

Planco Consulting GmbH • Am Waldthausenpark 11 •  
D-45127 Essen

---

An die

Landeshauptstadt Hannover  
Städtische Häfen Hannover  
Hansastr. 38

PLANCO Consulting GmbH  
Am Waldthausenpark 11  
D-45127 Essen  
Telefon: (0201) 43771-0  
Fax: (0201) 411468  
E-mail: [planco@planco.de](mailto:planco@planco.de)  
Internet: <http://www.planco.de>

Essen, 10.11.2008

**30419 Hannover**

### **Stellungnahme zur Anhörung am 5.11.2008**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die PLANCO Consulting GmbH wurde von den Städtischen Häfen Hannover beauftragt, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung über einen Ausbau des Stichkanals in Linden, nach der einheitlichen Systematik des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP), zu erstellen. Diesen Auftrag haben wir im August erfüllt und das Gutachten zur weiteren Verwendung an Sie übergeben. Des Weiteren wurde im Nachgang vereinbart, das Gutachten im Rahmen einer öffentlichen Anhörung vorzustellen und zu erörtern.

Der Verlauf der Anhörung und der öffentliche Nachhall, der sich in der Berichterstattung der Medien widerspiegelt, in dem die Datengrundlagen unseres Gutachtens ins Lächerliche gezogen und wir als unseriös dargestellt werden, zwingt uns auf diesem Wege zu den Behauptungen der Bürgerinitiative Stellung zu beziehen.

Wir müssen jedoch vorab auch erhebliche Kritik an Verlauf und Regularien der Anhörung erheben. Unsere Aufgabe wurde vorab so dargestellt, dass wir unser Gutachten vorstellen und zur Diskussion zur Verfügung stehen. Abgesehen von dem Tatbestand, dass unsere Arbeiten seit langer Zeit der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, während die Behauptungen der Betroffenen erst während der Sitzung offengelegt wurden, sahen wir uns mit einem fixen Regularium konfrontiert, das uns nicht erlaubte, auf Behauptungen sofort zu reagieren und Stellung zu beziehen. Selbst der Versuch von Herrn Engelke uns die Möglichkeit zu geben, zu vereinzelt Vorwürfen Stellung zu beziehen, wurde von den Anwesenden lautstark gerügt. Aufgrund der Verfahrensweise blieben Behauptungen im Raum stehen, die ein vollkommen falsches Bild ergeben und bei uns den Eindruck hinterlassen, dass eine offene öffentliche Diskussion nicht gewollt war.

Geschäftsführer:  
Gunnar Platz  
Peter Rieken

Dresdner Bank Essen  
BLZ 360 800 80  
Kto.-Nr. 5538 117 00  
BIC: DRES DE FF  
IBAN: DE75360800800553811700

Sitz der Gesellschaft:  
Essen  
Handelsregister:  
Amtsgericht Essen  
HRB 2061

Steuer-Nr. 112/5755/0041  
VAT-No. DE119834634

Aus unserem Gutachten wurden Tatbestände zusammenhangslos herausgerissen, falsch dargestellt oder verwendet und Behauptungen ohne weitere Begründung und Kommentierung aufgestellt und in dem öffentlichen Raum widerspruchlos stehen gelassen. Besonders negativ fiel uns auf, dass die meisten aufgestellten Behauptungen aus unserem Gutachten stammen, wo sie alle genannt und kritisch betrachtet werden, ohne dass dies erstens von den Vortragenden überhaupt erwähnt wurde und zweitens auch keine Auseinandersetzung mit den Ergebnissen unserer kritischen Würdigung erfolgte. Hierdurch entstand nicht nur der Eindruck, dass wir zu Gunsten des Lindener Hafens Informationen verheimlicht haben, sondern auch, dass die „Aufdeckung“ dieser Punkte auf das Engagement des Vortragenden zurückzuführen sei. Diese Aussage beziehen wir insbesondere auf die Darstellung von Herrn Dr. Günster, in der die Arbeit der Gutachter als unseriös, parteiisch und handwerklich fehlerhaft dargestellt wurde. Diese vorsätzliche Art und Weise der Falschinformation ist – aufgrund der persönlichen Situation des Vortragenden - mit Sicherheit verständlich, aus unserer Sicht jedoch unseriös und parteiisch.

Wir wollen diese Sache nicht auf sich beruhen lassen und zumindest schriftlich zu einigen der teilweise krassen Behauptungen Stellung beziehen. Dabei geht es im Wesentlichen um die nachstehend aufgeführten Behauptungen und Vorwürfe, die in den Vorträgen von Herrn Dr. Günster und Herrn Hinken aufgestellt worden sind:

- (1) Entwicklung des Güterumschlags ist proportional zur Wirtschaftsentwicklung (siehe S. 4);**
- (2) Verwendung eines zu kurzen Betrachtungszeitraumes, Missachtung von auftretenden Konjunkturzyklen (siehe S. 5);**
- (3) Falsch angesetzte und zu hohe Ist-Daten (siehe S. 8 und S. 10);**
- (4) Sonnenscheinprognosen, da Prognosen von ITP/BVU von niedrigeren Zahlen ausgehen (siehe S. 12);**
- (5) Keine Berücksichtigung von Kostensteigerungen in der Zukunft (siehe S. 18);**
- (6) Die Ausbaurentabilität des Kanals liegt erst bei einem Aufkommen von 1 Mio. t (siehe S. 20).**

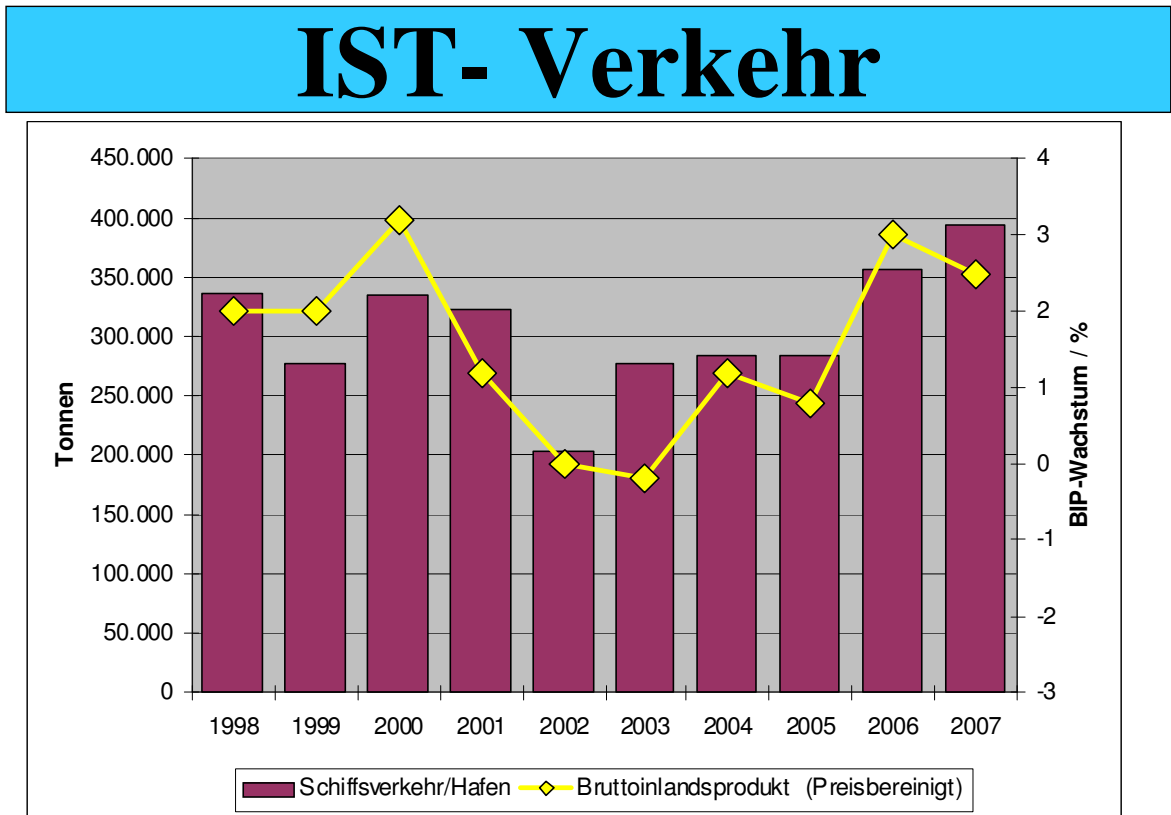
Im Folgenden weisen wir detailliert nach, dass die von PLANCO benutzten Ist-Zahlen – mit Ausnahme der 2007er Zahl in Letter – auch den statistischen Daten des Niedersächsischen Landesamtes entsprechen und die daraus von Herrn Dr. Günster abgeleiteten Aussagen somit nicht richtig sind. Auch stellen wir nochmals klar, dass keine ITP/BVU-Prognose für den Standort Linden existiert, sondern diese Abschätzung von PLANCO erstellt wurde, in dem die wirtschaftlichen und modalen Entwicklungen aus der ITP/BVU Prognose, die nur für die Gesamtregion Hannover erstellt wurden, auf den Hafen Linden übertragen wurden. Wir erläutern nochmals wieso die Überführung der regionalen Wachstumsentwicklungen von ITP/BVU auf die Standorte am Stichkanal Linden falsch ist und aus welchen Gründen sie korrigiert werden müssen.

