

„Kanal Fatal“

**Ausbau des Stichkanal Linden -
Wirtschaftsförderung, Konjunkturspritze oder einfach
nur Verschwendung von Steuergeldern?**

Die BI ‚Limmer für Immer‘ zum Kanalausbau lädt ein zu Kaffee,
Kuchen und Kanalkritik

-
- Einführung
 - Information
 - Diskussion
 - Kaffee und Kuchen
 - Aktion

INFORMATION : Inhalt

- 1. Aktuelle Planungen der Verwaltung und der WSD
- 2. ‚Nutzen‘ der Ausbaupläne insgesamt zweifelhaft
- 3. Schiffsverkehr am Stichkanal ist wirtschaftlich unbedeutend
 - STK ist unbedeutend für das Industriegebiet Lindener Hafen
 - STK ist insgesamt unbedeutend für die deutsche Binnenschifffahrt.
- 4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen
- 5. Sogenannte ‚Nullvariante‘ nicht ausreichend geprüft
- 6. Ziele und Forderungen der BI ‚Limmer für Immer‘

1. Aktuelle Planungen der Verwaltung und der WSD

- 1. Aktuelle Planungen der Verwaltung und der WSD
- 2. ‚Nutzen‘ der Ausbaupläne insgesamt zweifelhaft
- 3. Schiffsverkehr am Stichkanal ist wirtschaftlich unbedeutend
 - STK ist unbedeutend für das Industriegebiet Lindener Hafen
 - STK ist insgesamt unbedeutend für die deutsche Binnenschifffahrt.
- 4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen
- 5. Sogenannte ‚Nullvariante‘ nicht ausreichend geprüft
- 6. Ziele und Forderungen der BI ‚Limmer für Immer‘

Aktuelle Planungen der Verwaltung und der WSD



Seelze/Letter

Hafen Linden

Image © 2008 AeroWest

© 2008 Tele Atlas

Image © 2008 GeoContent

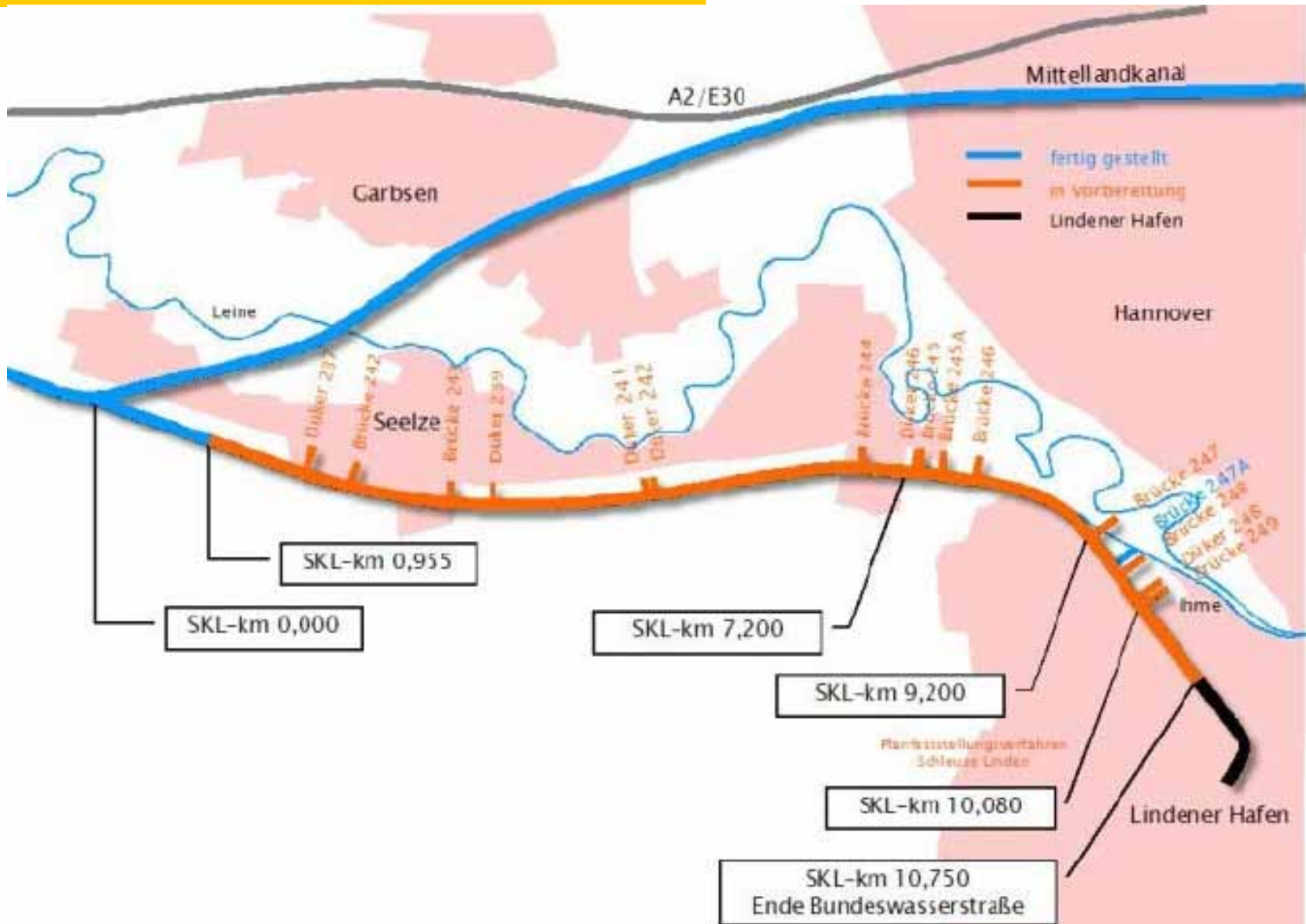
Badenstedter Str.

Google

Sichthöhe 9.02 km

52°23'14.53" N 9°37'28.35" E

Aktuelle Planungen der Verwaltung und der WSD



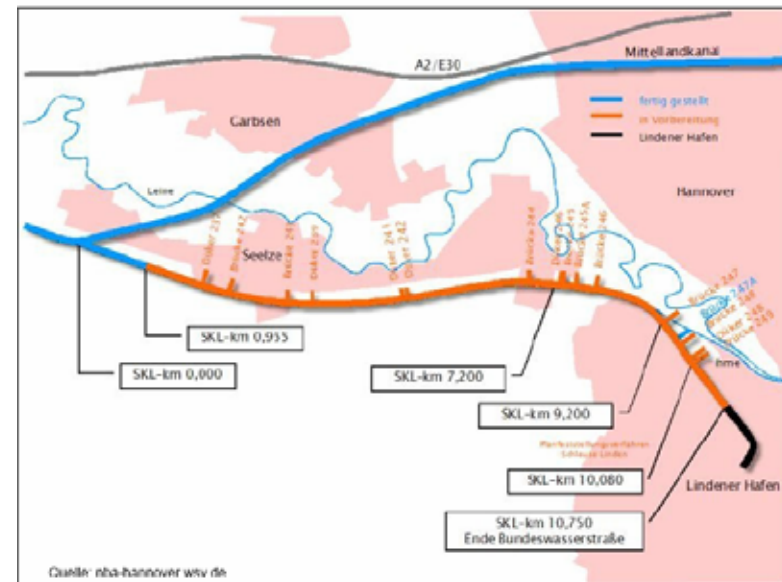
Der geplante Kanalausbau bedeutet

- Den Ausbau für das übergroße Gütermotorschiff (ÜGMS) 135 m x 11,4 m – *Verbreiterung Kanalbett*
 - Wasserspiegelbreite 28,0 m bis 36,5 m
 - Kanaltiefe 4,0 m
 - Erweiterung Wendebecken [Hafen Linden/Seelze ?]
- Den *Neubau* und das *Höherlegen* der bestehenden *Brückenbauwerke* über den *Stichkanal*.

1. Brücke Nr. 245 DB Brücke
2. Brücke Nr. 245A DB Brücke
3. Brücke Nr. 246 Fußgängerbrücke
4. Brücke Nr. 247 Wunstorfer Straße / B 441
5. Brücke Nr. 247 Stadtbahnbrücke
6. Brücke Nr. 248 Zum Schleusengrund
7. Brücke Nr. 249 Eichenbrink
8. Brücke Nr. 243 Letter
9. Brücke Nr. 242 Seelze

Den *Neubau* diverser *Düker* (6)

- Den *Neubau* der *Schleuse Limmer* (Abmessung Schleuse neu: 139 m x 12,5 m)



Der geplante Kanalausbau kostet

Den Ausbau des Kanals für das Übergroße Großmotorgütermotorschiff (ÜGMS),

+ den Neubau der Brückenbauwerke über den Stichkanal,

+ den Neubau der Düker etc.,

+ den Neubau der Schleuse Linden .

