



**IG Oelinger Hafen**  
containerhafen-bohmte.de  
info@containerhafen-bohmte.de

**Frau Bürgermeisterin Strotmann**  
**Bohmter Str. 4**  
**49163 Bohmte**

– und allen Ratsmitgliedern zur Kenntnis –

22. April 2020

**Ihre Beschlussvorlage BV/048/2020 vom 3.3.2020 „Hafen Wittlager Land“**

Sehr geehrte Frau Strotmann,

wir hatte Sie am 6. März nach der Mitgliederversammlung der BI „Stoppt B-65-neu“ angeschrieben und um eine Stellungnahme gebeten. Inzwischen ist die Corona-Krise über uns gekommen, daher wollten wir eigentlich nicht auf eine schnelle Antwort drängen. Uns ist allerdings Ihre Beschlussvorlage BV/048/2020 „Hafen Wittlager Land, weiteres Vorgehen“ vom 3.3.2020 in die Hände gefallen, die bei uns ganz erheblichen Diskussionsbedarf auslöst.

Sie schreiben:

*– Ein Grund für das interkommunale Hafenprojekt in Bohmte sei die Vermeidung einer Zersiedelung der Landschaft.*

Nach dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2017 des Landkreises Osnabrück sind neben den bestehenden freien Gewerbeflächen in unserer Nachbarschaft (z.B. im Niedersachsenpark) erhebliche weitere Gewerbeflächen geplant, bzw. werden bereits bebaut oder erweitert, z.B. in Ostercappeln („Venner Esch“), Belm-Vehrte („Heggenbrede“), in Bramsche-Schleptrup (wo am 13.11.2018 die feierliche Einweihung unter freundlicher Beteiligung von HWL-Aufsichtsratsvorsitzenden Lübbersmann stattfand), oder in Bad Essen-Lintorf. Insgesamt werden zurzeit allein im Altkreis Wittlage zusätzlich zum Hafenprojekt mehr als 150 Hektar Gewerbeflächen bebaut oder befinden sich in konkreter Planung. Bereits 2012 (?) sind weitere erhebliche Flächen entlang der B65 / B218 als potenzielle Gewerbeflächen aus dem Schutzgebiet „Naturpark“ herausgenommen worden.

Selbst wenn die Vermeidung von Zersiedelung tatsächlich jemals ein Kriterium für das Hafenprojekt gewesen sein sollte, wurde sie nicht wirklich verfolgt und ist spätestens jetzt als Legitimation für den Bohmter Hafen ungeeignet.

- *Es bestehe Konsens darüber, dass die Häfen in Osnabrück und Bohmte als gemeinsame, sich gegenseitig ergänzende Einheit, nicht als Konkurrenz zu betrachten seien.*

Wir haben bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass der Osnabrücker Hafen aufgrund der Schleusenproblematik in Zukunft von der gewerblichen Schifffahrt abgeschnitten sein wird. Da die Stadtwerke Osnabrück AG, die den Osnabrücker Hafen betreibt, über ihre Tochterfirma EHB-GmbH Zugriff auf den Bohmter Hafen erhalten soll, würde in der Tat keine Konkurrenz, sondern eine Verlagerung entstehen. Wenn der Osnabrücker Hafen keine Zukunft mehr hat, dessen Hafenbetreiber aber in Bohmte über einen neuen Hafen verfügen kann, bedeutet das schlichtweg eine faktische Hafenverlagerung von Osnabrück nach Bohmte. Der HWL-Slogan: „Ein Hafen – zwei Standorte“ ist irreführend, weil der Bohmter Standort ausgebaut wird, während der Osnabrücker ausläuft.

- *Aus Fördermittelgründen solle der Bohmter Hafenausbau zwar vorerst nur bimodal erfolgen (LKW–Schiff), langfristig sei aber auch ein Bahnanschluss möglich.*

Falls ein trimodaler Ausbau tatsächlich vorgesehen sein sollte, hat man sich einen sehr, sehr ungünstigen Standort dafür ausgesucht, denn aufgrund des Höhenunterschieds zur und den gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Bahnstrecke Osnabrück–Bremen wird ein Bahnanschluss nur mit großen Umwegen zu realisieren und mit sehr hohen Kosten verbunden sein. Sind bereits mögliche Trassen ermittelt worden? Gibt es seriöse (!) Kostenschätzungen? Wurden Flächen dafür reserviert?

