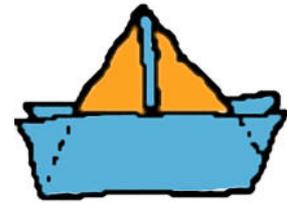


**Polizei Bohmte  
Leverner Str. 9  
49136 Bohmte**

Kopie an:  
**Staatsanwaltschaft Osnabrück  
Neumarkt 11  
49074 Osnabrück**



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

30.08.2016

## **Anzeige wegen des Verdachts auf Subventionsbetrug und Untreue**

Diese Anzeige richtet sich sowohl gegen die Mitglieder der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat der Hafen-Wittlager-Land GmbH (HWL-GmbH) einschl. dessen Vorsitzenden, als auch gegen die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes, Außenstelle West in Münster.

Die Gemeinden Bohmte, Ostercappeln und Bad Essen sowie der Landkreis Osnabrück wollen einen Hafen bauen und haben dazu die „Hafengesellschaft Wittlager Land GmbH“ (HWL-GmbH) gegründet. Geschäftsführer dieser GmbH sind der Bohmter Bürgermeister Klaus Goedejohann und Siegfried Averhage, Chef der Wirtschaftsförderung des Landkreises Osnabrück. Aufsichtsratsvorsitzender ist Dr. Michael Lübbersmann, Landrat des Landkreises Osnabrück. Ziel der HWL-GmbH ist es, einen „Güter- und Containerhafen“ am Mittellandkanal im Bohmter Ortsteil Oelingen zu errichten.

Dazu hat die HWL-GmbH Flächen aufgekauft und Pläne erstellen lassen. Die Gemeinde Bohmte hat daraufhin ein Bauleitverfahren eröffnet und dazu die 13. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie den Bebauungsplan Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet“ beschlossen.

Ein großer Teil dieses Bebauungsplans betrifft die bereits bestehenden Gewerbeflächen „Industrie- und Gewerbegebiet Mittellandkanal I bis III“ sowie den privaten, damals bestehenden, heute ehemaligen Schütt- und Massenguthafen „Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH“. Allerdings wurden in dem Bebauungsplan weitere, zur-

zeit landwirtschaftlich genutzte Flächen hinzu genommen, um die vorgesehene Gewerbenutzung um einen „Containerhafen“ zu erweitern.

Um diesen Containerhafen geht es.

Ein Containertransport auf dem Kanal ist an dem Standort zwar technisch möglich, wirtschaftlich aber nicht. Denn im Gegensatz zu Massen- oder Schüttgut werden Container auf einem Schiff in mehreren Lagen übereinander gestapelt, genau dazu werden sie gebaut. Nach ISO-Anforderung müssen sechs voll beladene Container übereinander gestapelt werden können, viele Container sind allerdings auf eine Stapelhöhe von neun und mehr vollen Behältern ausgelegt. Um ein Binnenschiff mit Containern rentabel zu betreiben, sind drei oder vier Lagen nötig. Bei zwei Lagen entsprechen die Erlöse etwa den Betriebskosten, was finanziell nur dann erträglich ist, wenn höhere Frachttarife vereinbart werden, was bei der angespannten Situation in der Binnenschifffahrt wohl eher schwierig ist. Bei einer Lage sind die Kosten deutlich höher als die Erträge.<sup>1</sup>

Aus den gestapelten Lagen ergeben sich notwendige Brückendurchfahrtshöhen für die Schiffe. Bei vier Lagen sind 9,10 Meter nötig, drei Lagen: 7,00 Meter, zwei Lagen: 5,25 Meter. Eigentlich muss man es eher umgekehrt sagen: Die Brückenhöhen begrenzen die Menge von Containern, die auf Binnenschiffen transportiert werden können. Unter 5,25 Metern kann nur einlagig (also zu einem Viertel) beladen werden, unter 7,00 Metern nur zweilagig (also zur Hälfte), unter 9,10 Metern dreilagig (3/4 der Ladekapazität), ab 9,10 Metern kann ein Binnenschiff voll ausgelastet werden.

Das heißt, für einen wirtschaftlich rentablen Containertransport auf Binnenschiffen wären Brückendurchfahrtshöhen von 9,10 Metern optimal, von 7,00 Metern ausreichend, 5,25 Meter sind grenzwertig, darunter wird es unwirtschaftlich.

Laut HWL-GmbH<sup>2</sup> sind Hauptdestinationen des geplanten Containerhafens die Häfen in Hamburg und Antwerpen. In Richtung Antwerpen liegt u.a. der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) mit 22 Brücken, die niedriger sind als 5,25 Meter.<sup>3</sup> Ein mit Containern beladenes Schiff kann auf dieser Strecke also nur einlagig bzw. zu 1/4 seiner Kapazität beladen werden. Auf dem Weg nach Hamburg ist immerhin ein zweilagiger Transport möglich (1/2 der Ladekapazität). Allerdings ist das Schiffshebewerk Lüneburg-Scharnebeck nur für Schiffslängen bis 100 Meter geeignet, moderne Groß- oder gar Übergroße Motorgüterschiffe (GMS oder ÜGMS) sind aber länger als 100 Meter.

---

<sup>1</sup> vgl. u.a.: Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Hg): Norbert Kriedel: Die Marktsegmente des Güterverkehrs in der Binnenschifffahrt. Eine Analyse ihrer Entwicklungstendenzen unter besonderer Berücksichtigung des Containerverkehrs. = Bericht des Wirtschaftsausschusses der ZKR, Analyse und Bewertung der strukturellen Tendenzen auf dem Binnenschifffahrtmarkt. Straßburg, 2013, S. 15. [https://www.ccr-zkr.org/files/documents/ompublicationssp/eco12\\_15de\\_rev2.pdf](https://www.ccr-zkr.org/files/documents/ompublicationssp/eco12_15de_rev2.pdf)

<sup>2</sup> Schreiben der HWL-GmbH / Siegfried Averhage an Iris Riepenhausen und Martin Becker vom 1.9.2015, S.3.

