

Iris Riepenhausen, Martin Becker, Mindener Str. 4, 49163 Bohmte

An die
Mitglieder der Gemeinderäte Bohmte, Bad Essen und Ostercappeln,
Mitglieder des Kreistags Osnabrück,
Interessensgemeinschaft Oelinger Hafen,
überregionale und lokale Presse
und alle Interessierte

7. Oktober 2015

Antwort auf die Antwort auf unseren Offenen Brief zur Hafenplanung im Bohmter Ortsteil Stirpe-Oelingen

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist immer wieder spannend, wenn man Antworten auf Fragen bekommt, die man gar nicht gestellt hat. Und von Leuten, die man nicht gefragt hat.

Am 5. Juli d.J. hatten wir einen Offenen Brief an Sie, die Politiker der beteiligten Kommunen bzw. des Landkreises Osnabrück geschickt und am 1. September eine Antwort von der „Hafen Wittlager Land GmbH“ bekommen (Kopien im Anhang). Dass die Hafen-GmbH für ihr eigenes Projekt ist, ist uns schon klar. Deshalb haben wir uns ja auch sehr bewusst an *Sie*, die Politiker gewandt, da *Sie* über dieses Projekt entscheiden – und eben *nicht* an die GmbH. Dass nun die HWL-GmbH an Ihrer Stelle antwortet, finden wir etwas seltsam und ungefähr so, als würde die Firma Vattenfall auf eine Anfrage zum Atomausstieg antworten, die an die Bundesregierung gestellt wurde.

Auch den Inhalt des Schreibens finden wir seltsam.

Wir hatten Ihnen in unserem Offenen Brief geschrieben, dass wir eine Diskrepanz sehen zwischen den in der „Machbarkeitsstudie“ 2008 formulierten Entscheidungskriterien für die Hafenplanung und der jetzigen Beschränkung auf lediglich eine

Marktbefragung unter regionalen Unternehmen. In verschiedenen Informationsveranstaltungen, zuletzt am 3. Juni, wurde vonseiten der HWL-GmbH versichert, dass die Machbarkeitsstudie nicht mehr Entscheidungsgrundlage der Hafenneubauplanung sei, sondern stattdessen diese Befragung. Um Missverständnisse zu vermeiden: Es war die HWL-GmbH – nicht wir – die im großen Rahmen öffentlich verkündet hatte, dass sie sich von der Machbarkeitsstudie verabschiedet habe und stattdessen diese Umfrage zur Grundlage ihrer Existenz heranziehe. Die Gründe für diesen Wandel sind uns nicht bekannt, wir vermuten aber mal, dass die geballte Kritik aus der Bevölkerung der Machbarkeitsstudie nicht unbedingt geholfen hat.

In der Tat fordert die Machbarkeitsstudie der Bevölkerung viel ab. Wenn es nach dieser Studie ginge, würde aus Stirpe-Oelingen das Zentrum des Containerumschlags auf dem Mittellandkanal: 16 Schiffsliegeplätze, 175 (!) Hektar Lager- und Speditionsansiedlungen, Bahngeleise, LKW-Rastplätze, jede Menge Straßenneubauten und Straßenerweiterungen. Dass so etwas beängstigend auf die Bevölkerung wirkt, können wir schon verstehen. Dass die HWL-GmbH da zurückrudert und sich von der Studie distanziert um erst einmal etwas kleinere Brötchen zu backen, auch.

Dass die HWL-GmbH in ihrem neuen Schreiben hingegen abermals den Kurs wechselt, die Machbarkeitsstudie wieder in Kraft setzt und plötzlich die Befragung als „Weiterentwicklung“ der Machbarkeitsstudie definiert, verstehen wir allerdings nicht. Es sei denn, bei der öffentlichen Abkehr hatte es sich lediglich um eine taktische Finte gehandelt, um den Ärger der Bevölkerung auszubremsen.

Wie dem auch sei, wenn wir das Schreiben richtig verstehen (es ist etwas umständlich formuliert), dann gilt die Machbarkeitsstudie jetzt also doch, aber erst einmal nur zur Hälfte. Und zwar die Hälfte, die sich ausschließlich mit der Standortauswahl befasst. Die andere Hälfte, die sich mit dem weiteren Ausbau des Hafens befasst, soll vorerst irgendwie nicht mehr gelten: „... *Die Machbarkeitsstudie diente letztlich als Grundlage für die Standortentscheidung. Abschließende Projektinhalte wurden mit der Standortentscheidung nicht festgelegt, weil diese sich natürlich an den weiteren Projektentwicklungen und Planungsprozessen orientieren müssen. ...*“

Wobei genau das ein Hauptkritikpunkt in unserem Offenen Brief war. Wenn die Entscheidung für den Standort Stirpe-Oelingen nach Kriterien der Machbarkeitsstudie erfolgt ist, wird diese Entscheidung fragwürdig, wenn die Planungen und Absichten, die mit dieser Studie verbunden sind, jetzt nicht mehr gelten sollen. Anders ausgedrückt: Die Kriterien für ein großes Containerumschlagszentrum sind naturgemäß andere als die für einen einsamen Liegeplatz. Wenn also eine Entscheidung für Stirpe-Oelingen gefällt wurde, um nach den Plänen der Machbarkeitsstudie dort ein großes Terminal zu errichten, heißt das nicht zwingend, dass die Entscheidung auch für die zurzeit geplante Lösung mit einem einzigen Liegeplatz richtig ist. Oder noch einmal anders ausgedrückt: man kann auf dem Fahrwerk eines Jumbo-Jets kein Segelflugzeug errichten. Man könnte zwar schon, aber fliegen wird das nie.

Gleichzeitig will die HWL-GmbH aber dann doch den zweiten Teil der Machbarkeitsstudie nicht ganz aufgeben (das Schreiben ist wirklich sehr umständlich formuliert) und sich den Weg zu einem Containerumschlagszentrum á la 175 Hektar offen halten: „... Die in der Machbarkeitsstudie aufgezeigten, sehr langfristigen Entwicklungspotentiale lassen sich aus jetziger Sicht sehr wohl realisieren, auch wenn das Projekt aktuell im Rahmen der ersten Ausbaustufe mit einem Liegeplatz vorgesehen ist. ...“

Also doch? Soll auf dem Jumbo-Fahrgestell also doch ein Jumbo-Containerterminal gebaut werden?

Für uns klingt das alles sehr nach Beschwichtigung, nach Erstmal-einen-Fuß-in-die-Tür-kriegen und nach Wird-doch-alles-nicht-so-schlimm bei gleichzeitigem Fakten- bzw. Bebauungsplanschaffen. Außerdem ist es nicht unbedingt professionell sondern unverhüllte Rosinenpickerei, sich je nach Belieben nur Teile einer Studie herauszufischen oder gar die gesamte Studie bei Bedarf durch eine andere zu ersetzen – und dann wieder doch – zum Teil – die alte in Anspruch zu nehmen.

Wir hatten in unserem Offenen Brief darüber hinaus auf den Umstand hingewiesen, dass selbst die Kriterien der Machbarkeitsstudie, die nun letztlich zur Entscheidung des Standortes in Stirpe-Oelingen geführt haben sollen, nicht frei von diskussionswürdigen Bewertungen sind, und dass man in der Frage der Standortauswahl auch zu ganz anderen Urteilen kommen kann.¹ Wir hatten dazu erwähnt, dass z.B. die Potentialanalyse zur Erweiterung des RegioPort Weser in Minden genau dies tut. Deren Bewertung des Standorts Stirpe-Oelingen fällt überhaupt nicht rosig aus. Auch darauf liefert das Schreiben der HWL-GmbH keine Antwort.

In dem Antwortschreiben der HWL-GmbH wird hingegen mehrmals (an 5 Stellen, teilweise sehr ausführlich) darauf hingewiesen, dass die Planung für den neuen Hafen u.a. deshalb gemacht werde, um den 500 Meter entfernt bestehenden alten Hafen am Standort Leckermühle in seiner zukünftigen Entwicklung zu unterstützen. Wir hatten in unserem Offenen Brief dazu angemerkt, dass die Hafenneubauplanung genau dies **nicht** macht, weil sie mit ihrer Planung die Entwicklungsflächen für den alten Hafen blockiert. Eine Antwort darauf sucht man in dem HWL-GmbH-Schreiben vergebens. Im Gegenteil: Die GmbH teilt mit, dass sie weitere Flächen für sich „notariell gesichert“ habe. Was sie **nicht** mitteilt: Es handelt sich dabei um ausgerechnet diejenigen Flächen, die noch für eine Erweiterung des alten Hafens zur Verfügung standen, nachdem die HWL-GmbH alle anderen Flächen schon blockiert hatte. Der alte Hafen ist jetzt sozusagen eingekesselt. Unser Vorwurf, faktisch das Gegenteil von dem zu tun, was die GmbH behauptet, ist also nicht entkräftet, sondern bestätigt worden. Unsere daran geknüpfte Frage, ob dahinter vielleicht eine Absicht stehe, ist ebenfalls noch offen.

