



IG Oelinger Hafen

containerhafen-bohmte.de
info@containerhafen-bohmte.de
Iris Riepenhausen
Mindener Str. 4
49163 Bohmte

Offener Brief

an die Geschäftsführung der „Hafen-Wittlager-Land-GmbH“, an den Kreistag Osnabrück, die Gemeinderäte der Gemeinden Bohmte, Bad Essen und Ostercappeln, sowie an alle Beteiligten des Bohmter Hafenprojekts

Bohmte, 10.10.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 9. August d.J. sollte in Osnabrück eine „Große Hafenkonferenz“ stattfinden, zu der die Grünen Fraktionen des Kreistags Osnabrück und des Niedersächsischen Landtags eingeladen hatten. Thema sollte der geplante Containerhafen in Bohmte sein.

Leider haben alle angefragten nichtgrünen Politiker mit der Begründung abgesagt, dass sie kurz vor der Bundestagswahl an keiner parteipolitischen Veranstaltung teilnehmen wollten.

Wir, die Bürgerinitiative „Interessensgemeinschaft Oelinger Hafen“, bedauern die Absagen sehr, hatten wir uns doch Antworten auf drängende Fragen zu dem Bohmter Hafenprojekt gewünscht.

Um Ihnen nun die Möglichkeit zu geben, nach den Wahlen frei von parteipolitischen Belastungen antworten zu können, möchten wir Ihnen hiermit unsere Fragen und Bedenken schriftlich stellen und um Antworten innerhalb der nächsten Wochen, wenn möglich bis Mitte November bitten. Wir bitten auch darum, die Fragen ausführlich, einzeln und nicht pauschal zu beantworten.

Wir denken, einen Anspruch auf eine korrekte und vollständige Beantwortung dieser Fragen zu haben, immerhin soll das geplante Projekt zu 100% aus öffentlichen Mitteln bezahlt werden, also mit Steuergeldern, die sorgfältigen Umgang erfordern und kritische Nachfragen rechtfertigen.

1. Zu geringe Brückendurchfahrtshöhen für Containertransporte auf Binnenschiffen

Unsere größten Bedenken beziehen sich auf die niedrigen Brückenhöhen auf den Kanälen, die einem wirtschaftlichen Containertransport an dem Standort im Wege stehen. In Richtung Westen ist nur ein einlagiger Transport möglich, Richtung Osten immerhin zweilagig. Nach Aussagen von Binnenschiffern, deren Berufsverbänden und von unabhängigen Instituten (z.B. „Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“ oder dem „Gutachten im Auftrage der Bundesregierung zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ der PLANCO GmbH 2013) ist ein einlagiger Containertransport per Binnenschiff nicht wirtschaftlich, ein zweilagiger Transport ist grenzwertig. Erst ab drei Lagen ist ein wirtschaftlicher Transport möglich, vier bis fünf Lagen sind optimal. Der geplante Standort in Bohmte ist nach dieser Sichtweise suboptimal und wirtschaftlich nicht betriebsfähig.

Bislang haben Sie diese Auffassung nicht widerlegt, sondern lediglich pauschal behauptet, dass die Einschränkungen durch die Brückendurchfahrtshöhen in den Planungen der HWL berücksichtigt seien. Wie diese Berücksichtigungen konkret aussehen, haben Sie jedoch nicht dargestellt. Auch sind Ihre prognostizierten wirtschaftlichen Erwartungen aufgrund der Brückenproblematik nicht nur von uns, sondern auch vom Verwaltungsgericht Osnabrück angezweifelt worden. Sie haben dem Urteil nicht widersprochen und dessen Kritik anscheinend akzeptiert, Ihre Prognose aber trotzdem nicht revidiert.