200 Millionen Euro und mehr aus Steuermitteln

+ Ausgleichsmaßnahmen

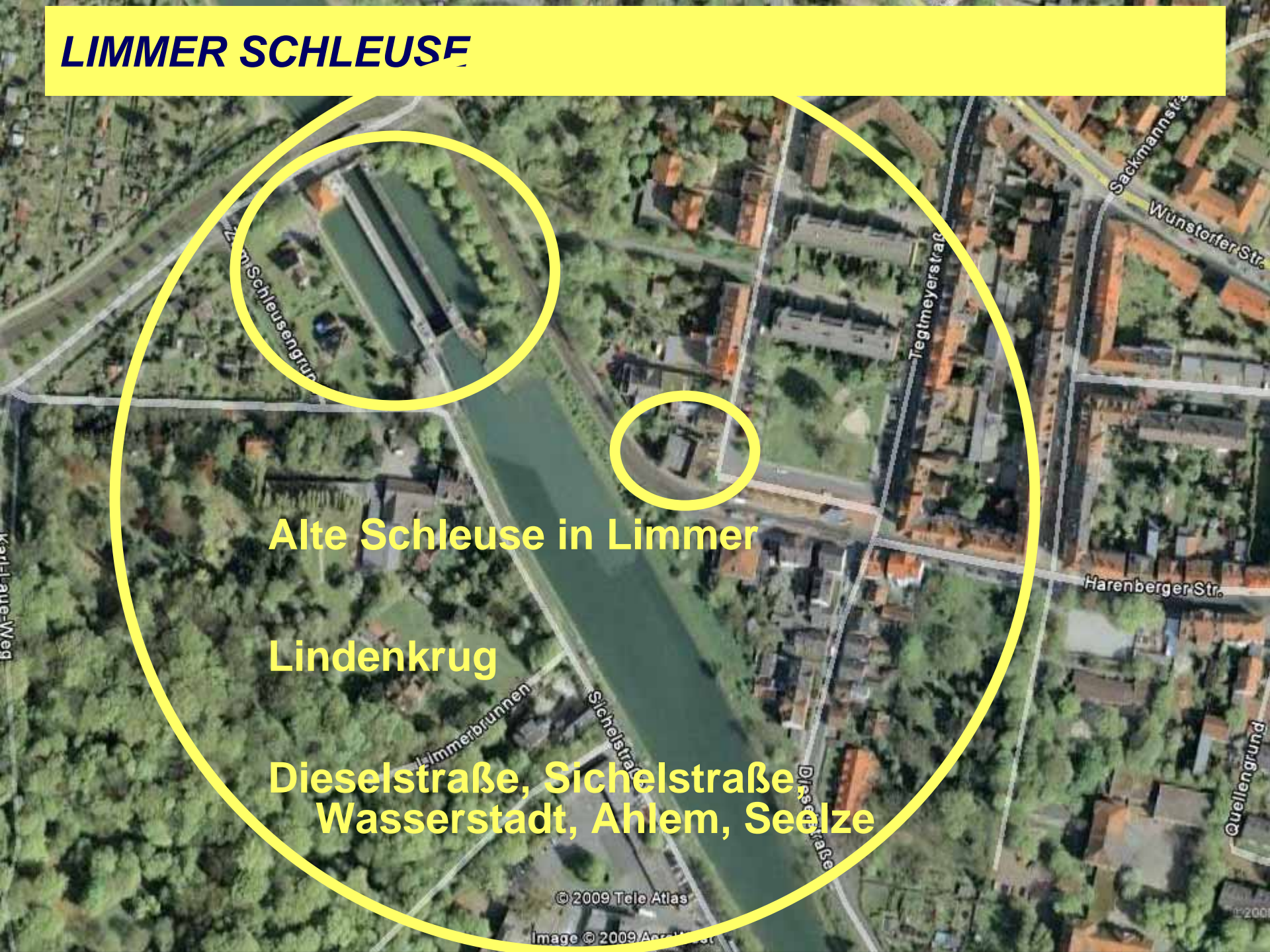
+Stadtanteile

Der geplante Kanal – Kristallisationspunkt **LIMMER SCHLEUSE**



Mehr als 200 Millionen Euro Steuermittel

LIMMER SCHLEUSE



Alte Schleuse in Limmer

Lindenkrug

Dieselstraße, Sichelstraße
Wasserstadt, Ahlem, Seelze

Hannover auf dem Weg zur Hafen-City

Als Hafenstadt will Hannover Anschluss an die Zukunft halten. Deshalb dringt die Stadt auf einem schnelleren Ausbau

des Zweigkanals zum Lindener Hafen. Bis 2012 will man nicht warten. Im vergangenen Jahr wurden per Schiff und

Bahnen in allen vier Häfen 3,75 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Der klassische Schiffsverkehr machte dabei

ein Plus, die Bahn Minus. Grund: Es fehlt an passenden Waggons für Auto-transporte.

Neue Brücken und eine weitere Schleuse geplant

HANNOVER. Die Stadt macht Dampf. Wenn es nach dem bisherigen Zeichen des Bundes geht, soll im Planungsalbum für den Sommer zum Lindener Hafen 2012, Fertigstellung 2022. Dabei ist der Hafen schon vor Jahren für 8,4 Millionen Euro für gemacht worden für größere Schiffe.

Ein großes Gewerbegebiet hängt am Lindener Hafen. „Einmal haben wir kräftig investiert“, so Heidefried Jürgen. Schulte im Werne. Nun soll Druck gemacht werden für Verankerung und Verfestigung des Untergrundes. Die 200-Millionen-Projekt mit zusammen sechs Schleusen erfordert den Bau einer neuen Schleuse (siehe Grafik). „Wenn wir an der alten Stelle bauen, müssten wir den Hafen drei Jahre schließen“, so Heidefried Jürgen. Schulte im Werne. Die Stadt bevorzugt eine die Wasser- und Schifffahrtsinfrastruktur den Bau der Schleuse und die Verankerung des Kanals am Deichufer, die vier von insgesamt sieben Varianten. Dort seien die Eingriffe am geringsten. „Bereit sind sind nur die Varianten, wie in der künftigen Wasserstraßenplan, in Block- und die vier Schleusenvarianten“, erklärt die Stadt am 1. April.

Ausnahme: Im Wohngebiet Dersdorfer Linnweg wohnt Wismarschulobmann Hans Mönninghoff mit Waldemar. Entregung sei möglich, allerdings nur die Variante Mittel. „In Allgemeinen mag man sich.“ Auf der Westseite der Regen müssen Gebäude der Schleuse abgerissen werden. Kläranlagen würden zurückgebaut. Die Güterumschlagshafen würde ebenfalls bedient.

Die Stadt will noch in diesem Jahr Klären über die zu favorisierte Variante schaffen. Ein Grund für die Idee zum Neubau der Brücken Lichtenbrunn und Wasserstraße (zusammen mit Millionen Euro) muss Hannover 45 Prozent des Kosten. Wenden drei Millionen Euro davon können vom Bund aus der Mittelwasser- beschusst werden. Bedingung: Fertigstellung bis Ende 2013.



FAVORISIERTE: Planungsvarianten vier mit Schleusenbau (schraffiert) und Verankerung (rot) auf der Deichseite.

Waggonmangel bei der Bahn: Deshalb gibts kein Plus beim Umschlag

VON MICHAEL KRISCHKE
HANNOVER. Die industriellen Häfen haben im vergangenen Jahr einen Güterumschlag deutlich erhöhen können. Mit 1,75 Millionen Tonnen wurde aber nur das Vorjahresergebnis erreicht. Aber die Hafendaten in Lindener und am Nordhafen transportierten mit 1,5 Millionen Tonnen vier Prozent weniger als im Jahr zuvor.

Der skurrile Grund, so Wirtschaftsreferent Hans Mönninghoff: „Waggonmangel.“ Die Deutsche Bahn verfüge nicht über genügend geeignete Autotransportwagen zum die heute bei WW gefragten hohen Fahrzeugmodelle abzutransportieren. „Die Schiffe haben dagegen mit einem Tonnage-Plus von 3,8 Prozent die Einlagerung erfüllt. Die Zahl der abfertigten Schiffe ist sogar um fünf Prozent auf 1440 gestiegen (Angaben jeweils ohne die beiden gegenständig geführten Häfen Birk und Mühlberg).“

Mehr Container

„Besonders rasant war die Entwicklung bei den Containern“, so Hannovers Hafenchef Jürgen Schulte. 2007 waren gerade 400 Container abfertigt worden. 2007

waren es 43 728. Der Bahnterminal in Lindener ist ein wichtiges Glied im Warenverkehr über die Alpen mit Italien. Der Nordhafen hat sich zu einem wichtigen Umschlagplatz im Austausch mit den Seehäfen entwickelt. Es gibt regelmäßigen Fährschiffsverkehr nach Hamburg und Bremerhaven. 15 bis 20 Prozent der in der Region ankommenden

Güter werden über die Häfen abgewickelt. Mönninghoff: „Die Häfen leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.“ Im Vergleich zum LKW würden 150 000 Tonnen CO₂ jährlich eingespart. Auch für die Stadtkasse bräutet was übrig. Von einem Gewinn von Steuern von 1,8 Millionen Euro wurden 400 000 Euro an den Klimawert abgeführt.