¹ siehe Abschrift der Bewertungsmatrix aus der Machbarkeitsstudie im Anhang

Dazu passt, dass in dem HWL-GmbH-Schreiben behauptet wird: „... *Die gegenwärtig geltende Veränderungssperre engt den Betreiber des Futtermittel- und Schüttguthafens nicht ein. ...*“ An diesem Satz ist so gut wie alles falsch. Zum einen weigert sich die HWL-GmbH mit beachtlicher Sturheit, anzuerkennen, dass der alte Hafen auch eine Lizenz zum Containerumschlag hat und eben **nicht** lediglich „Futtermittel- und Schüttguthafen“ ist. Zum anderen hat die Gemeinde Bohmte in Form ihres Bürgermeisters und gleichzeitigem Mitgeschäftsführers der „Hafen Wittlager Land GmbH“, Goedejohann, einen Antrag des alten Hafens zur Errichtung eines Flüssigfuttertanks mit Hinweis auf ebendiese Veränderungssperre versagt.

Und dann noch diese Trimodalitäts-Geschichte, also die Umschlagsmöglichkeiten eines Hafens zum Weitertransport der Waren auf dem Wasser, auf der Straße oder auf der Schiene. Auf unseren Vorwurf, dass die von der HWL-GmbH benutzte Formulierung: „trimodal an zwei Standorten“ blanker Unsinn sei, wird geantwortet, dass „... *eine Abstimmung zwischen allen Beteiligten in der Region statt [-fand], die eine Trimodalität eines Containerumschlags in der Region Osnabrück an den Standorten in Osnabrück (Schiene/Straße) und Bohmte (Wasserstraße/Straße) festschreibt.*“

Das war aber nicht die Frage. Die Trimodalität eines Hafens wird nicht von irgendwelchen „Beteiligten“ festgeschrieben, sondern ist eine Folge der technischen Möglichkeiten innerhalb eines Hafens. Wenn es dort keine Schienenanbindung gibt, dann können sich noch so viele „Beteiligte“ noch so sehr festschreiben, ein Umschlag auf die Schiene findet dann nicht statt! Kann gar nicht, denn es gibt ja keine Schienen.

Wenn die HWL-GmbH daraufhin darauf ausweicht, dass innerhalb der Region Osnabrück ja verschiedene Umschlagsmöglichkeiten bestünden und eine Trimodalität deshalb regional doch noch vorhanden wäre, so beschreibt sie damit die „Modalität“ einer wie auch immer definierten Region, nicht die eines Hafens. Fasst man diese Region nur weit genug, könnte man auch den Flughafen Münster-Osnabrück mit einbeziehen und wäre damit sicherlich „Mulimodulär“. Wenn aber zwischen jedem Wasser-Schiene-Umschlag eine LKW-Fahrt von 25 Km liegt, ist eine Trimodalität des geplanten Hafens nicht einmal mehr eine theoretische Möglichkeit, sondern – sorry – reine Augenschwermerei.

Enttäuscht von den unzureichenden Antworten und der albernen Ausweichmanöver überdrüssig, haben wir uns entschlossen, uns diese seltsame Geschichte einmal von einer ganz anderen Perspektive aus anzusehen: Nehmen wir an, Sie seien Reeder. Oder Sie sind Eigentümer eines einzelnen Binnenschiffes, ein sogenannter „Partikulier“. Weil die Gewinnmargen in dem Bereich leider immer kleiner und die Konkurrenz immer größer wird, haben Sie ihr bisheriges Motorschiff der Klasse IV („Johann Welker“, 85 Meter Länge, 9,50 Meter breit, Ladevermögen: 1.350 Tonnen) verkauft und sich ein größeres angeschafft. Das neue Schiff gehört zur Klasse V, ein sogenanntes

„Großes Rheinschiff“, ist 110 Meter lang, 11,40 Meter breit und hat ein Ladevermögen von 2.800 Tonnen bzw. 200 TEU-Containern („Twenty-foot Equivalent Unit“) also ziemlich genau doppelt so viel, wie ihr altes Schiff. Sie müssen den Kauf des Schiffes zwar erst einmal schultern und die Finanzierungskosten tragen; weil die übrigen Kosten zwar nominell, relativ zur Ladekapazität aber geringer steigen (Skaleneffekt), können Sie unterm Strich mit einem höheren Gewinn rechnen. Mit dem neuen Schiff kommen Sie zwar leider nicht mehr überall hin, weil manche Schleusen zu kurz oder zu schmal sind, aber die höhere Nutzlast sollte das mehr als ausgleichen, insbesondere, weil die 85-Meter-Schiffe allmählich ausgemustert und langfristig durch die 110-Meter-Schiffe ersetzt werden. Die kleineren Schiffe sind ganz einfach unrentabel geworden.

Sie bekommen nun eine hochwillkommene Anfrage, für Ihr neues Schiff ein Angebot über einen Containerdienst zwischen dem neu errichteten Hafen in Stirpe-Oelingen bei Bohmte am Mittellandkanal und den Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam abzugeben. Sie fangen an zu rechnen: Um Ihr Schiff optimal auszulasten, müssten die Container darauf vierlagig gestapelt werden, was eine Brückendurchfahrtshöhe von 9,10 Meter bedeutet. 7 Meter Brückenhöhe brauchen Sie bei einem dreilagigen Transport, 5,25 bei einem zweilagigen. Deshalb suchen Sie auf der Homepage der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West die Brückendurchfahrtshöhen und fangen mit dem Dortmund-Ems-Kanal Süd (DEK)² an, den Sie ja benutzen müssen, um nach Belgien und Holland zu kommen: Alle 98 Brücken sind im Internet einzeln aufgeführt, aber allein auf den 10 Km zwischen DEK-Km 62,4 und 71,6 gibt es 11 Brücken, die bei Normalwasserstand niedriger sind als 5 Meter/ bei Höchstwasserstand sind es sogar 14. Z.B. die Prinz-Brücke mit 4,50 / bei Höchstwasserstand 4,10 Meter, die Schillerstraßenbrücke mit 4,54 / 4,09 Meter, die Prozessionsweg-Brücke mit 4,50 / 4,05 Meter oder die beiden Dritte-Schleuse-DB-Brücken mit 4,56 / 3,96 Meter. Das heißt:

Die für einen mehrlagigen Containertransport erforderliche Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 Meter wird auf unserer Strecke von 22 / bei Höchstwasserstand 39 Brücken nicht erreicht.

Also einlagig.

Also gar nicht.

Denn, wenn Sie Ihr Schiff lediglich einlagig beladen, also mit nur rund 1/4 seiner Kapazität fahren, zahlen Sie drauf. Zur Erinnerung: Die 110-Meter-Schiffe haben die doppelte Ladekapazität der 85-Meter-Schiffe, die inzwischen nicht mehr so beliebt sind, weil unrentabel. Ihr Schiff kann insgesamt 200 TEU laden, ca. 50 TEU pro Lage. Wenn Sie Ihr neues Schiff nur zur Hälfte beladen, können Sie aus dem Transport lediglich den gleichen Erlös gewinnen wie mit einem voll beladenen alten Schiff (was

² www.elwis.de/Binnenwasserstrassen/Technische-Daten/DEK-Sued.pdf

sich schon damals nicht wirklich rentierte) abzüglich der Finanzierungs- und der nominell gestiegenen Allgemeinkosten für das neue Schiff (die bleiben ja). Daher: Eine nur zur Hälfte beladene Fahrt ist für Sie uninteressant – außer Sie finden jemanden, der bereit ist, für den Transport seiner Fracht einen (erheblich) höheren Preis zu bezahlen. In unseren Gesprächen mit verschiedenen Binnenreedereien wurde das als „schwierig“ bis „vollkommen unmöglich“ bezeichnet (mit Tendenz zu „unmöglich“), denn Sie haben gegenüber der Konkurrenz von LKW und Bahn zusätzlich noch den Nachteil der langen Laufzeiten (ein Umlauf Hamburg-Oelingen-Hamburg würde z.B. 6-8Tage in Anspruch nehmen).³

Sie könnten die Rentabilität evtl. ein bisschen verbessern, wenn Sie aus Ihrem Schiff einen Schubverband machen, also einen unmotorisierten Leichter ankoppeln. Das ist zwar besonders an den Schleusen eine umständliche Sache, könnte aber vielleicht die Differenz zwischen ihren Kosten und den finanziellen Vorstellungen der Auftraggeber etwas mindern. Allerdings fahren Sie bei einem zweilagigen Transport auch jede Menge Wasser durch die Gegend, das Sie als Ballast hinzunehmen müssen, um die 5,25 Meter auch tatsächlich zu unterschreiten. Effektiv ist das nicht.

