



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

HWL-GmbH
Frau Susanne Schlüter
Rathaus Bohmte
Bremer Str. 4
49163 Bohmte

per Einschreiben und vorab per Mail

Stirpe-Oelingen, 20. August 2021

Sehr geehrte Frau Schlüter,

wir hatten Ihnen vor gut zwei Monaten geschrieben und bis heute leider keine Antwort bekommen.

In unserem Schreiben hatten wir Sie nochmals eindringlich gebeten, Position zu unseren Analysen der Stellungnahmen der „beiden Wolfgangs“ – Prof. Wolfgang Bode und Wolfgang Weber – zu beziehen (<https://www.containerhafen-bohmte.de/wobleiben-die-argumente/>). Unsere Arbeiten haben grobe Fehler und Unsachlichkeiten in beiden Stellungnahmen aufgezeigt. Da das Bohmter Hafenprojekt zu großen Teilen auf diesen Stellungnahmen beruht (die Beschlussfassungen im Oktober 2020 folgen z.B. in weiten Teilen *wörtlich* der Weber-Stellungnahme), folgt daraus, dass Ihr Hafenprojekt auf fehlerhaften Fundamenten fußt.

Da Sie unsere „Wolfgang“-Analysen offenkundig nicht widerlegen können oder wollen, setzen Sie sich dem Vorwurf aus, bewusst und damit vorsätzlich erhebliche Summen öffentlicher Gelder für ein fehlerhaftes und damit untaugliches Projekt auszugeben. Dieser Vorwurf wird durch Ihre Weigerung, unabhängige (!) Wirtschaftlichkeitsberechnungen erstellen zu lassen, nochmals bestärkt.

Wir hatten Sie ebenfalls gebeten, uns den Beschluss vorzulegen, mit dem die privilegierte Stellung der Stadtwerke-Tochter EHB-GmbH innerhalb Ihrer Hafen-Organisation angeblich beendet worden sein soll. Leider ist auch dies nicht erfolgt. Wir müssen daher davon ausgehen, dass diese Struktur weiterhin Gültigkeit hat. Außerdem würde der Ausstieg der Stadtwerke Osnabrück AG den Verlust der Hauptinitiatorin und –interessentin des Bohmter Hafenprojekts bedeuten, denn deren Wunsch nach einem zweiten Standort direkt am Mittellandkanal als „Ergänzung“ zu ihrem Hafen

am Stichkanal war der eigentliche Anlass zur Gründung der HWL-GmbH (Machbarkeitsstudie 2008). Als kommunale Hafenentwicklungsgesellschaft erwarb die HWL-GmbH dann landwirtschaftliche Flächen in Bohmte, um darauf einen Containerhafen (keinen Massenguthafen!) zu entwickeln, den die Stadtwerke Osnabrück AG über die für diesen Zweck gegründete Tochterfirma EHB-GmbH betreiben wollte. Stadtwerke und HWL-GmbH prägten dafür den kecken Slogan: „*Ein Hafen – zwei sich ergänzende Standorte*“, Massengut in Osnabrück – Container in Bohmte. Beide entweder direkt (Betreiberin) oder indirekt (Vermietung / Verpachtung) in der Hand der Stadtwerke Osnabrück AG.

Die Bohmter Massenguthafenplanung kam erst später auf, nachdem die HWL-GmbH im Januar 2016 den benachbarten Hafen der Fa. Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH aufgekauft hatte, weil diese ebenfalls den Umschlag von Containern betreiben wollte und dadurch die HWL-Planung gefährdete.

Daraus wird deutlich, dass das eigentliche Hafen-Motiv der Wunsch der Stadtwerke Osnabrück AG nach einem Containerhafen, und dass die Stadtwerke AG die treibende Kraft hinter dem ganzen Projekt war (oder noch immer ist?). Nachdem aktuell sowohl der Containerhafen-Neubau als auch (angeblich) die Beteiligung der Stadtwerke AG ausfallen, entfallen damit auch der eigentliche Anlass und die anvisierte Betreiberin Ihres Hafenprojekts. Das sind herbe Verluste, die eigentlich zu einem grundsätzlichen Überdenken der Planung führen müssten.

