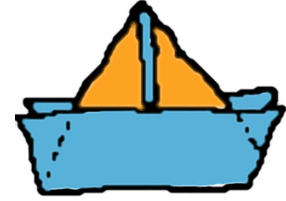


**NBank
Herrn Martin Herrmann
Günther-Wagner-Allee 12–16
30177 Hannover**



IG Oelinger Hafen
containerhafen-bohmte.de
Iris Riepenhausen
Mindener Str. 4
49163 Bohmte

**Förderung eines Binnenhafens in der Gemeinde Bohmte / Landkreis Osna-
brück nach den niedersächsischen Fördergrundsätzen für CO₂-arme Verkehrs-
träger**

Bohmte, 6. Mai 2018

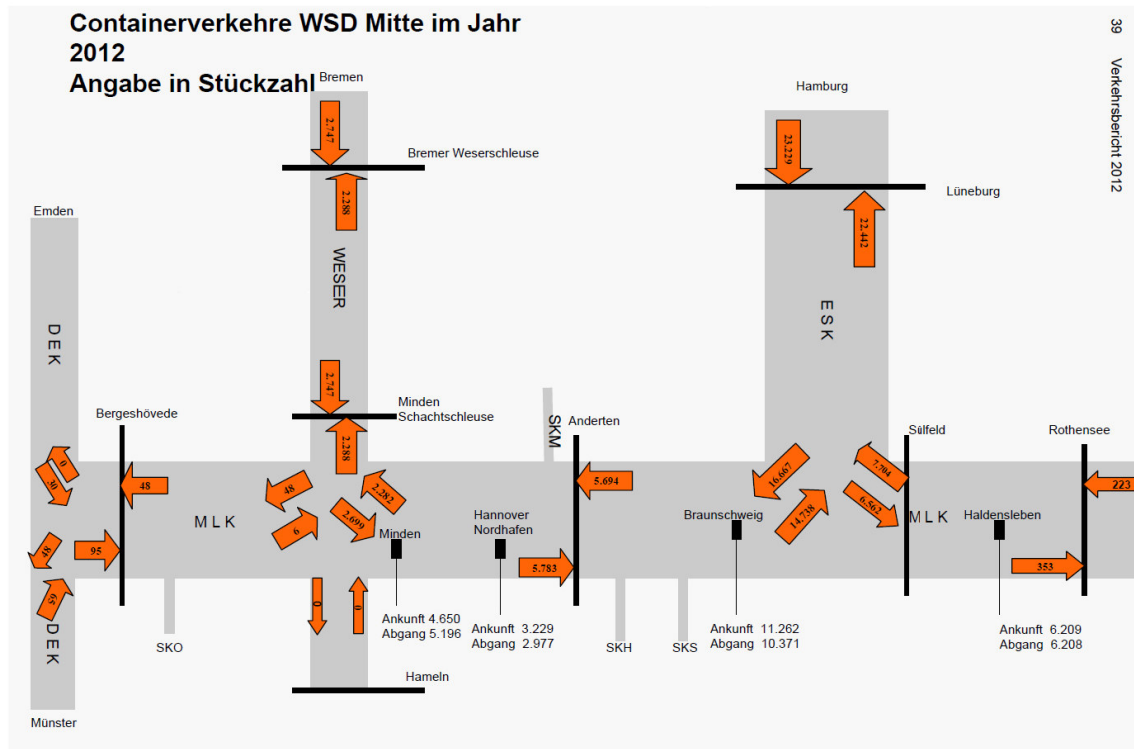
Sehr geehrter Herr Herrmann,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir hatten Sie am 22.9.2017, am 22.10.2017 und auch telefonisch darüber informiert, dass wir den Antrag der Hafen-Wittlager-Land GmbH (HWL-GmbH) zur Förderung des geplanten Binnenhafens in Bohmte als CO₂-armer Verkehrsträger für problematisch halten.

Die HWL-GmbH plant den Neubau eines Containerhafens und den Ausbau eines Massenguthafens. Beide Projektteile werden parallel verfolgt. Wir kritisieren beide.