Und eine nur zu einem Viertel ausgelastete (einlagige) Fahrt lohnt sich für Sie erst Recht nicht. Dann können Sie sich das alles besser sparen, das alte 85-Meter-Schiff behalten, sich eine verbliebene ökonomische Nische suchen und diejenigen Häfen bedienen, die den großen Schiffen versperrt sind.⁴

Ach so ist das, sagt der Betreiber des Oelinger Hafens, aber was ist mit Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven und vor allem Hamburg?

Auf den rund 50 Km von Oelingen nach Minden auf dem Mittellandkanal erlauben die Brückenhöhen⁵ eine zweilagige, also zur Hälfte beladene Fahrt, was wie oben gezeigt, für Sie aber nur rentabel ist, wenn Ihnen das Kunststück gelingt, höhere Tarife durchzusetzen. Wenn Sie nach Bremen wollen, müssen Sie in Minden links abbiegen, durch die (voraussichtlich ab 2016 für 110-Meter-Schiffe freigegebene) Weserschleuse auf die Weser, die wiederum dreilagig befahren werden kann. In Minden

³ „... Hier sind insbesondere zu niedrige Brücken an Flüssen und Kanälen zu nennen. Dieses Beispiel trifft auf den Aspekt der Skaleneffekte deshalb zu, weil bei zu niedrigen Brücken oft nicht mal ein zweilagiger Containertransport möglich ist. Um aber Skaleneffekte ausschöpfen zu können, bräuchte es einen mindestens zweilagigen (besser dreilagigen) Containertransport, um eine Fixkostendegression zu erreichen, und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu erhöhen...“ Zentrale Kommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) (Hg): Bericht des Wirtschaftsausschusses der ZKR. Analyse und Bewertung der strukturellen Tendenzen auf dem Binnenschifffahrtmarkt. Juni 2013, S.15. (www.ccr-zkr.org/files/documents/ompublicationssp/eco12_15de_rev2.pdf).

Siehe auch E-Mail vom des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) vom 6. Oktober 2015 im Anhang

⁴ „... Bei nicht vorzeitiger Anhebung [der Brücken] bleibt Containerverkehr im Kanalgebiet ein Zukunftsjekt...“. E-mail vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vom 30.9.2015 (Kopie im Anhang)

⁵ www.elwis.de/Binnenwasserstrassen/Technische-Daten/GDWS-Ast-Mitte.pdf

sitzt der „RegioPort Weser“, ein großer Binnenhafen, vielleicht können Sie da ja eine dritte Lage hinzuladen? Aber wenn Sie da schon halten, warum sollten Sie überhaupt die relativ kurze Strecke zweilagig zwischen Oelingen und Minden fahren, wenn Sie dreilagig und damit höher rentabel von Minden bis Bremerhaven fahren könnten?

Aber immerhin: Es gibt zwar zusätzlich noch die Einschränkungen, dass Begegnungsverkehre von 110-Meter-Schiffseinheiten auf der Weser zwischen Minden und Bremen/ Bremerhaven zurzeit nicht zulässig, und dass die relativ stark schwankenden Wasserstände der Weser häufig problematisch für die Schifffahrt sind, aber ein Containertransport von Oelingen nach Bremerhaven ist zumindest theoretisch nicht vollkommen unmöglich.

Und der nagelneue Tiefseehafen Wilhelmshaven?

Unmöglich. Der Tiefseehafen ist nicht ans Binnenwasserstraßensystem angeschlossen. Es gibt für Sie als Binnenschiffer überhaupt keinen Weg nach Wilhelmshaven. Abgesehen davon, dass der Hafen von der Seeschifffahrt nicht angenommen wird und sowieso die meiste Zeit leer steht.

Dann Hamburg.

Um nach Hamburg zu kommen, müssen Sie den Mittellandkanal von Minden aus östlich weiter bis kurz vor Wolfsburg und dann den Elbe-Seiten-Kanal fahren. Alles zweilagig möglich (oder auch unmöglich – je nach Tarif). Und dann kommt kurz vor Hamburg das Schiffshebewerk Lüneburg-Scharnebeck. Ein imposantes Bauwerk. Das Schiffshebewerk Scharnebeck wurde 1974 gebaut und galt damals als eines der modernsten Hebewerke überhaupt. Die damaligen Baukosten beliefen sich auf 152 Mio. DM. Am 5. Dezember 1975 beförderten die zwei 100 x 12 Meter großen Tröge des Schiffshebewerks die ersten Schiffe feierlich 38 Meter rauf und wieder runter.⁶

Klingelt da was? Ihr Schiff ist 110 Meter lang, die Tröge nur 100.

Das ist jetzt tragisch. Sie sind ganz kurz vor dem Ziel, kommen aber nicht hin. Hamburg ist so nah, aber mit Ihrem 110-Meter-Schiff über den Elbe-Seiten-Kanal einfach nicht zu erreichen. Weil das für fast alle modernen Binnenschiffe gilt, gibt es schon längere Zeit Forderungen, das Schiffshebewerk zu vergrößern, konkrete Baumaßnahmen gibt es aber nicht.

Bevor Sie nun ganz aufgeben, bleibt Ihnen immerhin noch, ab Wolfsburg den Mittellandkanal weiterzufahren, einen Umweg über Magdeburg zu machen und dann die Elbe flussabwärts bis nach Hamburg zu fahren.

Diese Möglichkeit besteht in der Tat. Für ca. drei Monate im Jahr. Und zwar bei Hochwasser der Elbe. Während der übrigen Zeit ist der Tiefgang Ihres Schiffs zu groß. Zurzeit hat die Elbe übrigens so wenig Wasser, dass Schifffahrt darauf nur sehr

⁶ www.schiffshebewerk-scharnebeck.de

eingeschränkt möglich ist, selbst die Fähren haben ihre Tätigkeit eingestellt, weil sie die Anleger nicht mehr erreichen.

?

Wir möchten das Gedankenexperiment hier beenden und festhalten:

- 1. Ein mehr als gelegentlicher Containertransport zwischen Stirpe-Oelingen und den westlich gelegenen Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam ist unter lebensnaher Betrachtung schlichtweg nicht möglich!**
- 2. Ein regelmäßiger Containertransport von und nach Bremen/ Bremerhaven ist in Ausnahmefällen zwar denkbar, aber für die Binnenschifffahrt nicht attraktiv!**
- 3. Das gilt ebenso für den Binnenschiffsverkehr von und nach Hamburg. Zudem ist er nur mit Schiffslängen unter 100 Metern oder zeitlich eingeschränkt (nur ca. 3 Monate im Jahr) und dann auch nur mit über 500 Km Umweg möglich!**

Wir wiederholen das gerne noch einmal: Es gibt einfach keine realistische Möglichkeit eines halbwegs rentablen **Containertransports** per Binnenschiff von und nach Stirpe-Oelingen. In Richtung Westen sind die Brücken zu niedrig, Richtung Bremen funktioniert – wenn überhaupt – nur in besonderen Fällen, und in Richtung Hamburg ist außerdem das Schiffshebewerk Scharnebeck zu kurz.

!

?

Und trotzdem soll in Stirpe-Oelingen ein **Containerhafen** neu gebaut werden? Noch dazu mit der Begründung, „... *Hamburg und Antwerpen sind dabei die beiden anzufahrenden Hauptdestinationen...*“, also ausgerechnet die beiden Standorte, die wirtschaftlich nun überhaupt nicht zu erreichen sind? Das erscheint uns dermaßen unrealistisch, geradezu abstrus, so sehr realitätsfern, dass wir uns fragen, ob da alle keine Ahnung haben, oder ob etwas anderes dahinter steckt.