Konjunkturzyklen spielen in einer langfristigen Betrachtung keine Rolle, da für die Zukunftsbetrachtung auf durchschnittliche Entwicklungstendenzen zurückgegriffen wird. Der Ansatz von inflationsbedingten Preiserhöhungen ist in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unzuläs-



sig, da wir die Bewertungen zu realen Preisen durchführen. Auch die Aussage, dass die Ausbaurentabilität erst bei einem Aufkommen von 1,0 Mio. t erreicht wird, ist falsch, und basiert auf falsch und unvollständig angesetzten Werten. Korrigiert man die falsch angesetzten Werte sinkt die nach dem gleichen Ansatz berechnete „Rentabilitätsschwelle“ auf rd. 130 kt. Der Ansatz der hier gewählt wurde, hat jedoch gegenüber der NKU wesentliche methodische Schwächen und entspricht nicht der vom BVMBS vorgeschriebenen Bewertungsrechnung.

Behauptung (1) Güterumschlag im Hafen Linden hängt proportional von der Wirtschaftsentwicklung ab



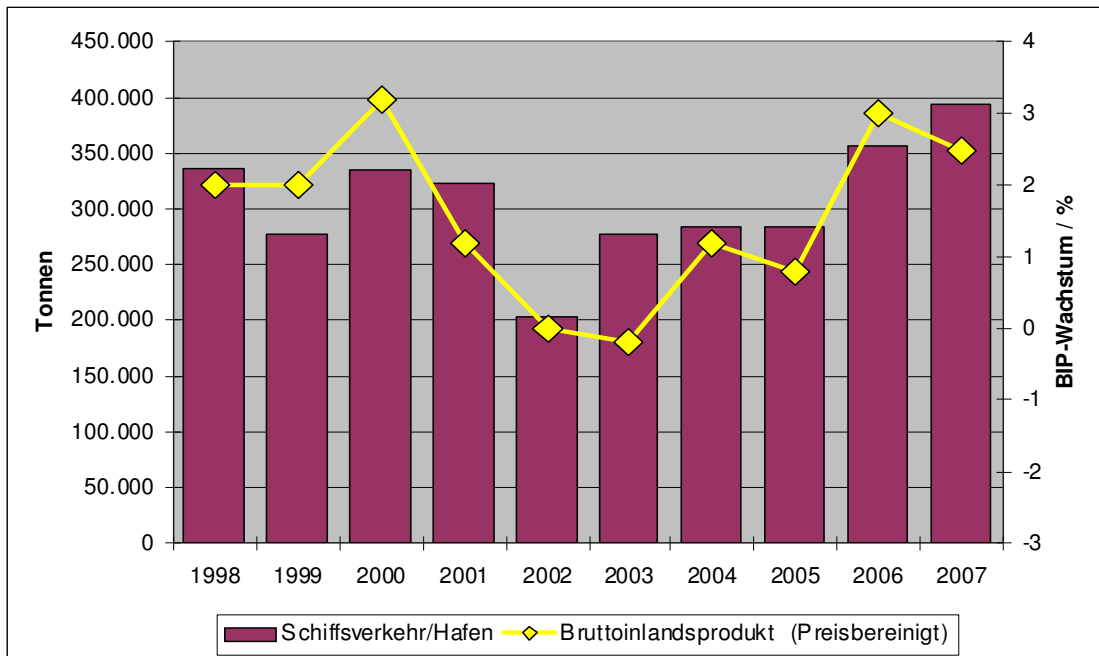
- Der Güterumschlag ist proportional zur Wirtschaftsentwicklung !

Quelle: Dr. Günster

***Diese direkte Beziehung ist durch nichts zu belegen. Mit Sicherheit ist ein gewisser Teil der Entwicklung ist auch von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängig, aber in erster Linie ist Binnen-Hafenumschlag immer Werksumschlag der im Hafen – meistens auch direkt am Wasser- angesiedelten Unternehmen. Der Umschlag hängt somit in einem weitaus größeren Maß von den regionalen und lokalen Besonderheiten ab, denen sich die im Hafen angesiedelten Unternehmen gegenübersehen und von den Entscheidungen, die hier getroffen werden.***

***Es wäre schön, wenn obige Annahme zutreffen würde. Dies würde nämlich bedeuten, dass bei einem weiterhin erwarteten Anstieg des BIPs von durchschnittlich 1,9% p.a. bis 2025 das Umschlagaufkommen im Hafen Linden bis 2025 auf 565 kt ansteigen würde; unsere Prognose geht von 410 kt aus.***

**Behauptung (2)      Horizont des Güterumschlags mit 6 Jahren bei PLANCO zu kurz bemessen; verschiedene Konjunkturzyklen müssen berücksichtigt werden.**

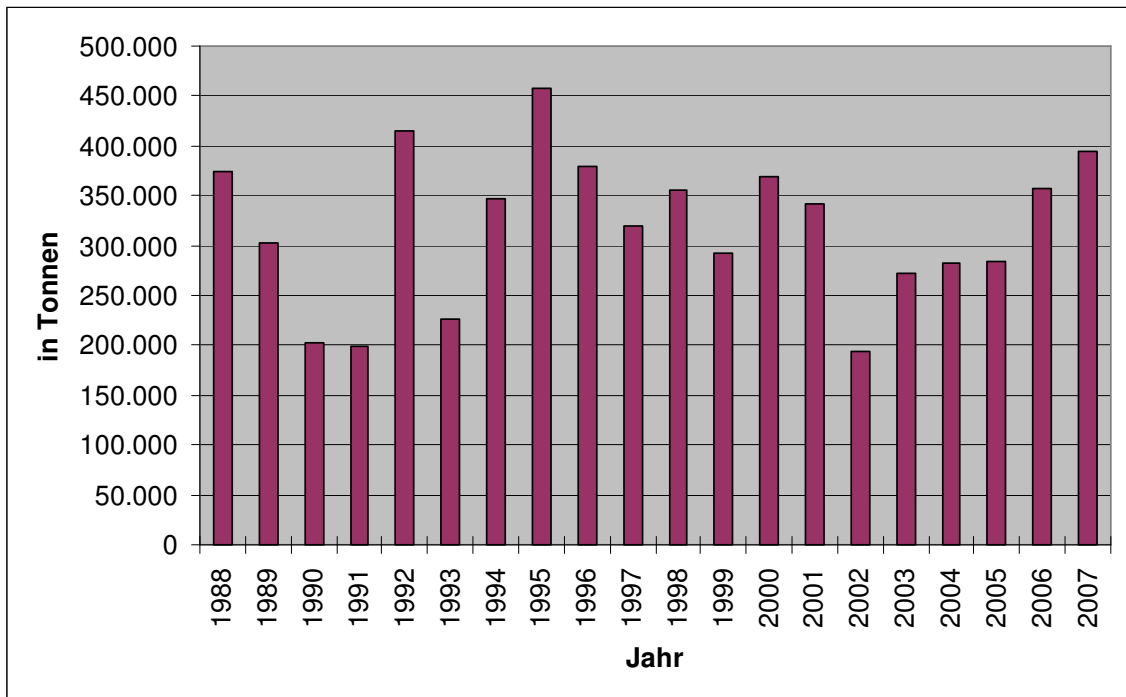


**Quelle: Dr. Günster**

***Konjunkturzyklen spielen in einer Langfrist-Prognoseberechnung keine Rolle, da hier durchschnittliche Entwicklungstendenzen in der Zukunft berücksichtigt werden.***

Mit der Aussage von Herrn Dr. Günster wird impliziert, dass PLANCO bei ihren Betrachtungen nur die Entwicklung zwischen 2002-2007 betrachtet hat und nicht im Bilde ist, wie das Aufkommen in Linden sich sonst entwickelt hat.

Über die Schleusenstatistiken und Hafenangaben stehen PLANCO jedoch für den Hafen Linden Entwicklungen seit 1988 zur Verfügung, wie der folgenden Darstellung entnommen werden kann. Das stetige „Auf“ und „Ab“ ist nichts was den Hafen Linden besonders von anderen Häfen unterscheidet, sondern Normalität in den Binnenhäfen.



Wie man aus der Darstellung erkennt, ist der Umschlag nie über 460 kt hinaus geschossen, aber auch nicht wesentlich unter 200 kt gesunken. Gerade auch diese längerfristige Betrachtung zeigt, dass keine Beziehung zu dem im gleichen Zeitraum angestiegenen BIP besteht.

