt, dass die Wasserspiegelhöhe zwischen Bestand und Planung mit 58,10 üNN unverändert bestehen bleibt. Die heute vorhandene Geländeoberkante am Ufer des SKL im Bereich der

Dieselstraße mit 59,60 üNN wird zukünftig der Oberkante des neuen Schleusenbauwerks entsprechen. Die zu errichtende Spundwand entlang des neuen Schleusenbauwerks ist nach aktuellem Planstand der WSD Mitte rund 2,30 m oberhalb der Geländeoberfläche für die Anwohner der Dieselstraße sichtbar (Oberkante Schleusenbauwerk bei 59,60 üNN / Geländeoberkante im Bereich Dieselstraße bei ca. 57,30 üNN).

Laut Schreiben der WSD Mitte vom 07.01.2009 gelten bezüglich dieser neuen Plangrundlage zu Variante 4 folgende Aussagen:

„(...) Das Ergebnis zeigt die überwiegende Verträglichkeit des – fertig gestellten – Schleusenbauwerks mit der nahe stehenden Bebauung. Den schwerwiegenderen Einfluss wird aber wohl der eigentliche Bau der Schleuse mit sich bringen. Die Trasse der Stadtbahn bietet allerdings auch hierfür eine vorhandene Grenze. Die flächenmäßige Auswirkung im Bereich der Schleusenkammer kann ich heute noch nicht darstellen. Viele der Bauarbeiten werden wir wohl von Wasser oder von im Wasser aufgeschütteten Ebenen her ausführen lassen müssen. (...)“

Das vollständige Schreiben der WSD Mitte ist dieser Drucksache als Anlage 2 beigefügt.

Die Anlieger der Dieselstraße haben mehrfach darauf hingewiesen, dass aus Ihrer Sicht bereits die Diskussion um die Vorzugsvariante zu einem Wertverlust ihrer Immobilie geführt hat. In diesem Zusammenhang schlägt die Verwaltung deshalb folgendes vor: wenn betroffene Anlieger der Dieselstraße nachweisen, dass sie die Immobilie zwingend verkaufen müssen, werden die städtischen Häfen Lösungswege entwickeln, die einen Vorgriff auf die Entschädigungsregelungen im Planfeststellungsverfahren zulassen.

Zusammenfassend bleiben aus Sicht der Verwaltung nach Auswertung der vorgenannten Informationsdrucksachen sowie der aktualisierten Planung der WSD Mitte zu Vorzugsvariante 4 folgende wesentliche Eckpunkte festzustellen:

- Der Nachweis des positiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses für den Ausbau des SKL wurde erbracht und wird durch die WSD Mitte anerkannt (vgl. Anlage 1, Schreiben der WSD Mitte vom 10.11.2008). Der Ausbau des SKL ist erforderlich um die Entwicklungsmöglichkeiten des Lindener Hafens langfristig zu stärken und die vorhandenen Betriebe und Arbeitsplätze am Standort zu sichern.
- Die Konzeption des Lindener Hafens zur Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger entspricht einer zukunftsorientierten Stadtentwicklungsplanung.
- Der Bau einer neuen Schleuse an gleicher Stelle (sogen. Nullvariante aus DS 0730/2008) ist mit Rücksicht auf die vorhandenen Firmen des Lindener Hafens nicht akzeptabel. Die Auswirkungen dieser Planung auf die betroffenen Unternehmen ist im Rahmen einer Untersuchung durch die PWC-Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ermittelt und bewertet worden. Danach ergeben sich bei einer 3 ½ jährigen Bauzeit Mehrkosten für die bestehenden Betriebe von über 20 Mio. € durch alternative logistische Konzepte (Verlagerung von Transporten auf Schiene, LKW). Für einige Betriebe ist die Verlagerung der Transportgüter auf Schiene und Straße logistisch zum Teil gar nicht möglich. Dies kann im ungünstigsten Fall zur Abwanderung von Betrieben und damit Arbeitsplätzen führen (vgl. hierzu Erläuterungen und Anlagen der DS 2191/2008 E1).
- Die Null-Variante führt zwar bedingt zu Teileinsparungen für den Schleusenneubau. Die damit einhergehenden Beeinträchtigungen für die Betriebe, wie sie in der PWC-Studie dargestellt sind, überragen die Minderkosten des Schleusenbaus jedoch bei weitem. Da die hiermit verbundenen finanziellen Verluste der Betriebe zudem nicht durch die WSD Mitte ausgeglichen werden, müsste die Stadt voraussichtlich diese Aufwendungen

tragen.

- Die Auswertung der Varianten hat gezeigt, dass es keine Variante ohne Eingriffe in die Flächen der Uferbereiche des SKL gibt. Je nach Variante fallen diese Eingriffe dabei unterschiedlich stark aus. Die flächenmäßig geringsten Eingriffe sind bei der Variante 4 zu erwarten. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass durch die Realisierung der Variante 4 einzelne Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer erheblich beeinträchtigt werden, dies insbesondere während der langjährigen Bauphase.
- Die Trasse der Stadtbahnlinie ist bei Umsetzung der Variante 4 nicht betroffen, deshalb ergeben sich auch keine Beeinträchtigungen für das östlich der Trasse gelegene Grundstück der Gaststätte Lindenkrug und das Grundstück des Kinder- und Jugendheims Limmer. Auch das östlich der Trasse gelegene städtische Grundstück für den geplanten Spielplatz Schleusengrund ist nicht betroffen.
- Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf den Stadtteil lassen sich erheblich minimieren, da ein Großteil der Arbeiten vom Wasser aus oder von im Wasser aufgeschütteten Ebenen her ausgeführt werden kann (Reduktion der An- und Abtransporte von Baumaterial und Boden durch LKW von und zur Baustelle).

61 / 66 / 82
Hannover / 09.02.2009