?

Doch es wird noch schlimmer. Denn die Problematik ist der HWL-GmbH spätestens durch unseren Offenen Brief bekannt, aber offenbar gleichgültig: „... *Die Tatsache, dass in Richtung Hamburg über die Weser nur zweilagig und in Richtung Antwerpen bis zum Rhein nur einlagig Container transportiert werden können, ist in den Planungen der HWL berücksichtigt.*“

Dieses Zitat aus dem HWL-GmbH-Antwortschreiben zeigt dreierlei: eine umfassende Unkenntnis der Materie, denn Hamburg ist nicht über die Weser, sondern die Elbe bzw. den Elbe-Seiten-Kanal zu erreichen; eine unerklärliche Ignoranz gegenüber den

baulichen Gegebenheiten (Brückendurchfahrtshöhen); und zugleich eine schnoddrige Arroganz gegenüber Kritik.

Wir stellen sowohl eine merkwürdige Ahnungslosigkeit in Fragen der Binnenschifffahrt fest, als auch eine erstaunliche Unbekümmertheit darüber. Was einzeln für sich betrachtet schon schlimm ist, zusammen aber nahezu tollkühn.

Eine Binnenhafengesellschaft, die keine Ahnung von der Binnenschifffahrt hat? Eine Containerhafengesellschaft, die sich nicht wirklich mit dem Containertransport auf dem Wasser beschäftigt? Womit beschäftigt sie sich denn dann wirklich?

Verständlich wird diese unbekümmerte Ahnungslosigkeit allerdings dann, wenn es im Kern des ganzen Projekts gar nicht um den Transport von Containern geht, sondern dieser nur vorgeschoben wird, um in Wirklichkeit ganz andere Ziele zu verfolgen. Wenn es also wirklich und tatsächlich bei dem ganzen Hafenprojekt eigentlich um etwas anderes geht und Sie und wir uns die ganze Zeit an einer Mogelpackung abgearbeitet haben.

Das mögen wir gar nicht glauben, denn welche Ziele könnten so schwer wiegen, einen solch immensen Aufwand zu rechtfertigen? Und warum in dieser ominösen Form einer geheimen Kommandosache? Was in aller Welt ist so bedeutend und gleichzeitig so abstoßend fürchterlich, dass es hinter bzw. mit dem Hafenprojekt in Stirpe-Oelingen versteckt werden muss? Ist das alles nicht ein bisschen zu viel Verschwörungstheorie? Muss das sein?

Nein, muss es nicht. Es ist Ihre Entscheidung, ob Sie dieses Schreiben weiterlesen oder meinen, dass Ihnen das alles viel zu weit hergeholt ist. Sie müssen das nicht lesen.

Sie müssten uns dann allerdings entweder erklären, warum Sie unbekümmerten Ahnungslosen vertrauen, oder unsere Schlussfolgerungen widerlegen. Tun Sie das. Wir bitten Sie ausdrücklich darum, uns zu korrigieren. Recherchieren Sie, fragen Sie Binnenschiffer, besuchen Sie das Schiffshebewerk Scharnebeck, messen Sie Brücken nach, fahren Sie zu den Nordseehäfen, informieren Sie sich. Misstrauen Sie uns – aber der HWL-GmbH bitte ebenfalls!

Wenn wir aber trotzdem einen Tipp abgeben sollen, was hinter dieser komischen Sache stehen könnte, hier unsere Vermutung:

In dem Antwortscheiben der „Hafen Wittlager Land GmbH“ tauchen ungewöhnlich häufig die Begriffe „Region“ bzw. „regional“ auf (elfmal auf dreieinhalb Seiten). Ungewöhnlich insofern, als dass solche Projekte normalerweise eher mit den Vokabeln „global“ oder „international“ – und gerne auf Englisch – beworben werden. Jeder Kleinunternehmer, dessen Transporter einmal im Jahr nach Holland fährt, klebt „In-

ternationale Spedition“ darauf; hier, wo tatsächlich umfangreicher internationaler Verkehr stattfinden soll, erscheint das nicht ein einziges Mal.

Das Schreiben versetzt uns zudem in die Lage, diese Regionalisierung konkretisieren zu können: Siebenmal wird auf diesen dreieinhalb Seiten eine Zusammenarbeit mit dem Stadthafen Osnabrück beschworen (u.a. auch als Standortkriterium in der Machbarkeitsstudie – was dann auch erklärt, warum die Potentialanalyse aus Minden zu einem ganz anderen Ergebnis gekommen ist), und das erinnert uns daran, dass auf einer der öffentlichen Veranstaltungen zum Hafen-Thema der von der HWL-GmbH eingeladene Referent Dr. Koch von der beteiligten Beratungsfirma „railistics“ erklärt hatte: ein Bahnanschluss sei in Stirpe-Oelingen (vorerst) deswegen nicht vorgesehen, damit keine Konkurrenzsituation zum Osnabrücker Hafen entstehe.

Warum eigentlich nicht?

Also, wenn man schon einen nagelneuen Hafen baut, warum soll der dann nicht sämtliches Potential eines Neubaus ausnutzen? Wenn ein solcher Bau zu großen Teilen / nahezu vollständig mit öffentlichen Geldern geschieht, muss man das dann nicht sogar?

Der Oelinger Hafen soll/ darf also keine Konkurrenz zum Osnabrücker Hafen sein. Was ist er dann?

Wie in dem obigen Gedankenexperiment, in dem Sie den Partikulier gaben, erwähnt wurde, werden in der gewerblichen Binnenschifffahrt die 85-Meter-Schiffe in Zukunft von 110-Meter-Schiffen abgelöst. Die Schleusen des Osnabrücker Stichkanals (Länge: 82 Meter) sind schon für 85-Meter-Schiffe zu klein, für die 110-Meter-Schiffe erst recht. Das heißt: Der Moment ist überfällig, wo kein Güterschiff mehr den Osnabrücker Hafen bedienen wird. Jedenfalls keines, das zu normalen Frachttarifen fährt. Der Osnabrücker Hafen am Stichkanal wird also eher früh als spät seiner Geschäftsgrundlage beraubt werden (wenn nicht die Schleusen vergrößert werden, wovon aber derzeit nicht ausgegangen wird).

Ein Wegfall der Geschäftsgrundlage ist zwar immer eine bittere Sache, birgt aber auch Chancen. In der Binnenschifffahrt findet zurzeit ein umfassender Strukturwandel statt und aus vielen ehemaligen gewerblich-industriellen Standorten werden begehrte Wohnorte, Kultur- oder Freizeitparadiese. Ob supermoderne Yuppie-Enklave wie Canary-Wharf in London, potentiell Olympia-Gelände wie in Hamburg, neues Kunst-, Veranstaltungs- und Kulturzentrum im Duisburger Innenhafen oder anspruchsvolles innerstädtisches Wohnen mit hohem Freizeitwert wie in unserer Nachbarstadt Münster. Auch für Osnabrück könnte man sich interessante und vor allem für Investoren lukrative Projekte am Wasser vorstellen, wenn der Hafen seine (geschätzt) 200 bis 300 Hektar innenstadtnahe Flächen frei machen würde.

Am Osnabrücker Hafen wird also gezerrt: Auf der einen Seite steht er unter Druck wegen der Schiffslängen- und Schleusenproblematik, auf der anderen locken die attraktiven Vermarktungsmöglichkeiten dieser Flächen.