Der Zeitraum zwischen 2002 bis 2007 zeichnet sich jedoch dadurch aus, dass es die erste – wenn auch kurze - Periode anhaltenden Wachstums ist. Dies wird sich auch in 2008 fortsetzen, was zumindest in den letzten 20 Jahren noch nie da gewesen ist.

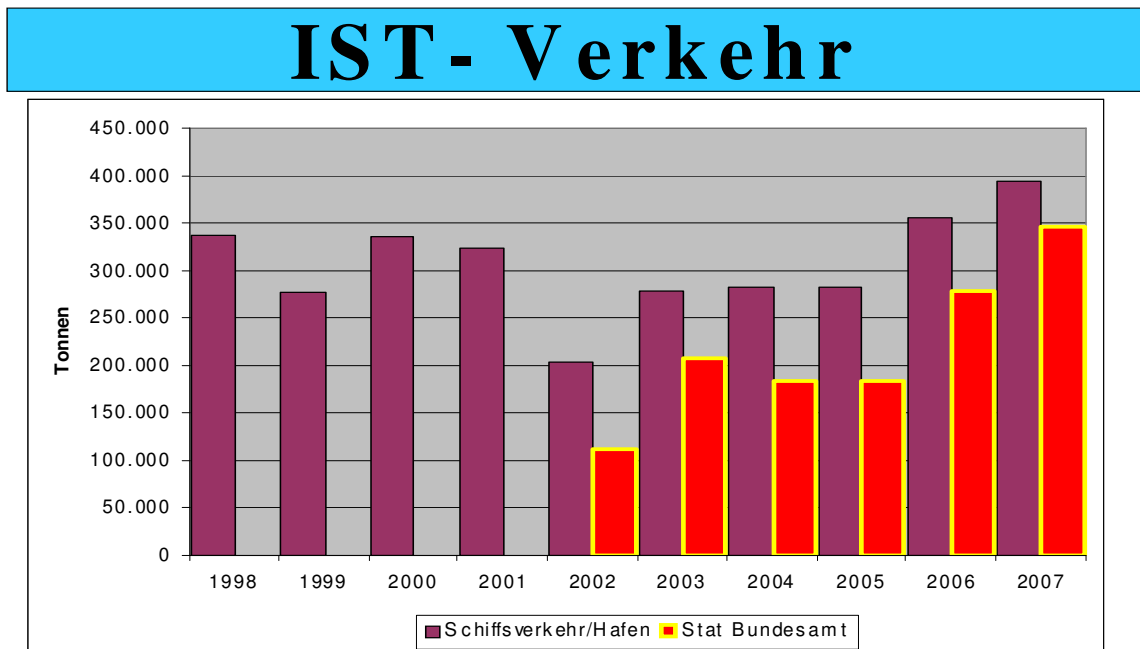
Diese von Dr. Günster bezeichneten konjunkturellen Schwankungen, spielen in einer Langfrist-Prognose jedoch keine besondere Rolle, so dass es uninteressant ist, ob wir unsere Untersuchungen auf den Zeitraum von 2002 bis 2007 oder, wie von ihm vorgeschlagen, auf 1998 bis 2007 aufgebaut hätten (abgesehen davon - wieso ist die und nicht eine andere Periode gerade richtig). Langfristprognosen, wie die hier erstellte, bauen auf langfristige Entwicklungstendenzen auf, die durch sog. Wachstumsraten dargestellt und wiedergegeben werden, was nichts anderes ist, als eine durchschnittliche Erwartungshaltung. In diesen Erwartungen spielen Konjunkturzyklen keine explizite Rolle. Für unsere Untersuchungen wurden aufbauend auf die BVWP-Untersuchungen die Entwicklungstendenzen ab 2004 bis 2025 berücksichtigt. Natürlich wird es weiterhin so sein, dass auch im Prognosezeitraum diese „Auf“ und „Abs“ auftreten werden, die sich um diese durchschnittliche Trendentwicklung bewegen werden.

Dass dies einen geringen Einfluss auf die Prognose hat, kann man auch an unserer Prognose erkennen; trotz steigendem Trend zwischen 2002 und 2008 ist die Prognose



sezahl 2025 niedriger als der 2008er Wert und ordnet sich in die Vergangenheitsentwicklung ein.

**Behauptung (3) Daten des Statistischen Bundesamtes weisen für den Hafen Linden um bis zu 40% niedrigere Werte aus**



- Daten des Statistisches Bundesamt für den Stichkanal Linden zeigen um bis zu 40 % niedrigere Umschlagswerte !

Quelle: Dr. Günster

***Diese Aussage ist richtig und wird auch in unserem Gutachten auf S. 8 gewürdigt und wird nicht verschwiegen. Jedoch impliziert sie nicht, dass die von uns benutzten Daten falsch sind, wie im Vortrag lautstark geäußert und überall in den Zeitungen gemeldet. Im Gegenteil, wie ein Vergleich mit den Daten des Niedersächsischen Landesamtes zeigt, sind die von uns benutzten Hafenzahlen für Linden auch statistisch richtig und nachvollziehbar.***

Die folgende Tabelle zeigt die Umschlagangaben für den Hafen Linden, die in den Datenbeständen des Statistisches Bundesamtes, vom Hafen Linden und vom Niedersächsischen Landesamt in Hannover ausgewiesen werden. Es zeigt sich zwischen den Werten des Statistischen Bundesamtes und den Hafenangaben tatsächlich eine Differenz von bis zu 44% (im Jahr 2002). Für 2006 ist die Abweichung mit 116 kt am höchsten. Für 2007 sind bei PLANCO noch keine Zahlen vorhanden. Dass die Daten des Statistischen Bundesamtes mit Hafenzahlen nicht übereinstimmen, ist nicht selten oder neu. Deswegen



bemühen wir uns im Rahmen unserer Untersuchungen, dort wo es erforderlich ist, fehlende oder fehlerhafte Daten durch Zusatzinformationen zu beheben, was auch in Linden über die Hafenangaben erfolgte.

### Vergleich der Umschlagzahlen für den Hafen Linden für unterschiedliche Quellen (Angaben in 1.000 t)

Jahr	Statistisches Bundesamt (StaBu)			Hafenangaben	Differenz	Differenz in %	Nieders. Landesamt Hannover
	Versand	Empfang	Summe				
1999	42,6	169,7	212,2				
2000	30,9	226,6	257,6	335,2	-77,6	-23,15	
2001	23,2	202,1	225,2	323,0	-97,7	-30,26	
2002	7,6	100,0	107,7	193,1	-85,5	-44,26	193,1
2003	8,6	175,8	184,4	272,4	-88,0	-32,32	273,9
2004	19,5	153,7	173,2	283,5	-110,4	-38,93	274,9
2005	26,3	151,8	178,0	283,7	-105,6	-37,24	279,9
2006	24,8	215,6	240,3	356,8	-116,5	-32,65	348,3
2007				395,0			387,3

Zieht man jedoch die Zahlen des Statistischen Landesamtes Hannover heran, dann stellt man fest, dass die von uns benutzten Hafenangaben sehr gut mit den öffentlichen Daten übereinstimmen und nur kleine Abweichungen festzustellen sind. Die Zahlen des Statistischen Landesamtes werden an das Statistische Bundesamt weitergereicht und dort nach eigenen Angaben ohne Korrektur übernommen. Dies kann, wie man jedoch oben sieht nicht richtig sein, denn sonst würden die Unterschiede nicht auftreten. Eine schlüssige Erklärung für die Gründe und Höhe der Unterschiede kann trotz zahlreicher Klärungsversuche – auch im Rahmen anderer Projekte bei anderen Häfen – nicht geliefert werden.

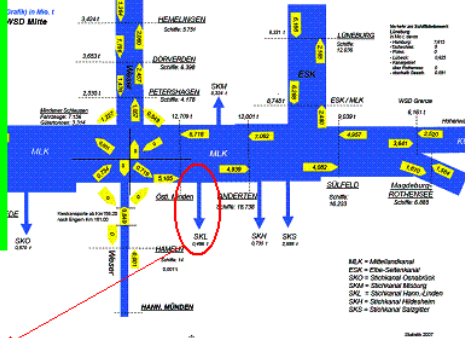
Auch decken sich die Zahlen des Hafens Linden mit den Angaben der WSD-Schleusenstatistik und können durch diese öffentliche Quelle – welche auch von Herrn Dr. Günster in seiner Folie Nr. 7 herangezogen wird – bestätigt werden. Die Hafenangaben wurden während des Gutachtens mit dieser Quelle auf Glaubwürdigkeit und Richtigkeit überprüft.

