



HWL

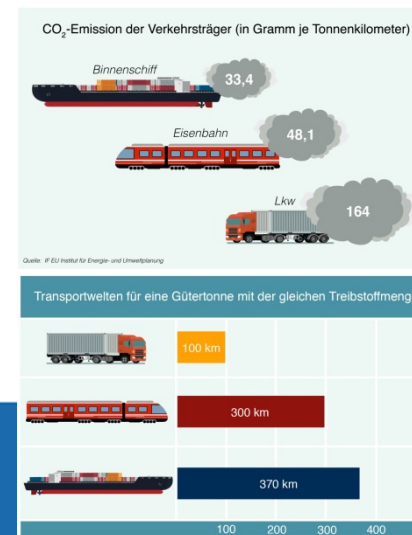
Hafen Wittlager Land GmbH

Die häufigsten Irrtümer
und konkrete Fakten zu
Ihrem Hafen im
Wittlager Land.

Faktencheck

- Der Hafen Bohmte ist nicht sinnvoll.

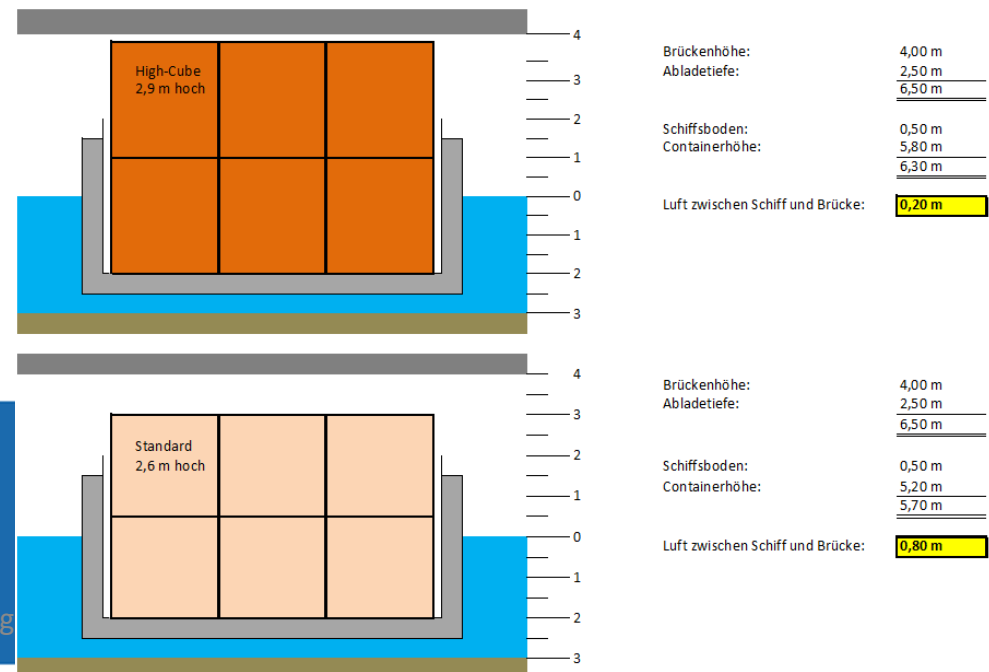
- Hafen ist Klimaschutz!
- Um dem Klimaziel der Begrenzung der Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad zu dienen, muss der gesamte Ausstoß von Treibhausgasen und hier insbesondere des CO₂ nachhaltig reduziert werden.
- Die Binnenschifffahrt kann einen Teil dazu beitragen!



Faktencheck

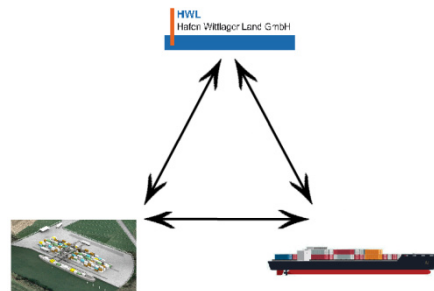
- Die zu tiefen Brücken verhindern einen wirtschaftlichen Hafenbetrieb!