Ein Mammutbogen geht vom Brinker Hafen auf große Fahrt

HANNOVER. Vom Brinker Hafen per Schiff nach Südafrika: 63 tonnen schwere Stahlteile für die WM-Stadion in Durban werden zurzeit im Brinker Hafen verladen. Via Mittelmeer und Kanal geht die Reise über den Hamburger Hafen zum Schweißplatz der Fußball-WM 2010. Die Elemente (24 Tonnen) gehören zu dem gewaltigen Stahlbogen, an dem der Tragring für das Stadion nach aufgebracht wird. Geht es bei den Mannschaften der hannoversche Firma (E.ON Deutschland) Stahlbau.



MODELL: Durban WM-Stadion mit Bogen am Hannover.

Pläne für den Umbau des Kröpcke-Centers geliefert hat. Der Transport über die Wasserstraße hat sich an Eifel hat seinen Sitz dem Brinker Hafen. Auf dem Weg dorthin brauchen keine Brücken unterfahren zu werden. „So war es möglich, Elemente dieser Größe zu fertigen“, erklärte Projektleiter Aljos Kitz. **mk**



Vom Teufel auf's Kanalschiff: Fracht-Waagen wartet den Transport der riesigen Stahlteilens. Im Brinker Hafen - geht auf der Straße auf den Kanal. Foto: Decker



R auf aufs Schiff: Eines der rund 150 Tonnen schweren Stahlteilens für über bis zu 100 Meter hohen Arch. Am Kai wartet die „Niederbarchen“, um die ungewöhnliche Fracht nach Hamburg zu bringen.

Historie :

- **April 2008 - Informationsdrucksache der Verwaltung im Jahr 2008**
- **April – Mai - Formierung des Bürgerwillens**
- **Forderung eines Fachgutachtens durch die Sanierungskommission Linden/Limmer (abgelehnt)**
- **September 2008 - Vorlage Nutzen Kosten Analyse**
- **15. November 2008 - Ratsanhörung zur „Nutzen Kosten Analyse“ im Haus der Jugend**
- **März 2009 - Vorlage der Verwaltung Beschlussdrucksache**

Aktuell : Beschlussdrucksache der Verwaltung

BEIBEHALTUNG DER PLANUNG für KANAL und BRÜCKENAUSBAU

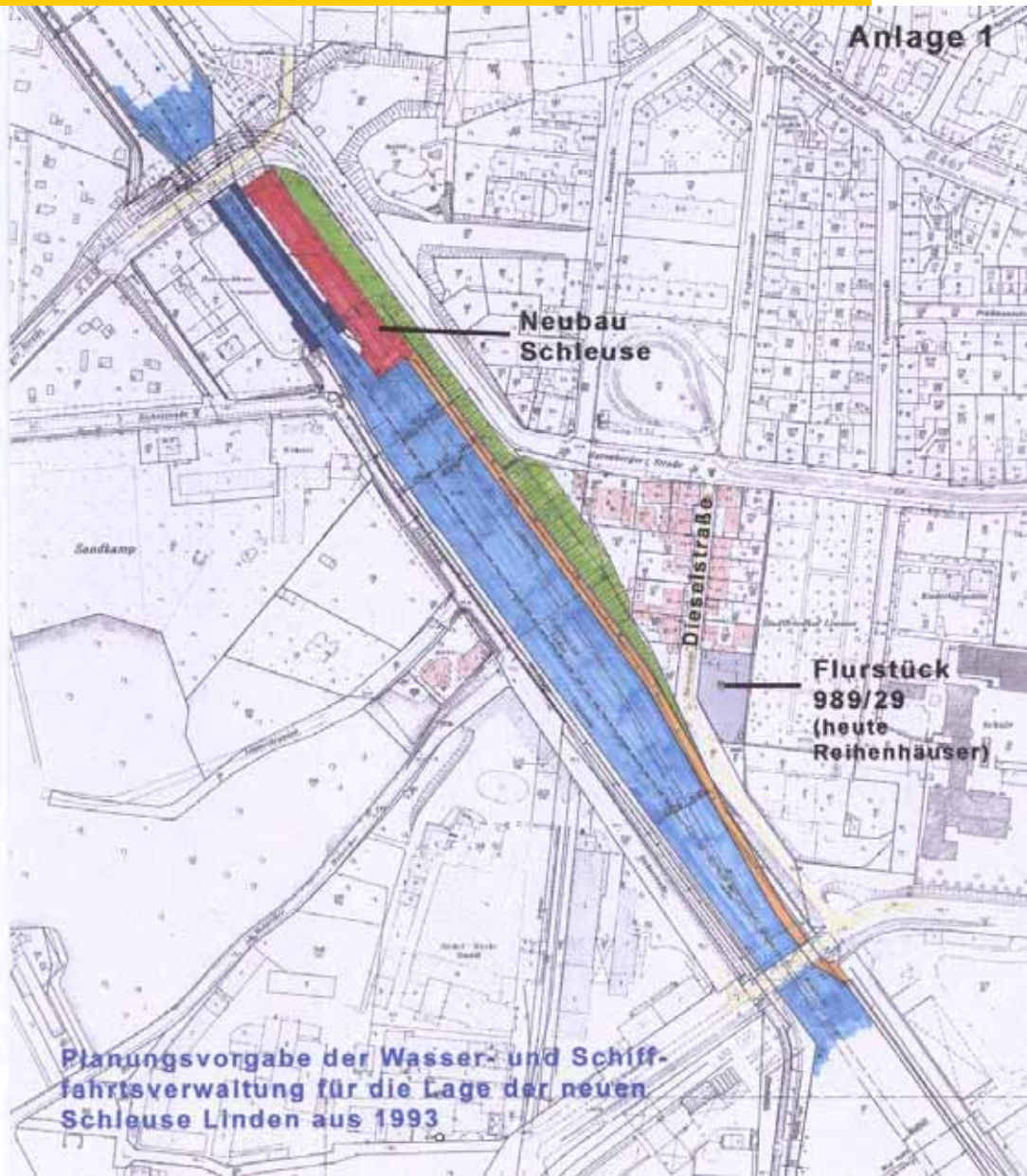
- **Ausbau für das Übergroße Gütermotorschiff (ÜGMS):
135 m x 11,4 m x 2,80 m,**
- **Höherlegen der bestehenden 9 Brückenbauwerke
über den Stichkanal,**
- **Dükerneubau.**

Beschlussvorschlag : VARIANTE 4

- **Neubau der Schleuse Linden
VARIANTE 4 mit marginalen Modifikationen
(Abmessung Schleuse neu: 139 m x 12,5 m)**

Wie wird Variante 4 realisiert ?

PLANUNG bis 07 / 2007



ALTE PLANUNG :

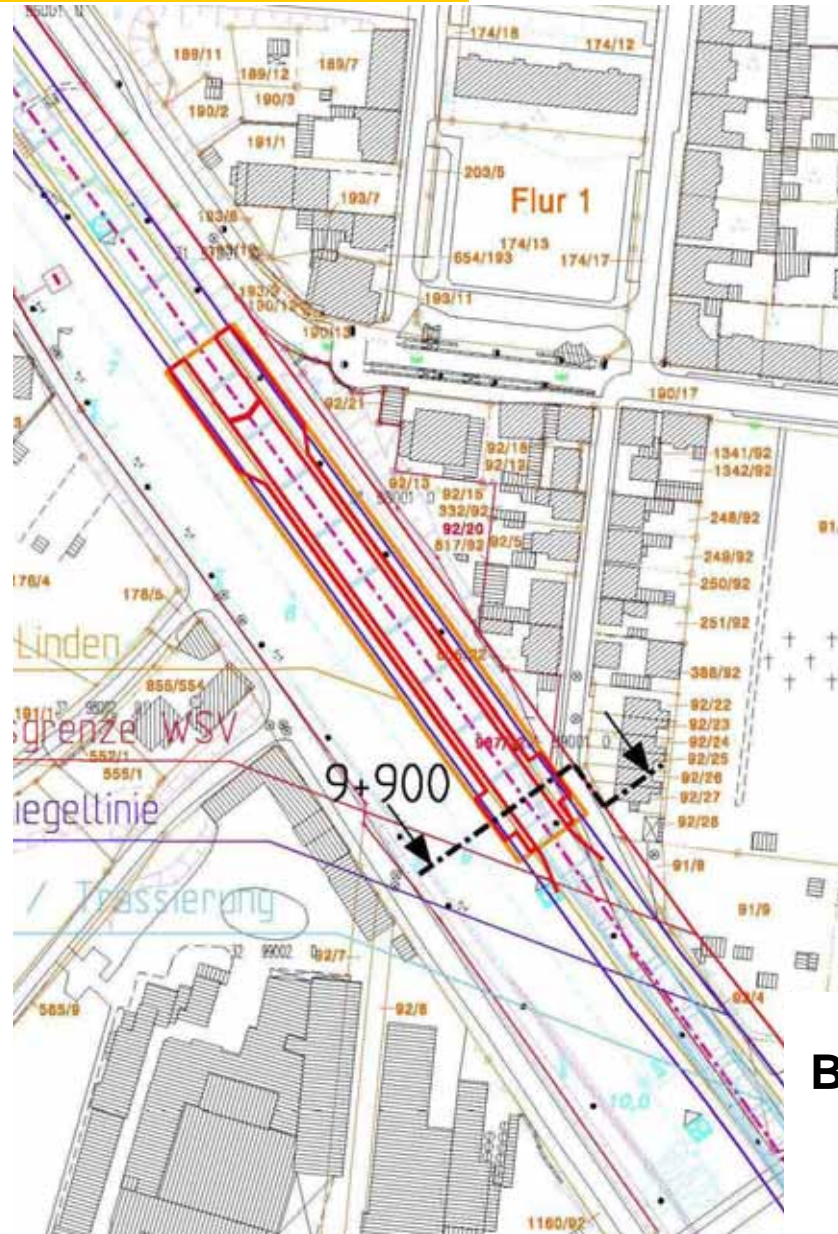
- Neue Schleuse wird direkt neben die alte Schleuse gebaut
- Schiffsgröße 110 m Großmotorschiff (GMS)
- WSD : Planung ist überholt!