Obwohl Herr Dr. Günster die Hafenzahlen für zu hoch und falsch hält, und auf die niedrigeren und angeblich richtigen Zahlen des StaBu verweist, benutzt er die Hafenzahlen für weitere Schlussfolgerungen (Folie 7+11) in anderen Bereichen. Eine sehr widersprüchliche und verworrene Art der Argumentation, wo anscheinend schon im Voraus bekannt bekannt war, dass sich die Behauptung einer falschen Zahlengrundlage nicht lange aufrechterhalten lässt.

**Behauptung (4) Umschlagszahlen der WSD für Letter liegen um 45% niedriger als bei PLANCO.**

# IST- Verkehr

**Verkehrsbericht**  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Mitte  
2007



**Schleusenstatistik 2007 nach Angabe der WSD**

Schleuse	Schleusenungen	Geschl. Fahrzeuge	Geschl. Ladungstonnen
Anderden	16.069	20.041	12.233.645
Sültefeld	10.041	16.233	9.167.302
Hollage	2.624	1.578	569.605
Minden( Schacht)	11.002	4.938	2.633.937
Minden( Ober)	2.068	1.150	316.996
Minden( Untere)	2.316	1.068	352.598
Hannover-Linden	1.537	968	396.327
Bolzum	3.068	1.672	730.381
Wiesensiedel	5.494		<b>397 kT</b>
Ullingen	None	Anschreibungen	
Hamein	1.493	14	531
Petershagen	6.578	4.178	2.534.955
Schlösselburg	6.526	4.169	2.540.389
Landesbergen	8.280	5.903	3.417.009
Drakenburg	8.230	6.125	3.493.395
Dörverden	10.791	6.398	3.652.746
Langwedel	9.566	6.249	3.585.651
Lüneburg	15.421	14.228	8.726.892
Uelzen	11.740	14.810	9.132.041

Gemäß Daten der WSV aus 2007 betrug der Transport im Stichkanal Linden (Verkehrsbericht 2007 ) 456 kT  
 Schleusenstatistik 2007 : 397 kT durch die Schleuse  
**456 000 T – 397 000 T = 59 000 T**  
 Dies entspricht dem Umschlag in Letter Seelze !  
 Angabe von PLANCO in Modul I Seite 9 : ~~110 000 T~~

**Quelle: Dr. Günster**

***Diese Aussage ist für die Jahre bis 2006 falsch, für 2007 jedoch richtig. Ein direkter Einfluss auf die Prognosezahl kann nicht gefolgert werden.***

Wie aus unserem Gutachten hervorgeht, waren zum Zeitpunkt der Datenerhebung und Auftragsbearbeitung für das Jahr 2007 noch keine statistischen Angaben vorhanden. Deswegen waren wir gezwungen, diese fehlenden Angaben durch persönliche Erhebungen vor Ort zu vervollständigen. In Linden wurden diese Informationen durch die Städtischen Häfen bereitgestellt.

Für Seelze waren wir gezwungen, diese Daten Vorort bei den Unternehmen persönlich zu erheben, was gemeinsam mit LNC erfolgte. Auch dies kann dem Gutachten auf S. 9 entnommen werden. Basis für die 2007er Zahl war ein persönlich geführter Gesprächstermin, im TanQuid-Tanklager, bei dem uns die Zahl von 110.000 t für 2007 genannt wurde. Da auch Zwischenauswertungen aus dem WSD-Verkehrsbericht (Weiterleitung eines WSD-Vermerks vom 4.4.2008 an die Städtischen Häfen Hannover; die relevante



Seite ist als ANLAGE beigefügt) für das Jahr 2007 in Seelze von einem Gesamtumschlag von 133 kt ausgingen, gab es für uns keine Veranlassung diese Zahl anzuzweifeln.

Aktuelle und zwischenzeitlich vorhandene Daten vom Statistischen Landesamt Niedersachsen zeigen jedoch, wie der folgenden Tabelle entnommen werden kann, dass der Umschlag in Letter in 2007 bei rd. 66 kt und nicht bei 110 kt liegen muss. **Dies bedeutet, dass der PLANCO-Wert für 2007 fehlerhaft ist.**

#### **Binnenschiffumschlag in Seelze-Letter in 1.000 t**

Jahr	PLANCO-Angabe	Statistisches Landesamt Niedersachsen
2002	2,653	2,7
2003	8,508	8,5
2004	2,964	3,0
2005	6,081	6,1
2006	35,840	35,8
2007*	116,000	66,3

Quelle: PLANCO-Angabe = Statistisches Bundesamt bis 2006 und eigene vor Ort Erhebung in 2007

Hierbei handelt es sich jedoch nur um einen zu ändernden Istwert, der keine Auswirkungen auf die Prognose hat, da hier weitere Informationen aus den Unternehmen oder aus gesamtwirtschaftlichen Strukturdaten verarbeitet werden.

**Behauptung (5) Prognose ITP/BVU geht von einem geringeren Umschlagaufkommen in der Zukunft für den Hafen Linden aus und somit ist die PLANCO-Prognose falsch.**

			PLANCO	ITP/BVU	Mittel
Gütergruppe	2004	2007	2025	2025	2025
	Summe	Summe	Summe	Summe	Summe
<b>Hannover-Linden</b>					
Landwirtschaft. Produkte	27.544	22.655	21.767	22.000	
Mineralölprodukte	134.533	220.693	218.290	78.000	
Schrott	98.893	111.794	119.315	58.000	
Eisen, Stahl	20.807	39.872	49.821	14.000	
Insgesamt	281.777	395.014	<b>409.192</b>	<b>172.000</b>	<b>307.000</b>
<b>Seelze-Letter</b>					
Mineralölprodukte	2.964	110.000	110.000		59.000
Stahl	k.A.	6.000	10.000		10.000
Insgesamt		116.000	<b>120.000</b>		<b>69.000</b>
<b>SUMME</b>	283.741	511.000	<b>529.000</b>	<b>172.000</b>	<b>378.000</b>

Quelle: Dr. Günster

***Es besteht seitens ITP/BVU keine Prognose für den Hafen Linden. Von ITP/BVU liegt nur eine Prognose für die deutschlandweite Verkehrsverflechtung vor, in der auch die Gesamtregion Hannover als Einheit behandelt wird. Die von Dr. Günster genannte ITP/BVU-Prognose ist eine Übertragung der von ITP/BVU prognostizierten Wachstumsentwicklungen auf das Umschlagaufkommen in Linden und wurde von PLANCO durchgeführt. Die Zahlen der sog. ITP/BVU Prognose können dem PLANCO-Bericht eins zu eins entnommen werden und sind nicht von Dr. Günster eruiert worden. PLANCO erläutert im Gutachten auf den Seiten 12 bis 15 ausführlich, wie so die Übertragung der im ITP/BVU-Gutachten dargestellten***

***Entwicklungen nicht gerechtfertigt ist und begründet die Korrektur der Wachstumsannahmen. Eine detaillierte Begründung dafür, wieso die PLANCO-Prognose falsch ist, wird nicht geliefert und muss hier zurückgewiesen werden. Aufgrund der von uns dargestellten Entwicklungen, die im Folgenden nochmals verkürzt genannt werden, ist die Prognose in der genannten Höhe aufrechtzuerhalten.***

Seitens ITP/BVU besteht keine direkte Prognose für die Hafensandorte Linden und Letter. ITP/BVU haben im Dezember 2007 eine Prognose über die Entwicklung der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen bis zum Jahr 2025 vorgelegt, die im Auftrag des BMVBS erfolgte. Diese Prognose ist auf Basis allgemeiner Strukturdatenprognosen und modellhafter Transportkostenberechnungen erstellt worden und liefert Einschätzungen über die Entwicklung des modalen Verkehrsaufkommens auf Kreisregionbasis zwischen den Jahren 2004 und 2025.

**Regionalspezifische Entwicklungen werden in dieser Prognose nicht erfasst**, so dass die dort abgebildeten Aussagen von lokalen Entwicklungen deutlich abweichen können (dies wird im PLANCO-Gutachten auf S. 11 dargestellt). Die in der Prognose für den Raum Hannover enthaltenen Entwicklungen werden güter- und richtungsspezifisch (Versand/Empfang) im Gutachten auf der S. 10 und S. 11 dargestellt und nicht verheimlicht.

Diese Prognose ist die einzige Quelle, die überhaupt Aussagen über die Entwicklung des zukünftigen Ladungsvolumens im Raum Hannover macht. Deswegen haben wir in einem ersten Schritt, die dort für die gesamte Region abgebildeten Entwicklungserwartungen auf den Hafenumschlag in Linden und Letter übertragen und erhielten Orientierungsparameter für den Umschlag in Linden.

