



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

**An die Fraktionen im
Osnabrücker Kreistag,
den Aufsichtsrat der HWL-GmbH,
sowie die Gemeinderäte in
Bohmte, Bad Essen und Ostercappeln**

offene Fragen zum Bohmter Hafenprojekt und zur HWL-GmbH

3.12.22

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, die Interessensgemeinschaft Oelinger Hafen, hatten die Geschäftsführung der HWL-GmbH mehrmals um Gespräche über das Bohmter Hafenprojekt gebeten. Leider hat es lediglich ein kurzes Treffen zum Amtsantritt der neuen HWL-Geschäftsführerin im Juni 2021 gegeben. Danach wurde auf unsere Anfragen trotz schriftlicher Erinnerung nicht mehr reagiert. Zu einer Informationsveranstaltung am 19.10.2022 sind wir nicht eingeladen worden.

Wir hatten auch bei den Kreistagsfraktionen um Gespräche angefragt, die am 15.10.2020 für das Bohmter Hafenprojekt gestimmt hatten, also CDU, SPD und Grüne. Bis auf einen Termin mit der Fraktion der Grünen, der für beide Seiten ziemlich unbefriedigend verlief, kamen bislang leider keine Gespräche zustande. Ein Gespräch mit der CDU wurde mehrfach verlegt, steht aber noch aus. Wir hoffen, dass es weitere geben wird.

Die Terminfindung ist anscheinend schwierig. Wir sehen aber eine gewisse Dringlichkeit, weil wir den Eindruck haben, dass das Hafenprojekt eine Investitionsruine wird und sehr hohe und unnötige Kosten für alle Beteiligten anfallen, weil Sie von der HWL-GmbH nicht richtig informiert werden. Nach den vielen vergeblichen Kommunikationsversuchen sind wir ernsthaft in Sorge. Wir möchten Ihnen daher unsere Fragen schriftlich stellen und hoffen, dass Sie diese nicht als Nörgelei, sondern als sachliche und hilfreiche Kritik bewerten.

1. Die HWL-GmbH beruft sich auf zwei externe „Stellungnahmen“, um ihr Projekt zu rechtfertigen (Prof. Wolfgang Bode, Wolfgang Weber). Wir haben beide Stellung-

nahmen sehr gründlich und sehr sachlich analysieren lassen und kommen zu dem Ergebnis, dass nahezu alle dort vorgebrachten Argumente nicht stichhaltig, teilweise sogar unwahr und vielfach bewusst irreführend sind! Wir haben unsere Analysen sehr gründlich belegt, sie veröffentlicht (<https://www.containerhafen-bohmte.de/woblieben-die-argumente/>) und allen, auch den Autoren zur Verfügung gestellt. Unsere Arbeiten wurden bis auf eine kleine Korrektur NICHT widerlegt! Woraus sich ergibt, dass die beiden Stellungnahmen zur Projektbegründung ungeeignet sind. Trotzdem sind Teile dieser Stellungnahmen sogar wörtlich in Beschlussvorlagen der beteiligten politischen Gremien übernommen worden (<https://www.containerhafen-bohmte.de/2021/02/01/lobbyismus-aktion/>). Die damals getroffenen Entscheidungen beruhen also auf einer nicht stichhaltigen, teilweise unwahren und vielfach bewusst irreführenden Argumentation! Bitte beziehen Sie dazu Stellung.

2. Die HWL-GmbH begründet ihr Projekt mit unbelegten, teilweise sogar objektiv falschen Behauptungen, z.B. die Erklärung, Binnenschiffe seien das Transportsystem mit den geringsten schädlichen Auswirkungen auf das Klima. Die HWL-GmbH präsentiert hierzu schlichtweg falsche Zahlen! (<https://www.containerhafen-bohmte.de/app/download/16362218624/UntersuchungHWLFaktenblatt.pdf?t=1642005608>) Nach Untersuchungen des Bundesumweltamts ist nicht das Binnenschiff, sondern die Bahn das mit weitem (!) Abstand am wenigsten klimaschädliche Transportsystem.

Hinzu kommt im konkreten Bohmter Fall, dass sich die Strecken für Binnenschiffe gegenüber LKW und Bahn teilweise erheblich vergrößern. Die Fahrstrecke zur „Hauptdestination“ Hamburg, angeblich Ziel / Quelle von 3/4 aller Bohmter Verkehre, ist für große Schiffe (GMS), für die der Bohmter Hafen ausdrücklich vorgesehen ist, nahezu dreimal so weit wie für Bahn oder LKW. Zusätzlich können die Schiffe bei Niedrigwasser oder beim Containertransport keine volle Ladung aufnehmen und müssen sogar teilweise noch Ballastwasser hinzuladen.