Beschlussvorschlag : Variante 4



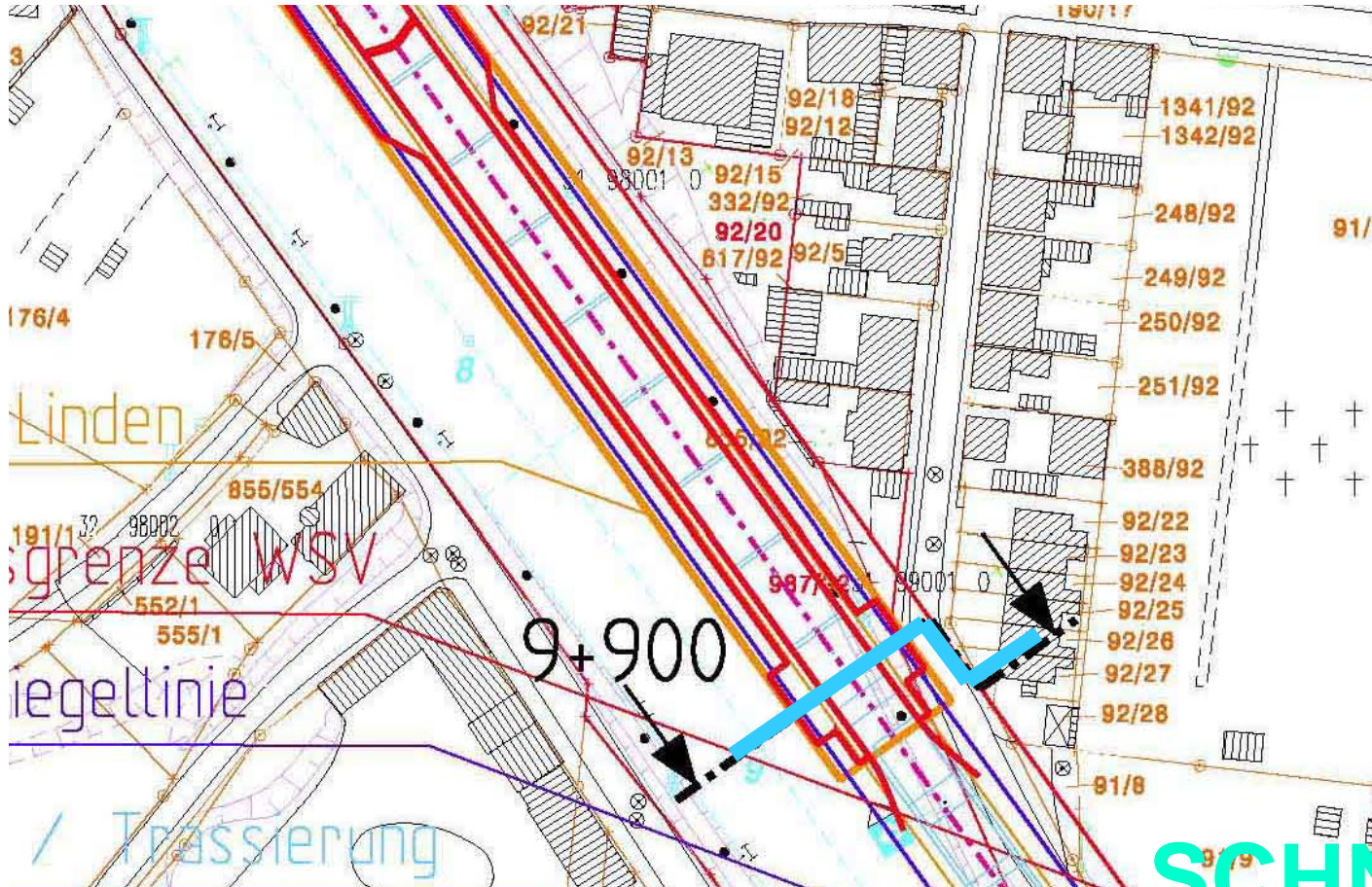
- **Abriss der alten Schleuse**
- **Neubau der neuen Schleuse**
- **Neubau/Umbau Kanal**

