

Sehr geehrte Frau Abgeordnete.

Liebe Filiz.

vielen Dank für die Anfrage zum Hafenstandort Bohmte. Diese Fragen und Zweifel an der Entwicklung des GVZ-Standorts Bohmte machen deutlich, dass bei der Planung und Entwicklung von Infrastrukturprojekten noch mehr Informationen und Transparenz erforderlich sind. Insbesondere bei Projekten, die geeignet sind, Verkehre auf umweltschonende Verkehrsträger zu verlagern, sollten Irritationen vermieden und alle Fragen beantwortet werden.

Die Entwicklung eines Umschlagstandortes für Container in Bohmte steht im Einklang mit dem Landesraumordnungsprogramm. Die Befürwortung dieses Standortes gilt unabhängig von der Frage, wer dort eine Umschlaganlage baut und betreibt.

Zu den konkreten Fragen kann ich folgende Auskunft geben:

1. Brückenhöhen

Die vorhandene Möglichkeit für zweilagige Containertransporte auf dem Mittellandkanal und mit betrieblichen Einschränkungen auch auf dem Dortmund-Ems-Kanal ist Grundlage für unser gemeinsames Ziel, mehr Güterverkehr auf die Wasserstraße zu verlagern. Die von den Kritikern angeführte angeblich erforderliche Vierlagigkeit ist für das norddeutsche Wasserstraßensystem kein Maßstab.

2. Umschlagzahlen und Wirtschaftlichkeit

Ein Delta der Umschlagzahlen für denselben Standort kann viele Ursachen haben. So ist zu klären, ob den Untersuchungen für beide Angaben dasselbe Einzugsgebiet, dieselben Betriebsbedingungen im Terminal und dieselben Verkehrsangebote zugrunde gelegt sind. Offensichtlich ist auch der Zeithorizont nicht identisch, da die Angaben von Zerhusen auf die ersten 10 Jahre bezogen sind und weitere Angaben möglicherweise ihren Bezug im gesamten Förderzeitraum haben. Auch für die Umrechnung TEU in Ladeeinheiten können unterschiedliche Faktoren benutzt worden sein. Insofern steht es der Landesverwaltung nicht zu, allein aus den genannten Zahlen Rückschlüsse zu ziehen. Die Frage der Wirtschaftlichkeit wird ausschließlich vom Zuwendungsgeber der KV-Förderung geprüft. Das Land hat hierzu keine eigenen Zahlen, sondern vertraut auf eine sorgfältige Prüfung durch den Bund, die auch die Entwicklung der Anlagen im Umfeld mit einbezieht.

3. und 4. Trimodalität und Konkurrenz Osnabrück - Bohmte

Die Entwicklung des GVZ Osnabrück mit dem Teilstandort Bohmte ist keine Abkehr, sondern eine Zuwendung zur Trimodalität. Dem Ansatz der Trimodalität liegt zunächst eine Arbeitsteilung Wasser / Schiene zugrunde. Während in Osnabrück die Sicherung des Wasserumschlags im Bestand und weiterhin der Schiene-Straße-Umschlag erfolgt, findet in Bohmte die Entwicklung mit Fokus Containertransport statt. Eine zusätzliche direkte Schnittstelle Wasserstraße-Schiene war bislang kein relevantes Thema, da beim Kombinierten Verkehr typischerweise prädestinierte Verkehre für die Langstrecke (Schiene und Wasserstraße) mit dem für die letzte Meile flexiblen Straßenverkehr kombiniert werden.

Ich hoffe, diese Ausführungen sind ausreichend.

Herzliche Grüße

Daniela

Daniela Behrens

Staatssekretärin

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Friedrichswall 1

30159 Hannover

Tel. 0511 - 120 5434

Fax. 0511 - 120 99 5434

eMail: Daniela.Behrens@mw.niedersachsen.de

Internet: www.mw.niedersachsen.de