Mit dem Hafenneubauprojekt wird nun versucht, den Kuchen zu backen, ohne Eier zu zerschlagen. Das heißt, einerseits sollen die Flächen des Osnabrücker Hafens vergoldet, andererseits soll das Hafengeschäft nicht an andere Häfen am Mittellandkanal abgegeben werden. Die stehen nämlich schon in den Startlöchern, z.B. die kürzlich erfolgte Erweiterung des Hafens in Engter.⁷

Also hat man eine grüne Wiese am Ufer des Mittellandkanals als möglichen neuen Hafenstandort gesucht und Stirpe-Oelingen gefunden. In der Anfangszeit, aus der auch die 175-Hektar-Machbarkeitsstudie stammt, wurde das sogar noch recht offen kommuniziert, später nicht mehr ganz so offen: „... *Ein Hafen, zwei Standorte – auf diesen Kompromiss hatten sich Stadt und Landkreis geeinigt. Zunächst war im Gespräch, dass der Standort Bohmte-Leckermühle den (zu klein gewordenen) Hafen Osnabrück komplett ersetzen sollte. Da es sich bei dem künftigen Containerterminal in Leckermühle nun also um einen Teil des Gesamthafens handeln wird, wird sich die gemeinsame Eisenbahn- und Hafengesellschaft von VLO und Stadtwerken Osnabrück um den Betrieb der Hafenanlage kümmern...*“⁸

Das Hafenneubauprojekt in Stirpe-Oelingen ist also gar keine Konkurrenz zum, sondern der zukünftige Standort des Osnabrücker Hafens. Der bekommt modernisierte Hafenanlagen, die daran anhängenden Industrien bekommen neue Flächen und die frei gewordenen alten Flächen neue Eigentümer. Eigentlich keine wirklich neue Nachricht, hätte man alles schon aus der Machbarkeitsstudie lesen können (wenn sie denn öffentlich zugänglich gewesen wäre). Allerdings muss es mittendrin eine Planänderung gegeben haben und alles auf die Version „Zwei Standorte“ und „Containerhafen“ umgestellt worden sein.

Wir nehmen an, dass es dafür mehrere Gründe gibt. Da sind zum einen Restriktionen der Fördermittelgeber (EU- und Bundesmittel), die keine Firmenverlagerungen fördern, sondern innovative Konzepte. Da im Binnenschiffsverkehr die Containersparte die höchste Steigerungsrate hat, wurde aus dem Hafenumsiedlungsprojekt halt eine Filiale als Containerterminal und die „Eisenbahn- und Hafengesellschaft“ als neue/alte Betreiberin lieber erst einmal außen vor gelassen.⁹

⁷ vgl. ELK-Blatt Nr.1325 vom 2.10.2015.

⁸ Bericht: „Hafen Leckermühle: Suche nach Flächen“ der Neuen Osnabrücker Zeitung vom 25.7.2013.

⁹ Wobei, so ganz raus scheint die Eisenbahngesellschaft doch nicht zu sein. Beispielsweise berät die bereits erwähnte Beratungsfirma „railistics“ die „Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft Region Osnabrück“ und die „Hafen-Wittlager-Land-GmbH“ gemeinsam. Außerdem ist die Rücksichtnahme der Planung auf den Osnabrücker Hafen (keine Konkurrenz, Nähe zum Stadthafen, ...) weiterhin ungebrochen, man könnte von einer Auftragsplanung sprechen. Und die Homepage der „Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft Region Osnabrück“ erhebt den Anspruch: „Entwicklung der Häfen in Stadt und Landkreis Osnabrück“ (www.stadtwerke-osnabrueck.de/geschaefstkunden/eisenbahn-hafen/ansprechpartner-ehb.html 30.9.2015).

Da ist andererseits der schon bestehende Hafen in Bohmte-Leckermühle, der gegen die Ansiedlung eines Konkurrenzhafens in direkter Nachbarschaft, zumindest gegen dessen Förderung durch öffentliche Mittel hätte klagen können. Gegen einen Spartenhafen, der lediglich Container umschlägt, zwar auch, aber mit geringeren Erfolgchancen. Um seine Chancen nochmals zu verringern, wurde er von der Gemeinde Bohmte mithilfe eines „Hafenentwicklungskonzepts“ auf einen „Getreide- und Schüttguthafen“ reduziert, sodass sich zwei Spartenhäfen gegenüber gestanden hätten. Pech für die HWL-GmbH, dass er das nicht akzeptiert und vor Gericht zumindest erst einmal Recht bekommen hat.

Und da ist die Bohmter Öffentlichkeit, die einen Hafen Osnabrücker Ausmaße, die wahrscheinlich sogar noch über die 175 Hektar der Machbarkeitsstudie hinaus gehen würden, nicht unbedingt akzeptieren würde und deshalb erst einmal einen niedlichen kleinen Containerterminal mit einem einzigen Liegeplatz kriegen soll.

Wir fassen zusammen:

Ein wirtschaftlicher Containertransport ist in Stirpe-Oelingen aufgrund der niedrigen Brückenhöhen nicht möglich. Weil eine Erhöhung der Brücken im Bundesverkehrswegeplan abgelehnt wurde, wird sich dies mittel- bis langfristig auch nicht ändern.

Da die HWL-GmbH darüber informiert ist, aber trotzdem daran festhält, in Stirpe-Oelingen einen Containerhafen bauen zu wollen, ist diese Entscheidung entweder – sagen wir mal: diskussionswürdig –, oder es stecken andere Gründe dahinter.

Es gibt deutliche Hinweise darüber, dass diese Gründe mit dem Osnabrücker Hafen zusammen hängen und der geplante Containerhafen in Stirpe-Oelingen ein Vehikel ist, um die geplante Verlagerung des Osnabrücker Hafens zu verschleiern, sich mithilfe von öffentlichen Fördergeldern von der Konkurrenz abzusetzen, seinerseits als Spartenhafen gegenüber der Konkurrenz abzusichern und die Öffentlichkeit einzuwickeln.

Ein Vehikel, ist etwas, das selber nicht von Interesse ist, sondern lediglich zum Transport von etwas anderem dient. Ein Container sozusagen. In diesem Zusammenhang bekommt der Begriff „Containerhafen“ doch gleich eine ganz andere Bedeutung.

Mit sehr freundlichen Grüßen

Iris Riepenhausen und Martin Becker

Anhang

Betreff: Ihre Anfrage

Von: Fabian Spieß <bdb-spiess@binnenschiff.de>

Datum: 30.09.2015 15:18

An: "kunstmartin@gmx.de" <kunstmartin@gmx.de>

Sehr geehrter Herr Becker,

Ihre Anfrage können wir wie folgt beantworten:

Die niedrigen Brückendurchfahrtshöhen sorgen in der Tat dafür, dass Containertransporte ab zwei Lagen in diesem Bereich nicht möglich sind. Der BDB hatte eine ganze Reihe von Maßnahmen zur vorzeitigen Brückenanhebung im westdeutschen Kanalgebiet für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgeschlagen. Leider wurden diese in einer Vorprüfung, dem „Quick Scan“, abgewiesen. Dazu hat der BDB eine Pressemitteilung veröffentlicht, in der die Problematik und auch Ihre Frage nach der Rentabilität einlagiger Containertransporte aufgegriffen wird:

<http://binnenschiff.de/content/pressemitteilung/zweilagiger-containerverkehr-auf-den-kanalen-in-nrw-bleibt-ein-zukunftsprojekt/>

Bei nicht vorzeitiger Anhebung bleibt Containerverkehr im Kanalgebiet ein Zukunftsprojekt, denn nach dem regulären Plan der WSV, die Brücken nach und nach anzuheben, verbleiben auch nach dem Jahr 2025 allein auf der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals 7 zu niedrige Brücken.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Jur. Fabian Spieß

Referent der Geschäftsführung

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

Dammstraße 15-17

D-47119 Duisburg

Tel.: (+49) (0) 2038000649

Fax : (+49) (0) 2038000621

E-Mail: bdb-spiess@binnenschiff.de

Website: www.binnenschiff.de

Ihre Anfrage

Betreff: AW: Ihre Anfrage

Von: Fabian Spieß <bdb-spiess@binnenschiff.de>

Datum: 06.10.2015 09:19

An: Martin Becker <kunstmartin@gmx.de>

Sehr geehrter Herr Becker,

genaue Studien zur Rentabilität des zweilagigen Containertransportes liegen uns nicht vor. Laut einem Bericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist der ist der zweilagige Verkehr die absolute Minimalvoraussetzung, um eine Fixkostendegression zu erreichen und die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu erhöhen.