Aktuell : *Beschlussdrucksache der Verwaltung*

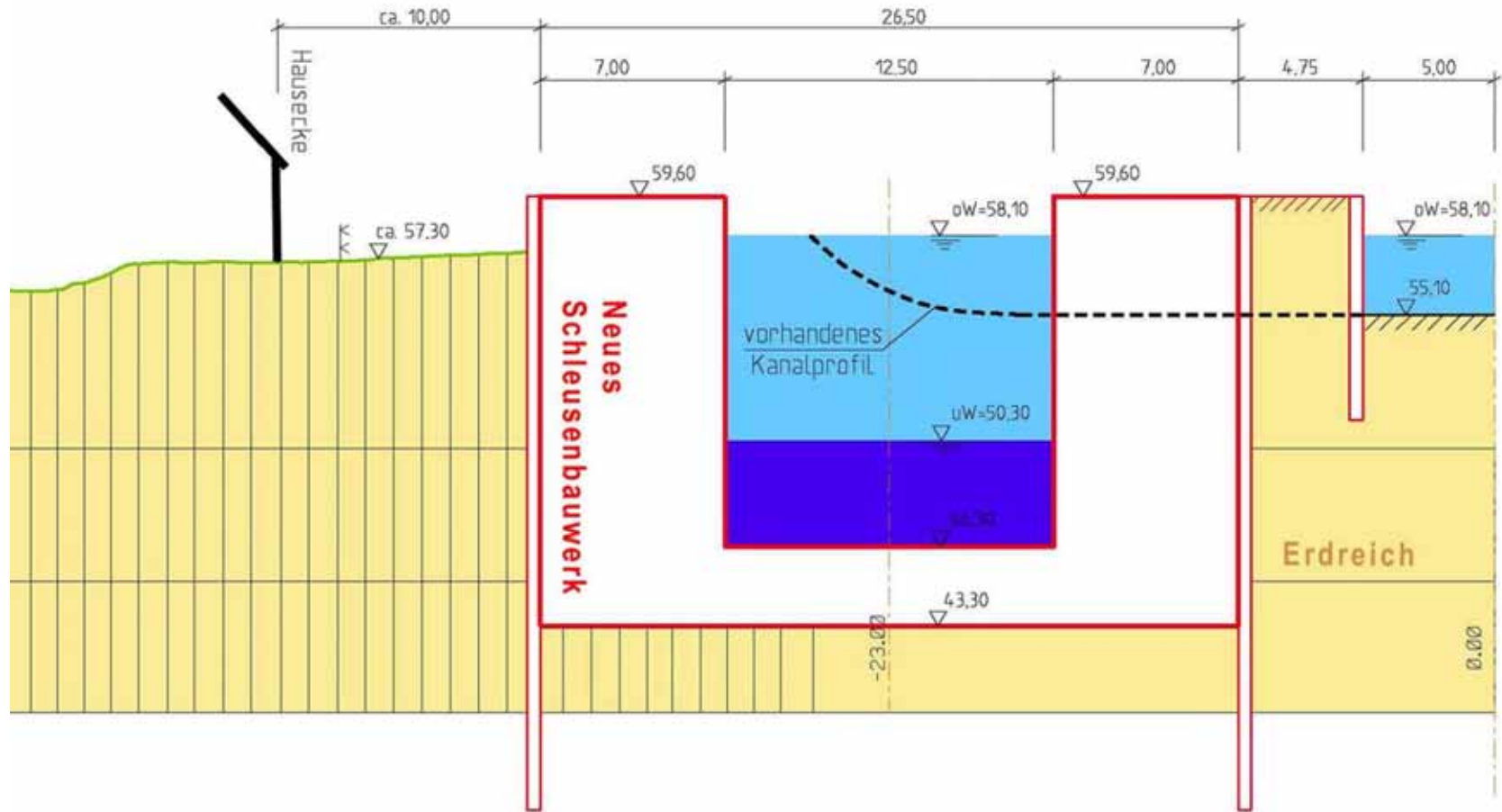


Beschlussdrucksache

Beschlussvorschlag : Variante 4 - Detail 4



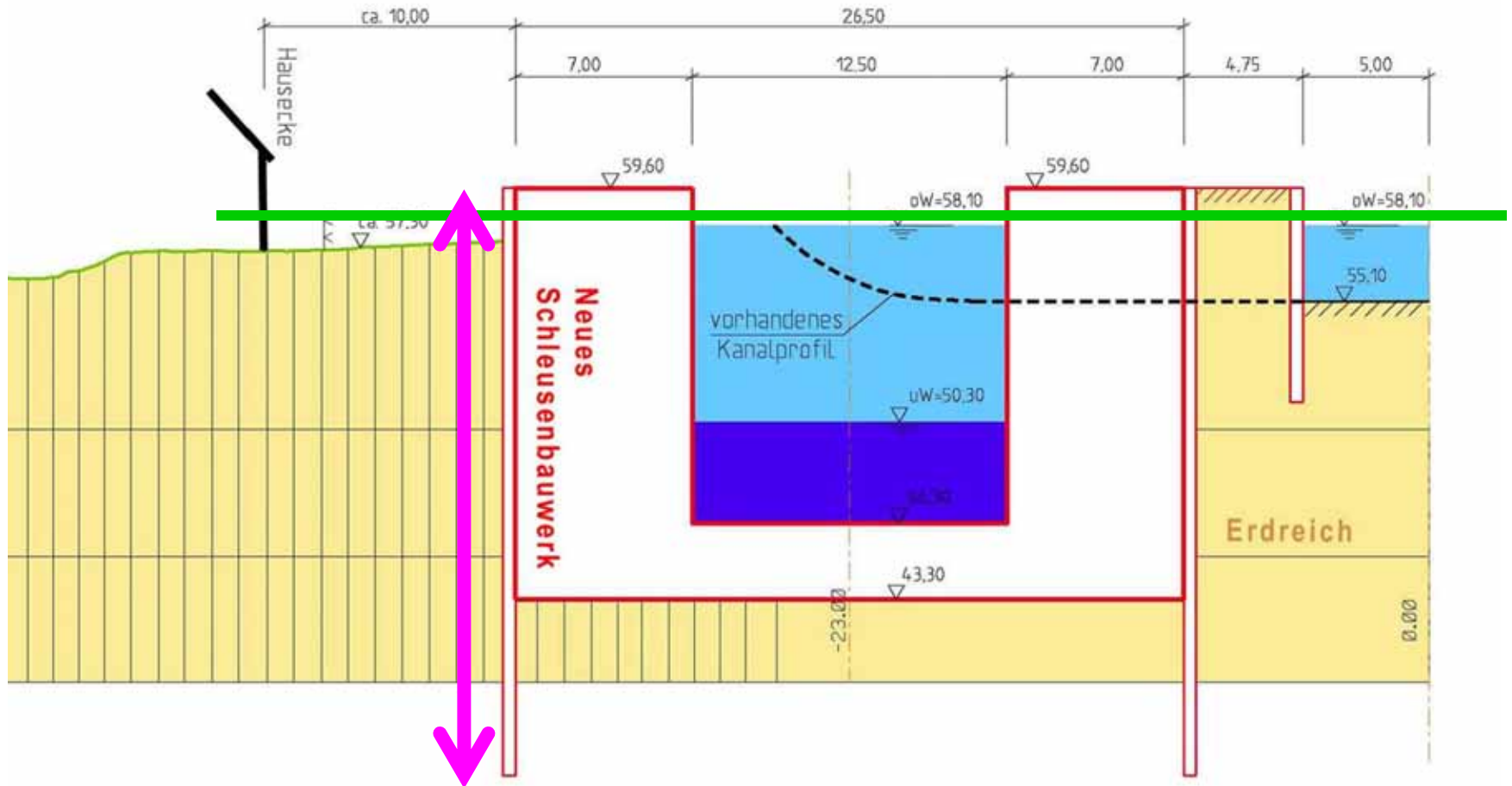
Beschlussvorschlag : Variante 4 - Schnitt



SCHNITT

ca. km 9+900

Beschlussvorschlag : Variante 4 - Schnitt



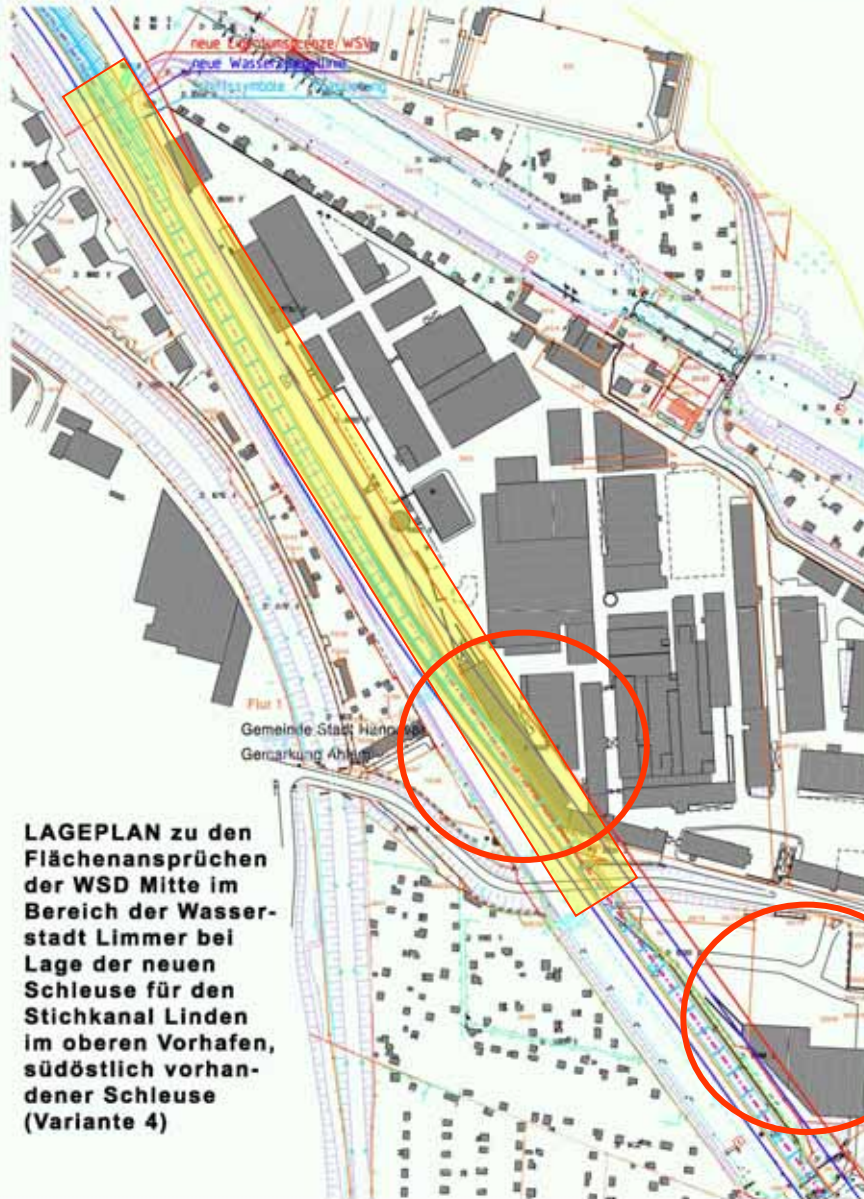
SCHNITT

ca. km 9+900

Beschlussvorschlag : Variante 4 - Wasserstadt

VARIANTE 4

Anlage 4b zu DS 0293/2009



- Einsatz von Gelände der Wasserstadt
- Abriss zweier Denkmalsgeschützter Häuser + HRG Haus
- Schrumpfung Baugebiet Conti-Parkplatz

Limmer

sbau 15.03.2009

Folie 20

2. ‚Nutzen‘ der Ausbaupläne insgesamt zweifelhaft

- 1. Aktuelle Planungen der Verwaltung und der WSD
- 2. ‚Nutzen‘ der Ausbaupläne insgesamt zweifelhaft
- 3. Schiffsverkehr am Stichkanal ist wirtschaftlich unbedeutend
 - STK ist unbedeutend für das Industriegebiet Lindener Hafen
 - STK ist insgesamt unbedeutend für die deutsche Binnenschifffahrt.
- 4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen
- 5. Sogenannte ‚Nullvariante‘ nicht ausreichend geprüft
- 6. Ziele und Forderungen der BI ‚Limmer für Immer‘

Nutzen der Ausbausmaßnahme

Kanal wird gar nicht ausgenutzt

= Auslastungsgrad: 10 - 20 %!