***Diese Abschätzung und das Runterbrechen der Entwicklungen auf die Hafensandorte am Stichkanal Linden erfolgte durch PLANCO selbst und nicht durch ITP/BVU.*** Die von Herrn Dr. Günster entnommenen Zahlen stammen aus unserem Gutachten und können dort den Seiten 12 bis 15 entnommen werden. ***Diese fehlerhafte Annahme, dass diese Einschätzung von ITP/BVU abstammt, kann allerdings auch durch eine verkürzte Darstellung in der PLANCO-Abbildung auf der S. 12 resultieren, in der wir leider fehlerhaft selbst von der BVU/ITP-Prognose sprechen.***

Zur Evaluierung der enthaltenen Prognoseerwartungen aus der ITP/BVU-Prognose wurde in einem zweiten Schritt eine Befragung aller am Umschlag bzw. vom Ausbau betroffenen Unternehmen unternommen und die hieraus gewonnenen Erkenntnisse zu den spezifischen Standort- und Marktentwicklungen in die Prognose eingearbeitet.

Im Ergebnis (eine ausführliche Diskussion dieser Prognoseannahmen wird auf S. 12 bis 15 durchgeführt) kommen wir zu dem Schluss, dass die aus der ITP/BVU abgeleiteten Entwicklungstrends, die Situation in Linden und Letter nicht richtig widerspiegeln, weil sie aus Kapazitäts-, Betriebs- und Preisgründen nicht realistisch sind. So waren wir gezwungen die dort gesetzten Entwicklungstrends zu korrigieren. Eine Gegenüberstellung der wesentlichen Annahmen der ITP/BVU-Prognose und Ihre Anwendung auf den Standort Stichkanal Linden erfolgt verkürzt in der folgenden Darstellung:

### Vergleich der Annahmen die in der ITP/BVU-Prognose für die Region Hannover und bei PLANCO für den Stichkanal Linden getroffen wurden, nach relevanten Sektoren/Gütergruppen

Sektor/Gütergruppe	ITP/BVU – Prognose über die Kreisregion Hannover	PLANCO-Prognose SLK Linden
Mineralölprodukte über Linden	a) Sinkender Mineralölverbrauch in der Region Hannover um rd. 15% b) Starke Verlagerung von Binnenschiffsverkehren auf die Bahn	a) Annahme des sinkenden Mineralölverbrauchs aus ITP/BVU wurde übernommen, da hier Heizöl und Kraftstoffe gelagert werden. b) Zukünftige Verlagerung von Bischi auf Bahn – wie bei ITP/BVU angenommen - kann verneint werden; hier liegt eine schriftliche Äußerung des Hauptverladers vor. c) Starke Verlagerung der Binnenschiffsmengen auf die Bahn – wie bei ITP/BVU angenommen - kann auch aufgrund der vorhandenen Kapazitäten (siehe Modul II) ausgeschlossen werden d) Berücksichtigung einer zunehmenden Konzentration von weiteren Verkehren auf das Tanklager Hannover, auch durch Schließungen von Tanklagern in der Umgebung. Ist aufgrund aktueller Entwicklung nicht in ITP/BVU enthalten.
Mineralölprodukte über Seelze	a) Sinkender Mineralölverbrauch in der Region Hannover um rd. 15%	a) Sinkender Mineralölverbrauch – wie bei ITP/BVU angenommen - kann als Orientierung für das Lager in Seelze nicht angenommen werden, da hier heute schon zu 30% Kerosin für den Flughafen gelagert wird, so dass der sinkende Verbrauch an Heizöl und Treibstoffen durch zunehmende Nachfrage aus dem Flughafen zu einer Erhöhung der heutigen Lagermengen und somit auch Transportmengen um rd. 20-30% führen wird. b) Von der zunehmende Konzentration ist auch Letter betroffen; so sollen rd. 450 der 500 kt vom Tanklager Thune auf Letter konzentriert werden. Dieses Tanklager wurde bisher zu 100% per Bischi beliefert. Die Verlagerung ist mittlerweile sehr wahrscheinlich; zum Zeitpunkt der Erfassung (Gutachtenerstellung) war dies nur ein Gerücht; daher in der Prognose nicht berücksichtigt.
Stahl	a) Leichtes Wachstum der Stahlproduktion um rd. 10% im Raum Hannover b) Starke Verlage-	a) Das Hauptumschlagsunternehmen in Linden hat durch verstärkte Investitionen die Produktionskapazitäten in den letzten Jahren verdoppelt, daher auch eine deutlich günstigere Entwicklung als in der gesamten Region Hannover – wie bei ITP/BVU angenommen - und somit auch deutlicher Anstieg der zur Weiterverarbeitung benötigten Ein-

**Vergleich der Annahmen die in der ITP/BVU-Prognose für die Region Hannover und bei PLANCO für den Stichtkanal Linden getroffen wurden, nach relevanten Sektoren/Gütergruppen**

Sektor/Gütergruppe	ITP/BVU – Prognose über die Kreisregion Hannover	PLANCO-Prognose SLK Linden
	rungen von Bischi auf Bahn	gangsgüter. b) Verlagerungen von Bischi auf Bahn – wie bei ITP/BVU angenommen - ist gerade beim Hauptverlader aus folgenden Gründen nicht möglich: I. Unzureichende Kapazitäten für Bahnlagerung und –umschlag, II. Bahn kann die per Bischi transportierten Mengen aufgrund der Größe und des Gewichts nicht transportieren; III. Bahntransport ist fast 2,5 x so teuer, wie Bischi, daher wird das Binnenschiff von der Produktionserhöhung profitieren c) Das Aufkommen der restlichen Verlagerer wurde konstant gelassen, da es überwiegend mit dem Ausbau der Wasserstrassen verbunden ist; bis zum Jahr 2025 ist nicht von einer Abnahme der Tätigkeiten im Vergleich zu heute auszugehen, aber auch nicht von einem dauerhaften Anstieg
Schrott	a) Rückgang der Schrottaufkommens im Raum Hannover um fast 40% b) Starke Verlagerungen von Bischi auf Bahn und Straße	a) Inländischer Rückgang des Schrottaufkommens und Schrottversands – wie bei ITP/BVU angenommen - steht im Widerspruch zur Erhöhung der Stahlkonjunktur und zum steigenden privaten Verbrauch, sowie zu Annahmen der PLANCO-Consulting aus den BVWP-Prognosen zum Seehafenumschlag. Es ist eher ein leichter Anstieg entsprechend der Erhöhung der Stahlproduktion in der Region Hannover (rd. 10%) zu erwarten. Somit sinkt das verfügbare Schrottgesamtaufkommen nicht wie bei BVU/ITP angenommen. b) Verlagerung von Bischi auf Bahn – wie bei ITP/BVU für die Region angenommen - kaum möglich aus Preisgründen und insbesondere betrieblichen Gründen bei den empfangenden Stahlunternehmen c) Der Lkw ist im Schrottbereich zur Zeit eher der Wettbewerber, die Kosten sind jedoch gegenüber dem Bischi mindestens doppelt so hoch, so dass eine Verlagerung vom Bischi auch hier unwahrscheinlich ist.

Im Ergebnis kamen wir nach Berücksichtigung aller Faktoren zu der im Gutachten dargestellten Prognoseerwartung, die im Stahl- und Schrottbereich von einem leichten Anstieg der Verkehrsmengen ausging, während wir im restlichen Bereich auf ähnliche Werte kamen, wie sie in 2007 realisiert wurden. Dies lässt Unbeteiligte vermuten, dass wir die Zahl konstant gehalten haben, ist jedoch ein Ergebnis von Zwischenschritten, was dem Ist-Wert von 2007 sehr nahe kommt.

In Seelze gingen wir von 110 kt aus, was aufgrund der gegenwärtigen und erwarteten Entwicklung (Anstieg des Flugverkehrs, Verlagerung von rd. 450 kt von Thune auf Letter) auch weiterhin aufrechterhalten werden kann, auch wenn die Ist-Menge um rd. 50 kt korrigiert werden muss. **Selbst für den Fall, dass die Ist-Zahlkorrektur die Prognosezahl um die gleiche Höhe verändern würde, würde das NKV nur auf 1,08 bzw. 1,07 (Preisstand 2005) absinken. Dies wäre eine vorsichtiger Sensitivitätsbetrachtung, die allerdings nicht die Meinung des Gutachters wiedergibt.**

Wie man erkennen kann, haben wir uns bei unseren Prognoseeinschätzungen sehr genau Gedanken gemacht, in welche Richtung sich das Verkehrsaufkommen entwickeln kann und die zukünftige Entwicklung auch an definierten Entwicklungsparametern festgemacht. **Von einer Sonnenscheinprognose sowie unbegründeten Annahmen kann keine Rede sein, zumal wir im Bericht auf mehreren Seiten genau diese Entwicklungen ausführlich diskutieren und darstellen.** Darüber hinaus ist es eine sehr vorsichtige Einschätzung, da sowohl der Hafen selbst, als auch die kontaktierten Unternehmen höhere Zielvorstellungen haben, wie in der unteren Tabelle dargestellt wird. Selbst Herr Heuser (BUND, Landesverband Berlin) hat die hier dargestellte Prognose im Rahmen der Anhörung als vorsichtig und wahrscheinlich zutreffend bezeichnet.