<sup>3</sup> Wasser- und Schifffahrtsdirektion West: Brückendurchfahrtshöhen des DEK (Südbereich) <https://www.elwis.de/Binnenwasserstrassen/Technische-Daten/DEK-Sued.pdf>

Ein Containertransport auf Binnenschiffen ist auf diesen Strecken daher nicht wirtschaftlich zu betreiben. Das sehen die Berufsverbände der Binnenschifffahrt<sup>4</sup> und (eigentlich) auch die Wasser- und Schifffahrtsbehörden so, die z.B. in ihrem Verkehrsbericht 2012 schreiben: „*Gleichwohl sind die vielen niedrigen Brücken der Grund dafür, dass sich im Kanalgebiet bis auf weiteres keine wirtschaftlich tragfähigen Containerverkehre, die mindestens zweilagig sein müssten, entwickeln können.*“<sup>5</sup>

Eine Anhebung der Brücken ist nicht in Sicht. In der „Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben“ des Bundesverkehrsministeriums vom 11.5.2015 sind sämtliche Projekte zur Verbesserung von Brückendurchfahrtshöhen schon „*auf Basis der Vorüberlegungen ausgeschieden*“.<sup>6</sup>

Nicht zuletzt zeigen die aktuellen Zahlen, dass ein Containertransport auf dem nordwestdeutschen Kanalnetz praktisch nicht stattfindet. Die Verkehrsberichte der Wasser- und Schifffahrtsämter weisen z.B. auf dem westlichen Mittellandkanal, also dem geplanten Standort, im gesamten Jahr 2007 genau 87 Containertransporte aus. Im Jahr 2012 waren es 143 einzelne Container.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> z.B.: <http://binnenschiff.de/content/pressemitteilung/zweilagiger-containerverkehr-auf-den-kanalen-in-nrw-bleibt-ein-zukunftsprojekt/>

<sup>5</sup> Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Hg): Verkehrsbericht 2012. Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz. S. 18 ([http://www.wsd-west.wsv.de/Service/Publikationen/verkehrsberichte/Dateien/348\\_13\\_Verkehrsbericht\\_2012.pdf](http://www.wsd-west.wsv.de/Service/Publikationen/verkehrsberichte/Dateien/348_13_Verkehrsbericht_2012.pdf))

<sup>6</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-uebersicht-vorhaben-wasserstrasse.pdf?blob=publicationFile>

„**Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden**“ sind u.a.:

- **Projekt W07** Mittellandkanal: „Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den Containerverkehr auf der Relation Magdeburg-Hannover-Minden – Varianten: 2- /3-Lagigkeit“ zur „Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen“.
- **Projekt W15** Mittelweser: „Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den Containerverkehr auf der Relation Bremen-Minden“.
- **Projekt W16** Rhein-Herne-Kanal / Dortmund-Ems-Kanal: „Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf der Relation Duisburg-Dortmund“.
- **Projekt W17** Wesel-Datteln-Kanal: „Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf der Relation Wesel-Minden-Hannover“.
- **Projekt W20** Dortmund-Ems-Kanal / Mittellandkanal: „Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf den Relationen Emden-Minden-Hannover und Emden - Dortmund.“
- **Projekt W21**: „Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf RHK, WDK, DEK (-Süd und Henrichenburger Haltung) und DHK.“
- **Projekt W22**: „Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf den Relationen Wesel-Hamm und Wesel-Dortmund“.

<sup>7</sup> [https://www.wsv.de/wsd-m/Service/publikationen/download/Verkehrsbericht\\_2007.pdf](https://www.wsv.de/wsd-m/Service/publikationen/download/Verkehrsbericht_2007.pdf), S. 39, [https://www.wsv.de/wsd-m/Service/publikationen/download/Verkehrsbericht\\_2012.pdf](https://www.wsv.de/wsd-m/Service/publikationen/download/Verkehrsbericht_2012.pdf), ebenfalls S. 39, oder: <http://www.containerhafen-bohmte.de/2016/02/17/leserbrief/>

Dagegen prognostiziert die HWL-GmbH 51.549 TEU („Twenty-foot Equivalent Unit“ / Standardcontainer) pro Jahr, was mehr als doppelt so viel ist als die im gesamten Großraum Hannover auf dem Wasser transportierten 22.450 Container im Jahr 2012.<sup>8</sup> Die HWL-GmbH beruft sich dabei auf eine Befragung unter regionalen Unternehmen. Leider wird diese Befragung unter Verschluss gehalten.

Aufgrund dieser Prognose hat die HWL-GmbH einen Antrag bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes über 4,6 Mio. € zur Förderung des geplanten Containerhafens gestellt.

Daraufhin stellte der Inhaber der in Bohmte-Oelingen ansässigen Firma „Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen“, Carl Wilhelm Zerhusen, ebenfalls einen Antrag auf Förderung einer Umschlaganlage für Container, allerdings mit deutlich geringeren Zahlen (12.619 TEU/ Jahr).

Das Wasser- und Schifffahrtsamt lehnte seinen Antrag ab und bewilligte hingegen die von der HWL-GmbH beantragten 4,6 Mio. €. Daraufhin klagte Zerhusen vor dem Verwaltungsgericht Osnabrück (Az: 1 A 9/14). Im Urteil vom 23.9.2014 kritisierte das Gericht die von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung angewandten Förderungskriterien als willkürlich, verwarf die Förderzusage und beauftragte die Behörde, „*unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden*“.<sup>9</sup>

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung stellte daraufhin zwar einen neuen Förderbescheid aus, ignorierte aber die Aufforderung des Gerichts und förderte wiederum die HWL-GmbH mit der gleichen Summe wie beim ersten Mal. Woraufhin Zerhusen erneut Klage einreichte. Das Verfahren wurde von der Wasser- und Schifffahrtsbehörde und der HWL-GmbH als Beigeladene verzögert, gleichzeitig wurde Zerhusen massiv unter Druck gesetzt, seinen Betrieb an die HWL-GmbH zu verkaufen. Was Anfang 2016 auch geschah. Daraufhin zog Zerhusen seine Klage zurück.

Um diese Vorgänge angemessen bewerten zu können, sind weitere Informationen hilfreich.

### **Die Stadtwerke Osnabrück AG, ihre Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft Region Osnabrück mbH und ...**

Die Containerhafen-Planung war nicht immer eine Containerhafen-Planung. Im Jahr 2008 hatte die Stadtwerke Osnabrück AG die NiedersachsenPorts GmbH & Co KG aus Emden mit der Erstellung einer „Machbarkeitsstudie – Binnenhafenentwicklung

---

<sup>8</sup> vgl. Anm. 7

<sup>9</sup> vgl. auch den Kommentar des Gerichts: <http://www.verwaltungsgericht-osnabrueck.niedersachsen.de/aktuelles/pressemitteilungen/pressemitteilung-212014-vom-23092014-127973.html> oder: <http://www.containerhafen-bohmte.de/2016/05/20/unsere-7-hauptargumente/>, Punkt 6

im Bereich Osnabrück/ Bohmte“ beauftragt.<sup>10</sup> Leider wird auch diese Studie unter Verschluss gehalten bzw. Einsichtnahme nur auf Anfrage beim Bohmter Bürgermeister (und gleichzeitigem HWL-GmbH-Mitgeschäftsführer) gewährt.

Die Stadtwerke Osnabrück AG betreibt seit 1958 (ab 2011 über ihre Tochterfirma EHB-GmbH) einen Schütt- und Massenguthafen in Osnabrück, der aufgrund seiner beengten Lage in der Nähe der Osnabrücker Innenstadt, aufgrund zu kleiner Schleusen, wegen zu geringer Abladetiefe und zu kleinem Wendebecken keine Zukunft mehr hat. Im Jahr 2008 reduzierte sich der Warenumsatz im Osnabrücker Hafen um die Hälfte. Die Machbarkeitsstudie empfahl, als Ersatzstandort für den Osnabrücker Hafen einen neuen Hafen im Bohmter Ortsteil Oelingen zu bauen, der nicht mehr unter räumlicher Beschränkung leiden sollte. Die Studie sieht vor: 175 Hektar Industrie- und Gewerbefläche, 17 Schiffs Liegeplätze, Eisenbahnanschluss, Umsiedlungsprogramm für Anwohner.