- Die technische und wirtschaftliche Machbarkeit des 2-lagigen Containertransportes **ist** für die aktuelle Situation **eingeschränkt gegeben**
- Bereits heute sind moderne Container-Binnenschiffe, mit Wasser balastierbar. Dadurch können niedrigere als die sonst benötigten 5,25 m für Brücken unterfahren werden.



Faktencheck

- Ein Containerhafen in Bohmte kann nicht wirtschaftlich betrieben werden!



Unterschiedlicher wirtschaftlicher Betrieb :

HWL

Die HWL baut die Infrastruktur und erhält eine marktübliche Pacht, womit grds. die Kosten für den Bau über die Zeit amortisiert werden.

Terminalbetreiber

Die Möglichkeit eines wirtschaftlichen Betriebs wurde mit Antragstellung vom Fördermittelgeber umfassend geprüft.

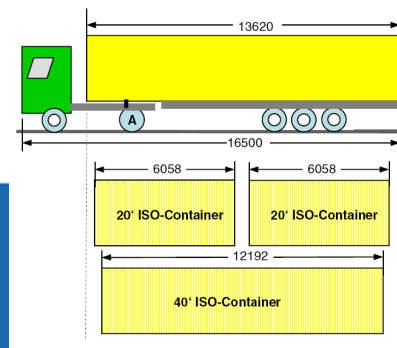
Binnenschiff

Die Containerverkehre nach Minden zeigen, dass es grds. wirtschaftlich ist, in diese Region zu fahren.

Bereits jetzt zeigen Reeder und Terminalbetreiber Interesse am Containerhafen und fragen konkret bei der HWL nach.

Faktencheck

- Die von der HWL veröffentlichten Containerumschlagszahlen sind unrealistisch und viel zu hoch.

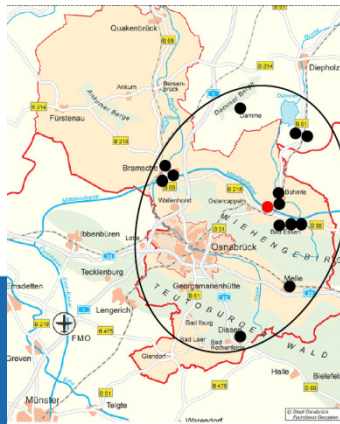


- Die Unternehmen im Umkreis von 30 km um Bohmte werden seit Jahren von der railistics GmbH u.a. danach gefragt
- Welches Transportaufkommen heute im Wareneingang und Wagenausgang in Tonnen bzw. Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs vorliegt
- Welche Güter werden konkret wohin transportiert
- Welche Containergröße heute bereits genutzt werden
- Welche zukünftigen Transportmengen erwartet werden

Ergebnis heute: **33.000 Ladeeinheiten pro Jahr** im Warenein- und ausgang und einer durchschnittliche Steigerungsrate von 4%

Faktencheck

- Die Unternehmen könnten schon jetzt z. B. über die Häfen Minden, Dortmund oder Ladbergen umschlagen.



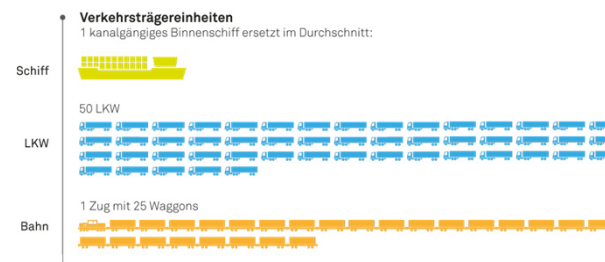
- In der Logistik kalkuliert man generell mit einem Vor- und Nachlauf vom maximal 30 km für den Weitertransport von Gütern des See- und Bahnverkehrs.
- Ist der Anfahrtsweg länger, werden weder das Unternehmen noch der beauftragte Spediteur vom LKW auf ein anderes Transportmittel wechseln, da die Kosten im Vor- und Nachlauf dann zu hoch sind.