Die HWL-GmbH startete ursprünglich nur mit dem Containerhafen-Projekt und mit prognostizierten Umschlagszahlen, die einer Überprüfung nicht standhalten. Laut Verkehrsbericht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wurden im Jahr 2012 insgesamt 50.102 Container oder 75.627 TEU auf Bundeswasserstraßen in Norddeutschland, also der Region zwischen Bergeshövede, Bremen, Hamburg, Rothensee und Hameln umgeschlagen. Im Nordhafen Hannover waren es z.B. 6.206 Container oder 8.944 TEU. Beladen oder leer (s. Grafik auf der nächsten Seite).

Setzt man das in Relation zu den von der HWL-GmbH damals prognostizierten Zahlen (51.549 bzw. 71.932 TEU), würden diese Prognosen zwischen 70% und 95% der gesamten im norddeutschen Wasserstraßennetz bewegten Container ausmachen! Die HWL-GmbH behauptete somit, in dem von Ihnen befragten Gebiet von ca. 30 km Umfang um Bohmte herum gäbe es eine Wirtschaftsleistung, die 70 - 95% des norddeutschen Binnenlandes entspricht. Oder 600 - 800% der Region Hannover.



Inzwischen hat sie ihre Prognose zwar um 26% gesenkt, die Zahlen sind trotzdem höchst unrealistisch. Aus diesem Grunde hob das Verwaltungsgericht Osnabrück in seinem Urteil vom 23.9.2014 die damalige Förderung durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als „ermessensfehlerhaft“ auf. Die HWL-GmbH hat daraufhin dieses Urteil nicht angefochten, allerdings dessen Durchsetzung verhindert, indem sie den Hafen des klagenden Betriebs (Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH) mit der Bedingung aufgekauft hat, dass dieser seine Klage zurückzieht. Sie hat für 20.913 m² Hafensfläche einen Preis von 5,1 Mio. € gezahlt, das ergibt 243,87 € pro Quadratmeter. Die üblichen Preise für Gewerbeflächen liegen hier zwischen 10 und 15 €/m². Hinzu kommen Abriss-, Sanierungs-, Entsorgungs-, sowie die Erschließungskosten (u.a. für die Verlegung der Hafenstraße), denn die HWL-GmbH möchte bzw. muss das Gelände sozusagen besenrein erschlossen potenziellen Pächtern anbieten.

Um diesen aufgekauften Betrieb geht es jetzt bei dem Ihnen vorliegenden Förderantrag. Die HWL-GmbH möchte diesen Betrieb erweitern und dort Massengüter umschlagen lassen.

Wir kritisieren, dass es in der Region bereits genügend Umschlagstellen für Massengut am Kanal gibt, und dass eine weitere bzw. die geplante Erweiterung in Bohmte gar nicht notwendig ist.

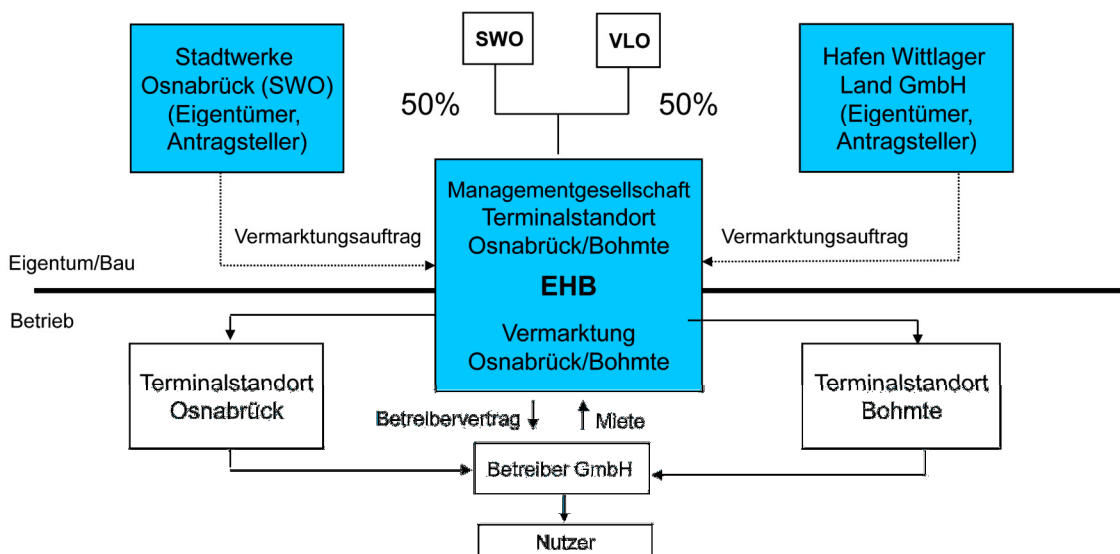
Die Stadtwerke Osnabrück AG betreibt (inzwischen über die Tochterfirma EHB-GmbH, s.u.) den Osnabrücker Hafen. In einer „Machbarkeitsstudie 2008“, ließ sie mögliche Strategien zur Sicherung des Osnabrücker Hafens erkunden, weil der am