Entsprechende Passage finden Sie auf S.14 folgender Pdf-Datei, die Containerbinnenschifffahrt insgesamt wird ab S. 13 der pdf behandelt.

http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ompublicationssp/eco12_15de_rev2.pdf

Mit freundlichen Grüßen

Fabian Spieß

Referent der Geschäftsführung
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 15-17
D-47119 Duisburg
Tel.: (+49) (0) 2038000649
Fax : (+49) (0) 2038000621
E-Mail: bdb-spiess@binnenschiff.de
Website: www.binnenschiff.de

Entscheidungsmatrix aus der Machbarkeitsstudie 2008

	Flächen- potenzial	Entfernung vom Stadthafen	Tri- modalität	Hafen- un. Gewerbe- ansätze	Ökol. u. städtebaul. Rahmenbed.	planerische Rahmenbed.
Stirpe-Oelingen	x	x	x	x	0	x
Hille	x	-	x	0	0	0
Venne	x	x	0	0	-	-
Recke	0	x	x	x	0	-
Wehrendorf	0	x	x	0	x	0
Espelkamp	0	-	x	0	0	x
Getmold	0	0	-	x	x	x
Bramsche	0	x	-	x	0	0
Engter	0	x	-	x	-	0
Achmer	0	x	-	0	-	-
Harpenfeld	-	x	-	x	0	x
Schwagstorf	-	x	0	-	-	0

Legende	x	erfüllt
	0	bedingt erfüllt
	-	nicht erfüllt

Hafen Wittlager Land GmbH - Bremer Str. 4 - 49163 Bohmte

HWL
Hafen Wittlager Land GmbH

Frau Iris Riepenhausen
Herrn Martin Becker
Stirpe-Oelingen
Mindener Straße 4

49163 Bohmte

Datum: 01.09.2015
Zimmer-Nr.: 4198 (Kreishaus OS)
Auskunft erteilt: Herr Averhage

Durchwahl:
Tel.: (0541) 501- 4198
Fax: (0541) 501- 64399
E-Mail: Siegfried.Averhage@Lkos.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
05.07.2015

Mein Zeichen, meine Nachricht vom

Offener Brief vom 5. Juli 2015 zur Planung des Containerhafens in Bohmte

Sehr geehrte Frau Riepenhausen,
sehr geehrter Herr Becker,

die Hafen Wittlager Land ist gebeten worden, auf Ihr Schreiben vom 05.07.2015 zu antworten und zu den darin geschilderten Sachverhalten Stellung zu nehmen. Diesem Wunsch will ich gerne nachkommen und bitte um Verständnis, dass dies Antwortschreiben urlaubsbedingt erst jetzt bei Ihnen eingeht.

Auf der Grundlage der von Ihnen angesprochenen Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2008 haben die am Projekt beteiligten Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercapeln sowie der Landkreis Osnabrück und seine Beteiligungs- und Vermögensgesellschaft mbH (Bevos) sehr transparent und offen die bisherige Projektentwicklung vorgenommen. Bereits die damalige Machbarkeitsstudie, die als Grundlage für eine Standortwahl zur Entwicklung eines Containerhafens in der Region Osnabrück diente, wurde im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung im Gasthaus Niemann, Leckermühle der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Anhand einer Bewertungsmatrix sind im Rahmen der Machbarkeitsstudie verschiedene, potentielle Standorte am Mittelkanal überprüft worden. Bewertungskriterien waren u. a.

- Flächenpotentiale,
- Entfernung vom Stadthafen,
- Hafens- und Gewerbeansätze,
- ökologische und städtebauliche Rahmenbedingungen,
- planerische Rahmenbedingungen.

Unter Zugrundelegung der obigen Bewertungskriterien hat sich von den untersuchten 12 Standorten der Standort in Bohmte-Leckermühle als der geeignetste herausgestellt. Dabei sind die Bewertungskriterien und die in der Machbarkeitsstudie aufgezeigten Entwicklungsperspektiven auf einen langfristigen Entwicklungszeitraum hin dargestellt worden. Die Machbarkeitsstudie diente letztlich als Grundlage für die Standortentscheidung. Abschließende Projektinhalte wurden mit der Standortentscheidung nicht festgelegt, weil diese sich natürlich an den weiteren Projektentwicklungen und Planungsprozessen orientieren müssen. Mit der Machbarkeitsstudie war aber als wesentlicher Entwicklungsschritt die Festschreibung der Entwicklung eines Standortes zum Containerumschlag in Bohmte-Leckermühle in entsprechenden Planungsinstrumenten des Landes Niedersachsen und der Bundesrepublik Deutschland verbunden, ein ganz wichtiger Beitrag, um in Zukunft auf Förderinstrumente zurückgreifen zu können.

Die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene oder die Wasserstraße ist ein wichtiges Zukunftsthema, das auch für die Region Osnabrück von hoher Priorität ist. Dabei sind die bestehenden Rahmenbedingungen mit den beiden Hafenstandorten in Osnabrück und Bohmte in die weitere Projektentwicklung einzubeziehen. Insoweit fand eine Abstimmung zwischen allen Beteiligten in der Region statt, die eine Trimodalität eines Containerumschlags in der Region Osnabrück an den Standorten in Osnabrück (Schiene/Straße) und Bohmte (Wasserstraße/Straße) festschreibt. Auf dieser Grundlage fand und findet die weitere Projektentwicklung zum Standort Bohmte statt.

Parallel befindet sich die Bauleitplanung der Gemeinde Bohmte in der Aufstellung. Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“ soll mit dem entsprechenden Satzungsbeschluss des Rates der Gemeinde Bohmte im Dezember 2015 abgeschlossen werden. Der Bauleitplanung liegt ein Entwicklungskonzept zur Hafenentwicklung am Standort Bohmte zugrunde, das gleichermaßen die Sicherung und Entwicklung des bestehenden Futtermittel- und Schüttgutumschlags sowie die Neuentwicklung eines Containerumschlags vorsieht. Ein leistungsfähiger Hafen für den Futtermittel- und Schüttgutumschlag ist für die hiesige Region, die sehr stark landwirtschaftlich geprägt ist und starke Genossenschaften in der Region verortet hat, auch zukünftig von großer Bedeutung.

Ein leistungsfähiger Containerstandort soll sich neben dem leistungsfähigen Futtermittel- und Schüttgutumschlag neu positionieren und darf diesen in seiner Entwicklungsfähigkeit nicht einschränken. Ein gutes Vorbild hierfür ist der Hafen in Spelle am Dortmund-Ems-Kanal, der sich in öffentlicher Trägerschaft hervorragend entwickelt hat und unlängst erweitert worden ist.

Diese allgemeine Einordnung des Projekts vorausgeschickt, möchte ich zu den Ihnen von Ihnen aufgeführten Punkten wie folgt Stellung nehmen:

- Die in der Machbarkeitsstudie aufgezeigten, sehr langfristigen Entwicklungspotentiale lassen sich aus jetziger Sicht sehr wohl realisieren, auch wenn das Projekt aktuell im Rahmen der ersten Ausbaustufe mit einem Liegeplatz vorgesehen ist. Mit drei Flächeneigentümern konnte durch die Hafen Wittlager Land GmbH notarielle Verträge geschlossen werden, wodurch insgesamt rd. 14 ha Fläche im unmittelbaren Umfeld des Hafenstandortes gesichert werden konnten.
- Die Folgen für die Nachbarschaft des künftigen Hafenstandortes sind objektiv durch die Gemeinde Bohmte im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu bewerten und Lösungen aufzuzeigen.
- Das dem Bebauungsplanverfahren der Gemeinde Bohmte zugrundeliegende Hafenentwicklungskonzept setzt auf eine Weiterentwicklung des jetzigen Standortes für den Futtermittel- und Schüttgutumschlag und dem künftigen Hafen für den Containerumschlag. Zudem ist die Kooperation mit dem Hafenstandort in Osnabrück von großer Bedeutung. Der jetzige Standort des Futtermittel- und Schüttgutumschlags in Bohmte scheidet u. a. aufgrund des engen Flächenschnitts unter den gegenwärtigen Gegebenheiten aus. Containerumschlag statt Futtermittel- und Schüttgutumschlag ist kein städtebauliches Ziel der Gemeinde Bohmte, sondern vielmehr, beide Komponenten leistungsstark aufzustellen. Die gegenwärtig geltende Veränderungssperre engt den Betreiber des Futtermittel- und Schüttguthafens nicht ein.

Alles in allem sind die Kriterien, die der Machbarkeitsstudie zugrunde gelegen haben, nicht „zerschlagen“ sondern vielmehr hat sich die Projektierung an den dargestellten Rahmenbedingungen orientiert und wurde ausgehend von der Machbarkeitsstudie inhaltlich weiterentwickelt. Zu dieser Weiterentwicklung gehörte auch die Abfrage der regionalen Umschlagpotentiale, die in entsprechende Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen eingeflossen sind. In verschiedenen Veranstaltungen sind die Ergebnisse der Befragung dargestellt worden, zuletzt in einer öffentlichen Veranstaltung mit der IG Oelinger Hafen am 3. Juni 2015.

