



Landeshauptstadt Hannover
Städtische Häfen Hannover
Hansastraße 38

30419 Hannover

LogisticNetwork
Consultants GmbH

Lister Straße 15
D-30163 Hannover

Tel.: +49 (0)5 11/ 35 77 92 – 0
Fax: +49 (0)5 11/ 35 77 92 – 20

Internet: www.LNC-Hannover.de
E-Mail: info@LNC-Hannover.de

10.11.2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

die LNC GmbH wurde von den Städtischen Häfen Hannover damit beauftragt, eine mikros- und makroskopische Standortanalyse für den Wirtschafts- und Logistikstandort Hafen Linden durchzuführen. Dieser Auftrag wurde vollständig abgearbeitet und das Gutachten zur weiteren Verwendung an den Auftraggeber übergeben. Im Nachgang wurde vereinbart, die Ergebnisse des Gutachtens am 5. November 2008 im Rahmen einer öffentlichen Anhörung vorzustellen und zu erörtern.

Wir möchten hiermit erneut unser Bedauern zum Ausdruck bringen, dass es im Rahmen dieser öffentlichen Anhörung keinerlei Möglichkeit für die Gutachter gab, zu den Behauptungen und Ausführungen der Vortragenden im Anhörungsblock C Stellung zu beziehen bzw. die Aussagen der Vortragenden zu entkräften. Dadurch sind Behauptungen unkommentiert im Raum stehen geblieben. Es wurde implizit der Eindruck erweckt, sowohl die Datengrundlagen und methodischen Ansätze der Gutachten als auch die fachlichen Aussagen und Schlussfolgerungen wären fehlerhaft. Dem muss eindeutig und entschieden widersprochen werden.

Mit dieser Richtigstellung möchten wir zu den Behauptungen Stellung beziehen, die vor allem in dem Vortrag von Herrn Dr. Günster vorgebracht wurden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Kuchenbecker', written in a cursive style.

Michael Kuchenbecker
LNC GmbH

Nutzen / Kosten Rechnung (Folie 24)

Nutzen/Kosten Rechnung

- „Trotz des in den beiden Planfällen vorgesehenen Ausbaus der Brückendurchfahrtshöhen auf 5,25 m, ist auch nach dem Ausbau des Stichkanals weiterhin eine Ballastierung bei Einsatz von 135 m Schiffen erforderlich.“

Der geringere Aufwand durch die Ballastierung ist im Gutachtenteil Modul I (vgl. S. 42 der Langfassung) entsprechend berücksichtigt. Im Rahmen der Schiffsumlaufbetrachtung wurden auch die Ballastierungszeiten von rd. 5 h pro Umlauf zu Grunde gelegt.

Ein Ballastieren ist ausschließlich für ÜGMS notwendig und somit lediglich für einen geringen Anteil des prognostizierten Schiffsaufkommens (vgl. Verteilung der Schiffe nach Schiffsgrößen, S. 37).

Marktpotenziale / Befragung Unternehmen (Folien 25 & 26)

Befragung Unternehmen

- Nur **5** von 80 Unternehmen Nutzen den Schiffstransport
- „Kurz- bis mittelfristig können die Unternehmen, die heute das Binnenschiff nutzen, mit den infrastrukturellen Gegebenheiten und den daraus resultierenden Einschränkungen **konkurrenzfähig agieren.**“
- „Alle Unternehmen mit Binnenschiffumschlag in Linden und Seelze verfügen auch über einen Gleisanschluss. Gerade bei der bedeutendsten Gütergruppe für den Standort, dem **Mineralöl, macht der Empfang auf der Schiene den Löwenanteil** aus.“
- Unter Status-Quo-Bedingungen **ist keine Verkehrsverlagerung von Lkw auf Schiene oder Binnenschiff zu erwarten.** Aus Unternehmenssicht ist die Abwicklung der Lkw-Verkehre heute „unproblematisch“.

Die Darstellung der Unternehmen, die das Binnenschiff einsetzen, ist nicht vollständig (Luftbild, vorherige Folie des Vortrags von Herrn Günster)!

Es wurden Gespräche mit 5 (von 12) Unternehmen im Lindener Hafen geführt, **die derzeit das Binnenschiff** einsetzen. Dies waren im Einzelnen:

1. Petrotank (Mineralölhandel),
2. Universal (Stahlhandel und Bearbeitung),
3. Interseroh (Schrotthandel),
4. Hennies (Schrotthandel)
5. Agravis (Landhandel)

Darüber hinaus mit der Firma Tanquid in Seelze. Somit liegen Informationen über den **Löwenanteil des Binnenschiffumschlags** in Linden vor.