Der Ausbau eines trimodalen Hafenstandorts in Oelingen muss als sehr unrealistisch beurteilt werden, vor allem im Vergleich zu anderen Standorten am Kanal, wo bereits vorhandene Bahnanschlüsse einfach verlängert werden könnten. Die Standortauswahl scheint ausschließlich aufgrund der Straßenanbindung entsprechend des Interesses der Stadtwerke Osnabrück AG erfolgt zu sein.

Sollte der Bohmter Hafen tatsächlich mit einem Bahnanschluss ausgestattet werden, würde damit endgültig dem angeblichen zwei-sich-gegenseitig-ergänzende-Standorte-Modus widersprochen.

- *Die „Machbarkeitsstudie Binnenhafenentwicklung im Bereich Osnabrück / Bohmte“ sei 2008 von der Fa. NPorts erstellt worden.*

Das stimmt zwar, Sie verschweigen jedoch, dass diese Studie **im Auftrage der Stadtwerke Osnabrück AG** erfolgte und der Auslöser dafür nicht die Stärken des Bohmter, sondern die Schwächen des Osnabrücker Hafens waren. In der Studie wird festgehalten, dass der Osnabrücker Hafen aufgrund seiner beengten Lage „... in der gegenwärtigen Form nicht den Anforderungen an einen modernen trimodalen Logistikstandort genügen kann ...“, und stattdessen der Ausbau in Bohmte empfohlen.

- *2010 seien durch eine „Potenzialanalyse“ durchschnittlich 1.300 Tonnen Warenein- und -ausgang pro Verkehrstag ermittelt worden, das seien 203 TEU werktäglich.*

Umgerechnet bedeutet das ein Gewicht von 6,4 Tonnen pro TEU. Prof. Bode geht in seiner „Stellungnahme“ von durchschnittlich 30 Tonnen pro TEU aus,

was nur 43,3 TEU ergeben würde. Diese Diskrepanz ist nur eine von vielen und bestätigt unsere Sichtweise, dass die vorgebrachten Einschätzungen beliebig und unsachlich verwendet werden.

Wir haben bereits mehrfach sehr deutliche Kritik an der „Potenzialanalyse“ geäußert. Beispielsweise wurde die Fa. Leiber GmbH in Bramsche als potenzielle Nutzerin des Bohmter Hafens vorgestellt, obwohl sie einen eigenen Hafen in Bramsche betreibt und auch keine Nutzung des Bohmter Hafens beabsichtigt. Zudem ist die „Potenzialanalyse“ keine wirkliche Analyse, sondern lediglich eine Unternehmensbefragung. Die tatsächlichen Möglichkeiten, Schwierigkeiten und Kosten von Transporten werden nicht analysiert.

– *Alle Behörden, insbesondere das Land Niedersachsen sowie die WSV bzw. die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) hätten das Projekt fachlich positiv bewertet und würden es unterstützen.*

**Eine „fachliche Bewertung“ durch die SGKV hat nie stattgefunden!** (Urteil des Verwaltungsgerichts Osnabrück vom 23.9.2014, S. 14,15.)

Sowohl das Land Niedersachsen als auch die Bundesregierung weigern sich, ihren Verpflichtungen aus dem Regierungsabkommen vom 14.9.1965 zum Schleusenausbau des Osnabrücker Stichkanals nachzukommen. Die behördlichen Unterstützungen des Bohmter Hafenstandorts folgen dieser Weigerung, sind daher nicht sachlich begründet, sondern interessegeleitet.