Ende 2010 fanden daraufhin Gespräche zwischen der Wirtschaftsförderung im Landkreis Osnabrück und Carl Wilhelm Zerhusen zur Entwicklung eines gemeinsamen Hafenkonzepes statt, die jedoch scheiterten.

Im Oktober 2011 übergab die Stadtwerke Osnabrück AG den Hafenbetrieb in Osnabrück ihrer eigens gegründeten Tochterfirma „Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft Region Osnabrück mbH“ (EHB-GmbH). Auf der Stadtwerke-Homepage<sup>11</sup> wurde ursprünglich damit geworben, dass die EHB-GmbH den Betrieb der beiden Häfen in Osnabrück und Bohmte übernehme. In der Presse ebenfalls:

*„... Ein Hafen, zwei Standorte – auf diesen Kompromiss hatten sich Stadt und Landkreis geeinigt. Zunächst war im Gespräch, dass der Standort Bohmte-Leckermühle (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....“<sup>12</sup>*

Zwischen Oktober 2010 und Juli 2013 hat es demnach eine Planänderung gegeben, wonach der geplante Hafen in Bohmte nicht mehr Ersatz, sondern nur noch Ergänzung des Osnabrücker Hafens sein sollte. Die neue Version erläutert ein Vortrag vor der IHK Oldenburg am 4.12.2013 über den Neubau einer Anlage des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV-Anlage) für den Schiene-Straße-Umschlag (kein Schiffsum-

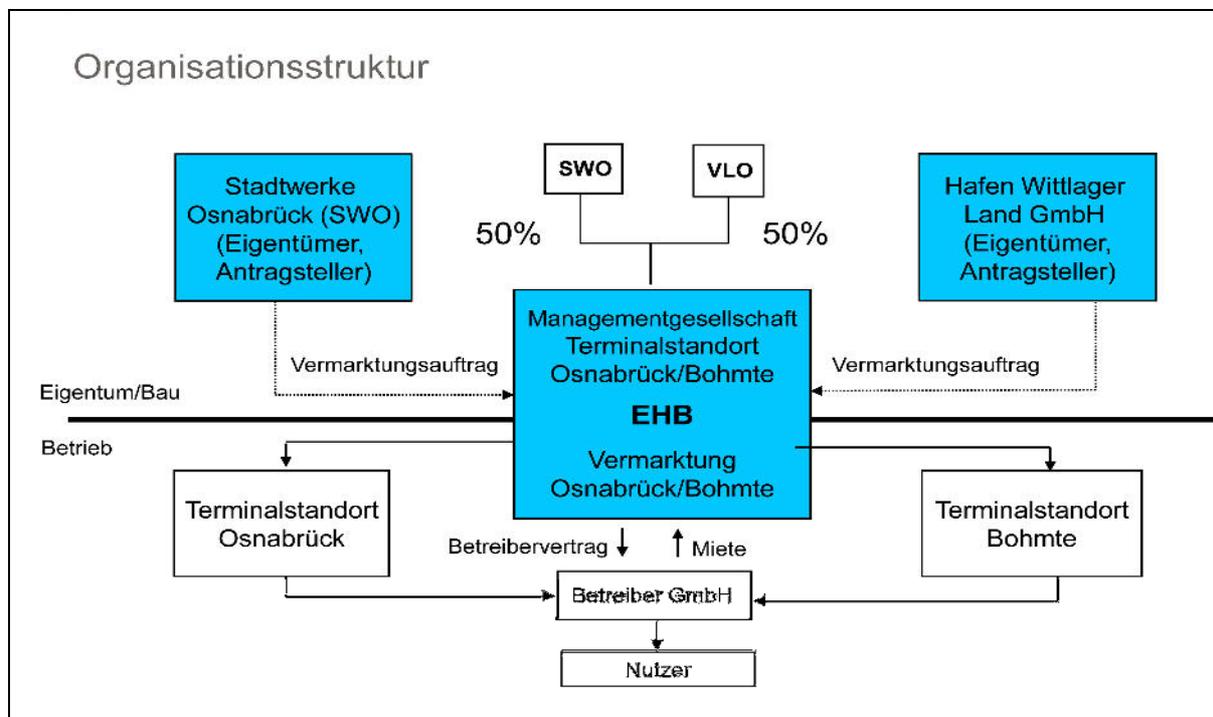
---

<sup>10</sup> vgl.: <http://www.containerhafen-bohmte.de/vorgeschichten/machbarkeitsstudie-2008/>

<sup>11</sup> <https://www.stadtwerke-osnabrueck.de/geschaefskunden/eisenbahn-hafen/ansprechpartner-ehb.html> Im Handelsregister ist als Gegenstand der EHB „die Hafenentwicklung und der Hafenbetrieb der Häfen in Stadt und Landkreis Osnabrück sowie der Betrieb und das Management von Eisenbahnstrukturen und Eisenbahngüterverkehren“ eingetragen. Handelsregister B des Amtsgerichts Osnabrück, HRB 205815, Abfrage am 15.4.2015

<sup>12</sup> Bericht: „Hafen Leckermühle: Suche nach Flächen“, Neue Osnabrücker Zeitung 25.7.2013.

schlag!) im Osnabrücker Hafen und auf Flächen der benachbarten Winkelhausenkaserne (Anhang). Dort findet sich auch ein Organigramm der geplanten Struktur mit der Rolle der EHB-GmbH und der Zusammenarbeit mit dem Standort in Bohmte, wo dann der Schiffsumschlag stattfinden soll (Abb. unten).



Außerdem wandelte sich durch diese Planänderung der geplante Hafen in Bohmte von dem großen Universalhafen aus der Machbarkeitsstudie 2008 in einen kleinen „Containerterminal“. Dazu wurden die Slogans „*Ein Hafen – zwei Standorte*“ und „*tri-modal an zwei Standorten*“ entwickelt und publiziert.