Außerdem bewertet die HWL-GmbH die Brückenhöhenproblematik falsch, belegt ihre prognostizierten Containerumschlagszahlen nicht, obwohl sie bis zum Faktor 1000 von der Realität abweichen, blendet Konkurrenzhäfen aus, präsentiert unhaltbare Prognosen für den Hamburger Hafen bzw. ihren Anteil daran, und sie weigert sich, unabhängige Prognosen oder Wirtschaftlichkeitsberechnungen für den Massenguthafen erstellen zu lassen.

Wenn die HWL-GmbH so offensichtlich mogelt, warum macht sie das? Diese Mogelei ist es, die uns überhaupt erst misstrauisch gemacht hat.

Wie stehen Sie dazu? Haben Sie hierzu bei der HWL-GmbH einmal nachgefragt? Waren die Antworten sachlich und angemessen oder eher rhetorisch, unrealistisch und nicht nachprüfbar? Erscheint ihnen die HWL-GmbH noch vertrauenswürdig? Wenn ja, warum? Wenn nein, was folgt daraus?

3. Wir vermissen Legitimation und Sinnhaftigkeit des Projekts. Die HWL-GmbH ist ein sog. „kommunaler Wirtschaftsbetrieb“, der nur unter besonderen gesetzlichen Bedingungen zulässig ist (NKomVG §136). So muss der „öffentliche Zweck“ und ein „angemessenes Verhältnis zum voraussichtlichen Bedarf“ nachgewiesen werden. Ein kommunaler Wirtschaftsbetrieb darf ausdrücklich nur dann erfolgen, wenn „der öffentliche Zweck nicht besser und wirtschaftlicher durch einen privaten Dritten erfüllt wird oder erfüllt werden kann“ (Subsidiaritätsprinzip). Zweck der HWL-GmbH ist die Entwicklung eines Hafens. Ein voraussichtlicher Bedarf wurde von der HWL-GmbH nur für den Containerumschlag vorgestellt, nicht für Massengut. Wobei die prognostizierten Zahlen ganz erheblich überhöht waren und

einer Überprüfung vor Gericht nicht standhielten (Urteil des Verwaltungsgerichts Osnabrück vom 23.09.2014). Folglich fehlt auch die Beurteilung, ob das Bohmter Hafenprojekt „angemessen“ ist.

Vor dem Hintergrund, dass es bereits eine ausreichend große Menge an (nur mäßig ausgelasteten) Binnenhäfen in der Region gibt (im Schnitt alle 6,3 km), und dass die inzwischen sechsjährige Stilllegung des ehemaligen Zerhusen-Hafens nicht zu einem Transport-Engpass in der Region geführt hat, ist es sehr, sehr fraglich, ob es überhaupt einen wirtschaftlichen Bedarf für einen weiteren Hafen gibt. Wenn es keinen wirtschaftlichen Bedarf für einen Wirtschaftsbetrieb gibt, fehlt diesem die Legitimation, insbesondere, wenn es ein kommunaler Betrieb ist, für den öffentliche Gelder in Anspruch genommen werden.

Keine Notwendigkeit für den Bohmter Hafen, heißt, dass der Zweck der HWL-GmbH kein öffentlicher sein kann.

Zudem stand mit dem ehemaligen Betreiber des Hafens (Zerhusen) sehr wohl ein privater Dritter zur Verfügung, der den Zweck des kommunalen Wirtschaftsbetriebs bereits durchführte und den Hafen weiter ausbauen wollte.

Warum also hat die Öffentlichen Hand trotzdem eingegriffen? Womit legitimieren Sie als (Mit-)Verantwortliche diesen (gesetzeswidrigen) Eingriff in das Marktgeschehen?

4. Die HWL-GmbH präsentierte im Februar 2022 zwei Agrargenossenschaften (RWO, LBD), die angeblich Teile des Bohmter Hafens betreiben wollen. Auf unsere Anfragen schweigen die Genossenschaften bzw. verweisen auf die HWL-GmbH.