– *Wir, die IG, würden pauschal „alle objektiven Gutachten“ als falsch und fehlerhaft bezeichnen, dabei sei doch das von uns in Auftrag gegebene Münsteraner Gutachten kritikwürdig, weil es nicht auf „echte Marktdaten“ basiere.*

Wir haben keine Gutachten kritisiert, sondern bemängeln, dass es **überhaupt keine** objektiven Gutachten gegeben hat (s.o.)! Eine Unternehmensbefragung ist kein „objektives Gutachten“. Genau deshalb haben wir ja das Gutachten der Uni Münster in Auftrag gegeben. Die dort herangezogenen Daten (Verkehrsverflechtungsprognose) sind keinesfalls „unecht“, sie stammen vom Bundesverkehrsministerium und sind Grundlage für nahezu alle Planungen und Gutachten im deutschen Verkehrswesen, während Ihre angeblich „echten Marktdaten“ aus einer nicht nachprüfaren, regionalen und offensichtlich fehlerhaften Befragung stammen (unrealistische Prognosen, die vor Gericht keinen Bestand hatten, mehrfache Korrekturen, Vereinnahmung der Fa. Leiber, ...).

Die Begriffe „falsch“ und „fehlerhaft“ haben wir insbesondere auf die „Stellungnahme“ von Prof. Bode angewendet und unser Urteil wirklich sehr, sehr sorgfältig begründet. Da Sie unsere Kritik offensichtlich nicht anerkennen, möchten wir Sie noch einmal sehr eindringlich darum bitten, sie entweder inhaltlich-sachlich zu widerlegen, oder unsere Position zu akzeptieren.

– *Der Hafen würde bei Vollausslastung rund 1.000 LKWs täglich ersetzen.*

Laut der aktuell von der HWL vorgelegten Prognose wird in Bohmte ein Volumen von 43.750 TEU pro Jahr erwartet. Bei einem wöchentlichen 5-Tage-Betrieb (250 Arbeitstage) wären das 175 TEU bzw. **87,5 LKW**, bei einem 6-Tage-Betrieb (302 Arbeitstage) ca. 144 TEU bzw. **72 LKW** pro Tag!

Selbst die von Ihnen in Ihrer Beschlussvorlage dargelegten „203 TEU werktäglich“ (S.2), würden lediglich 101,5 LKW pro Tag ergeben!

Würde man übrigens die von Prof. Bode zugrunde gelegten 30 Tonnen pro TEU annehmen, würde kein einziger LKW ersetzt werden. Denn die zulässige Zuladung für einen 40-to-LKW liegt bei 25 Tonnen, die Container dürften per LKW nur mit Sondergenehmigung transportiert werden (<https://www.bussgeld-info.de/zuladung-lkw/>).

Hinzu kommt, dass nicht alle Container, die der Hafen umschlagen möchte, zurzeit per LKW im Fernverkehr transportiert werden, es würden auch Verkehre von anderen Binnenhäfen und der Bahn abgegriffen werden, was die LKW-Ersatz-Zahl erheblich reduziert. Der LKW-Nahverkehr würde sowieso bestehen bleiben, bzw. lokal ansteigen.

Falls Sie unter „Vollauslastung“ den Betrieb einschließlich des Massenguthafens verstehen: Schütt- und Massengüter werden im Fernverkehr auch **jetzt schon nicht** per LKW transportiert, sondern per Bahn oder größtenteils per Schiff. Es würden daher lediglich Verkehre von einem zum anderen Hafen verlagert. Da sich hier entlang des Mittellandkanals alle 6,3 Kanalkilometer ein Hafen befindet, wäre die LKW-Einsparung bei Massengütern marginal. Falls auch die Verkehre nach Bohmte verlagert werden, die zurzeit vom Osnabrücker Hafen aus per Hüttenbahn zum Stahlwerk nach GM-Hütte gefahren werden (ca. 800.000 Tonnen pro Jahr), würde der regionale LKW-Verkehr ganz erheblich ansteigen (27,6 km eine Strecke). Stahlschrott ist die Hauptumschlagsware in Osnabrück.