Unmittelbare Zugänge zur Wasserseite existieren bei den befragten Unternehmen darüber hinaus bei den Logistikdienstleistern Rhenus sowie der B&M Spedition. Diese werden heute nicht bzw. nur sehr marginal genutzt.

Ein weiteres Unternehmen mit Zugang zur Wasserstraße im Hafengebiet Linden ist das Unternehmen Weiterer sowie die Unternehmen, die nicht im Hafen angesiedelt sind, jedoch über bzw. durch die Städtischen Häfen Hannover angebunden werden, wie u.a. die Stahlmagazin Hannover GmbH (Stahlhandel) und die Autogena Stahl GmbH (Stahlhandel und -bearbeitung).

Es ist und bleibt richtig, dass die Unternehmen, die heute das Binnenschiff nutzen, kurz- bis mittelfristig mit den infrastrukturellen Gegebenheiten agieren können. Ob dies aber langfristig der Fall sein wird, bleibt fraglich. Die befragten Unternehmen haben die Bedeutung des Ausbaus aus wirtschaftlichen Gründen (Wettbewerbsfähigkeit durch geringere Transportkosten) sowie aus Kapazitätsgründen (Transport großer Losgrößen in kurzer Zeit) betont.

Obschon die Schienennutzung und insbesondere der Empfang von Mineralöl auf der Schiene bedeutend sind, kann auf die wasserseitige Belieferung nicht verzichtet werden. Gründe hierfür sind

- die Direktbelieferung durch die Raffinerien per Binnenschiff,
- große Mengen(!),
- eingeschränkte Kapazitäten auf der Schiene (schienseitig sind die Öffnungszeiten des Tanklagers sowie die Aufnahmekapazität – Gleislänge – weitere limitierende Faktoren für eine Ausweitung des Transports auf der Schiene, vgl. S. 35).

Die Aussagen zum Lkw (Zitat aus Gutachtenteil Modul II, S. 34) bleiben richtig, schmälern jedoch nicht die Marktpotenziale für das Binnenschiff. Selbst bei deutlich wachsenden Anteilen und Mengen zu Gunsten des Binnenschiffes behält der Lkw für den Vor- und Nachlauf aufgrund der Einschränkungen bei der Netzbildung der Wasserstraße seine Bedeutung.

Die Abwicklung der Lkw-Verkehre im **Vor- und Nachlauf** (Ver- und Entsorgung der Region) wird derzeit von den Unternehmen als unkritisch eingeschätzt.

Mineralölprodukte und Energiebranche (Folien 29 & 30)

Marktpotenziale

- Mineralölpotenziale und Energiebranche
 - -> 50 000 Tonnen Kohle für die Stadtwerke Hannover
 - Wofür ?



Es geht nicht – wie dargestellt – um den Bau und Betrieb eines (neuen) Kohlekraftwerkes in Linden, sondern darum

- Spitzenbedarfsmengen zur Verbesserung der Versorgungssicherheit für den Kraftwerksstandort im Nordhafen (GKH-Gemeinschaftskraftwerk Hannover), das mit Kohle betrieben wird, aufgrund derzeit nicht zur Verfügung stehender Flächenkapazitäten an anderen Standorten, zwischenzulagern und dem Kraftwerk zuführen zu können
- für das Gemeinschaftskraftwerk Linden (GKL), das heute zwar mit Gas betrieben wird, eine Zukunftsoption auch für den Kohlebetrieb und somit kurze Versorgungswege zu sichern
- die Kostenvorteile eines GMS/Koppelverbandes für den Transport von Kohle zu nutzen – dies ist allerdings erst nach einem Ausbau des Stichkanals möglich (für die Zukunftsoption des Kraftwerkes Linden)

Befragung Unternehmen – Arbeitsplätze (Folie 27)

Befragung Unternehmen

- **270** Arbeitsplätze direkt vom Schiffstransport ab.
- Ca. 3000 Arbeitsplätze sind im Industriegebiet vorhanden.
- Hoher Anteil an Leerstand und Fehlnutzung
- Alle Unternehmen mit Binnenschiffumschlag in Linden und Seelze verfügen auch über einen Gleisanschluss.

Beschäftigte

Die im Gutachten bezifferten Arbeitsplätze sind ausschließlich **direkte Arbeitsplätze**. In Summe sind im Gewerbegebiet von den rd. 3.600 Beschäftigten im Industriegebiet Linden rd. 270 Personen bei Unternehmen beschäftigt, die das Binnenschiff als Verkehrsträger vor Ort nutzen.