#### Gegenüberstellung der Unternehmenserwartungen mit der PLANCO-Prognose für das Jahr 2025

	Ist 2007	PLANCO 2025	Unternehmenserwartungen
<b>Hafen Linden (für 2007: Städtischen Häfen Hannover)</b>			
<b>Agrarbereich</b>	23.000	22.000	keine wesentl. Veränderung.-----> 22.000
<b>Mineralölprodukte</b>	221.000	218.000	360.000
<b>Schrott</b>	112.000	119.000	132.000
<b>Stahl</b>	40.000	50.000	50.000
<b>Insgesamt</b>	395.000	409.000	564.000
<b>Letter (für 2007: StaLa Niedersachsen)</b>			
<b>Mineralölprodukte</b>		110.000	120.000-240.000
<b>Stahl</b>		10.000	k. A.
<b>Insgesamt</b>	66.000	120.000	120.000-240.000

Die Überprüfung von Entwicklungstrends übergeordneter Prognosen, wie z.B. auch der BVWP-Prognose, auf Übereinstimmung mit regionalen Besonderheiten ist eine Vorgehensweise, die PLANCO nicht zum ersten Mal oder ausschließlich für den Stichkanal Linden durchgeführt hat, sondern immer im Rahmen von Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchführt, wenn konkrete Maßnahmen bewertet werden müssen, und es berechnete Zweifel gibt, dass übergeordnete Prognosen, die aus „black-box“-Modellen entstanden sind, die Entwicklungen nicht richtig widerspiegeln.





**Zusammenfassend müssen die von Herrn Dr. Günster in seinen Folien und seinem Vortrag verwendeten Zahlen der Umschlagsprognose 2025 und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen als falsch bewertet werden.**

**Behauptung (6) Berücksichtigung von Kostensteigerungen in einer Höhe von 10% ist in der NKU erforderlich.**

- Annahme Umschlag PLANCO Seite 15 : 529 kt / Jahr **Prognose P**
- **+ 10 % Kostensteigerung**

		Bewertung zum	Preisstand 2005	Bewertung zum	Preisstand 1998
	Nutzen- und Kostenposition	Planfall 1 – 110 m	Planfall 2 – 139 m	Planfall 1 – 110 m	Planfall 2 – 139 m
N	Summe Nutzen	89.261.059	89.773.998	87.649.894	88.140.203
K	Investitionskosten	<b>87.407.951</b>	<b>88.290.859</b>	<b>87.407.951</b>	<b>88.290.859</b>
	<b>Nutzen Kosten Verhältnis</b>	<b>1,02</b>	<b>1,02</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>

**Quelle: Dr. Günster**

***Eine Berücksichtigung von Kostensteigerungen im Rahmen einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung ist nicht richtig, wenn – wie in der Anhörung argumentiert – Preisveränderungen damit gemeint sind. Die von Herrn Dr. Günster vorgelegte Nutzen-Kosten-Rechnung ist falsch und nicht zulässig.***

Wenn der Kanal in 10 oder 15 Jahren gebaut wird, dann werden die auf Preisbasis 2007 von der WSD ermittelten Kostenwerte mit Sicherheit nicht mehr zu realisieren sein. In der Regel können – müssen allerdings auch nicht - im Jahr 2015 oder 2020 höhere Kosten anfallen. Diesen Tatbestand, dass **man für eine gleiche Sache im Zeitverlauf einen höheren Preis zahlt, nennen wir Inflation.**

In einer volkswirtschaftlichen Betrachtung interessiert nur der reelle Ressourcenverzehr und der kann immer nur bei konstanten und realen Preisen ermittelt werden, so dass Inflationstendenzen unberücksichtigt bleiben. Deswegen überführt PLANCO alle in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung verwendeten Preis- und Kostenfaktoren in einen einheitlichen Preisstand. Im immer noch aktuellen BVWP 2003 wird der einheitliche Preisstand von 1998 benutzt. Da dieser Preisstand zwischenzeitlich 10 Jahre zurückliegt und eine Aktualisierung erforderlich ist, haben wir in Rahmen der NKU zum Stichkanal in Linden alle Preise zum Preisstand 2005 ermittelt, weil wir für dieses Jahr die Transportkosten aller Verkehrsträger verfügbar haben. Wie Sie im Gutachten erkennen können, ist die Nutzen-Kosten-Untersuchung sowohl zum Preisstand 2005 und als Vergleich auch zum Preisstand 1998 durchgeführt worden. **Aufgrund der Realbetrachtung ist die Berücksichtigung einer zukünftigen Preiserhöhung bei den Investitionskosten aus gesamtwirtschaftlicher und wirtschaftswissenschaftlicher Sicht nicht zulässig und würde das Ergebnis nur verfälschen.**

Selbst wenn man – wie Herr Dr. Günster – Inflationsbetrachtungen in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung mit einbaut, dann sollte man berücksichtigen, dass Inflation sich nicht nur auf die Investitionskosten beschränkt, sondern auch auf alle Wirtschaftsbereiche.

Auch bei Personal- und Treibstoffkosten können in der langfristigen Entwicklung kontinuierliche Anstiege beobachtet werden. Bei den der NKU zugrundeliegenden Treibstoffkosten auf Basis 2005 waren in Juli/August 2008 deutliche Kostenerhöhungen um mehrere 10%-Punkte zu beobachten, deren Berücksichtigung die Nutzen nach oben treiben würde. Des Weiteren wäre es im Rahmen der von ihm durchgeführten Sensitivitätsbetrachtung logisch, nicht nur den durch Investitionskosten abgebildeten Kostenbarwert zu erhöhen, sondern auch die im Nutzen stehenden Erneuerungs- und Unterhaltungskosten.

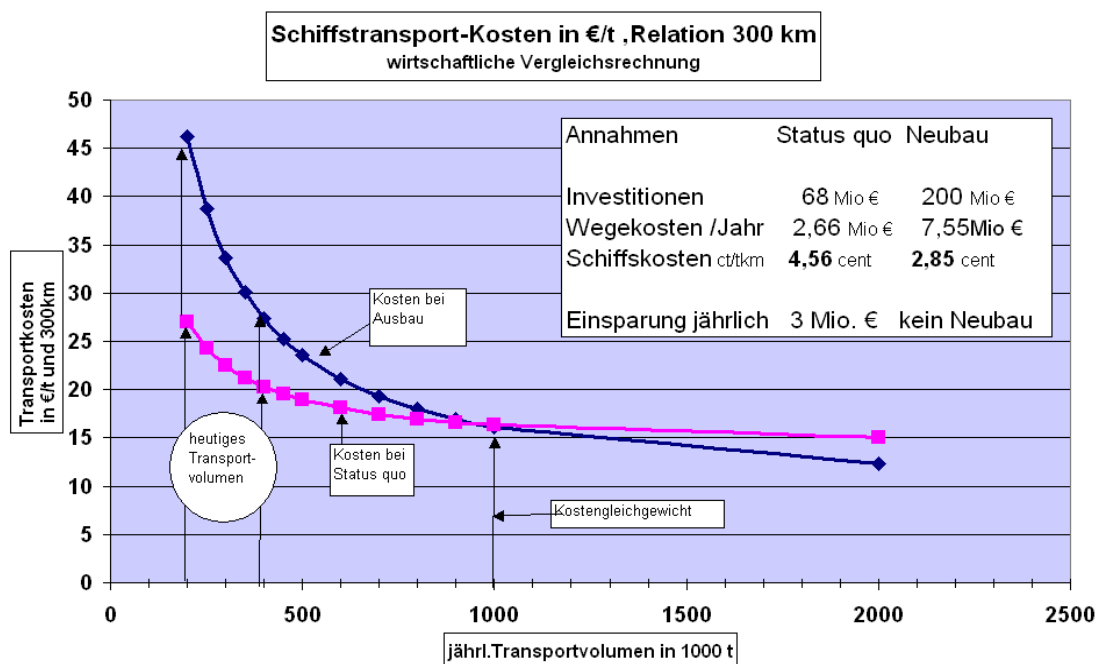
**Generell wird von Herrn Dr. Günster fälschlicherweise impliziert, dass die Kostensteigerungen nur auf der Investitionskostenseite stattfinden.** In unserem Gutachten wurden zwei Bewertungen durchgeführt; eine Bewertung zum Preisstand 2005 und eine zum Preisstand 1998. Die Bewertung zu 1998er Preisen schneidet leicht schlechter ab, als die zu 2005er Preisen, was auch belegt, dass zumindest zwischen 1998 und 2005 die Preiserhöhungen im Investitionskostenbereich niedriger ausfielen, als die Preiserhöhungen im Transportkostensektor (Nutzenbereich).