Ein Agrarhafen wurde an dem Standort dort lange Jahre von der Fa. Zerhusen betrieben, bis die HWL-GmbH ihn Anfang 2016 aufkaufte und stilllegte. Hat also die Öffentliche Hand mit hohem finanziellen Aufwand (ca. 20 Mio. €) einen Agrarhafen von dem einem Betreiber aufgekauft und modernisiert, nur um dort diesen modernisierten Agrarhafen anderen Betreibern zur Verfügung zu stellen? Darf die Öffentliche Hand das? Wie lässt sich das mit der gesetzlich geforderten Überparteilichkeit im Umgang mit öffentlichen Mitteln rechtfertigen? Und wie geht das mit dem Subsidiaritätsprinzip zusammen (vgl. Punkt 3)?

Außerdem herrscht Unklarheit darüber, ob die beiden Agrargenossenschaften tatsächlich zu dem verkündeten Hafenengagement stehen. Bitte teilen Sie uns mit, wie und in welchem Umfang die Genossenschaften in das Bohmter Hafenprojekt eingebunden sind.

Wir bitten Sie auch uns mitzuteilen, warum die Öffentliche Hand der RWO einen Hafen zur Verfügung stellen will, obwohl die RWO bereits im Besitz eines eigenen Hafens ist, nur 4 km vom geplanten Standort in Bohmte entfernt.

5. Nach Aussagen der HWL-GmbH soll der Hafen an Betreiber verpachtet werden, deren Pachten die von der HWL-GmbH aufgewendeten Kosten amortisieren. Wir bitten Sie um eine zumindest grobe Modellrechnung, wie hoch diese Pachten sein müssen, um die HWL-Kosten in einem absehbaren Zeitraum auszugleichen. Bitte rechnen sie diese Pachten in Umschlagsmengen um (Massengut / Container), um die Mindestmengen feststellen zu können, die in dem Hafen umgeschlagen werden müssen. Um beurteilen zu können, ob diese Kalkulation realistisch ist, ist ein Vergleich zu anderen Häfen nötig, um den wir ebenfalls bitten.
6. Vor dem Hintergrund der Nachschusspflicht der an der HWL-GmbH beteiligten Gebietskörperschaften: Wer kalkuliert Ausgaben und Einnahmen – gestaltet also die Preisfindung, und gibt es Mitbestimmungs- bzw. Einspruchsrechte der Gesellschafter? Wer ist letztendlich für den wirtschaftlichen Erfolg / Misserfolg des

Projekts verantwortlich? Welche Ausstiegsszenarien gibt es für die Gebietskörperschaften, wenn die Last der Kosten zu groß wird? Was passiert, wenn sich eine Gebietskörperschaft durch HWL-Forderungen überschulden muss?

7. Der geplante Hafen in Bohmte soll laut HWL-GmbH ein „Klimahafen“ werden und klimaneutral mit „grünem Strom“ und „grünen Wasserstoff“ arbeiten.

Wir geben zu bedenken, dass ein Hafen, für den keine wirtschaftliche Notwendigkeit besteht, kein „Klimahafen“ sein kann, sondern schlichtweg überflüssig ist. Hinzu kommt, dass nicht die Häfen, sondern grenzenlose Transporte (Mit-)Ursache für den Klimawandel sind. Einen klimaneutralen Hafen anzubieten ist ungefähr so, als würde man, um den Autoverkehr in einer Stadt zu verringern, dort erst einmal ein Parkhaus bauen und damit werben, dass dessen Aufzüge „klimaneutral“ funktionieren.

Das ist Symbolpolitik, die vom eigentlichen Problem ablenkt und die Bevölkerung ruhig stellt. Der Begriff „Greenwashing“ trifft das ziemlich gut! Jeder Hafen(-aus-)bau führt dazu, den weltweiten Handel von Produkten zu fördern, statt zu verringern, bewirkt also das genaue Gegenteil von Klimaschutz.

Trotzdem hält die HWL-GmbH an ihrer „Klimahafen“-Rechtfertigung seit mindestens zwei Jahren fest. Aber statt den „Klimahafen“-Ansatz während dieser Zeit zu konkretisieren, werden Gebäude abgerissen, Straßen gebaut und Flächen versiegelt. Besondere Maßnahmen zum Klimaschutz können wir hingegen nicht erkennen. Was unseren Eindruck des Greenwashings nochmals unterstützt.