Selbst große Industrieunternehmen aus der „zweiten Reihe“ profitieren nach eigenen Angaben indirekt vom Status als Industriehafen und sehen die Anbindung an den Mittellandkanal als wichtigen Standortvorteil an. Diese Verflechtung von Wirtschaftsfaktoren spiegelt sich in Schätzungen zur **indirekten Beschäftigungseffekten** wider. Bei konservativer Betrachtung kommen zu den direkt Beschäftigten 40% indirekte Arbeitsplätze (Anmerkung: Die indirekten Beschäftigungseffekte von Containerhäfen liegen bei 50%, nach Angaben des BÖB liegen die indirekten Beschäftigungseffekte von Binnenhäfen bei 70%).

Die indirekten Beschäftigungseffekte wurden also sehr konservativ angesetzt und nicht explizit hinzugerechnet! Gleichwohl ist dieser Zusammenhang bei der Gesamtabstschätzung der sozio-ökonomischen Bedeutung des Hafens Linden mit zu berücksichtigen.

Leerstand und Fehlnutzung

In der Tat unterliegt der Standort einem strukturellen Wandel, der sich in Teilbereichen durch Um- und Unternutzungen sowie Leestände dokumentiert bzw. manifestiert. Diesem Trend

kann nur mit einer langfristigen, positiven Entwicklungsperspektive begegnet werden. Die Beibehaltung des Status-Quo mit seinen Restriktionen für den Standort dürfte in keiner Weise zu einer Verbesserung der Situation führen. Positiv bleibt anzumerken, dass der Standort Linden als einziger Standort der städtischen Häfen über nennenswerte Flächenpotenziale verfügt.

Gleisanschluss

„Alle Unternehmen mit Binnenschiffumschlag in Linden und Seelze verfügen auch über einen Gleisanschluss.“ (Seite 30 der Langfassung Gutachtenteil Modul II). Transporte über Schiene und Binnenschiff weisen im Vergleich zur Straße grundsätzlich mehr strukturelle Gemeinsamkeiten auf. Die vorhandenen Gleis- und Umschlagkapazitäten sind bereits heute ausgelastet. Zusätzliche Investitionen in die Gleis- und Umschlaginfrastruktur wären notwendig, hätten jedoch nur in Bezug auf die bahnaffinen Güter Entlastungseffekte. Wie ausführlich im Gutachtenteil Modul II dargelegt wird, lassen sich Binnenschiffsverkehre nicht ohne Weiteres auf die Schiene verlagern. So erlauben z.B. Gewichte und Abmessungen bei Grobblechen auch zukünftig keine Substitution der wasserseitigen Transporte zugunsten von Straße und Schiene.

Marktpotenziale – vier mögliche Bereiche für den Hafen- und Industriestandort Linden (Folien 31-33)

Marktpotenziale

Es werden durch LNC vier Bereiche als zukünftige Marktpotenziale geprüft:

1. Mineralölpotenziale und Energiebranche
2. Bauhöfe und Baustoffhandel
3. Entsorgung und Recycling von Elektroschrott.
4. Containerumschlag.

Diese Gütergruppen sind dadurch gekennzeichnet, dass sie eine hohe Binnenschiffsaffinität haben und mit bestehenden und geplanten Umschlageinrichtungen im Hafen Linden umgeschlagen werden könnten. Damit soll zum einen die Zukunftsfähigkeit bestehender Güter untersucht werden. Zum anderen sollten Güter identifiziert werden, die das bestehende Portfolio des Hafens ergänzen bzw. erweitern. Es war nicht Aufgabe und folglich Bestandteil des Gutachtens für neue Gütergruppen Mengenpotenziale zu quantifizieren bzw. entsprechende Prognosen aufzustellen, sondern ein **erste Abschätzung potenzieller Zukunftsmärkte und Zielgruppen** vorzunehmen.

1. Mineralöl und Energiebranche

Obschon die Gesamtmengen im Bereich Mineralöl nicht steigen, sondern sich tendenziell leicht rückläufig entwickeln, wird der Standort Linden bei anhaltender Marktkonsolidierung für Lagerung und Veredelung (Additive) gestärkt und damit das Binnenschiff für den Transport auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Der Standort hat heute und zukünftig eine regionale Versorgungsfunktion (v.a. Heizöl, Kraftstoff für Tankstellen in der Region). Es besteht folglich auch in Zukunft ein entsprechendes Mengenpotenzial für den Standort. Steinkohle als Energieträger (Spitzenbedarfsmengen für die Kraftwerksversorgung) käme ggf. als zusätzliches Mengenpotenzial hinzu (vgl. separate Betrachtung).