Stichkanal liegt, dessen Schleusen einen Engpass bilden. Die Machbarkeitsstudie kam zu dem Schluss, dass u.a. aufgrund dieser Schleusenproblematik die Zukunft des Osnabrücker Hafens nicht mehr innerhalb Osnabrücks, sondern außerhalb, direkt am Mittellandkanal liegt. Zur Standortsuche listet sie 12 regionale Hafenstandorte auf, die für eine Hafenverlagerung infrage kämen. Was implizit bestätigt, dass es bereits eine dichte Hafeninfrastuktur hier vor Ort gibt.

Eine Erweiterung ist daher gar nicht nötig. Außer für die Stadtwerke Osnabrück AG. Sie hat ein großes Interesse an einem dieser 12 Standorte, weil es für ihren eigenen in Osnabrück allmählich eng wird. Allerdings tritt sie nicht selbst in Erscheinung, sondern durch die HWL-GmbH. Die HWL-GmbH ist 2011 als 100%ige Tochtergesellschaft der Öffentlichen Hand gegründet worden, um den Hafen in Bohmte zu „entwickeln“. Dieser soll jedoch nicht eigenständig sein, sondern lediglich ein „Terminal“ des Osnabrücker Hafens werden. „Ein Hafen – zwei Standorte“ heißt die Sprachregelung. Geplant ist, dass die HWL-GmbH ihren Standort in Bohmte (der „entwickelt“ werden soll) und die Stadtwerke Osnabrück AG ihren Standort in Osnabrück (der nicht weiter entwickelt wird) in die Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft (EHB-GmbH) einbringen. Die EHB-GmbH soll die Standorte dann entweder selber betreiben, oder an andere Betreiber vermieten. So oder so behält sie aber eine Schlüsselstellung inne. Und weil sie inzwischen eine 100%ige Tochter der Stadtwerke Osnabrück ist (die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück – VLO ist ausgeschieden), die ebenso.



Organisationsstruktur



Das heißt: Die Öffentliche Hand „entwickelt“ den Hafenstandort Bohmte, über den die Stadtwerke Osnabrück verfügen kann, was für sie äußerst angenehm ist, weil sich ihr eigener Standort eben nicht weiter entwickeln kann, was aber notwendig wäre, um ihn in Zukunft weiter betreiben zu können. Die eine Gesellschaft baut das Nest (mit öffentlichen Mitteln), die andere setzt sich rein.

Unser Standpunkt, dass eine „Entwicklung“ des Bohmter Hafens (außer für die Stadtwerke Osnabrück AG) eigentlich unnötig ist, wird auch dadurch bestätigt, dass der ehemalige Zerhusen-Hafen bereits seit über zwei Jahren brach liegt und es voraussichtlich auch noch einige Zeit so sein wird. Während dieser Zeit hat der Handel in der Region nicht gelitten, die vorhandene Infrastruktur hat das Zerhusen-Volumen problemlos aufgefangen.