Wir fragen daher, wie die technische Umsetzung der „Klimahafen“-Planung in den letzten zwei Jahren konkretisiert worden ist. Welche Klimaschutzmaßnahmen sind geplant? Gibt es einen Plausibilitätscheck mit den benötigten Energiemengen, der Art der Energieerzeugung und -umwandlung mit jeweiligen Wirkungsgraden, Verlusten, Flächenbedarf, Transportleitungen, Genehmigungen, Voraussetzungen, ökologischen Fußabdrücken und (Langzeit-)Folgen, sowie den jeweiligen Kosten? Wurden neutrale und anerkannte Bewertungs- und Zertifizierungsstellen einbezogen? Kurz: Wie wurde die Zeit genutzt, um die Sache einmal gründlich durchzukalkulieren und auf solide Füße zu stellen?

Um Klimaneutralität überhaupt erkennen zu können, müssen sämtliche Maßnahmen, die durch das Projekt initiiert werden, erfasst und ihre Klimawirksamkeit ermittelt werden. Dazu ist eine sorgfältige „Klima-Buchführung“ nötig, in die auch die bisher erfolgten und die noch folgenden Umbaumaßnahmen fließen müssen, um das Anfangssaldo des Hafens feststellen zu können. Sozusagen das Klima-Defizit, das bei seinem Ausbau entstanden ist, und das für die angestrebte Klimaneutralität wieder ausgeglichen werden muss. Alle Klimaauswirkungen, die durch Abriss, Neubau, Straßenbau, Oberflächenentwässerung (RRB), Kanalisation, Planung etc. entstanden sind, gehören da hinein. Die Liste muss laufend aktualisiert werden und sie sollte, um auch wirklich damit arbeiten zu können, die Realität so genau wie möglich abbilden.

Wenn Sie also der Kritik des Greenwashings entgegenzutreten wollen, legen Sie uns als ersten Schritt einfach ein Bautagebuch vor, mit dem die Baumaßnahmen in klimarelevante Daten umgerechnet werden können, und zeigen Sie uns, dass die HWL-GmbH das Thema wirklich ernst nimmt. Oder anders formuliert: Existiert diese Liste nicht, oder wird nur pauschaliert gerechnet, müssen wir erkennen, dass die „Klimahafen“-Argumentation nicht mit der nötigen Ernsthaftigkeit betrieben wird. Die logische Schlussfolgerung daraus ist, dass es sich tatsächlich um Augenwischerei handeln muss.

8. Der Bebauungsplan Nr. 109 „Hafen- und Industriegebiet – Futtermittel- und Schüttguthafen“ lässt nur deutlich eingeschränkte Lärmengen auf den Hafentflächen zu (Flächen SO1: 70/55 dB(A), SO2: 68/53 dB(A), GE1: 65/50 dB(A).
Diese Beschränkungen kollidieren mit der Realität: Das Gutachten „Leiser Hafen - Effiziente und stadtverträgliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung in logistischen Knoten im Binnenland“ kommt zu dem Schluss, dass ein Hafenbetrieb deutlich lauter ist, und dass nur marginale Verringerungen der Lärmengen möglich sind (https://www.peutz.de/sites/peutz.de/files/publicaties/Endbericht_20190222_0.pdf).
In dessen Kapitel 3.5 „Lärmmessungen an relevanten Lärmquellen“ ab S. 45 werden typische Hafengeräuschquellen gemessen (Mittelwerte). Z.B.: Portalkran-Betrieb: ca. 70 dB(A), Reachstacker (Diesel- oder hydraulischer Antrieb): 69-78 dB(A), LKW-Förderfahrzeuge (Wechselbrückenträger): 55 - 90 dB(A), alles ohne Rückwärtswarner: 80 - 92 dB(A), Containerverladung Schiff: 82 - 90 dB(A), Schüttgutverladung Schiff: 56 - 90 dB(A).
Ein weiteres Gutachten („Schallimmissionsgutachten „Bosenberg““, Kapitel 5, S. 29-32) listet typische Lärmengen eines Agrarhafens auf: Gabelstapler: 95-101 dB(A), Silofahrzeuge mit Pumpe: 105 dB(A), Silofahrzeuge mit Fremdpumpe: 89 dB(A), Elevator: 80 dB(A), Absaugung 97 dB(A), Hochdruckreiniger: 100 dB(A).
Sämtliche Werte liegen über dem im Bohmter Hafen-B-Plan festgeschriebenen Grenzwert! Ein Hafenbetrieb erscheint daher in Bohmte nicht oder nur sehr deutlich eingeschränkt möglich zu sein.
Daraus ergibt sich die Frage, wie diese Diskrepanz aufgelöst werden soll. Was sagen die potentiellen Betreiber dazu? Sind die überhaupt darüber informiert worden?
Es ergeben sich darüber hinaus Fragen, wie die Einhaltung von derart niedrigen Grenzwerten gewährleistet wird. Was ebenso den Schutz vor Staub- und Geruchsbelästigungen betrifft. Wer ist für die Einhaltung zuständig?
Und es stellt sich die Frage, warum überhaupt an den Hafentplänen festgehalten wird, wo doch die Lärmkontingente des Standorts für einen Hafentbetrieb in der geplanten Größe offenkundig ungeeignet sind?
9. Die neue niedersächsische Landesregierung wehrt sich gegen weitere Elbvertiefungen, die aber für den Hamburger Hafen essentiell sind, um dort die Umschlagsmengen zumindest zu halten. Da die HWL-GmbH den Hamburger Hafen als „Hauptdestination“ angegeben hat, ist das Hamburger Hafentproblem auch ein Bohmter Problem.
Im Gegenzug will die Landesregierung den Tiefseehafen in Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port) stärker fördern, z.B. als „Drehscheibe für erneuerbare Energien in Deutschland und Westeuropa“. Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven ist aber NICHT an das Binnenwasserstraßensystem angeschlossen. Jede Ladung, die dort verschifft wird, muss per Zug oder LKW dorthin bzw. von dort weg geschafft werden.
Wie bewerten Sie diese Entwicklungen für das Bohmter Hafentprojekt und mit welchen Maßnahmen wollen Sie darauf reagieren?
10. Weltweit, insbesondere europaweit und ganz besonders in Deutschland steigen die Energiepreise. Wenn Energie teurer wird, werden auch die davon abhängigen Produkte und Dienstleistungen teurer. Das betrifft nahezu alle Waren und deren Transporte. Nach den Gesetzen des Marktes werden Transporte daher abnehmen, was aus Klimaschutzgründen und zur Stärkung der heimischen Wirtschaft durchaus positiv bewertet werden darf. Die globale Arbeitsteilung, bei der Rohstoffe und (Halbfertig-)Produkte um die ganze Welt und (als Müll) wieder zurück gefahren werden,