**Wir halten diese Planänderung für eine vorgeschobene Behauptung, eine Strategie der Stadtwerke AG, um öffentliche Fördermittel erhalten zu können und sich den Neubau ihres Hafens von der öffentlichen Hand finanzieren zu lassen.**

Denn: Schütt- und Massenguthäfen werden von der Bundesregierung nicht gefördert. Die Verlagerung des Osnabrücker Schütt- und Massenguthafens nach Bohmte hätte also von dessen Eigentümerin, der Stadtwerke Osnabrück AG, weitgehend alleine finanziert werden müssen. Öffentliche Förderung gibt es aber für Einrichtungen des Kombinierten Verkehrs (Container, Wechseltrailer). Eine öffentliche Förderung nimmt die Stadtwerke AG mit dem Neubau ihrer KLV-Anlage bereits für den Osnabrücker Hafen in Anspruch. Allerdings nicht für den Schiffsumschlag, sondern für den Schiene-Straße-Umschlag. Um jedoch auch eine Förderung für den Schiffsumschlag zu erlangen, wurde der geplante Standort in Bohmte zu einem Containerhafen umdeklariert, **sehr wohl wissend, dass dort kein wirtschaftlicher Containertransport möglich ist.**

Die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen (Förderrichtlinie) vom 23.11.2011 unterscheidet zwei Fälle:

- Liegt die Fördersumme unter 50% der Investitionssumme, gilt eine Vorhaltezeit für diesen Containerhafen für 10 Jahre. Das heißt, eine Betriebsänderung in z.B. einen Schütt- und Massenguthafen dürfte erst nach 10 Jahren erfolgen. Die Auswahl eines Betreibers darf freihändig erfolgen.
- Liegt die Fördersumme über 50%, gilt eine 20-jährige Haltezeit und es wird eine europaweite Ausschreibung des Betreibers nötig.

Der oben erwähnte Antrag der HWL-GmbH bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf Förderung des geplanten Containerhafens von 4,6 Mio. € liegt bei einer Investitionssumme von über 9 Mio. € auffällig dicht unter dieser 50%-Marke. Wobei Antragstellern eigentlich nicht vergönnt ist, ihre Lieblingssumme zu beantragen, sondern eine seriöse Bedarfsrechnung gefordert wird. Die können wir hier nicht erkennen.

Angeblich soll auch die eigens gegründete Betriebsgesellschaft EHB-GmbH nun doch nicht für den neuen Hafen zuständig sein. Wir bezweifeln das. Denn es sprechen mehrere Hinweise dafür, dass die Eisenbahn- und Hafen**betriebs**gesellschaft (EHB-GmbH) als Betreibergesellschaft für den neuen Hafen bereits fest vorgesehen ist und eine (europaweite) Ausschreibung vermieden werden soll. Falls doch eine externe Betriebsleitung eingesetzt werden müsste, sollte die EHB-GmbH zwischengeschaltet werden und so trotzdem die Kontrolle des Hafens bei der Stadtwerke AG bleiben (s.u.).

Mit dem Bau der KLV-Anlage auf dem Hafengelände in Osnabrück wird der Schiffsumschlag dort übrigens auch noch von der Landseite her eingeengt, zusätzlich zu den oben erwähnten Problemen auf der Wasserseite. Der Osnabrücker Standort der „ein Hafen – zwei Standorte“-Strategie ist bald kein (gewerblich nutzbarer) Hafen mehr.

Aber ganz so einfach ist es leider auch wieder nicht. Die Angelegenheit wird nicht direkt von der Stadtwerke Osnabrück AG durchgeführt, sondern über eine Zwischenstation. Was für die Stadtwerke AG weitere Vorteile bringt und weitere Nachteile für die öffentliche Hand.

### **... die Hafen-Wittlager-Land GmbH**

Am 13.3.2012 wurde die Hafen-Wittlager-Land GmbH gegründet. Die HWL-GmbH ist zu 100% in öffentlicher Hand (50% Landkreis Osnabrück, 37,5% Gemeinde Bohmte und jeweils 6,25% die Gemeinden Ostercappeln und Bad Essen) und vom Landkreis Osnabrück mit einer Bürgschaft von inzwischen 20 Mio. € ausgestattet worden, mit

der sie Flächen rund um den Bestandshafen Zerhusen – und inzwischen auch den Zerhusen-Hafen selbst aufkaufte.

Bei dem Hafenkau ging es aber nicht um den Hafen als Betrieb, sondern lediglich um Grundstücke und Gebäude. Die Firma Kanalumschlag Bohmte, J. Zerhusen GmbH wurde *nicht* mitgekauft und wird heute an anderer Stelle vom Inhaber, Carl Wilhelm Zerhusen, weiter betrieben. Verkauft wurden also (geschätzt) knappe 2,5 Hektar Fläche und mehrere schon etwas ältere, und zwar sehr deutlich ältere Industriehallen. Dem Vernehmen nach soll dafür eine Kaufsumme über 5 Mio. € gezahlt worden sein. Um diese Summe aufbringen zu können, musste sogar der Kreditrahmen der HWL-GmbH, bzw. die Bürgschaft des Landkreises Osnabrück von 17 auf 20 Mio. € erhöht werden.

**Wir sehen hier eine mögliche Untreue, da diese Summe deutlich und ganz erheblich über dem Marktwert liegt.**

Der Vorwurf der Untreue bezieht sich auf die Verantwortlichen der HWL-GmbH, die diesen überhöhten Preis zahlten, um damit einen lästigen Konkurrenten aus dem Feld zu schlagen. Der gezahlte Preis ist ein politischer Preis, kein sachbezogener bzw. wirtschaftlicher. Wir sehen hier einerseits die Vermögensinteressen der HWL-GmbH verletzt, die einen wirtschaftlich sachlichen Umgang mit den Finanzmitteln der GmbH erfordern, wir sehen aber vor allem eine unsachgemäße Verwendung öffentlicher Gelder.

Wir widersprechen dabei ausdrücklich der Behauptung, die eingesetzten Geldmittel dienten der Schaffung von Infrastruktur. Erstens werden mit dem Kauf eines bestehenden Hafens keine Strukturen geschaffen, sondern allenfalls erhalten. In diesem Fall wurden Geschäftsbeziehungen und damit Strukturen sogar gestört, der Hafen liegt seit dem Verkauf nahezu brach. Zweitens gibt es bereits eine ausreichende Zahl von Häfen in der Region. Die „Machbarkeitsstudie 2008“ der Stadtwerke AG listet allein 12 Häfen oder Umschlagsorte am Mittellandkanal zwischen Bramsche und Bad Essen auf. Von einem Mangel an Hafeninfrastruktur kann überhaupt keine Rede sein, es herrscht eher schon ein Überangebot.<sup>13</sup>

Wir sehen noch einen weiteren Untreuevorwurf gegenüber der Öffentlichkeit, indem die HWL-GmbH mehrmals öffentlich ausdrücklich bekräftigt hatte, den Standort Zerhusen als angeblich wichtigen Getreide- und Futtermittelhafen in der Region erhalten zu wollen,<sup>14</sup> gleichzeitig aber alles unternommen hat, um die Firma Zerhusen vom Markt zu drängen. So hat die HWL-GmbH mit erheblichen öffentlichen Mitteln potenzielle Erweiterungsflächen des Zerhusen-Hafens aufgekauft, gleichzeitig wurde die Fa. Zerhusen mit einer mehrjährigen Veränderungssperre belegt, und über den Bürgermeister und gleichzeitigem HWL-GmbH-Geschäftsführer Klaus Goedejohann

<sup>13</sup> Machbarkeitsstudie, Tabelle 1, S.19 oder <http://www.containerhafen-bohmte.de/vorgeschichten/machbarkeitsstudie-2008/unsere-kritik-an-der-machbarkeitsstudie/>

<sup>14</sup> z.B. an mehreren Stellen im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan Nr. 99

wurde ein „Hafenentwicklungskonzept“ der Gemeinde Bohmte veranlasst, in dem der Zerhusen-Hafen entgegen dessen „strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung Nr. 50/85“ als „Futtermittel- und Schüttguthafen“ festgeschrieben wird und keine Container umschlagen darf.