- *Laut BVWP würden 2030 die niedrigen Brücken in Münster erhöht und der DEK dann durchgängig zweilagig befahrbar sein. Für ausreichend schwer beladene Schiffe sei er das jetzt schon.*

Laut BVWP 2030 werden zwar die Brücken in Münsteraner Stadtgebiet erhöht, alle übrigen Brückenhebungsprojekte sind aber bereits bei den Voruntersuchungen ausgeschieden (Projekte W17, W21, W22). Nach den Erhöhungen in Münster verbleiben weiterhin 7 Brücken (bei Hochwasserstand: 23) über dem Dortmund-Ems-Kanal, 6 (18) über den Wesel-Datteln-Kanal und 7 (16) über den Rhein-Herne-Kanal, die für einen zweilagigen Containerverkehr zu niedrig sind. Sie sollen erst nach Erreichen ihrer natürlichen Altersgrenze durch höhere Brücken ersetzt werden. (Wir haben bereits mehrfach ausführlich auf die Quellen zu diesen Daten verwiesen.)

Die angebliche heute schon mögliche zweilagige Befahrbarkeit mit besonders schweren Containern ist illusorisch und **findet real nicht statt!**

- *Sie verweisen auf ein „Faktenpapier“ der HWL-GmbH.*

Leider wissen wir nicht, welches HWL-Papier Sie empfehlen. Im Rahmen der von Ihnen vor Ihrer Wahl versprochenen objektiven und sachlichen Information hätten wir erwartet, dass Sie auch unserer Sichtweise Raum geben, damit sich der Rat ein eigenständiges Bild machen kann.

- *Das OVG-Urteil gegen den B-Plan Nr. 99 sei nicht aufgrund der von uns vorgebrachten Argumente erfolgt, sondern aufgrund einer Änderung der gesetzlichen Vorgaben.*

Immerhin hatte das Gericht unsere Klage angenommen, was eine Betrachtung der sachlichen Gründe voraussetzt.

Bei der Gerichtsverhandlung sind allerdings schon bei der Betrachtung der formalen Aspekte so schwerwiegende Fehler aufgetaucht (z.B. liegt das Datum der Unterschrift des Bürgermeisters **vor** dem Datum des Satzungsbeschlusses), dass das Gericht alleine schon deshalb den Plan für ungültig erklärte, bevor es sich weiter inhaltlich damit befasste. Die Schlussfolgerung, unsere sachlichen Argumente seien nicht ausreichend gewesen, lässt sich daraus **nicht** ableiten.

- *Sie berichten von einer Sitzung am 5.2. 2020, deren „Mitglieder“ grundsätzlich hinter der Hafenanlage stehen würden.*

Leider stellen Sie nicht dar, welches Gremium sich am 5. Februar getroffen hat. Wenn es eine HWL-GmbH-Gremiumssitzung war, ist das Ergebnis nicht verwunderlich. Wenn nicht, bitten wir um Information, welches Gremium sich nichtöffentlich trifft, über die Zukunft des Hafens berät und von Ihnen eine so bereitwillige Berücksichtigung findet.

- *Sie drohen damit, dass die HWL-GmbH „gezwungen sein“ wird, von der Gemeinde Bohmte Schadensersatz zu fordern, falls der Gemeinderat einen Antrag der Fraktion Die Linke / Die Grünen gegen die Weiterführung der Containerhafenanlage annimmt.*

Diese Drohung verwundert uns etwas, denn die HWL-GmbH ist eine kommunale Gesellschaft, die Forderung würde also mindestens zu 37,5% an sich selbst gestellt. Mit der Schadensersatzforderung würde zudem die kommunale Planungshoheit ausgehebelt, was wir uns nur sehr schwer vorstellen können.

Wenn wir Sie richtig verstehen, gründet sich die Schadensersatzforderung auf den Gesellschaftszweck der HWL-GmbH, der geändert werden müsste, wenn die Containerhafenanlage aufgegeben werden würde. Nur ist der Bau eines gesonderten „Containerhafens“ gar nicht Bestandteil des Gesellschaftervertrages. Stattdessen ist von einem „Güter- und Containerhafen“ die Rede:

### § 3

#### *„Zweck der Gesellschaft*

- 1. Zweck der Gesellschaft ist der Aufbau, der Ausbau und der Betrieb eines Güter- und Containerhafens sowie die damit in Zusammenhang stehende Flächenerschließung incl. Flächenankauf am Standort Bohmte sowie alle hiermit zusammenhängenden Rechtsgeschäfte.*
- 2. Die Gesellschaft ist zu allen Maßnahmen berechtigt, die mit dem genannten Gesellschaftszweck zusammenhängen oder ihn fördern. Sie kann sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben anderer Unternehmen bedienen, sich an ihnen beteiligen oder solche Unternehmen sowie Hilfs- und Nebenbetriebe (auch Zweigniederlassungen) errichten, erwerben oder pachten.“*

Solange also in Bohmte die Möglichkeit des Containerumschlags besteht, wäre keine Satzungsänderung nötig! Da diese Möglichkeit auf dem HWL-Gelände des ehemaligen Zerhusen-Hafens durchaus besteht und nach dem Antrag der Fraktion Die Linke / Die Grünen auch dort weiterhin möglich sein soll, ist die Schadensersatzforderung eine leere Drohung.

Doch warum sollte aus einer Satzungsänderung überhaupt eine Schadensersatzforderung folgen? Warum sollte eine GmbH ein Recht darauf haben, dass die kommunale Planung **nicht korrigiert werden darf**? Insbesondere, wenn diese GmbH unglaubwürdige Zahlen und keine solide Wirtschaftlichkeitsberechnungen vorgelegt hat, während ein unabhängiges wissenschaftliches Gutachten den Containerhafenplänen widerspricht? Warum sollte eine GmbH, die mit reichlich Kapital aus öffentlicher Hand gefördert wird und deren Geschäftsführer selbstbewusst verkünden, am Markt bestehen zu wollen, den Kräften dieses Marktes nicht ausgesetzt werden dürfen?

Warum also soll der Gemeinderat mit einer (leeren) Schadensersatzdrohung an einer unabhängigen Abwägung gehindert werden?

Wir müssen feststellen, dass Sie nicht eines unserer Argumente aufgegriffen haben, obwohl wir sie wirklich sehr sorgfältig begründet haben. Stattdessen haben Sie die Sichtweise der HWL-GmbH zu 100% übernommen. Einschließlich sachlicher Fehler. Wir stellen weiter fest, dass der / die Bearbeiter in der Beschlussvorlage nicht genannt werden und die für jeden Beschluss notwendige Frage der Finanzierung offen gelassen wurde, obwohl das Hafenprojekt eines der teuersten Projekte der Gemeinde ist und erst recht werden wird, falls das Vorhaben wie geplant weiter verfolgt wird.

Aus diesen Gründen und der sich aus sprachlichen Formulierungen ableitbaren Positionierung des Verfassers drängt sich der Verdacht auf, dass hier einfach ein HWL-GmbH-Text als Beschlussvorlage übernommen wurde.

So geht das nicht! Es ist uns ein Rätsel, warum Sie so einseitig agieren und nun sogar den Rat mit einer unglücklichen Schadensersatzforderung zu manipulieren versuchen. Wir verstehen nicht, warum Sie sich so sehr der HWL-GmbH unterwerfen.

Das alles nährt unsere Befürchtung, dass es sich bei dem Containerhafen-Projekt nicht um ein solides Wirtschaftsprojekt handelt, als das es uns verkauft wird, sondern dass sich dahinter etwas verbirgt, das der Bevölkerung vorenthalten wird. Mit dieser Beschlussvorlage haben Sie unsere Sorgen erheblich verstärkt, dass hier nicht mit offenen Karten gespielt wird. Natürlich wollen wir daher umso dringender wissen, warum Sie so agieren und was denn nun wirklich dahinter steckt.

Sehr geehrte Frau Strotmann, wir hatten die Hoffnung, dass mit Ihrer Wahl ein neuer Wind in das Bohmter Rathaus einzieht und die alten Seil- und Machenschaften ein Ende finden. Wir bitten Sie daher eindringlich, den bisherigen Weg zu beenden und das Projekt beispielsweise mit einem Runden Tisch und allen Beteiligten unter der Leitung einer unabhängigen (!) Moderation neu aufzubauen. Offen, unparteiisch und vor allem ehrlich.

Mit vielen freundlichen Grüßen

Martin Becker