Nutzen der Ausbaumaßnahme

Kein Potential im Lindener Hafen für ein deutlich höheres Transportaufkommen :

- Schrott
- Mineralöl
- Stahl
- Landhandel

VOLUMINA SIND NICHT ANSTIEGEND



Nutzen der Ausbaumaßnahme

Die notwendige Nutzen / Kosten - berechnung
ergibt derzeit einen Wert von

1,07 (März 2009)

(1,12 November 2008)

Eine korrigierte prüffähige Version fehlt derzeit.

Nutzen der Ausbaumaßnahme

Nicht berücksichtigte / kritische Faktoren :

- **Kostensteigerungen für unvorhergesehene Bauleistungen sind nicht eingeplant. (*Mögliche Altlasten Conti Gelände*)**
- **Die zu erwartenden Güterverkehre sind optimistisch berechnet.**
- **Zukunft von Stahl und Schrottverarbeitung ist unsicher**
- **Zukunft der Mineralölprodukte im 80 Jahres Ausblick ist extrem unsicher.**



Verringert den NKV

Nutzen der Ausbaumaßnahme

- Die schlichte Vergrößerung des Verkehrswegs für das am wenigsten nachgefragte Transportmittel ist **keine Lösung** der strukturellen Probleme des Industriegebiets Linden.

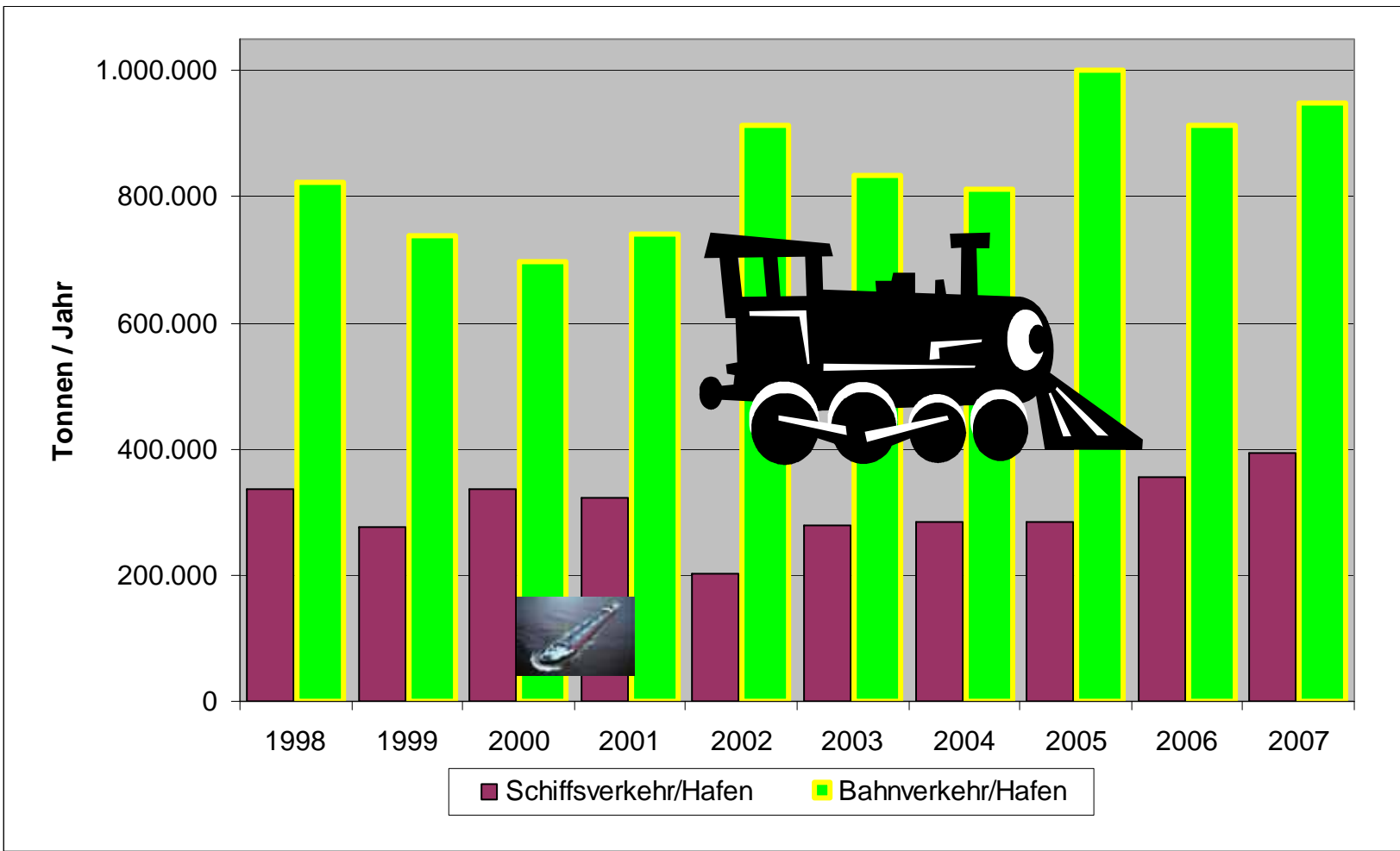
Nutzen der Ausbaumaßnahme

- **Der Nutzen des 200 Millionen Projektes - Kanalausbaus und Ausbau der Schleuse in Limmer - ist zweifelhaft.**

3. Schiffsverkehr am Stichkanal ist unbedeutend

- 1. Aktuelle Planungen der Verwaltung und der WSD
- 2. ‚Nutzen‘ der Ausbaupläne insgesamt zweifelhaft
- 3. Schiffsverkehr am Stichkanal ist wirtschaftlich unbedeutend
 - STK ist unbedeutend für das Industriegebiet Lindener Hafen
 - STK ist insgesamt unbedeutend für die deutsche Binnenschifffahrt.
- 4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen
- 5. Sogenannte ‚Nullvariante‘ nicht ausreichend geprüft
- 6. Ziele und Forderungen der BI ‚Limmer für Immer‘

Der Hafen Linden ist eigentlich ein Bahnhof



Schon heute werden 70% aller Transporte von Massengütern im Lindener Hafen mit der Bahn abgewickelt.

'Kanal Fatal' - BI zum Kanalausbau 15.03.2009



Der Hafen Linden im deutschen Schiffsverkehr

Braucht der Lindener Hafen ÜGMS?



Der Hafen Linden im deutschen Schiffsverkehr

Braucht der Lindener Hafen ÜGMS?

- 80% der Schifffahrt in Deutschland vollzieht sich auf dem Rhein.
- Nur 4,9 % erreichen den Mittellandkanal und seine Stichkanäle.
- Anteil des Schiffs am Gesamttransport im Rheingebiet = 25 %.
- Anteil des Schiffs am Gesamttransport in Hannover = **nur 6%**.
- Der Ausbau des Schiffshebewerkes in Scharnebeck (z.Z 100m) ist nicht beschlossen, aber 40% der prognostizierten Schiffsverkehre bis zum Jahr 2025 laufen über diesen Knotenpunkt. Schleusungen: Scharnebeck 9,4 Mill.t/Jahr Linden 0,395 Mill.t/Jahr
- Es gibt weitere wasserstandsabhängige Einschränkungen für ÜGMS auf der Weser.

Der Hafen Linden im deutschen Schiffsverkehr

Kann der Lindener Hafen überhaupt konkurrenzfähig agieren?