In den Grundzügen wird also die Bedarfsabfrage nicht unter Verschluss gehalten. Allerdings bitte ich um Verständnis, dass die weitergehende Details der Abfrage nicht öffentlich gemacht werden, weil in den Gesprächen mit den Unternehmen Vertraulichkeit zu den von den Betrieben genannten vertraulichen Daten vereinbart worden ist. Im Übrigen ist es völlig unüblich, potentielle Marktpartner zu Werbezwecken zu verwenden. Die Belastbarkeit der Potentialanalyse macht auch die Bewertung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung deutlich, die aufgrund der bisher gewährten Förderquote eine wirtschaftliche Tragfähigkeit des Planungskonzepts der HWL festgestellt hat.

Die regionale Abstimmung zwischen den Standorten in Osnabrück und in Bohmte müsste übrigens auch ein Containerumschlag im Bereich des jetzigen Bestandshafens für sich gelten lassen. Allerdings möchte ich noch kurz auf das von Ihnen aufgeführte Zitat von Herrn Goedejohann eingehen. In der Diskussion am 3. Juni 2015 entstand der Eindruck, dass in Osnabrück die Erträge erzielt werden und am Standort Bohmte nur die Aufwendungen entstehen würden, weil erhebliche Investitionen zu tätigen sind. Hierzu hat Herr Goedejohann klargestellt, dass die Investitionen in beide Standorte vollkommen voneinander getrennt sind. An beiden Standorten entstehen Aufwendungen durch Investitionen, die durch entsprechende Betriebserlöse im Rahmen des jeweiligen Betriebs erwirtschaftet werden müssen. Insofern sind bei beiden Standorten die Bedingungen identisch.

Mit der Festsetzung des Bestandshafens als Futtermittel- und Schüttguthafen, die auf der Grundlage eines Hafenentwicklungskonzeptes im Rahmen der Bauleitplanung durch die Gemeinde Bohmte erfolgt, wird diese Sparte aufgrund ihrer Bedeutung für die landwirtschaftliche Region des Wittlager Landes und darüber hinaus gesichert. Es soll dabei nichts „verschleiert“ werden, sondern die leistungsstarke Ausrichtung des Hafenstandortes auf die verschiedenen Umschlagssegmente bedarfsgerecht gesichert werden.

Der Betreiber des Bestandshafens hat im vergangenen Jahr auch nicht erfolgreich gegen die Fördermittelzuweisung an die HWL geklagt. Die HWL ist weiterhin im Besitz eines Förderbescheides. Geklagt hatte der Betreiber des Bestandshafens gegen die Ablehnung seines Förderantrags. Das Verwaltungsgericht Osnabrück hat dabei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion aufgegeben, über den Antrag des Betreibers des Bestandshafens neu zu entscheiden. Dieses ist zwischenzeitlich, allerdings erneut für den Betreiber negativ, erfolgt. Der Vergleich zwischen den beiden Konzepten führte auch unter Zugrundelegung der gerichtlichen Vorgaben zu dem Ergebnis, dass der Containerumschlag auf dem Gelände der HWL wirtschaftlicher als auf dem Gelände des Bestandshafens erfolgen kann. Zurzeit ist ein weiteres Verfahren vor dem Verwaltungsgericht anhängig. Ich hoffe auf Ihr Verständnis, dass ich auf die weiteren Details der Entscheidung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion während eines laufenden Gerichtsverfahrens nicht eingehen werde.

Die Tatsache, dass in Richtung Hamburg über die Weser nur zweilagig und in Richtung Antwerpen bis zum Rhein nur einlagig Container transportiert werden können, ist in den Planungen der HWL berücksichtigt. Hamburg und Antwerpen sind dabei die beiden anzufahrenden Hauptdestinationen.

Zusammengefasst sprechen für die Umsetzung des Projekts in Trägerschaft der HWL folgende Gesichtspunkte:

- den durch die Abfrage bei regionalen Unternehmungen aufgezeigten Umschlagspotentialen ist ein diskriminierungsfreier Zugang zu einem entsprechenden Umschlagterminal zu sichern,
- unter Berücksichtigung des Hafenentwicklungskonzeptes wird die in Aufstellung befindlichen Bauleitplanung der Gemeinde Bohmte letztlich nur durch einen separaten Container-Terminal entsprochen werden können,
- auf dieser Grundlage wird sowohl ein leistungsfähiger und zukunftssicherer Futtermittel- und Schüttgutumschlag als auch ein ebenso leistungsfähiger und zukunftssicherer Containerumschlag gewährleistet,
- die beschriebene Vorgehensweise der HWL sichert in der gemeinsamen Verantwortung des Landkreises Osnabrück mit den Gemeinden Bad Essen,

Bohmte und Ostercappeln die Einhaltung der Abstimmungen mit dem Standort in der Stadt Osnabrück,

- mit einer Flächenverfügbarkeit von rd. 14 ha kann die HWL gemeinsam mit den beteiligten Gemeinden und dem Landkreis eine leistungsfähige Infrastruktur schaffen, die wiederum Voraussetzung für die weitere Ansiedlung von hafenauffinen Gewerbe- und Industriebetrieben ist. Hierdurch werden nicht nur die durch den Hafenumschlag selber entstehenden Arbeitsplätze generiert, sondern darüber hinaus wohnortnahe Ausbildungs- und Arbeitsplätze geschaffen,
- durch die regionale Verantwortung der am Projekt beteiligten Gemeinden und des Landkreises Osnabrück wird den berechtigten Schutzansprüchen der umgebenden Wohnbebauung in vollem Umfang Rechnung getragen werden können. Hierzu können auch künftige Anforderungen an den Immissionsschutz durch zeitgerechte Investitionen beachtet werden,
- durch die öffentliche Trägerschaft kann auch langfristig eine leistungsstarke Infrastruktur aufrechterhalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden, wie an dem Beispiel des Hafenstandortes in Spelle am Dortmund-Ems-Kanal deutlich wird.

Für Rückfragen und ergänzende Gespräche stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Eine Durchsicht dieses Schreibens erhält der gesamte Adressatenkreis Ihres Briefes.

Mit freundlichen Grüßen

Siegfried Averhage
Geschäftsführer



Offener Brief an die
Mitglieder der Gemeinderäte Bohmte, Bad Essen und
Ostercappeln,
Mitglieder des Kreistags Osnabrück,
Interessensgemeinschaft Oelinger Hafen,
Initiative „LKW raus aus Bohmte“,
Neue Osnabrücker Zeitung, ELK-Blatt
und alle Interessierte

Iris Riepenhausen
Martin Becker
Mindener Str. 4
Bohmte

5. Juli 2015

Zur Planung eines Containerhafens in Bohmte / Stirpe-Oelingen

Schon seit einigen Jahren existieren Planungen, im Bohmter Ortsteil Stirpe-Oelingen einen Containerhafen am Mittellandkanal zu bauen. Zu diesen Planungen ist es gekommen, weil die Situation am Osnabrücker Stichkanal als zu beengt empfunden wurde und eine daraufhin in Auftrag gegebene „Machbarkeitsstudie“ aus dem Jahr 2008 zu dem Schluss kam, einen neuen Hafen in Oelingen anzusiedeln. Ausschlaggebend für diese Standortwahl waren

1. die damals nahezu unendlich erscheinenden Erweiterungsmöglichkeiten (man plante bis zu 16 Liegeplätze, 175 Hektar Lager- und Speditionsansiedlungen),
2. die relativ unkompliziert erscheinende Möglichkeit eines Gleisanschlusses an das vorhandene Schienennetz der Deutschen Bahn, sowie
3. die Zusammenarbeit mit dem, bzw. Synergieeffekte durch den bereits bestehenden Hafen vor Ort.

All das gilt inzwischen nicht mehr.

- zu 1. Die Erweiterungsmöglichkeiten haben sich als sehr deutlich beschränkt erwiesen, weil den Flächeneigentümern ziemlich schnell klar geworden ist, dass diese Planung schädliche Auswirkungen auf ihren Wohnort haben würde, denn sowohl der Hafen- als auch vor allem der daraus resultierende LKW-Betrieb würden das Wohnen in der Nachbarschaft ganz erheblich stören. Folglich ist es zu teilweise sehr heftigen Protesten der Betroffenen gekommen, eine Bürgerinitiative gegen die Hafenplanung hat sich gegründet. Und ebenso folgerichtig gelang es den Hafeninitiatoren bislang lediglich, einen einzigen Eigentümer davon zu überzeugen, Flächen zur Verfügung zu stellen. Alle anderen weigern sich zum Teil sehr energisch.
- zu 2. Eine konkrete Betrachtung der Anschlussmöglichkeiten an das Schienennetz der Deutschen Bahn brachte die Erkenntnis, dass diese Möglichkeit aus verschiedenen Gründen ausgeschlossen bzw. auf eine (sehr) ferne Zukunft verschoben werden muss.
- zu 3. Eine mögliche Zusammenarbeit mit dem bestehenden Hafen hat sich zerschlagen, weil die Neubauplanung als Konkurrenz auftritt, die schon jetzt sehr offensiv Fördermittel abwirbt und den bestehenden Hafen durch eine auferlegte Veränderungssperre einschränkt.