Wir bitten Sie daher um eine konkrete und fachlich fundierte Beantwortung der Frage:

- **Wie wollen Sie einen wirtschaftlichen Betrieb des Containerhafens trotz der Einschränkungen durch zu geringe Brückendurchfahrtshöhen und mit den von Ihnen prognostizierten Umschlagszahlen an dem Standort ermöglichen?**

2. Bedarfsermittlung

Sie haben behauptet, dass es einen ausreichenden Bedarf an Warentransporten in der Region gebe, der den Bau eines Containerhafens rechtfertige. Begründet haben Sie dies mit einer Unternehmensbefragung, die Sie aber leider nicht öffentlich zugänglich machen wollen. Ihre Behauptung ist daher nicht nachprüfbar.

Sie leidet aber an offensichtlichen Diskrepanzen:

Aufgrund Ihrer Befragung haben Sie ein Umschlagsvolumen von 515.488 Ladeeinheiten in 10 Jahren, bzw. 1.438.648 in 20 Jahren (2014 bis 2023 bzw. bis 2033) ermittelt. Umgerechnet also 51.549 bzw. 71.932 Ladeeinheiten pro Jahr.

Tatsächlich beläuft sich das Transportvolumen von Containern auf dem **gesamten** westlichen Mittellandkanal (westlich von Minden) auf 87 Stück im Jahr 2007 bzw.

143 Stück im Jahr 2012.¹ Selbst mit dem höheren Wert aus dem Jahr 2012 ergibt sich immer noch eine Abweichung Ihrer Zahlen um die Faktoren 360 bzw. 500! Das heißt, Ihre Prognose weicht nicht um das Doppelte oder Dreifache von der derzeitigen Situation ab, auch nicht um das Zehn- oder Zwanzigfache, sondern um das **Fünfhundertfache!** Für jeden Container, der zurzeit hier transportiert wird, müssten in Zukunft 500 transportiert werden.

Eine derartig immense Abweichung berechtigt zu einem gewissen Misstrauen. Zudem verstärken Ihr Mangel an Misstrauen und Ihre Weigerung zur Transparenz dieses Misstrauen leider auch noch.

Sie haben auch berichtet, dass in dieser Umfrage Unternehmen im Umkreis von ca. 30 Km von dem geplanten Hafenstandort in Bohmte abgefragt worden sind. Die bereits erwähnte PLANCO-Untersuchung aus dem Jahr 2013 ermittelte u.a. auch die Größe des jeweiligen Hafenhinterlands, um bei Containertransporten wettbewerbsfähig zu sein. Der Binnenhafen in Minden benötigt demnach ein Hinterland von 100 - 200 Km Umkreis, um wirtschaftlich erfolgreich agieren zu können. Mit diesem Hinterland wird in Minden für das Jahr 2025, also dem 23. Betriebsjahr, mit einem Umschlag von maximal 40.600 Ladeeinheiten gerechnet.

Ihr geplanter Containerhafen in Bohmte hingegen soll vom ersten Jahr an 50.000 bis 70.000 Einheiten pro Jahr umschlagen. Diese erstaunlichen Zahlen begründen Sie mit einer Prognose, die sich lediglich auf eine Hinterlandbefragung von 30 km Umfang beruft. Auch sollen diese Zahlen in direkter Konkurrenz zum bereits bestehenden Mindener Hafen und innerhalb dessen 100 – 200 Km großen Hafenhinterlandes, also als Teilmenge der Mindener 40.600 Einheiten erreicht werden.

Das ist unlogisch!

¹ vgl. Verkehrsberichte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen.

Der aktuelle Verkehrsbericht 2014-2015 listet diese Verkehre nicht mehr gesondert, sondern nur noch einzelne „Zählstellen“ auf. Die nächstgelegene Zählstelle wäre Münster am Dortmund-Ems-Kanal. Diese Stelle müssten all diejenigen Schiffe passieren, die von Bohmte aus die ZARA-Häfen an der niederländisch-belgischen Nordseeküste (eine der geplanten „Hauptdestinationen“ des geplanten Bohmter Hafens) anlaufen wollen.

In Münster wurden im Jahr 2014 44 beladene und 435 leere Container (TEU) gezählt, im Jahr 2015 waren es 7 beladene und 3558 leere. Wie viele davon über Münster hinaus in den Mittellandkanal gelangen, wird nicht deutlich. Deshalb, und weil es sich nicht um Warentransporte, sondern fast ausschließlich um Leerfahrten handelt, haben wir die Zahlen hier nicht berücksichtigt.