Faktencheck

- Ein Binnenschiff = 50 LKW bzw. 1 Ganzzug

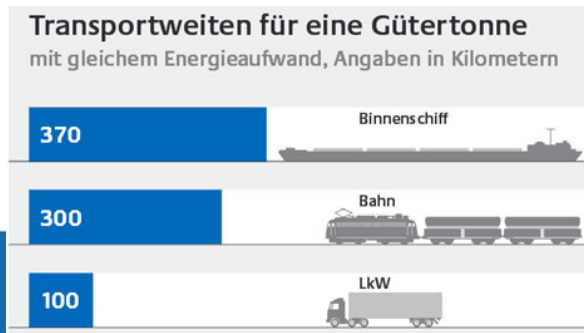
Quelle: Dortmund-hafen.de/logistik/binnenschiff/



- Das Binnenschiff hat keine technischen Vorteile gegenüber der Bahn oder dem LKW!

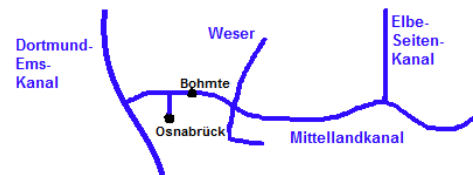
- Das Binnenschiff kann bei gleichem Energieaufwand eine Gütertonne **fast vier mal so weit** transportieren!

Quelle: ifeu - Institut für Energie und Umweltforschung



Faktencheck

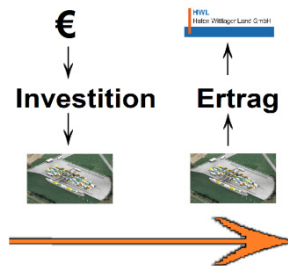
- Der Stadthafen Osnabrück wird nach Bohmte verlegt!



- Der Hafen Bohmte ist als Ergänzung zum bestehenden Hafen Osnabrück zu verstehen. Dieses ist auch vom Fördermittelgeber so vorgesehen.
- Es entsteht ein trimodaler kombinierter Verkehr im Wirtschaftsraum Osnabrück.
- Ein Hafen mit zwei Standorten. In Osnabrück ist (zukünftig) der Umschlag Straße-Schiene und in Bohmte Straße-Wasser möglich. Es werden keine Unternehmen aus dem Stadthafen nach Bohmte verlegt werden

Faktencheck

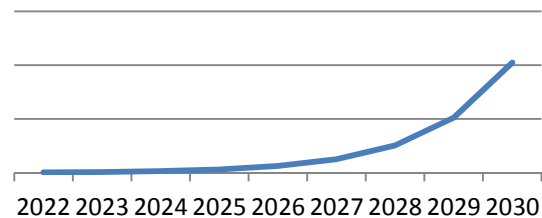
- Mit diesem Projekt werden Steuergelder verbrannt, die anders sinnvoll verwendet werden könnten!



- Dem Einsatz der Fördergelder stehen tatsächliche Werte an Infrastruktur gegenüber. Die Mittel sind nicht weg, sondern als Investitionsgut in der Bilanz der HWL aktiviert.
- Gleichermaßen erzielt die HWL zukünftig Pachteinnahmen, welche die Ausgaben in Infrastruktur sowie die damit verbundenen Finanzierungskosten langfristig amortisieren.
- Weiterhin muss neben der betriebswirtschaftlich auch die volkswirtschaftlich Betrachtung erfolgen. Durch die Ansiedlung von Gewerbe steigen die Steuereinnahmen. Es werden weiterhin Arbeitsplätze geschaffen.

Faktencheck

- Binnenschiffe haben im Hamburger Hafen keine Zukunft.



- Die Port Authority of Hamburg verfolgt bereits heute eine nachhaltige Veränderung des Modalsplit im Hinterlandverkehr mit seinen 5,4 Mio. TEU
- Aktueller Split im Containerverkehr:
 - Lkw 52,4 %
 - Binnenschiff 2,4%
 - Bahn 45,2%
- Vor dem Hintergrund steigender Güterströme sowie den faktischen und technischen Begrenzungen des Wachstums für den Straßen- und Schienengebunden Verkehr wird sich die Nutzung des Binnenschiffes signifikant steigern!