**Behauptung (7) Behauptung von Herrn Hinken, dass der Ausbau sich erst bei einem Ladungsaufkommen von 1 Mio. t rechnet.**

Herr Hinken führt eine Investitionskostenrechnung durch, mit der er darzulegen versucht, dass sich der Kanalausbau erst bei einem Aufkommen von 1 Mio. Ladungstonnen rechnen würde. **Der Ansatz gegenüber der von uns verwendeten BVWP-Methodik weist methodische Schwächen auf und enthält auch nicht alle gesamtwirtschaftlichen Nutzen. Bei Korrektur falsch oder unvollständig angesetzter Werte und Anwendung des gleichen Ansatzes, würde bereits bei einem Ladungsaufkommen von 113 kt bzw. 130 kt die „Rentabilitätsschwelle“ liegen, eine Zahl die deutlich niedriger als das prognostizierte Aufkommen am Kanal ist. Eine Rechnung - die ähnliche Ergebnisse aufzeigt - kann auch dem PLANCO-Gutachten in der ANLAGE (S. 53 ff.) entnommen werden.**

Ansatzbeschreibung:

Der Ansatz unterscheidet zwischen fixen (normierte jährliche Investitionskosten bestehend aus der linearen Abschreibung über 80 Jahre und dem Kapitaldienst zu 5% auf das durchschnittlich gebundene Kapital) und variablen Kosten (die aus den Transportkosten pro Tonne bestehen). Die Berechnungsgrundlagen sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Für den Vergleichsfall (Status Quo) werden 68 Mio. € an Erneuerungskosten angesetzt und für den Neubau Investitionskosten von 200 Mio. € (Planungsfall). Darüber hinaus werden neben den erforderlichen Ausbaukosten die Kosten der Schifffahrt berücksichtigt, die dem PLANCO-Gutachten für den Ist- und Planungsfall entnommen worden sind.



Quelle: Josef Hinken

Wie der folgenden Tabelle und dem obigen Diagramm entnommen werden kann, weisen die Berechnungen von Herrn Hinken für eine durchschnittliche Transportkostenrelation von 300 km (tatsächliche Entfernung liegt bei 302 km, also nur unwesentlich höher) aus, dass erst bei einem Verkehrsvolumen von rd. 1 Mio. t, die im Ausbaufall zusätzlich zu erbringenden fixen Investitionskosten durch die Verminderung der variablen Transportkosten aufgefangen werden kann. Die hier von uns abgebildeten Kosten stimmen mit der obigen Darstellung von Herrn Hinke überein.

**Gesamttransportkosten in €/t bei einer Relation von 300 km in Abhängigkeit von der Höhe des Ladungsaufkommens**

Ladungsaufkommen in 1.000 t	Gesamttransportkosten der Binnenschifffahrt (bestehend aus Investitionskosten und Transportkosten) in	
	€/t im Vergleichsfall (Status-Quo)	€/t im Ausbaufall (139 m Ausbau)
100	39,2	83,6
113	36,2	74,9
200	26,4	46,1
275	23,0	35,8
300	22,2	33,6
400	20,1	27,3
500	18,8	23,6
900	16,5	16,9
1.000	16,2	16,1
1.100	16,0	15,4

Quelle: eigene Berechnung unter Berücksichtigung der Annahmen von Herrn Hinken

Der Ansatz von Herrn Hinken Hinken hat folgende Fehler bzw. Mängel :

- a) **Vernachlässigung des unterschiedlichen zeitlichen Anfalls von Investitionskosten und Nutzen:** Die von Herrn Hinken durchgeführte Rechnung ist eine Kostenrechnung, die nur darstellt, wie hoch die mit dem Transport einer durchschnittlichen Ladungstonne verbundenen Gesamtkosten (bestehend aus Transport- und dafür erforderliche Investitionskosten) sind. Aus ihr kann die Information impliziert werden, dass die von der Gesellschaft (Staat + Verlader) getragenen Kosten für eine transportierte Tonne im Ausbaufall ab einem gewissen Verkehrsvolumen niedriger werden, als im gegenwärtigen Ist-Zustand und die Vorteilhaftigkeit des Ausbaus erst ab diesem Verkehrsvolumen gegeben ist.

Dabei wird unterstellt, dass die Kosten normiert über alle Jahre in identischer Höhe anfallen. **Dies ist ein sehr vereinfachter Ansatz, der den zeitlich unterschiedlichen Anfall von Investitionskosten und den erst davon profitierenden Transportvorgängen (Nutzen aus sinkenden Transportkosten) unberücksichtigt lässt. Der unterschiedliche zeitliche Anfall zwischen Investitionskosten und der Verbilligung des Transportkostenbetriebes wird im Rahmen der NKU durch die Diskontierung berücksichtigt.**

- b) **Nichtberücksichtigung der zusätzlich anfallenden Kosten für den Schleusenersatz in Höhe von 35 Mio. €:** Während für den Ausbaufall, die vollen Kosten in Höhe von 200 Mio. € berücksichtigt werden, werden für den Ist-Zustand (der richtigerweise auch Geld kostet) nicht die vollen Kosten angesetzt. Es wird nämlich vergessen, dass die gegenwärtige Schleuse - auch nach den Instandsetzungsarbeiten - in Zukunft vollständig ersetzt werden muss. Diese Kosten in Höhe von 35 Mio. € werden vergessen (S. 41 im Gutachten).
- c) **Mwst. muss von den Kosten abgezogen werden:** Die von Herrn Hinken berücksichtigten Investitionskosten sind Brutto-Kosten, inklusive der MwSt. Diese ist generell abzuziehen (siehe auch PLANCO Bericht, S. 40), da es sich hier um Umverteilungskosten handelt. Dies ist auch aus Gründen der Vergleichbarkeit erforderlich, denn bei den angesetzten Transportkosten fehlen diese Kosten.
- d) **Verwendung unterschiedlicher Preisstände:** Herr Hinken berücksichtigt in seinen Berechnungen nicht nur die MwSt., sondern zieht Kostensätze mit unterschiedlichen Preisständen zusammen. Generell sind bei Investitionsentscheidungen reelle Kosten zum selben Preisstand zu berücksichtigen, damit eine Vergleichbarkeit gewährleistet ist. Die von ihm verwendeten Investitionskosten haben den Preisstand 2007, während die Transportkosten (entnommen aus dem PLANCO Bericht) zum Preisstand 2005 (oder auch 1998) ermittelt wurden. Dies bedeutet, dass die Investitionskosten mit dem von uns verwendeten Preisindex von 1,094 auf das Jahr 2005 deflationiert werden müssen.
- e) **Verwendung nominaler und nicht realer Zinssätze:** Bei seinen Berechnungen unterstellt Herr Hinken einen Zinssatz für das durchschnittlich gebundene Kapital von 5%. Hierbei handelt es sich um einen nominalen Zinssatz, der sich wahrscheinlich an den gegenwärtigen Kapitalmarktverhältnissen orientiert. In einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung werden reelle Zinssätze berücksichtigt, die den Abzug der Inflationsrate vom Nominalzins berücksichtigen.

$$\text{Realzins in \%} = \text{Nominalzins in \%} - \text{Inflationsrate in \%}$$

Wenn Sie also von den angenommen 5%, die durchschnittliche Inflationsrate von 2% (langfristiger EZB Zielwert; gegenwärtig sogar fast 3%) abziehen, dann erhalten sie einen Realzins von 3% (oder sogar auch niedriger). In Rahmen der BVWP wird einheitlich mit dem Realzins von 3% gearbeitet und dieser sollte hier auch befolgt werden.

In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass bei den gesamtwirtschaftlichen Transportkostensätzen die Höhe der Kapitalkosten für das durchschnittlich gebundene Kapital ebenfalls mit dem Realzins von 3% berechnet wurde. Allein aus Gründen der Vergleichbarkeit ist eine Verwendung eines anderen Zinssatzes als 3% nicht möglich.

- f) **Vernachlässigung externer Kosten des Verkehrs:** Infrastrukturinvestitionen führen i.d.R. nicht nur zu einer Verbilligung der Transportkosten (welche oben richtig abgebildet worden sind), sondern auch zur Einsparung von externen Kosten. In unserem Fall trägt der Ausbau zu einer Treibstoffeinsparung von rd. 1.564 t p.a. bei, wodurch die Abgasbelastung deutlich gesenkt wird. In einer gesamtwirtschaftlichen Untersuchung müssen auch solche Kosten berücksichtigt werden, was bei Herrn Hinken unberücksichtigt blieb. Diese betragen im Ist-Zustand 0,7 ct/tkm und im Planfall 0,4 ct/tkm.
- g) **Vernachlässigung regionaler Beschäftigungseffekte:** Jede Verkehrsmaßnahme stärkt die regionale Wettbewerbsfähigkeit, was zumindest zu einer Sicherung von Arbeitsplätzen führt. Diese sind im Ansatz von Hinken, anders als in der BVWP-Methodik, ebenfalls unberücksichtigt geblieben.