Täte man das doch und zählte man nur den Warentransport (keine Leerfahrten, weil es ja hier um die Bedarfsermittlung von Warentransporte, nicht um die von Containerhin- und -herfahrten geht), wäre die HWL-Prognose (71.932) für den vermuteten Warenumsatz in Bohmte gegenüber den tatsächlich transportierten 7 (sieben) beladenen Containern aus dem Jahr 2015 um den **Faktor 10.000** zu hoch.

Da die alten Verkehrsberichte nicht zwischen Warentransporte und Leerfahrten unterscheiden, ist anzunehmen, dass sich auch hinter diesen Zahlen (2007 = 87, 2012 = 143) Leerfahrten verbergen. Was bedeutet, dass die von uns bemängelte Differenz zwischen der HWL-Prognose und den realen Warentransporten tatsächlich noch (erheblich) größer sein wird.

Vor ziemlich genau einem Jahr gab es auch unter Ihnen, den beteiligten Politikern, Stimmen (z.B. SPD-Fraktionsvorsitzender Rehme), die mehr Transparenz in dieser Angelegenheit wünschten und eine zumindest anonymisierte Veröffentlichung der Umfrage einforderten. Daraus ist bis heute leider nichts geworden.

Für uns ergeben sich daraus mehrere Fragen bzw. Forderungen:

- **Wir schließen uns der Forderung an, die (anonymisierte) Unternehmensbefragung offenzulegen.**
- **Wir fragen uns – und vor allem fragen wir Sie – wie plausibel und belastbar diese Daten sind angesichts der oben erwähnten Unlogik, der enormen Differenzen und Gegensätze. Eine Erklärung dieser Phänomene erscheint uns dringend notwendig.**
- **Vor dem Hintergrund der riesigen Differenz der Prognose zu den tatsächlichen Zahlen: Gibt oder gab es eine Prüfung des prognostizierten Bedarfs durch eine zweite (dritte) unabhängige und fachlich geeignete Einrichtung? Wenn ja, wünschen wir Einsicht. Wenn nein, warum ist keine externe Prüfung erfolgt, obwohl die Prognose so exorbitant abweichende Zahlen aufweist?**
- **Gibt es Absprachen / hat eine Abstimmung mit dem Hafen in Minden stattgefunden, in dessen Hinterland sie agieren wollen?**

3. Der Bohmter Hafen als Infrastrukturmaßnahme

Sie rechtfertigten das Hafen-Projekt in Bohmte mehrmals öffentlich als „wichtiges“ oder gar „strategisches“ Infrastrukturprojekt, womit sowohl der geplante Containerhafen, vor allem aber der Kauf des bereits bestehenden ehemaligen Zerhusen-Hafens (Bestandshafen) gemeint war.

Ein Kauf einer bestehenden Einrichtung kann keine Infrastrukturmaßnahme sein, durch einen Kauf werden keine Strukturen geschaffen, auch keine Infrastrukturen, sie sind ja schon da, sonst könnten sie nicht gekauft werden. Die Bezeichnung ist falsch und irreführend. Der Kauf des bestehenden Hafens ist keine Infrastrukturmaßnahme, sondern ein aktiver Eingriff in das Marktgeschehen.

Auch die Deklaration des Containerhafenbaus als Infrastrukturmaßnahme ist falsch, denn es gibt bereits eine umfangreiche Hafen-Infrastruktur in der Region. Z.B. listet die „Machbarkeitsstudie 2008“ der Stadtwerke Osnabrück AG neben dem Osnabrücker Hafen am Stichkanal zwölf weitere Häfen und Umschlagstellen am Mittellandkanal auf. Für den Bau eines dreizehnten Hafens gibt es daher keine Notwendigkeit. Im Gegenteil: Teilweise gibt es sogar Leerstände bzw. Umnutzungen, z.B. das ehemalige Glücksklee-Gelände in Bad Essen (heute „Phillips Sonderposten“), das in der Liste der zwölf Häfen gar nicht auftaucht, oder das Gelände der Fa. Max Wagner in Wehrendorf, das mitsamt seiner Umschlagsstelle lange Zeit zum Verkauf stand.