Jetzt, nach dem Kauf, lässt die HWL-GmbH durch die Beraterfirma Railistics mögliche Folgenutzungen für den Zerhusen-Hafen untersuchen (Anhang). Die Getreide- und Futtermittelhafen-Bindung kommt darin aber nicht mehr vor, sie hat ausgedient und scheint plötzlich keine Rolle mehr zu spielen. Außerdem hat die HWL-GmbH beim Kauf des Zerhusen-Hafens die Lizenz zur Lagerung von Futtermitteln gar nicht übernommen, also kein Interesse an dieser Sparte gezeigt, was die vorherigen Beteuerungen der Bedeutung eines Getreide- und Futtermittelhafens für die landwirtschaftlich geprägte Region als ein strategisch eingesetztes Werkzeug aussehen lassen, das lediglich eingesetzt wurde, um die Konkurrenz zu schädigen.

Ein weiterer Vorwurf betrifft die Handhabung der Straßenausbaubeiträge. Mündlich hatte Bürgermeister Goedejohann den Anliegern der Hafenstraße, die für den Hafenbau ausgebaut werden müsste, eine (teilweise) Befreiung der Straßenausbaubeiträge in Aussicht gestellt. Schriftlich erfolgte das allerdings nie, auch auf mehrmalige Intervention z.B. der Landvolkvertretung hin nicht. Aufgrund der umfangreichen Ausbaupläne und der geringen Besiedlung geht es um ziemlich hohe Summen für die Anlieger, über die ein erheblicher Druck ausgeübt werden kann und unserer Kenntnis nach zumindest in einem Fall auch ausgeübt wurde.

**Wir erkennen darin ebenfalls eine Untreue bzw. eine höchst unlautere Nutzung von kommunalen Planungswerkzeugen.**

Die HWL-GmbH finanziert und entwickelt den neuen Hafen, betrieben werden soll er gemäß dem oben gezeigten Organigramm von der EHB-GmbH bzw. einer darunter angesiedelten „Betreiber GmbH“. Wir vermuten aufgrund früherer Aussagen (s.o.), aber auch aufgrund der praktischen Ausrichtung der EHB-GmbH und ihrer entsprechenden Ansiedlung im Organigramm auf der Betreiberebene, dass sie selbst Betreiberin des neuen Hafens werden soll. Doch auch wenn sie den Hafen nicht selbst betreiben sollte, geht an ihr kein Weg vorbei: Das Organigramm zeigt, dass im Falle einer fremden Betreibergesellschaft über sie „Betreibervertrag“ und „Miete“ organisiert werden. Die EHB-GmbH nimmt innerhalb dieser Konstruktion die Schlüsselposition der Vermieterin ein, über die die Stadtwerke AG jederzeit den neuen Hafen kontrollieren kann.

Die HWL-GmbH übernimmt also den unangenehmen Part (Finanzierung, Aufbau, Auseinandersetzungen mit Behörden und Anwohnern), die Stadtwerke Osnabrück AG hingegen erhält über die zwischengeschaltete EHB-GmbH die Kontrolle über den neuen Hafen, selbst wenn Dritte diesen betreiben. Das heißt:

**Die öffentliche Hand gibt nicht nur einen Zuschuss – sie finanziert den Hafen sogar komplett. Und die Stadtwerke Osnabrück AG darf über ihn verfügen. Auch das halten wir für Untreue.**

Die HWL-GmbH ihrerseits möchte auch nicht alles alleine zahlen und versucht, zumindest eine Teilsumme von der Bundesregierung zurückzubekommen. Sie stellte einen Antrag auf Subventionierung des geplanten Hafens bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle West. Nach dem o.g. Gerichtsverfahren zwischen Zerhusen und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat es dabei verschiedene unrechtmäßige Vorgänge gegeben. Die HWL muss sich vorwerfen lassen, falsche Zahlen geliefert zu haben. Die von der HWL-GmbH prognostizierten Umschlagszahlen können u.a. aufgrund der oben dargestellten Problematik mit den Brückenhöhen gar nicht funktionieren.

Was der HWL-GmbH auch bewusst gewesen sein muss. Denn neben dem nötigen Fachwissen, das von einer Hafentwicklungsgesellschaft erwartet werden darf, ist auf diversen Veranstaltungen darüber diskutiert worden. Nicht zuletzt haben wir nochmals schriftlich am 5. Juli und am 7. Oktober 2015 ausführlich darauf hingewiesen und lediglich die lapidare Antwort erhalten:

*„... 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.“<sup>15</sup>*

Die HWL-GmbH agiert mit öffentlichem Geld im privatwirtschaftlichen Raum. Durch die Personalunionen von Bürgermeister, Kreiswirtschaftsförderung und HWL-GmbH-Geschäftsführung wird Verwaltungs- und HWL-Handeln unzulässig miteinander verknüpft (u.a. Veränderungssperre gegen Zerhusen, einengendes Hafenkonzept der Gemeinde für den Zerhusen-Hafen, einseitige Durchführung der Bauleitplanung).

Das Projekt steht damit im scharfen Widerspruch zu den Grundsätzen von Offenheit, Transparenz und Fairness. Außerdem widerspricht es dem §136 der niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetz, der die Konkurrenz zwischen öffentlicher Hand und privaten Betreibern in Fällen der nicht direkten Daseinsfürsorge zugunsten der privaten regelt.

**Aufgrund dieser Informationen ist es sehr schwer, *nicht* zu glauben, dass die HWL-GmbH – üppig ausgestattet mit öffentlichen finanziellen Mitteln – vorgeschickt wurde, um den Hafen zu bauen, den die Stadtwerke Osnabrück AG so dringend benötigt, und auf den sie über ihre Tochterfirma EHB-GmbH eine zentrale Zugriffsmöglichkeit erhalten soll.**

---

<sup>15</sup> Schreiben der HWL-GmbH / Siegfried Averhage an Iris Riepenhausen und Martin Becker vom 1.9.2015, S.3. Übrigens: Hamburg liegt nicht an der Weser sondern an der Elbe.

## Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

In der oben bereits erwähnten gerichtlichen Auseinandersetzung zwischen Carl Wilhelm Zerhusen bzw. der Kanalhafen Bohmte J. Zerhusen GmbH und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle West des Bundes wurde vom Gericht die Vergabe von Fördermitteln an die HWL-GmbH kritisiert. Insbesondere die Wirtschaftlichkeitsberechnung, die zu dieser Förderung führte. Aufgrund der eingangs beschriebenen strukturellen Nachteile für die Containerschifffahrt auf dem nordwestdeutschen Kanalnetz wegen der zu geringen Brückendurchfahrtshöhen ist ein wirtschaftlicher Containertransport per Binnenschiff zwischen Bohmte und den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) nicht möglich.