Korrigiert man in der Berechnung von Herrn Hinken die in b) bis f) dargestellten Faktoren, dann ergeben sich folgende jährliche Kosten aus den erforderlichen Investitionen, die im Gegensatz zum Ansatz von Herrn Hinken im Vergleichsfall um rd. 0,4 Mio. € pro Jahr niedriger sind und im Planfall sogar um 3,3 Mio. €.

#### Gegenüberstellung der korrigierten Kosten aus Investitionen im Vergleichs- und Planfall

	Vergleichsfall in Mio. € (Status-Quo)	Planfall in Mio. € (139 m Ausbau)
Ausbaukosten inkl. Mwst und Preisbasis 2007 *	103,0	200,0
Ausbaukosten ohne Mwst und Preisbasis 2005*	79,1	153,6
Fixe Kosten bestehend aus Abschreibungen und Kapitaldienst		
Lineare Abschreibung pro Jahr bei Lebensdauer von 80 Jahren in Mio. €	0,99	1,92
Kapitalverzinsung pro Jahr in Mio. €	1,19	2,30
Gesamtkosten pro Jahr in Mio. € - korrigiert	2,18	4,22
Gesamtkosten pro Jahr in Mio. € - nach Hinken	2,55	7,50
<b>Differenz der angesetzten Gesamtkosten in Mio. €</b>	<b>- 0,37</b>	<b>- 3,28</b>
Quelle: eigene Berechnungen		
*) nicht berücksichtigt wurde ein Restwert aus den Schleusenneubau in Höhe von 10,8 Mio. € (Preisstand 2005), der auch nach der angesetzten Lebensdauer von 80 Jahren noch besteht und richtigerweise anzusetzen wäre		

Führt man die obigen Gesamttransportkostenberechnungen unter Berücksichtigung der Transportkosten und der oben genannten Umweltkosten durch, dann erhalten wir folgendes Ergebnis.

### Gesamttransportkosten in €/t bei einer Relation von 300 km in Abhängigkeit von der Höhe des Ladungsaufkommens

Ladungsaufkommen in 1.000 t	Gesamttransportkosten nach Annahmen von Herrn Hinken		Gesamttransportkosten nach korrigierten Annahmen			
	€/t im Status-Quo	€/t im Ausbaufall (139 m Ausbau)	€/t (nur Transportkosten)		€/t (Transportkosten + Umweltkosten)	
			Status-Quo	139 m Ausbau	Status-Quo	139 m Ausbau
100	39,2	83,6	35,4	50,8	49,4	51,8
113	36,2	74,9	32,9	45,9	46,9	46,9
200	26,4	46,1	24,6	29,7	38,5	30,6
300	22,2	33,6	20,9	22,6	34,9	23,6
400	20,1	27,3	19,1	19,1	33,1	20,1
500	18,8	23,6	18,0	17,0	32,0	18,0
900	16,5	16,9	16,1	13,2	30,0	14,2
1.000	16,2	16,1	15,9	12,8	29,8	13,7
1.100	16,0	15,4	15,7	12,4	29,6	13,4

Quelle: eigene Berechnung

Farbige Felder stellen die von Herrn Hinken erläuterten Gleichgewichtswerte dar. Gelb ist das Ergebnis von Herrn Hinkens Berechnungen; Grün stellt die Ergebnisse der korrigierten Berechnungen durch PLANCO dar.

Unter den korrigierten und vereinheitlichten Annahmen ergibt sich eine Gleichgewichtsverkehrsverkehrrsmenge von 400 kt (ohne Umweltkosten); berücksichtigt man auch die Umweltkosten, dann wird das Kostengleichgewicht bei einem Aufkommen von 113 kt erreicht. Dies bedeutet, dass bei dem Ansatz eine Vorteilhaftigkeit des Kanalausbaus bereits bei einem Verkehrsaufkommen von 113 kt und nicht bei 1 Mio. t erreicht würde; eine Zahl die von keinem der Anwesenden in der Anhörung als unerreichbar genannt wurde. Selbst bei Ansatz des in obiger Berechnung nicht berücksichtigten Restwertes für den späten Ersatz der Schleuse im Status Quo erhöht sich die gleichgewichtige Menge auf rd. 130 kt.

Bei Berücksichtigung von regionalen Beschäftigungseffekten würde die Vorteilhaftigkeit des Ausbaus gegenüber dem Status Quo bei niedrigeren Aufkommenszahlen eintreten.

Um auf dieses Ergebnis zu kommen hätte ausgereicht, wenn Herr Hinken auf S. 53 ff. (ANLAGE) geschaut hätte. Die Summe der amortisierten Nutzen über die Lebensdauer übersteigt die Summe der amortisierten Investitionskosten (nicht der Barwerte) um Faktor 2,45. Durch den Ausbau werden 2,5 mal mehr Nutzen generiert als Kosten anfallen, wobei die Ersatzinvestitionen dem Nutzen zugerechnet wurden und nicht den Kosten. Rechnet man die eingesparten Ersatzinvestitionen und eingesparten Unterhaltungskosten der Kostenseite (dem Nenner) zu, damit wir eine Vergleichbarkeit mit der Vorgehensweise von Herrn Hinken erhalten, dann ist das Verhältnis zwischen amortisierten Nutzen und Kosten sogar fast 3,5.

Es wird aber auch deutlich, dass nach der von uns benutzten Barwertmethode und der damit eingeschlossenen Diskontierung - selbst bei angenommenen 530 kt, ein NKV von 1,1 erreicht wird, also deutlich mehr Tonnage als 113 kt bzw. 130



kt zum Kostengleichgewicht (oder  $NKV=1$ ) erforderlich ist. Unser Ansatz ist somit nicht nur richtiger, führt auch generell zu vorsichtigeren Ergebnissen.

Wir hoffen klar, deutlich und verständlich dargelegt zu haben, dass die von der Bürgerinitiative – mit Ausnahme der 2007er Zahl in Letter - vorgebrachten Behauptungen falsch, unbegründet, unwesentlich und nicht schlüssig durchdacht sind. Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung, liegt bei 1,1 was ein knappes Ergebnis ist. Daran werden wir nichts ändern können. Aber es basiert auf allen aktuellen Erkenntnissen sowie vorsichtigen Annahmen über die zukünftige Entwicklung und ist mit Sicherheit keine Sonnenscheinprognose, die vom Himmel gefallen ist.

Wir werden dieses Schreiben zur Information (auch mit der Bitte um Weiterleitung an das BMVBS) an die zuständige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung senden.

Für weitere Fragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

PLANCO Consulting GmbH



Stefanos Kotzagiorgis

## ANLAGE: Auszug aus einem Vermerk der WSD Mitte, der an die Städtischen Häfen Hannover weitergeleitet wurde

### 1.3 Was waren die wichtigen Meilensteine in der Planungshistorie

- Regierungsabkommen von 1965
- Ausbau des Wendebeckens für GMS im Jahr 1994 / 1995
- Baugrundaufschlüsse und Baugrundgutachten für Strecke und Bauwerke (ohne Schleuse) 1996 – 2000
- Grundwassermodell 1998 - 2000
- Sanierung der Schleuse Linden 2004 – 2008 (Stahlwasserbau)

### 1.4 Wie viele Schiffsbewegungen

#### Güterumschlag am SKL nach Umschlag der Betriebe und geschleusten Ladungstonnen der Schleuse Linden (Schleusenstatistik)

Jahr	Umschlag Betriebe SKL			Schleusenstatistik		
	Hafen Linden	Letter	Gesamt SKL	Schleusenstatistik	Schleusungen Berg und Tal	Ladung je Schiff *
1988				374.119		
1989				303.123		
1990				202.249		
1991				199.741		
1992				414.984	1.089	762,1
1993				226.427	645	702,1
1994				346.495	1.511	458,6
1995				457.900	1.517	603,7
1996				379.657	934	813,0
1997				320.115	863	741,5
1988 - 1997				322.481		680.2
1998	344.840	1.316	346.156	356.110	973	732,0
1999	275.262	9.987	285.249	293.338	790	742,6
2000	322.913	961	323.874	369.682	1.013	729,9
2001	306.562	0	306.562	341.556	858	796,2
2002	193.138	0	193.138	209.068	592	706,3
2003	253.443	7.050	260.493	268.843	692	777,0
2004	274.081	2.964	277.045	302.380	827	731,3
2005	279.932	6.081	286.013	289.300	761	760,3
2006	348.359	34.906	383.265	367.539	916	802,5
2007	256.067	133.896	389.963	396.527	968	819,3
1997 - 2007	285.460	19.716	305.176	319.434		759,7



Dokument2