Es gibt also keinen Mangel an Häfen, die Konkurrenz ist groß, die Aktivitäten sind lebhaft. Der Markt funktioniert, was man u.a. auch daran erkennen kann, dass der Osnabrücker Hafen am Stichkanal aufgrund ebendieser Konkurrenz immer stärker unter Druck gerät und ein Ausweichquartier sucht, um seinen Standortnachteil am Stichkanal abzustreifen (s. „Machbarkeitsstudie 2008“).

Wollten Organe der Gebietskörperschaften (Landkreis, Kommunen) in dieser Situation tatsächlich sinnvolle Infrastrukturmaßnahmen ergreifen, so müssten diese Maßnahmen eher in einer Verringerung der Hafenskapazitäten bestehen, um einen ruinösen Konkurrenzkampf der Häfen untereinander zu vermeiden, statt ihn mit der Einführung eines weiteren Marktteilnehmers (HWL-GmbH) auch noch anzufachen.

Unsere Frage:

– Wie rechtfertigen Sie Ihren Eingriff / den der öffentlichen Hand in Form einer wirtschaftlichen Betätigung (HWL-GmbH) in das Marktgeschehen?

(Um die Frage zu präzisieren: § 136 des niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes regelt die Frage wirtschaftlicher Aktivitäten von Kommunen. Danach ist zu beachten, dass sie sich nur dann wirtschaftlich betätigen dürfen, „wenn und soweit der öffentliche Zweck das Unternehmen rechtfertigt“, und ein „angemessenes Verhältnis“ zum voraussichtlichen Bedarf bestehe. Da die Region bereits mit mindestens 12 Häfen ausreichend bestückt ist, ist ein öffentlicher Zweck für einen 13. Hafen nicht gegeben, und da zukünftige Containertransporte durch die niedrigen Brückenhöhen nur sehr stark eingeschränkt möglich sind, ist auch das Verhältnis zum voraussichtlichen Bedarf äußerst fragwürdig.)

4. Bundesverkehrswegeplan 2030

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 der Bundesregierung sind sowohl Verlegung und Ausbau der B65 zwischen Leckermühle und der Landesgrenze zu NRW als auch der vierstreifige Ausbau der B51 zwischen Belm und Ostercappeln als „vordringlich“ vorgesehen. Im geografischen Zentrum und sozusagen im Zielpunkt beider Projekte befindet sich der künftige Hafen in Bohmte.

– Welche Abstimmungen hat es bezüglich dieses gemeinsamen Ausbaus von Bundesstraßen und dem geplanten Hafenprojekt bzw. dessen angegliederten Industrie- / Gewerbegebiete gegeben?

Ebenfalls sind im Bundesverkehrswegeplan sämtliche Projekte zur Anhebung von Brücken zur Verbesserung der Transporthöhen auf den Kanälen abgelehnt worden.

– Welche Auswirkungen haben die mangelnden Brückenanhebungen auf Ihr Hafenprojekt?

5. Kosten

Sowohl auf der Ortsratssitzung Herringhausen-Stirpe-Oelingen am 11.09.2017 als auch auf der Bohmter Bauausschusssitzung (Ausschuss für Bauen, Planen, Umwelt) am 19.9.2017 wurde von der Gemeindeverwaltung verkündet, dass auf dem Gelände des ehemaligen Zerhusen-Hafens (Bestandshafen) umfangreiche Baumaßnahmen nötig seien. Sämtliche Bauten müssten u.a. aufgrund von Asbestbelastungen abgerissen und das Material fachgerecht entsorgt werden. Auch werde der Flächennutzungsplan geändert und ein neuer Bebauungsplan erstellt, weil neue, höhere Bauwerke errichtet und die Hafenstraße verlegt werden solle (21. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 109 "Hafen- und Industriegebiet – Futtermittel- und Schüttguthafen").