Das ist auch der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung West bekannt, denn sie schreibt in ihrem eigenen Verkehrsbericht 2012 – also ein Jahr bevor sie die beiden Anträge bearbeitet: *„Gleichwohl sind die vielen niedrigen Brücken der Grund dafür, dass sich im Kanalgebiet bis auf weiteres keine wirtschaftlich tragfähigen Containerverkehre, die mindestens zweilagig sein müssten, entwickeln können.“*<sup>16</sup> Die ARA-Verkehre hätten daher nicht Bestandteil der Wirtschaftlichkeitsberechnung sein dürfen. Dass sie doch trotz der Kenntnis ihrer Unwirtschaftlichkeit in die Wirtschaftlichkeitsberechnung einbezogen wurden, ist als wissentliches, absichtsvolles Vorgehen zu bewerten.

Ebenso wissentlich falsch wurden die Berechnungen der Umschlagskapazitäten der beiden konkurrierenden Häfen vorgenommen und damit die Kriterien für die Förderung verzerrt. Beispielsweise wollte Zerhusen zwei Reach-Stacker einsetzen, die HWL-GmbH einen Portalkran. In der auf diese Fälle anzuwendenden Richtlinie des Bundesverkehrsministeriums sind für Reach-Stacker 20 Hübe pro Stunde zugrunde gelegt. In die Wirtschaftlichkeitsberechnung wurden aber nur 17 Hübe aufgenommen. Die HWL-GmbH hatte für ihren Portalkran 27 Hübe angenommen, was von der Behörde auf 30 erhöht wurde. Worüber sich der Sachbearbeiter, Herr Sven Rheindorf, wunderte und die zuständige Referatsleiterin, Frau Frau Gosebrock-Heimann, in einer Notiz informierte. Die Manipulationen wurden trotzdem nicht behoben, geschehen also ebenso wie die Einbeziehung der ARA-Häfen bewusst.

Oder nichtzuwendungsfähige Kosten der HWL-GmbH, die zwar in der Kostenaufstellung vom Wasser- und Schifffahrtsverwaltung als solche erkannt wurden, aber trotzdem in die Bedarfsberechnung eingeflossen sind. Wir möchten sehr dringend Akteneinsicht in die Gerichtsakte empfehlen (Verwaltungsgericht Osnabrück, Az: 1 A 9/14). Möglicherweise hat auch Herr Carl Wilhelm Zerhusen weitere Informationen, die den Vorgang erhellen können.

Die geplanten Umschlagszahlen würden übrigens zu einem Stau auf dem Mittellandkanal führen. Denn sie sind nur zu erreichen, wenn sich Schiff an Schiff reiht. Die Umrechnung der prognostizierten 51.549 TEU pro Jahr ergibt bei 210 Arbeitstagen

---

<sup>16</sup> siehe Anm. 5

245 TEU pro Tag. Ein modernes Großmotorgüterschiff (GMS) ist 110 Meter lang, 11,40 Meter breit und hat ein Ladevermögen von 2.800 Tonnen bzw. 200 TEU-Containern auf vier Lagen, also ca. 50 TEU pro Lage. Da in Richtung Westen nur einlagig gefahren werden kann, wären das ca. 5 Schiffe pro Tag in Richtung Westen oder 2,5 (zweilagig beladen) in Richtung Osten. Bei kleineren Schiffen wären es sogar noch mehr. Die nächstkleinere Klasse ist das „Europaschiff“, das mit 85 Meter Länge, 9,50 Meter Breite und einem Ladevermögen von 1.350 Tonnen ziemlich genau die Hälfte der Ladekapazität eines GMS hat. Das würde dann werktäglich 10 Europaschiffe in Richtung Westen und 5 in Richtung Osten bedeuten. Transportverbände mit Leichtern würde das Problem auch nicht lösen, da auch sie einzeln be- oder entladen werden müssten, weil für den geplanten Containerhafen nur ein Liegeplatz für GMS vorliegt, der für gekoppelte Verbände zu kurz ist. Wenn man von einer durchschnittlichen Mischung von GMS und Europaschiffen im Verhältnis 1:1 ausgeht, wären das 7,5 Schiffe Richtung Westen oder 3,75 Schiffe in Richtung Osten. Da die Hauptdestinationen Hamburg und Antwerpen in beiden Richtungen liegen, kann man im Mittel von 5,6 Schiffen pro Arbeitstag ausgehen, die dort abgefertigt werden müssten, um die prognostizierten Umschlagszahlen tatsächlich erfüllen zu können.

Unabhängig davon, dass man erst einmal Reeder oder Schiffer finden muss, die bereit sind, diese Strecken ein- oder zweilagig beladen zu fahren, bezweifeln wir, dass ein solches Aufkommen realistisch ist und von einem Hafen mit einem einzigen (!) Liegeplatz überhaupt bewältigt werden kann. Zumal das Ankern oder Stillliegen außerhalb von Liegeplätzen nach der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) § 7.02, 1.a auf Schifffahrtskanälen verboten ist. Im Wendebassin übrigens auch. Der nächste Liegeplatz wäre dann in Bad Essen.<sup>17</sup> Rein logistisch erscheint es unmöglich, Be- oder Entladung der Schiffe ohne Zeitverzug zu bewerkstelligen. Die prognostizierten Umschlagszahlen könnten daher allein schon aus diesem Grund nicht eingehalten werden.

Auf der anderen, der Landseite des Hafens würde es ebenfalls zu Staus kommen. Denn die Container müssen ja nicht nur an Land gebracht, sondern auch auf LKWs verladen werden. Bei dem geplanten Umschlag von 51.549 TEU pro Jahr und der üblichen Wertung von durchschnittlich 2/3 TEU- und 1/3 doppelt so großen FEU-Containern („Forty-foot Equivalent Unit“) müssen durchschnittlich 120 LKW täglich be- oder entladen werden (2 TEU oder 1 FEU pro LKW). Und das alles vom ersten Tag an.

Rechnet man weiter, kommt man bei 210 Arbeitstagen pro Jahr auf ca. 200 Hübe pro Tag für die Wasserseite (Schiffsumschlag) und naturgemäß auf noch mal die gleiche Summe für die Landseite (LKW-Umschlag). Macht zusammen 400 Hübe pro Arbeitstag. Rechnet man (mindestens) einen internen Hub pro Container für die Orga-

---

<sup>17</sup> Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) vom 16. Dezember 2011, Kapitel 7: „Regeln für das Stillliegen“. <https://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze/BinSchStrO.pdf>

nisation der Containerstapel mit ein, sind wir bei 600 Hübe pro Tag. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat 30 Hübe pro Stunde für den HWL-Portalkran zugrunde gelegt, was uns sehr, sehr optimistisch vorkommt (2 Minuten pro Container für: Greifen, Heben, an die richtige Stelle versetzen, Abladen). Geht alles absolut reibungslos und gibt es Null Verzug für An- und Ablegen der Schiffe, braucht der Portalkran 20 Stunden für diese 600 Hübe, was einen Drei-Schicht-Betrieb erfordert. Der ist allerdings aufgrund der beschränkten Lärmkontingente dort nicht in vollem Umfang möglich. Außerdem beeinträchtigen die dann fälligen Nacht- und Schichtdienstzuschläge die Kostenseite negativ. Was in die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Wasser- und Schifffahrtsbehörde jedoch nicht Eingang gefunden hat. Dort wird das Ganze einfach in zwei Schichten abgearbeitet.