Doch davon ist keine Rede. Stattdessen tauschen Sie einfach das Projektziel aus und setzen als neues Hauptmotiv für Ihr Vorhaben den angeblichen Wunsch nach einem Agrarhafen von zwei Agrargenossenschaften ein (LBD, RWO). Also soll in Bohmte jetzt kein Containerhafen, sondern ein Agrarhafen gebaut werden.

Dieses Manöver ist an sich schon diskussionswürdig. Ein Austausch der Hauptmotivation für ein mindestens-20-Mio-Euro-Projekt der Öffentlichen Hand ist ziemlich ungewöhnlich und hätte auf jeden Fall sehr gut belegt und begründet, sowie öffentlich breit diskutiert werden müssen. Denn es gibt einige sehr gewichtige Gründe, die gegen einen Agrarhafen sprechen und die durch Ihre überraschende Kurskorrektur vollkommen unbeachtet geblieben sind:

1. Die RWO besitzt bereits einen eigenen Hafen „mit Containerbrücke“ in Wehrendorf, lediglich 4 km vom geplanten Standort in Bohmte entfernt. Die Notwendigkeit für die Öffentliche Hand, für eine Agrargenossenschaft einen zweiten Hafen in direkter Nachbarschaft zu ihrem ersten zu bauen, leuchtet uns nicht ein. Die LBD hingegen verweigert sich Gesprächen und verweist auf Sie, die HWL-GmbH. Der Wunsch dieser Genossenschaft nach einem Hafen scheint also nicht einmal stark genug zu sein, um von sich aus dafür zu werben. Aber wenn sich schon die angeblichen Interessenten für ihren eigenen Wunsch nicht engagieren wollen, können wir die Notwendigkeit für das Engagement der Öffentlichen Hand, um diesen – offensichtlich sehr schwachen – Wunsch zu erfüllen, erst recht nicht erkennen.

Doch selbst wenn die Agrargenossenschaften offensiv drängen würden, ist es fraglich, ob es Aufgabe der Öffentlichen Hand ist, diesem Drängen nachzugeben. Da es bereits eine genügend große Anzahl von öffentlich zugänglichen Häfen in der Region gibt, besteht kein Anlass für ein Eingreifen. Zumal die all-

gemeinen Grundsätze angemessener und sinnvoller Haushaltspolitik und das Niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz diesem Fall diametral entgegenstehen.

2. Es gibt *keinerlei* unabhängige Potenzialanalyse oder Wirtschaftlichkeitsberechnung für einen Agrarhafen an dem Standort. Im Gegenteil: Nachdem die HWL-GmbH den damals noch bestehenden Agrarhafen der Fa. Zerhusen aufgekauft und stillgelegt hatte, haben andere Häfen das Kontingent übernommen, was durchaus als Beweis für die umfassende und ausreichende Hafendichte der Region zu werten ist (im Schnitt alle 6,3 Kanalkilometer ein Hafen). Eine Notwendigkeit oder auch nur der Bedarf für einen weiteren Agrarhafen ist daher unwahrscheinlich und auch nirgends nachprüfbar belegt.
3. Die Landwirtschaft steckt in der Krise. Die Wirtschaftlichkeit der Betriebe sinkt parallel zur Akzeptanz in der Bevölkerung. Vielfach wird die Landwirtschaft als nicht nachhaltig, nicht tier- und nicht umweltgerecht angesehen. Landwirtschaftliche Im- und Exporte werden kritisch gesehen, insbesondere der Import von Soja oder anderen Futtermitteln aus Übersee. Die Bundesregierung hat daher eine „Zukunftskommission Landwirtschaft“ ins Leben gerufen (<https://www.bmel.de/DE/themen/landwirtschaft/zukunftskommission-landwirtschaft.html>).