Auf der Gerichtsverhandlung wegen des angeblich nicht funktionierenden Hafenkranes wurde öffentlich, dass die HWL-GmbH 5,1 Mio. € für den Kauf des Zerhusen-Hafens ausgegeben hat. Dieser Hafen hat eine gewerblich nutzbare Hafenfläche von 20.913 m². Umgerechnet ergeben sich 243,87 € pro Quadratmeter, die für den Hafen bezahlt worden sind. (Tatsächlich hat die HWL-GmbH zwar knapp 37.000 m² Fläche aufgekauft, bei den restlichen 15.930 m² handelt es sich aber um landwirtschaftliche Flächen außerhalb des Gewerbegebietes, die nicht zum Hafen gehören, und die auch nicht innerhalb des Bebauungsplans liegen.)

Die üblichen Gewerbepreise liegen laut Gutachterausschuss bei 10 -15 € pro Quadratmeter. Für den Hafen wurde hingegen ein Quadratmeterpreis von 243,87 € bezahlt. Hinzu kommen jetzt auch noch die Kosten für Abriss, Entsorgung, Neubau von Gebäuden und Einrichtungen, sowie die Verlegung der Hafenstraße. Die Kosten für den Erwerb des Bestandshafens scheinen uns damit erheblich überteuert zu sein.

- **Wie hoch schätzen Sie die Gesamtkosten ein? Ist diese Einschätzung von einer zweiten / dritten fachlich kompetenten Seite aus kontrolliert bzw. beurteilt worden?**
- **Wie rechtfertigen Sie diese Kosten? Wer trägt die Verantwortung dafür? Gibt es persönliche Haftungen von Personen? Wenn nicht, warum nicht?**
- **Wer zahlt diese Summen? Kurzfristig, mittel- und langfristig? Belasten die Summen die Öffentliche Hand?**
- **Wie belasten diese Kosten den Betrieb des zukünftigen Hafens? Wie sollen die Kosten erwirtschaftet werden?**
- **Gibt es eine Bedarfsanalyse und einen Wirtschaftsplan für den Bestandshafen (ehemaligen Zerhusen-Hafen)? Wenn nicht, warum nicht, wenn ja, bitten wir um Einsichtnahme.**
- **Gibt es einen Kosten- bzw. Finanzplan, der diese Summen, deren Finanzierung und Erwirtschaftung berücksichtigt? Wenn nicht, warum nicht, wenn ja, bitten wir um Einsichtnahme.**
- **Von welchen unabhängigen und fachlich geeigneten Gutachtern wurden diese Pläne mit welchen Kriterien geprüft? Mit welchem Ergebnis?**

- **Ist der Preis für den Kauf des Zerhusen-Hafens ein politischer Preis, der gezahlt wurde, um einen unliebsamen Konkurrenten auszuschalten? Wenn nicht, warum wurde er dann gezahlt?**
- **Wer trägt die (Planungs-)Kosten für F-Plan- und B-Plan-Änderungen?**
- **Wer trägt die Verantwortung und wer die Kosten für die zu einem Preis von Gewerbeflächen gekauften landwirtschaftlichen Flächen?**

Um die Fragen zu präzisieren: Es geht hier nicht um den Containerhafen, sondern um den ehemaligen Zerhusen-Hafen (Bestandshafen), von dem Sie behauptet haben, dass ein leistungsfähiger Futtermittel- und Getreideumschlag für die landwirtschaftlich geprägte Region so wichtig seien, dass auf dessen Gelände kein Platz für Containerumschlag mehr vorhanden sei. Weshalb Sie einen komplett neuen Containerhafen daneben planen.

Mit der folgenden Frage beziehen wir uns aber auf das gesamte Hafenprojekt, also Container-, Futtermittel- und Schüttguthafen. Mit der suboptimalen Lage des Containerhafens (Kapitel 1) und den Kosten für den erheblich überkauften Kauf des Bestandshafens mitsamt den jetzt öffentlich gewordenen Änderungen (Kapitel 5) ergibt sich eine doppelt bis dreifache Belastung für das Projekt.