wird sich in vielen Fällen nicht mehr lohnen und daher zurückgehen, die heimische Wirtschaft kann davon profitieren.

Wie viel Sinn macht es daher, mit einem weiteren Binnenhafen in den schrumpfenden Transportmarkt einzusteigen?

11. Die Landrätin und HWL-Aufsichtsratsvorsitzende stellte direkt nach ihrer Wahl 2019 einen Eisenbahnanschluss des Bohmter Hafens in Aussicht und begründete damit ihren Schwenk als Hafengegnerin vor der Wahl, zur Hafenbefürworterin nach der Wahl. Allerdings untersagt die Deutsche Bahn AG einen Anschluss auf freier Strecke, weil es sich um die Hauptstrecke zwischen Bremen und Osnabrück handelt. Die HWL-GmbH müsste also auf eigene Kosten ein Gleis bis zum Bohmter oder Ostercappelner Bahnhof verlegen.

Daraus ergibt sich die Frage, ob sich das lohnt. Wie weit sind die Planungen dazu in den letzten drei Jahren fortgeschritten, einschließlich der dazu notwendigen Grundstückskäufe, Brückenplanungen und / oder Unterführungen? Wie hoch werden die Kosten veranschlagt?

Wenn man bedenkt, dass in Wehrendorf, lediglich 4 km vom Bohmter Standort entfernt, auf der anderen Seite der Hauptstrecke, ein bereits komplett ausgebauter und nur sehr, sehr mäßig ausgelasteter öffentlicher Hafen inklusive Gleisanschluss (!) existiert, stellt sich zwingend die Frage nach dem Sinn des zweiten Hafens und eines zweiten Gleisanschlusses. Bitte nehmen Sie dazu Stellung.

12. Welche Industrien möchte man ansiedeln? Es gibt Gerüchte über eine Hühnerkotverbrennung. Wie ist da der Stand der Dinge? Soll der in Herringhausen geförderte Kies über den Bohmter Hafen transportiert werden? Welche Art Güter sollen überhaupt dort umgeschlagen und verladen werden? Gehört Gülle dazu? In welchen Mengen? Gibt es Beschränkungen bzw. den Ausschluss besonderer Produkte? Kann Müll / Sondermüll / Gefahrgut ausgeschlossen werden? Gibt es Gefahren- und / oder Notfallpläne?