Die Kommission kommt in ihrem Abschlussbericht zu dem Ergebnis, dass Landwirtschaft und ländliche Räume „vor großen strukturellen und wirtschaftlichen Veränderungen“ stehen. Größter Brocken ist die Einhaltung der völkerrechtlich verbindlichen Regelungen zum Klimaschutz (im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung ist eine Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen aus Land-, Forstwirtschaft und Fischerei bis 2030 um 31 bis 34 % gegenüber 1990 vorgesehen, wobei diese Vorgaben nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 nochmals verschärft werden müssen).

Hinzu kommen laut Kommission Ansprüche der Ernährungswissenschaft, der Biodiversität bzw. des Artenschutzes, der Internalisierung externer bzw. versteckter Kosten, der räumlichen Entzerrung der Fleischproduktion, der Reduzierung von Düngemitteln, der Produktvermarktung, Saatgutentwicklung, Digitalisierung, sowie der Entwicklung ländlicher Räume.

Das alles zeige, dass sich die Landwirtschaft sehr stark ändern muss. Diese Änderungen werden zugunsten regionaler Kreisläufe und zulasten internationaler Im- und Exporte gehen. Die Kommission hält dafür auch ggf. gesetzgeberische Eingriffe (Handelsbeschränkungen, Zölle) für nötig.

Für einen Agrarhafen, der dem internationalen Handel dient, sind das schlechte Aussichten. Sehr schlechte!

Doch statt sich um diese Probleme zu kümmern oder uns zu antworten, haben Sie eine „Kunst-Aktion“ am Hafen initiiert und in der Presse Ihre inzwischen bekannte Vision wiederholt, einen „Grünen Hafen mit Ökostrom und Wasserstoff“ bauen zu wollen. Dazu solle dort Solarenergie erzeugt, teilweise in Wasserstoff umgewandelt und als Schiffsantrieb genutzt werden. Wir hatten Sie gebeten, diese Vision zu konkretisieren. Weil auch das leider nicht erfolgt ist, wiederholen wir unsere Bitte. Wir erwarten zumindest grobe Berechnungen des voraussichtlichen Strombedarfs, der erzeugten Strommenge, der möglichen Wasserstoffproduktion, der erwarteten Kos-

ten, sowie eine fundierte (!) Einschätzung der Einführung von Wasserstoff als Antriebstechnologie in der Binnenschifffahrt.

Wir erwarten auch die Formulierung einer Strategie, wie Sie die höheren Kosten eines solchen Hafens am Markt durchsetzen wollen, damit Ihr Projekt nicht zu einem einsamen „So-da-Hafen“ bzw. einem riesigen Finanzloch für die beteiligten Gebietskörperschaften und damit für uns wird.

Wir geben aber vor allem zu bedenken, dass Ihr „grüner“ Hafen tatsächlich gar nicht zur Lösung von Umwelt- oder Klimaproblematik beitragen kann, sondern sie sogar noch verstärkt, weil er schlicht und ergreifend ganz einfach überflüssig ist. Da Sie die Notwendigkeit für Ihren Hafen nicht belegt haben, erscheint Ihre Vision des „grünen“ Hafens als bloße Rhetorik für ein überflüssiges Produkt. Sie argumentieren in der falschen Reihenfolge, denn erst kommt der Bedarf, dann kommt eine Lösung, gerne auch in „grün“. Nur so wird ein Schuh draus, nicht andersherum.

Oder anders: ohne Konkretisierungen müssen wir Ihre Vorstellungen als ärgerliches Greenwashing werten.

Insgesamt verstehen wir Ihr Schweigen nicht. Denn es müsste doch in Ihrem Sinne sein, wenn wir Sie auf Schwachstellen und Fehler Ihres Projekts hinweisen. Daher möchten wir Sie nochmals sehr bitten, uns innerhalb von 14 Tagen zu antworten.

Mit freundlichen Grüßen