Auch nach dem Ausbau des Kanals bleiben die Wettbewerbsnachteile bestehen :

- **2 zusätzliche Schleusungen,**
- **einspurige Befahrbarkeit und**
- **Ballastierungen für ÜGMS bleiben notwendig.**

Auswirkungen des großen Kanals

- Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion kann sich selbst erhalten
- ca. 13500 Mitarbeiter für 3800 Binnenschiffe
- **Mehr als** 200 Millionen € Subvention für 285 Arbeitsplätze im Hafen bedeuten:
- ca. 700.000 € pro Arbeitsplatz

Neue Untersuchungen zeigen:

Das Binnenschiff ist nicht so umweltfreundlich, wie sein Ruf
Nur die Lärmemissionen sind geringer als bei der Bahn

Vergleich	Binnenschiff - Lkw (Lkw =100)	Binnenschiff - Bahn (Bahn=100)
Energieverbrauch	53 %	186 %
CO ₂ -Emission	53 %	245 %
NO _x -Emission	129 %	1593 %
NMHC-Emission	133 %	1411 %
Staubemission	158 %	1020 %

Tab. 5: Energie, CO₂ und Luftschadstoffe:
Vergleich zwischen Binnenschiff (2500 t),
Bahn und Lkw (40 t Gesamtgewicht)

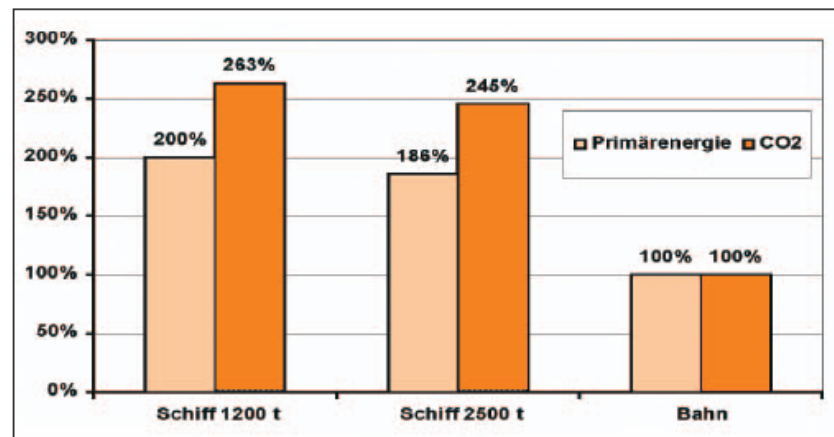


Abb. 2: Vergleich des Primärenergieverbrauchs und der CO₂-Emissionen von Bahn und Binnenschiff für die Relationen Hamburg – Berlin, Duisburg – Mannheim, Mannheim – Basel (und zurück) bei einer Transportmenge von 2500 t

© Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg

151

4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen

- 1. Aktuelle Planungen der Verwaltung und der WSD
- 2. ‚Nutzen‘ der Ausbaupläne insgesamt zweifelhaft
- 3. Schiffsverkehr am Stichkanal ist wirtschaftlich unbedeutend
 - STK ist unbedeutend für das Industriegebiet Lindener Hafen
 - STK ist insgesamt unbedeutend für die deutsche Binnenschifffahrt.
- 4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen
- 5. Sogenannte ‚Nullvariante‘ nicht ausreichend geprüft
- 6. Ziele und Forderungen der BI ‚Limmer für Immer‘

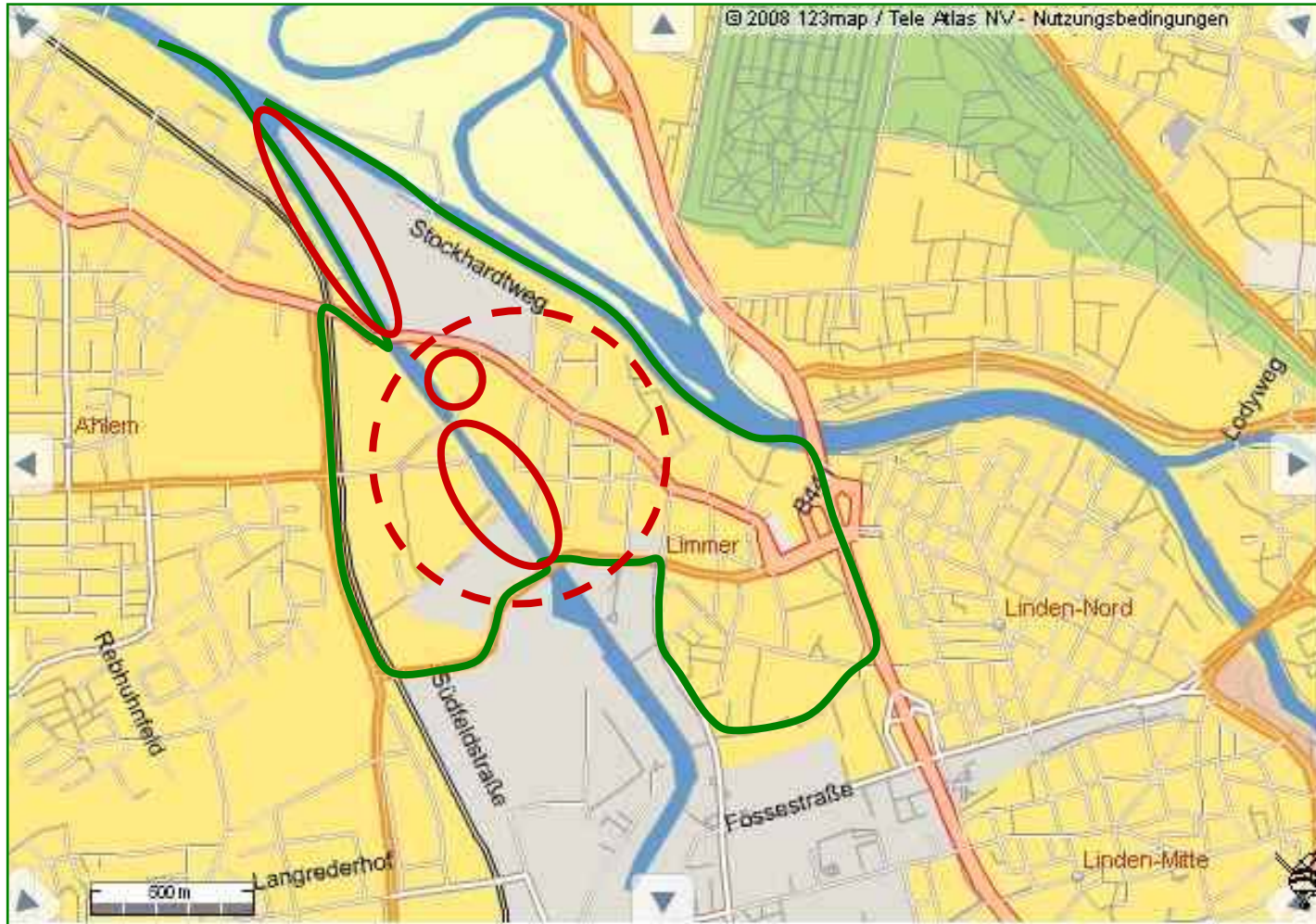
4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen

Wo sind Nachteile zu erwarten?

- Direkte Nachbarschaft rund um Schleusenneubau
- Zukünftige Wasserstadt
- Stadtteil Limmer mit Sanierungsgebiet
- Ausbaustrecke bis Lohnde
- Steuerzahler als Nachteilsnehmer

4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen

Betroffene Gebiete in Limmer



4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen

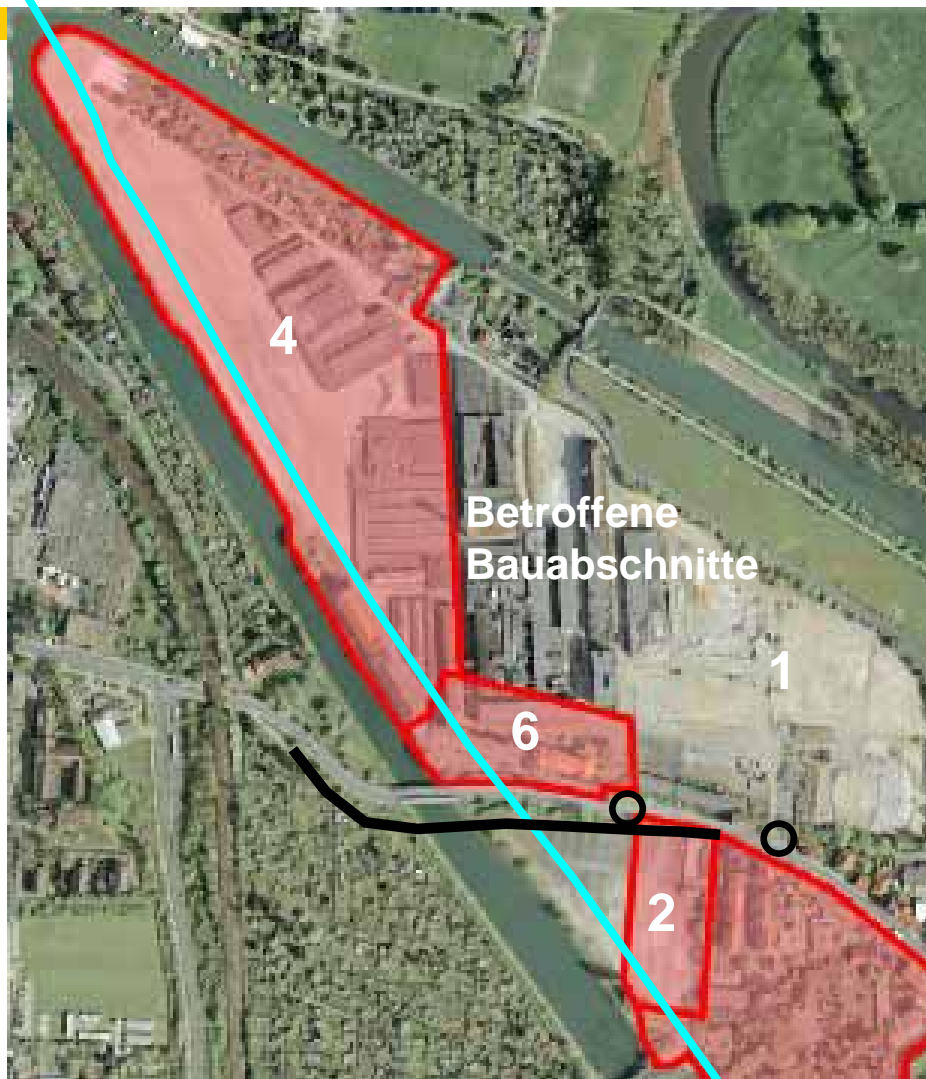


Direkte Nachbarschaft
Schleusenneubau

- **Eigentumswechsel zur WSD**
- **Abriß / Aufgabe**
- **Flächenbedarf Bauzeit**
- **Gefährdung Bausubstanz**
- **Baustellenlärm und -Verkehr**
- **Wohnumfeldverschlechterung / Wertverlust**