2. Bauhöfe und Baustoffhandel

Eine Zentralisierung der Abwicklung im Zusammenhang mit der Baustofflogistik könnte zu einer Stärkung des Hafens Linden führen und das Binnenschiff im Empfang in die Logistikketten einbinden. Ob eine solche Zentralisierung realisierbar wäre, ist noch weiter zu untersuchen. Ebenso, ob der Hafen auch eine ergänzende Beschaffungs- und Zentrallagerfunktion für die städtischen Bauhöfe übernehmen sowie für Baufirmen und den Baustoffhandel Lagerflächen im Hafen zur Verfügung stellen könnte.

3. Entsorgung und Recycling von Elektroschrott

Für die überschlägige Berechnung der ggf. anfallenden Mengen durch Herrn Günster wurde lediglich Elektroschrott aus dem Stadtgebiet Hannover sowie ausschließlich aus Privathaushalten berücksichtigt. In der Praxis muss ein solcher Standort jedoch eine regionale Entsorgungsfunktion übernehmen bzw. auch überregional durch einen entsprechenden Dienstleister (und damit mehr Einwohner und Unternehmen berücksichtigen), um entsprechende Mengen- und Nutzenpotenziale zu generieren (so wie es im Übrigen bei der Abfallentsorgung ebenfalls üblich ist, Abfälle aus einem großen Einzugsgebiet zu sammeln und zu transportieren). Es wird an keiner Stelle des Gutachtens versucht, den Eindruck zu vermitteln, Elektroschrott könne mengenmäßig bestehende Gütergruppen substituieren.

4. Containerumschlag

Grundsätzlich ist das Handling von Containern am Standort Linden möglich und wird bereits heute praktiziert (z.B. Schrott-Transporte nach Übersee). Ein wasserseitiger Containerumschlag im Hafen Linden ist mit bestehendem Umschlaggerät durchführbar. Die Rahmenbedingungen für den Containertransport auf dem Binnenschiff würden sich mit Ausbau des Stichkanals verbessern (sog. Zweilagigkeit auf dem Binnenschiff). Diese Transportmöglichkeit ist logistisch sinnvoll, da der Transport per Lkw zum Nordhafen – wie derzeit üblich – komplett entfielen. Der Nordhafen wird als Schwerpunkt für den Containerumschlag in der Region Hannover damit nicht in Frage gestellt!

Marktpotenziale (Folie 34)

Marktpotenziale

Die Marktpotenziale bestehender Segmente wie

- Metallschrott
- Agrarhandel
- Stahlverarbeitung

Werden nicht untersucht.

Die Aussage, die Marktpotenziale für die bestehenden Gütergruppen Metallschrott, Agrarhandel und Stahlverarbeitung sind nicht untersucht worden, ist in Bezug auf das Gesamtgutachten unzutreffend.

In der Langfassung von Modul I auf Seite 15 wird ausführlich dargestellt (s. nachfolgende Tabelle), wie sich die Verkehrsentwicklung im Kreis Hannover zwischen 2004 bzw. 2007 und 2025 je Gütergruppe und Verkehrsrichtung entwickeln wird. Somit ist das Potenzial für bestehende Gütergruppen explizit für das Binnenschiff dargestellt worden. Diese Daten wurden durch die Befragung aller am Umschlag bzw. vom Ausbau betroffenen Unternehmen verifiziert und die hieraus abgeleiteten Erkenntnisse zu den spezifischen Standort- und Marktentwicklungen in die Prognose eingearbeitet.

Binnenschiffsumschlag an den Standorten am Stichkanal Linden nach Gütergruppen und Verkehrsrichtungen in t

Gütergruppe	2004			2007			2025		
	Versand	Empfang	Summe	Versand	Empfang	Summe	Versand	Empfang	Summe
Hannover-Linden									
Landwirtschaft. Produkte	22.787	4.757	27.544	20.163	2.492	22.655	19.470	2.297	21.767
Mineralölprodukte	1.164	133.369	134.533	0	220.693	220.693	757	217.533	218.290
Schrott	98.059	834	98.893	110.851	943	111.794	119.059	256	119.315
Eisen, Stahl	1.185	19.622	20.807	3.613	36.259	39.872	949	48.872	49.821
Insgesamt	123.195	158.582	281.777	134.627	260.387	395.014	140.235	268.957	409.192
Seelze-Letter									
Mineralölprodukte	0	2.964	2.964	0	110.000	110.000	0	110.000	110.000
Eisen, Stahl	k.A.	k.A.	k.A.	0	6.000	6.000	0	10.000	10.000
Insgesamt				0	116.000	116.000	0	120.000	120.000