Interessant ist auch, dass die Bearbeitungszeit für Anträge bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung normalerweise 3 Monate beträgt. In diesem Fall waren es aber 13 Monate. Am 18. Mai 2014 wurde der Antrag Zerhusens abgelehnt. Interessant daran ist, dass es der HWL-GmbH erst im Mai 2014 gelang, das Grundstück am Kanal zu erwerben, auf dem der Containerhafen errichtet werden soll. Eine Förderzusage an die HWL-GmbH, ohne dass diese eine Möglichkeit gehabt hätte überhaupt bauen zu können, hätte doch reichlich blöde ausgesehen. Vor allem, weil es zu der Zeit gar nicht sicher war, ob es der HWL-GmbH überhaupt gelingen würde, ein passendes Grundstück zu erwerben. Wir vermuten, dass die Behörde so lange keine Entscheidung getroffen hat, bis sie der HWL-GmbH eine Zusage geben konnte, bzw. die HWL-GmbH im Stande war, mit einer Förderzusage (halbwegs) sinnvoll umzugehen.

Nicht zuletzt ist das Verhalten der Behörde nach dem Gerichtsurteil vom 23.9.2014 bemerkenswert: Sie hielt sich nicht daran. Weder focht sie es an, noch folgte sie dem Urteil, sondern sie wiederholte stumpf ihre Förderung der HWL-GmbH.

Zwei Aspekte finden wir dabei interessant: Einmal ist auch diese Haltung ein bewusstes Verhalten. Das Urteil war bekannt und wurde trotzdem ignoriert. Zum anderen fragen wir uns, was in aller Welt eine Behörde überhaupt veranlassen kann, sich so seltsam zu verhalten?

Wir können uns das nur durch Einflussnahme aus der Politik auf die Behörde erklären. Wobei es logisch erscheint, dass es eine äußerst machtvolle Einmischung von hoher Stelle aus gewesen sein muss. Die lokalen oder regionalen Ebenen (Kommune, Landkreis) scheinen uns für eine Bundesbehörde dann doch etwas zu regional zu sein.

**Hier, bei der Wasser- und Schifffahrtsbehörde des Bundes, sehen wir offenkundiges, bewusstes und grobes Fehlverhalten bei der Vergabe der 4,6 Mio. € Subventionen an die HWL-GmbH.**

## Die Politik

2008 hatte das niedersächsische Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) für den Standort Bohmte noch ausdrücklich eine Trimodalität, also Umschlagsmöglichkeiten von Waren auf Schiffe, Züge und LKWs (Wasser, Schiene, Straße) erwähnt: „*In der Gemeinde Bohmte bei Osnabrück besteht die Überlegung, einen trimodalen logistischen Knoten am Mittellandkanal zu entwickeln.*“<sup>18</sup> erinnert man sich an die Machbarkeitsstudie 2008, war genau das auch der Plan: Der 175-Hektar-Hafen.

In der Zwischenzeit hatte es die oben erwähnte Planänderung der Stadtwerke AG gegeben, der öffentlichen Hand den Bau und die Finanzierung des Hafens zu überlassen. Damit verbunden fanden dann die erwähnte Umdeklarierung des Projekts in ein „Containerterminal“ und die Definition als Bestandteil des Osnabrücker Hafens statt. Diese Änderung findet sich auch in der Überarbeitung des LROP 2012 wieder. Dort werden „Osnabrück/ Bohmte“ als gemeinsamer Standort aufgezählt und nicht mehr für den Einzelstandort Bohmte, sondern lediglich für diesen gemeinsamen Standorte Trimodalität gefordert.<sup>19</sup> Womit äußerst passgenau auf das von der Stadtwerke Osnabrück AG ausgerufene neue Motto: „Ein Hafen – zwei Standorte“ reagiert wird.

Und auf das zweite Motto: „trimodal an zwei Standorten“ passt der neue LROP-Entwurf noch besser. Jedenfalls theoretisch. Praktisch jedoch entspricht die Planung keineswegs der Definition von „trimodal“.

Denn für den geplanten Standort in Bohmte ist im Gegensatz zur Machbarkeitsstudie 2008 (vorerst) kein Gleisanschluss geplant. Ursache dafür mögen technische und finanzielle Probleme sein, hauptsächlich aber die Tatsache, dass wegen der bereits erfolgten Förderung der KLV-Anlage in Osnabrück keine weitere Anlage zum Schiene-Straße-Umschlag in der näheren Umgebung gefördert werden kann. Also wurde der Eisenbahnanschluss gestrichen. Um dennoch den Eindruck von Trimodalität zu erhalten, wurden Osnabrück und Bohmte kurzerhand zusammengefasst. Obwohl zwischen Bohmte und Osnabrück eine Strecke von 20,2 km auf öffentlichen Straßen liegt. Um in Bohmte Container vom Schiff auf die Schiene umladen zu können, müssen sie also erst einmal auf LKWs verladen und 20 km weit nach Osnabrück gefahren werden, damit sie dort wiederum auf den Schienenverkehr umgeladen werden können. Und obwohl beide Standorte unterschiedlichen Eigentümern gehören und (evtl.) von unterschiedlichen Firmen (unter der Aufsicht der EHB-GmbH) betrieben werden sollen.

Ein solches Vorgehen widerspricht grundlegend der Definition von „trimodal“. Die Formulierung ist eine Konstruktion, mit der Trimodalität vorgetäuscht wird, sie be-

---

<sup>18</sup> <http://www.ml.niedersachsen.de/download/3699>, S. 130

<sup>19</sup> „Die trimodale Funktionalität der Schnittstelle von Wasser, Schiene und Straße der in den Sätzen 2, 4 und 5 genannten Häfen ist zu sichern und auszubauen.“  
[www.ml.niedersachsen.de/download/71886/LROP\\_2012\\_Lesefassung.pdf](http://www.ml.niedersachsen.de/download/71886/LROP_2012_Lesefassung.pdf), S. 33

schreibt aber keinesfalls einen „trimodalen“ Standort, sondern zwei simple „bimodale“ Standorte.<sup>20</sup>

Es ist erstaunlich, dass die niedersächsische Landesregierung das akzeptiert. Noch erstaunlicher ist, wie willfährig sie sogar das LROP ändert, um den Wünschen aus Osnabrück und Bohmte zu entsprechen.

Dass das niedersächsische Wirtschaftsministerium ein offenkundiges Interesse an der Verwirklichung des geplanten Containerhafens hat, geht auch aus der Antwort der Staatssekretärin Daniela Behrens auf eine Anfrage der Grünen vom 14. Juni 2016 hervor (Anhang). Wir haben die Antwort auf unserer Webseite ausführlich kritisiert.<sup>21</sup> Kurz zusammengefasst

**halten wir die Antwort des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums für vollkommen absurd und nicht annähernd sachgerecht. Wir können uns eine solch – rätselhafte – Antwort nicht erklären. Es sei denn, damit solle nichtsachgerechtes Handeln vertuscht werden.**

Was die Bundesregierung angeht, haben wir keine direkten Belege für ein Eingreifen in den Vorgang. Außer dieser Geschichte mit der Förderung durch die Wasser- und Schifffahrtsbehörde, die sich nicht um Gerichtsurteile kümmert. Da kann schon der Verdacht keimen, dass solches Verhalten einer Bundesbehörde nicht auf Eigeninitiative hin und nicht ungedeckt erfolgt. Möglicherweise könnte eine Befragung des erwähnten Mitarbeiters, Herr Rheindorf, weiterhelfen, der nicht unbedingt große Lust haben wird, die ganze Schuld aufgeladen zu bekommen, während seine Chefin unbehelligt bleibt.

Die Politiker vor Ort in den Kommunen und im Landkreis spielen (fast) alle das Spiel mit. Wir hatten alle (!) betroffenen Politiker mehrmals darüber informiert, dass ein wirtschaftlicher Containertransport an der geplanten Stelle nicht möglich ist. Trotzdem halten sie an der Containerhafen-Planung fest. Wir vermuten, dass ihnen der Hafen relativ egal ist, für die lokalen Politiker scheinen die Mitnahmeeffekte wichtiger zu sein. Also das Erreichen von Fördermitteln und vor allem die Ansiedlung von Gewerbe um den Hafen herum. Der Hafen soll als Gewerbemagnet dienen, um ein großes Gewerbegebiet entstehen zu lassen.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> vgl.: <http://www.containerhafen-bohmte.de/vorgeschichten/trimodal/>

<sup>21</sup> <http://www.containerhafen-bohmte.de/2016/08/17/seltsame-ministeriumsantwort/>

<sup>22</sup> z.B. die Aussage des Bohmter SPD-Fraktionsvorsitzenden Thomas Rehme, dass der Containerumschlag eigentlich gar nicht Ziel des Containerhafens sei, sondern der Hafen sei lediglich Teil eines „Gesamtprojektes“. Wittlager Kreisblatt vom 4.11.2015, S. 13.

Oder die Pressemitteilung der CDU-Fraktion im Kreistag Osnabrück: „Das Hafengebiet am Mittellandkanal wird sich in den nächsten Jahrzehnten zu einem wirtschaftlichen Magneten, wie der Niedersachsenpark in Rieste, entwickeln.“ [http://www.cdu-kreistagsfraktion-osnabrueck.de/image/inhalte/file/Ausgabe%202016-03-07\\_01.pdf](http://www.cdu-kreistagsfraktion-osnabrueck.de/image/inhalte/file/Ausgabe%202016-03-07_01.pdf)

## Fazit

Wir sehen ein großes Kuddelmuddel bei dem Vorhaben, einen Containerhafen in Bohmte-Oelingen zu etablieren.

Wir verstehen die Not der Stadtwerke Osnabrück AG, ihren Hafen in Osnabrück weiterhin zu betreiben und sehen in der Machbarkeitsstudie 2008 den Versuch, sich daraus zu befreien. Wir sehen aber auch, dass daraufhin ein intrigantes Spiel beginnt: Die Stadtwerke AG gründet eine Hafendienstleistungsgesellschaft (EHB-GmbH), die angeblich den neuen Hafen gar nicht betreiben soll. Der auch kein Hafen, sondern ein „Containerterminal“ sein soll. Obwohl dort gar kein wirtschaftlicher Containertransport möglich ist. Und der nicht der Stadtwerke AG gehört, sondern einer neu geschaffenen Hafendienstleistungsfirma (HWL-GmbH), hinter der sich zu 100% die öffentliche Hand verbirgt, die zudem versucht, Subventionen von ihrer linken in die rechte Tasche zu mogeln. Wovon die Stadtwerke AG über ihre Hafendienstleistungsgesellschaft profitieren würde. Und wir sehen den Opportunismus der lokalen sowie regionalen Politiker, die sich am Beifang laben wollen.

Die Beurteilung, ob das alles rechtens ist, sei Ihnen, der Staatsanwaltschaft überlassen. Ob es, wenn ja, auch justiziabel ist, wird ebenfalls Ihr Problem sein. Wo wir aber sehr konkreten Verdacht haben, ist bei der Vergabe der 4,6 Mio. € Subventionen an die HWL-GmbH durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Beide Seiten haben dabei ein falsches Spiel getrieben. Die HWL-GmbH, indem sie unhaltbare Zahlen lieferte, die Behörde, indem sie diese ungeprüft übernahm, obwohl sie ihren eigenen Aussagen widersprechen und in die Wirtschaftlichkeitsberechnung gar nicht aufgenommen worden hätten dürfen. Da sehen wir sehr eindeutiges Fehlverhalten.

Und zwar auf beiden Seiten. In dem Förderantrag, der von den HWL-GmbH-Geschäftsführern unterschrieben worden und über den der Aufsichtsrat der HWL-GmbH informiert gewesen sein muss, wird speziell auf § 264 StGB (Subventionsbetrug) hingewiesen. Mit ihrer Unterschrift haben die Antragsteller bestätigt, dass sie Kenntnis von diesem Paragraphen haben. Der in Absatz (2) formuliert:

*„In besonders schweren Fällen ist die Strafe Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu zehn Jahren. Ein besonders schwerer Fall liegt vor, wenn der Täter*

- 1. aus grobem Eigennutz oder unter Verwendung nachgemachter oder verfälschter Belege für sich oder einen anderen eine nicht gerechtfertigte Subvention großen Ausmaßes erlangt*
- 2. seine Befugnisse oder seine Stellung als Amtsträger oder Europäischer Amtsträger missbraucht*
- 3. ...“*

Da sowohl beide HWL-GmbH-Geschäftsführer als auch der HWL-GmbH-Aufsichtsratsvorsitzender (sehr) prominente öffentliche Posten bekleiden, sehen wir einen

Missbrauch als Amtsträger. Da sie ihren Antrag mit falschen Zahlen geliefert haben, sehen wir das als Verfälschung von Belegen an. Wir gehen also von einem besonders schweren Fall aus.

Ebenso und erst recht bei der Wasser- und Schifffahrtsbehörde.

Für Fragen und Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung. Weitere Informationen finden Sie auch auf unserer Homepage [www.containerhafen-bohmte.de](http://www.containerhafen-bohmte.de). Dort sind wir auch unter [info@containerhafen-bohmte.de](mailto:info@containerhafen-bohmte.de) zu erreichen.

Mit vielen freundlichen Grüßen