4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen

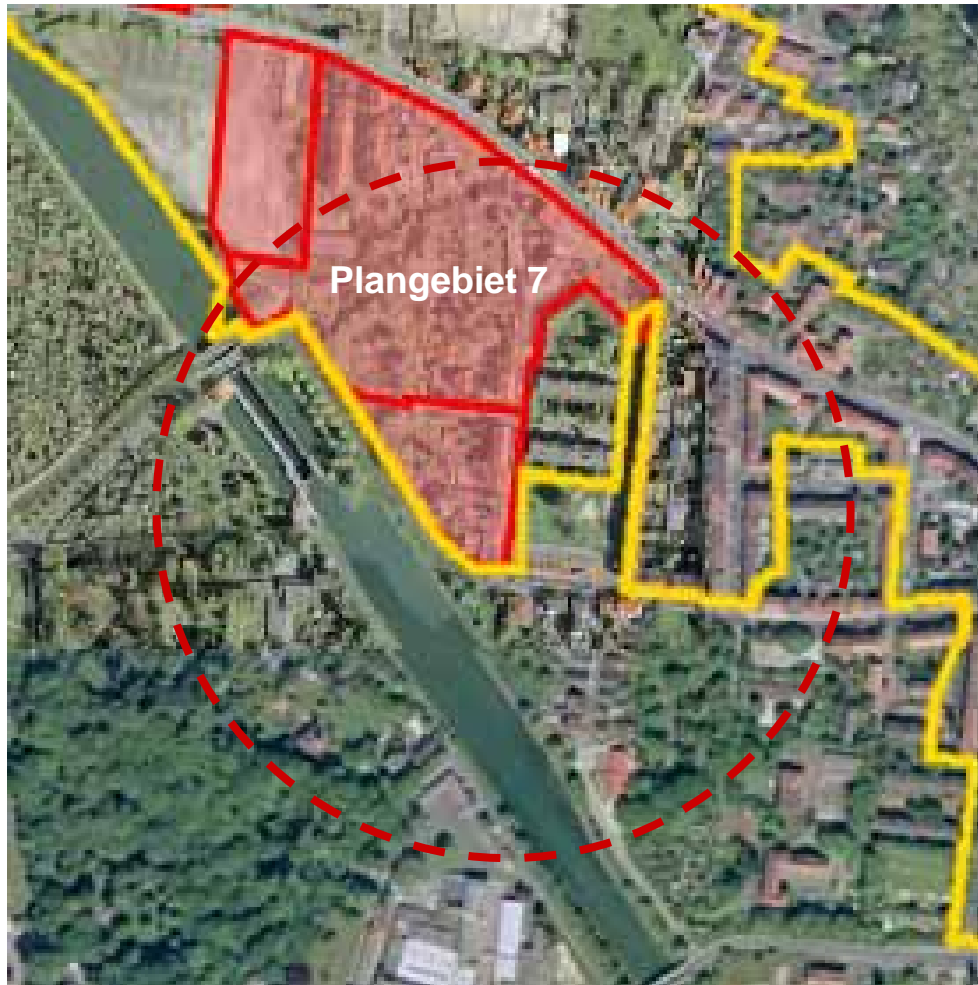
Zukünftige Wasserstadt



- Verkleinerung
- Verzögerung
- Zwischenlösungen erforderlich
- Attraktivitätsverlust
- Abriß 3 Gebäude (2 davon Denkmalschutz)
- Risiko Schadstofffreisetzung bei Abgrabung

4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen

Stadtteil Limmer - Sanierungsgebiet



- Positive Entwicklung letzte 5-10 Jahre
- Entwicklung nicht stabil
- Kanalausbau stört zusätzlich
- Zentrum Limmer = Zentrum Störungen
- Sanierung verbessert Wohnumfeld - Kanalausbau verschlechtert es

4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen

Ausbautrecke bis Lohnde



- Verschlechterung Naherholung: Rodungen, Gefährdung kleiner Schiffsanleger und Wasserkleingärten, unattraktive Uferprofile
- Naturverluste am und im Wasser
- Verlust ‚schöner‘ Brücken
- Große Eingriffe an allen kreuzenden Verkehrswegen: Abriss, Verlegungen, vergrößerte Neubauten, Trassenerhöhungen
- ?

4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen

Steuerzahler als Nachteilsnehmer

Gesamtkosten sicher mehr als 200 Mio Eur

- **Baukostensteigerungen**
- **Entschädigungszahlungen noch nicht sicher kalkulierbar**
- **5,5 Mio Eur Zuzahlung Stadt für 2 Brücken**
- **Kostenteilung bei kreuzenden Verkehrswegen noch nicht sicher**
- **Kostenrisiko bei seitlicher Abgrabung schadstoffbelasteten Wasserstadtgeländes**

Steuergeld ist für Kanalausbau schlecht eingesetzt

5. Sogenannte ‚Nullvariante‘ nicht ausreichend geprüft

- 1. Aktuelle Planungen der Verwaltung und der WSD
- 2. ‚Nutzen‘ der Ausbaupläne insgesamt zweifelhaft
- 3. Schiffsverkehr am Stichkanal ist wirtschaftlich unbedeutend
 - STK ist unbedeutend für das Industriegebiet Lindener Hafen
 - STK ist insgesamt unbedeutend für die deutsche Binnenschifffahrt.
- 4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen
- 5. Sogenannte ‚Nullvariante‘ nicht ausreichend geprüft
- 6. Ziele und Forderungen der BI ‚Limmer für Immer‘

Sogenannte Nullvariante



Sogenannte Nullvariante
= Ausbau Schleuse am
alten Ort und in der
alten Fahrlinie

Nullvariante

- 1. Überprüfung erfolgte nur auf wirtschaftlicher Basis**
- 2. Finanzierungsmöglichkeiten möglicher Überbrückungsmaßnahmen wurden zu leichtfertig verworfen.**
- 3. Technische / Planerische Unterstützung wurde nicht eingeholt.**

6. Ziele und Forderungen der BI ‚Limmer für Immer‘

- 1. Aktuelle Planungen der Verwaltung und der WSD
- 2. ‚Nutzen‘ der Ausbaupläne insgesamt zweifelhaft
- 3. Schiffsverkehr am Stichkanal ist wirtschaftlich unbedeutend
 - STK ist unbedeutend für das Industriegebiet Lindener Hafen
 - STK ist insgesamt unbedeutend für die deutsche Binnenschifffahrt.
- 4. Nachteile der geplanten Ausbaumaßnahmen
- 5. Sogenannte ‚Nullvariante‘ nicht ausreichend geprüft
- 6. Ziele und Forderungen der BI ‚Limmer für Immer‘

Forderungen der Bürger

- Für Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs in der heutigen Form mit den bisher möglichen Schiffsgrößen. Planmäßige Sanierung von Schleuse und Kanal.
- Sinnvolle Wirtschaftförderung anstatt automatisiertem Größenwahn.
- Durchführung eines technisch-planerischeren Wettbewerbs unter starker Betonung der Minimierung von Eingriffen und Minimierung von Schließzeiten.
- Konstruktive Rolle der WSD bei der Finanzierung von Überbrückungsmaßnahmen.
- **Keine Verschwendung von 200 Millionen Steuergeldern die den Bürger gehören**
- **Für den Fall, dass die fundierten Argumente der Bürgerinitiative keine Berücksichtigung finden, Durchführung der „Nullvariante“ mit kurzer Bauphase**
- **„Limmer für Immer“ für einen lebenswerten Stadtteil**

Forderungen der Bürger

- Die Bürger fordern tragfähige konzeptionelle Entscheidungen für eine gute Zukunft des Industriegebiet Hannover Linden und des Stadtteils Limmer.



Vielen Dank fürs Zuhören ...

**... Zeit für Fragen und
Diskussion**

Limmer
zum Leben