13. Ebenfalls gibt es Gerüchte über die Ansiedlung der Fa. Wesseler aus Melle, ein Abbruch- und Recycling-Unternehmen. Recycling findet dezentral statt, bestes Beispiel ist der Bohmter Hafen selbst, bei dem Abbruchmaterialien vor Ort wiederverwendet werden. Wir können nicht erkennen, dass für diese Arbeiten Schiffs-transporte nötig sind. Im Gegenteil, der große Vorteil von Recyclingmaterial ist ja gerade, dass für sie keine oder nur kurze Transportwege anfallen. Die Fa. Wesseler scheint eher ganz „normale“ Gewerbeflächen zu benötigen als einen Hafen.

Falls es tatsächlich Überlegungen zur Ansiedlung der Fa. Wesseler im Hafen gibt, fragen wir, ob dafür wirklich der Hafen gebaut werden musste? Können Sie die aktuellen Schiffsumschlagszahlen der Fa. Wesseler benennen? Und macht es tatsächlich Sinn, Recycling zu globalisieren, also unseren Bauschutt nach Übersee zu schicken?

14. Wie sollen die Vor- und Nachläufe gemanagt werden? Wie wird sich der LKW-Verkehr vor Ort entwickeln und welche Maßnahmen sind dazu geplant? Vor dem Hintergrund, dass sämtliche Verkehre vor Ort auf absehbare Zeit per LKW erfolgen werden (Punkt 11), stellen sich folgende Fragen:

Gibt es Absprachen über den Ausbau der Bundesstraßen B65, B51 und der A33-Nord im Zusammenhang mit dem Hafen? Dient der Hafen der Rechtfertigung der Straßen(-aus-)baupläne? Ist ein Hafen, der voll auf LKW-Verkehr setzt, überhaupt noch zeitgemäß?

15. Die von der HWL-GmbH beauftragte Baufirma lagert während der aktuellen Bauphase Materialien auf Flächen, die nicht der HWL-GmbH gehören und wofür sie keine Erlaubnis hat. Sie hat nicht einmal danach gefragt. Auf Unterlassungsaufforderungen reagiert sie nicht. Diese Platzhirsch-Mentalität verärgert die Betroffenen schon sehr. Was können Sie dazu sagen?
16. Wer ist verantwortlicher Ansprechpartner für die Anwohner, wenn die HWL-GmbH nicht reagiert?
17. Welche Rolle spielen die Stadtwerke Osnabrück AG oder ihre Tochtergesellschaften beim / im Bohmter Hafenprojekt? Ursprünglich war die Stadtwerke-Tochter EHB-GmbH an zentraler Stelle in Bohmte als Vermieterin / Verpächterin eingeplant. Ist das aktuell noch der Fall? Wenn nicht, legen Sie uns bitte den Beschluss der HWL-Gremien dazu vor und erklären Sie uns, wie die HWL-GmbH auf die Veränderung reagieren will.
18. Welche Art Kräne oder Entlade- / Verladehilfsmittel sind mit welchen Kapazitäten geplant?
19. Welche Kailänge ist geplant?
20. Welche Subventionen werden in Anspruch genommen?
21. Wie soll das Gelände bebaut werden? Welche Gebäudedimensionen sind geplant? Wie weit ist die Planung fortgeschritten? Wie groß werden die Lagerflächen?
22. Bleibt der Treidelpfad entlang des Kanals für Fußgänger und Fahrradfahrer frei?
23. Wie hoch sind die Gesamtprojektkosten aktuell und welche Summen werden noch benötigt?
24. Gibt es Nebenabsprachen und / oder Geheimverträge?

Wir hoffen, Ihnen deutlich machen zu können, dass uns keine NYMBY-Mentalität, sondern ernsthafte Sorge antreibt. Wir denken auch, dass es gute und sachliche Argumente für diese Sorge gibt, und dass es unser gutes Recht ist, von Ihnen Antworten auf unsere Fragen zu erwarten, denn wir sind nicht nur als Nachbarn, sondern auch als Steuerzahler von dem Hafen-Projekt betroffen. Wir möchten Sie freundlich daran erinnern, dass es kein privates, sondern öffentliches Geld ist, das dort ausgegeben wird. Wir verweisen auf die dafür geltende Sorgfalts- und Berichtspflicht. Daher sehen wir Ihren Antworten mit Spannung entgegen.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite: <https://www.containerhafen-bohmte.de/>, insbesondere <https://www.containerhafen-bohmte.de/wo-bleiben-die-argumente/>. Für Rückfragen stehen wir Ihnen unter info@containerhafen-bohmte.de sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Becker