- **Wie soll mit dieser Mehrfachbelastung eine Wirtschaftlichkeit des gesamten Hafenprojekts erreicht werden?**
- **Wie steht es mit den Straßenausbaubeiträgen für Anlieger der Hafensstraße, wenn sie – wie jetzt geplant wird – verlegt und ganz neu gebaut werden soll?**

6. Einnahmen / Verteilung von Einnahmen und Kosten

Wir gehen davon aus, dass Sie für den Betrieb des Hafenprojekts einen Businessplan erstellt haben, der sich mit dem konkreten Geschäftsbetrieb des Projekts befasst. Dazu haben wir folgende Fragen:

- **Wie verteilen sich die Einnahmen des Projekts?** (Gefragt ist hier nicht nach dem Gewinn, der am Ende übrig bleiben soll, sondern nach allen Arten von Einnahmen, die während des Hafenbetriebs anfallen.)
- **Wie verteilen sich die Kosten?**
- **Wie sehen die Relationen aus zwischen den Anteilen an Kosten und Einnahmen?** (Welche Akteure profitieren mehr und welche weniger von dem Projekt?)

- **Wer hat Anrechte auf Anteile eines eventuellen Gewinns, in welcher Größenordnung?**
- **Wer hat die Verpflichtung, Anteile eines eventuellen Verlustes zu tragen, in welcher Größenordnung?**

7. Betreiber

Auf den bereits erwähnten Ortsrats- und Bauausschusssitzungen wurde ebenfalls mitgeteilt, dass sich ein Betreiber für den Bestandshafen (ehemaliger Zerhusen-Hafen) gefunden hätte.

- **Wer ist dieser Betreiber?**
- **In welchem Bereich handelt er / welche Produkte sollen umgeschlagen und gelagert werden? Sind Problemstoffe darunter?**
- **Hat der Betreiber eine Lizenz zum Futtermittelumschlag?**
- **Wie ist er ermittelt worden? Hat es eine öffentliche Ausschreibung für den Hafenbetrieb gegeben? Wenn nicht, warum nicht?**
- **Hat es Nebenabsprachen gegeben?**
- **Welche Anforderungen stellt der Betreiber an das Gelände bzw. die HWL-GmbH? Sind die oben erwähnten Neufassungen von FNP und B-Plan von dem Betreiber veranlasst? Sind das sog. „vorhabenbezogene“ Planungen im Sinne des Baurechts? Wenn nein, bitte begründen Sie diese Ansicht.**
- **Welche Daten haben Sie dem Betreiber zur Verfügung gestellt?**

8. Pachteinahmen 2016

Es wurde bekannt, dass die HWL-GmbH im Jahr 2016 Pachteinahmen in Höhe von ca. 300.000,- € verbuchen konnte. Da wir als Nachbarn im Jahr 2016 kaum Aktivitäten auf dem Hafengelände feststellen konnten, fragen wir uns, wofür?

- **Wer ist der Pächter, der diese Summen gezahlt hat?**
- **Warum / wofür wurden diese Summen gezahlt?**

9. Schlussbemerkung

Wir, die Bürgerinitiative „Interessensgemeinschaft Oelinger Hafen“, kritisieren Ihre Hafenpläne ziemlich stark. Wir nehmen aber in Anspruch, gute Gründe für diese Kritik zu haben. Wir denken auch, dass Sie, die beteiligten Politiker, Informationen bekommen, die mitunter einseitig und interessegeleitet sind. Dies zu erkennen, ist nicht immer einfach. Wenn die Informationen aber so offenkundig Fragen aufwerfen, wie in diesem Fall, fragen wir uns allerdings, warum Sie sich das nicht fragen.

Es geht uns nicht um unseren Hinterhof („Nimby“), sondern darum, eine offenkundig mit Mängeln und Unverständlichkeiten behaftete Planung zu hinterfragen, die die Öffentliche Hand und die Bewohner stark belasten wird, ohne entsprechende Gegenleistungen erwarten zu können.

Wir sehen Ihren Antworten mit Spannung entgegen.

Mit freundlichen Grüßen