Wer nun glaubt, mit der Zerschlagung der Hauptkriterien für die Standortauswahl habe sich auch der Standort selbst erübrigt, musste sich in jüngerer Vergangenheit von dieser Logik verabschieden. Denn die Initiatoren halten eisern an ihrem einst gefassten Beschluss fest. Kur-

zerhand wurde die „Machbarkeitsstudie“ verabschiedet und stattdessen eine Marktbefragung unter verschiedenen Unternehmen in der Region zur Grundlage der Planungen erhoben, die zwar keine der oben beschriebenen Mängel behebt, aber angeblich eine große Bereitschaft aufzeigt, diesen Hafen nutzen zu wollen. Leider wird diese Befragung von den Initiatoren des Hafenprojekts unter Verschluss gehalten, sodass die Intensität der dort festgestellten Bereitschaft nicht nachzuprüfen ist. Was man locker als Hinweis für eine geringe Intensität werten darf, denn mit einer hohen oder zumindest deutlich erkennbaren Bereitschaft hätten die Hafeneinitiatoren mit Sicherheit lautstark geworben, so, wie sie bislang ihr Projekt anpriesen. Das Schweigen ist berechtigt, insbesondere, weil die befragten Wirtschaftsunternehmen ihrerseits keinerlei Anstrengungen unternahmen, sich mit eigenen Mitteln an der Planung zu beteiligen.

Was bedeutet das nun?

Das bedeutet in erster Linie, dass die Hafenneubauplanung keine Planung im Sinne eines umfassenden Konzepts mehr ist, bei dem zumindest versucht wird, objektivierbare Faktoren für die Standortauswahl zu finden, sondern eine reine Wunschplanung. Um es in aller Deutlichkeit zu formulieren: Mit der Beschränkung auf eine Befragung regionaler Unternehmen wird deren Wunsch zur alleinigen Grundlage der Planung gemacht, was ziemlich genau das Gegenteil von „Infrastrukturmaßnahme“ ist, als die diese Planung verkauft wird. Aus solchen Wunschplanungen besteht der Stoff, aus denen finanzielle Millionengräber entstehen, Projekte wie diverse Regionalflughäfen, Gewerbe-„Parks“ oder Tiefseehäfen. Das Festhalten an der Planung zum Containerhafen in Oelingen lediglich aufgrund des Wunsches regionaler Unternehmen geht mehr als fahrlässig mit öffentlichen Mitteln um. Ein Wunsch zudem, der anscheinend nicht einmal stark genug entwickelt ist, um veröffentlicht werden zu können.

Was bedeutet das noch?

Da für absehbare Zeit keine Erweiterungsmöglichkeiten bestehen, wird die Planung vorerst einfach auf einen einzigen (!) Liegeplatz reduziert.

Weil an dem Standort der Bahnanschluss und damit die geforderte „Trimodalität“ (Umschlagsmöglichkeiten eines Hafens zum Weitertransport der Waren auf dem Wasser, auf der Straße oder auf der Schiene) nicht realisiert werden kann, prägte man den Begriff: „*trimodal an zwei Standorten*“. In Osnabrück solle der Straßen-Schienen-Umschlag, in Bohmte der Straßen-Wasser-Umschlag stattfinden. Das ist in etwa so, als würde ein Supermarkt in Bohmte mit 24-Stunden-Öffnungszeiten werben, die Kundschaft abends aber vor verschlossenen Türen mit dem lapidaren Hinweis abspeisen, dass es in Osnabrück ja auch noch Supermärkte mit längeren Öffnungszeiten gebe. „*Trimodal an zwei Standorten*“ ist natürlich großer Quatsch und – Entschuldigung – eine Riesenverarschung. Das weiß eigentlich auch der Bohmter Bürgermeister und Mitgeschäftsführer der eigens gegründeten „Hafen Wittlager Land GmbH (HWL-GmbH)“, Klaus Goedejohan, der am 3. Juni in der Schützenhalle Stirpe auf die Frage antwortete, wie Kosten und Erträge zwischen Osnabrück und Bohmte verteilt würden: „Die beiden Standorte sind vollkommen voneinander getrennt.“

Um die Konkurrenzsituation zwischen dem bestehenden alten und dem geplanten neuen Hafen zu verschleiern, wurde der bestehende Hafen einfach als „Futtermittel- und Getreidehafen“ definiert, obwohl er mit der Zulassung zum Containerumschlag das gleiche Segment abdecken könnte wie der geplante Hafen. Gegen die daraufhin erfolgte Fördermittelzuweisung an den neuen Hafen hatte der Betreiber des alten Hafens erfolgreich geklagt, der Bescheid wurde aufgehoben. Trotzdem betonen die Initiatoren des neuen Hafens – und weisen dabei jegliche Arglist weit von sich –, dass sie den alten Hafen unbedingt erhalten wollten,

ihre Planungen aber leider notwendig seien, weil dieser keine bzw. zu geringe Entwicklungsmöglichkeiten habe. Die 500 Meter vom alten Hafen entfernte Neubauplanung zeigt zwar deutlich auf, dass es sehr wohl Erweiterungsmöglichkeiten auf dieser Fläche gibt, blockiert sie allerdings durch genau ebendiese Planung. Ein Schelm, der Arges dabei denkt.

Diese von den Befürwortern vorgebrachten Gründe lassen die Planungen in einem nicht gerade hellen Licht erstrahlen. Betrachtet man auch das, was die Befürworter *nicht* vorbringen, wird die Sache noch dunkler.

So wurden im Rahmen der geplanten Erweiterung des Container-Terminals in Minden (RegioPort Weser), keine 50 km vom geplanten Standort in Bohmte / Oelingen entfernt, verschiedene Standorte untersucht (Hannover-Lehrte, Container Terminal Hannover [CTH] im Nordhafen, Rail Terminal Hannover im Hafen Hannover-Linden, DUSS-Terminal Linden-Süd, Wunstorf, Salzgitter, Braunschweig, Hildesheim und Bohmte/ Oelingen). Unter diesen Standorten schneidet Bohmte am schlechtesten ab (www.regioport-weser.de; Ausschnitt s.u.).

Die Deutsche Bahn hat zur Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens im Seehafen-hinterlandverkehr kapazitätssteigernde Maßnahmen geplant und im Jahr 2007 zusammen mit den Seehäfen einen Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr erarbeitet. Er sieht vor allem langfristige Projekte wie den Neu- und Ausbau von Eisenbahnstrecken vor (vor allem Nord-Süd-Verbindungen, z.B. Y-Trasse Hamburg/Bremen - Hannover).

Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven als der nächstliegende Seehafen zu Bohmte ist nicht an das europäische Binnenwasserstraßennetz angebunden. Transporte zwischen Bohmte und die Nordseehäfen müssen über Weser oder Rhein erfolgen, wobei der Mittellandkanal für einen dreilagigen Containertransport nicht geeignet ist und laut Verkehrsministerium auf absehbarer Zeit auch nicht ausgebaut werden wird. Auf dieser Strecke können nur zwei Container übereinander auf einem Schiff transportiert werden. Binnenschiffe, die an den Seehäfen be- oder entladen werden, könnten auf Rhein und Weser dreilagig fahren, müssten dann aber in Wesel oder Minden eine Lage abladen, um Bohmte anlaufen zu können. Klingt umständlich.

Wir halten daher diese Planung für deutlich mangelhaft und möchten alle Entscheidungsträger sowie die interessierte Öffentlichkeit davor warnen. Insbesondere bewerten wir die versprochenen hohen Gewinn- und Beschäftigungserwartungen als deutlich zu hoch und befürchten ein ganz erhebliches Steuermittelgrab.

Mit freundlichen Grüßen

Iris Riepenhausen und Martin Becker