Wir kritisieren aber nicht nur, dass der Ausbau eines Massenguthafens an dieser Stelle überflüssig ist, sondern auch die Konsequenzen, die sich für den LKW-Verkehr und damit die CO₂-Bilanz daraus ergeben. Wie wir Ihnen bereits mitgeteilt haben, sind beide Projektteile in Bohmte (Container- und Massenguthafen) bimodal geplant. Der Umschlag findet zwischen Schiff und LKW statt. Ein Bahnanschluss ist wegen technischer Probleme (Steigung am Wiehengebirge) und wegen förderrechtlichen Bedingungen (bereits erfolgte öffentliche Förderung des KV-Terminals in Osnabrück) nicht vorgesehen.

In Osnabrück wird vor allem Eisenschrott für das Stahlwerk in Georgsmarienhütte umgeschlagen und von dort aus per Eisenbahn nach Georgsmarienhütte gefahren. Wenn die Kontingente des Osnabrücker Hafens nach Bohmte verlagert werden, müsste der Schrott ca. 30 km zum Stahlwerk (und umgekehrt Stahlprodukte vom Werk zur Verschiffung nach Bohmte) per LKW transportiert werden, weil es in Bohmte keinen Anschluss an die Eisenbahn gibt.

Wir hatten Ihnen diese Befürchtung bereits mitgeteilt und auf Aussagen des damaligen Wirtschaftsministers Liess vom 26. September 2014 hingewiesen, nach denen die Verlegung dieser Kontingente innerhalb weniger Jahre zu erwarten sei.

Diese Aussage wurde inzwischen aktualisiert. In der Antwort der Landesregierung vom 25.11.2016 (Drucksache 17/7007) auf einen Beschluss des Landtages vom 07.06.2016 wird bestätigt, dass die Vergrößerung der Schleusen zur Erreichbarkeit des Osnabrücker Hafens für Großmotorschiffe nicht vorgesehen ist. Die Schleusen werden nicht ersetzt, sondern lediglich instandgesetzt, damit der Schiffsverkehr mit kleinen Schiffen wie bisher auch in den nächsten 15 - 20 Jahre stattfinden kann. Stattdessen soll der Standort in Bohmte ausgebaut werden.

Da in der Binnenschifffahrt allmählich die 85-Meter Europaschiffe durch 110-Meter Großmotorgüterschiffe ersetzt werden, bedeutet die Weigerung, die Stichkanalschleusen zu vergrößern, dass der Osnabrücker Hafen vom Binnenschiffsverkehr abgeschnitten wird. Diese Aufgabe soll der geplante Hafen in Bohmte übernehmen.

Wenn er diese Aufgabe übernimmt, übernimmt er auch den Eisenschrott, der dann nicht mehr per Bahn, sondern per LKW weitertransportiert werden wird. Was erheblich negative Folgen für den CO₂-Ausstoß haben wird.

Wir haben dargestellt, dass die von der HWL-GmbH gezahlte Summe für den Zerhusen-Hafen ganz erheblich über den üblichen Grundstückspreisen liegt und noch weitere Summen anstehen. Wir haben ebenfalls dargestellt, dass die Region eigentlich gar keinen weiteren Hafen(-ausbau) braucht. Die HWL-GmbH rechtfertigt sich, ihr Hafen-Engagement und dessen Kosten dienen zur „Entwicklung der umgebenden Gewerbeflächen“. Das heißt, über den Umweg des Hafens soll ein Gewerbegebiet finanziert bzw. gefördert werden. Das ist eine Quärförderung eines Gewerbegebietes durch die beteiligten Gebietskörperschaften, letztlich also die Steuerzahler. Der geplante Gesamthafen ist also gar nicht Selbstzweck, sondern Mittel zur Attraktivitätssteigerung eines geplanten Gewerbegebietes.

Wir möchten unseren damaligen Appell an Sie wiederholen: Eine Förderung eines solchen Vorhabens über ein CO₂-Minderungsprogramm wäre in keiner Weise nachvollziehbar und auch nicht vermittelbar, es wäre nur die mit dem Mäntelchen des Klimaschutzes verkappte Förderung eines Gewerbegebietes. Eines Gewerbegebietes, das zudem noch zu einer erheblichen Erhöhung des CO₂-Ausstoßes beitragen würde, also im absoluten Gegensatz zu Ihren Förderzielen steht.

Wir bitten Sie daher noch einmal und sehr dringend, unsere Bedenken bei Ihren Überlegungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen