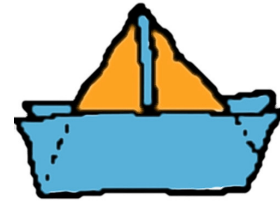


HWL-GmbH
Herrn Klaus Goedejohann
Bremer Str. 4 (Rathaus)
49163 Bohmte



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

Unsere Antwort auf Ihre Antwort vom 15.5.2018 auf unsere Fragen vom 10.10.2017

Bohmte, 7. August 2018

Sehr geehrter Herr Goedejohann,
sehr geehrter Herr Averhage,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 15. Mai d.J. mit Antworten auf unsere Fragen zum Bohmter Hafenprojekt. Wir möchten Ihnen hiermit unsere Ansichten über diese Antworten mitteilen.

Brückendurchfahrtshöhen

Unsere Hauptfrage war, wie Sie am Standort Bohmte einen wirtschaftlichen Containerbetrieb trotz der niedrigen Brückenhöhen ermöglichen wollen. Wir hatten auf Stellungnahmen und Gutachten verwiesen, nach denen rentable Containertransporte auf Binnenschiffen erst ab zwei bis drei Lagen möglich sind. Aufgrund der Brückenhöhen können Containertransporte auf Binnenschiffen von Bohmte aus in Richtung Osten (Hamburg) nur zweilagig, in Richtung Westen (ARA-Häfen) sogar nur einlagig erfolgen.

Nachdem Sie bisher immer behauptet hatten, dass Hamburg und vor allem Antwerpen Ihre beiden „Hauptdestinationen“ sein sollen, antworten Sie nun, dass $\frac{3}{4}$ der geplanten Transporte dem Hamburger Seehafen gelten und damit zweilagig möglich seien. Nur $\frac{1}{4}$ der geplanten Transporte sollen nach Antwerpen, also in Richtung Westen und damit einlagig erfolgen. Sie erwähnen nicht, dass Hamburg wegen des Schiffshebewerks Lüneburg mit Großmotorgüterschiffen (GMS) nicht über den Elbe-Seitenkanal zu erreichen ist, die Schiffe müssen einen Umweg über Magdeburg und die Elbe fahren, auf der diverse jahreszeitliche Einschränkungen für den Schiffsverkehr gelten. Zurzeit ist die Schifffahrt wegen Niedrigwassers nahezu eingestellt. Das ist lei-

der keine Ausnahme und nicht nur in diesem besonders trockenen Sommer der Fall. Laut Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung wurde die Fahrrinntiefe von 1,60 Metern z.B. auch im relativ „normalen“ Jahr 2012 an 140 Tagen verfehlt.

Sie schreiben weiter, würden auf die einlagigen Transporte weitere Zuladungen erfolgen (Sie nennen das „Transportkette“), könnten (nicht: werden) sie „wirtschaftlich darstellbar“ sein. Die zweilagigen seien es sowieso, wie der Port of Twente zeige, der „vergleichbare Ausgangsparameter“ habe.

Containertransporte beim Port of Twente werden durch die „Combi Terminal Twente b.v.“ (CTT) durchgeführt. Für Containertransporte auf dem Wasser wirbt das Unternehmen auf seiner Homepage:

„CTT bietet Möglichkeiten um Container durch Wasser zu transportieren. Mit vier Barges bieten wir jeden Tag eine oder mehrere Abfahrten von Rotterdam nach Hengelo, vice versa. Die Barge ist etwa 20 bis 24 Stunden unterwegs und könnte 156 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) in drei Schichten transportieren. Die durchschnittliche Bearbeitungszeit eines Container beträgt an einer Rundfahrt Rotterdam – Hengelo – Rotterdam ungefähr 5 Arbeitstage: Tag A Abholung Rotterdam – Tag C-D Laden / Entladen beim Kunde und Tag D-E-F wieder zurück in Rotterdam. Transport vom und zum Kunden geschieht auf der Straße. Auch in der Möglichkeit sind sowohl die Häfen von Amsterdam und Antwerpen je nach Umfang.“ (www.ctt-twente.nl/de/dienst/wasser-weg-rail/wasser/)

Auf dem Twentekanal lassen die Brückenhöhen also einen dreischichtigen / dreilagigen Transport von Containern zu. Eine telefonische Rückfrage bei CTT hat bestätigt: Bei leeren oder sehr leichten Containern müsse u.U. Ballast aufgenommen werden, aber grundsätzlich sei eine dreilagige Befahrbarkeit möglich. Auch zeigt das Foto auf der CTT-Webseite ein dreilagig beladenes Schiff am Kai. Der nutzbare Trog eines 110 Meter langen Großmotorgüterschiffs (GMS) misst 100,00m x 11,80m x 3,38m, darin können 13 TEU hinter- und 4 nebeneinander untergebracht werden, mithin 52 TEU pro Lage. Die von CTT erwähnten 156 TEU kommen also nur bei drei Lagen zusammen. Zudem gibt es Pläne, Brücken weiter zu erhöhen. Von „vergleichbaren Ausgangsparameter“ kann daher bei den Brückenhöhen keine Rede sein.

Aber auch sonst unterscheidet sich der Port of Twente stark von den Verhältnissen in Bohmte. Der Port of Twente dient als größter Hinterland-Hub für den Hafen in Rotterdam. Der Rotterdamer Hinterlandverkehr erfolgte 2010 zu 39% per Binnenschiff, in Hamburg lediglich zu 2% (PLANCO-GmbH: Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen. Essen 2013, S.71). Dieser Unterschied ist historisch und geografisch bedingt. Die Niederlande haben aufgrund ihrer Topologie schon früh ein dichtes Kanalnetz entwickelt, nicht nur für Transportzwecke, sondern vor allem als Hochwasserschutz. Diese Infrastruktur wurde kontinuierlich gepflegt und ausgebaut. In Hamburg hingegen fehlen diese Kanäle. Dafür wurden in Hamburg das Schienennetz (32%, Rotterdam 14%) und vor allem die Straßenanbindung ausgebaut (66%, Rotterdam 47%).

Auch hier können wir keine „vergleichbaren Ausgangsparameter“ erkennen. Es scheint, dass das „Kompetenznetzwerk Individuallogistik Osnabrück“ Sie da nicht ganz richtig informiert hat.

Was die „Transportketten“ angeht, die angeblich sogar einlagige Containertransporte per Binnenschiff wirtschaftlich machen können sollen: In der Wirtschaftswissenschaft beschreibt der Begriff „Transportkette“ eine Abfolge von Vorgängen, bei denen Personen oder Güter auf unterschiedlichen Transportträgern von einer Quelle zu einem Ziel bewegt werden (auch „gebrochener“ oder „kombinierter Verkehr“ genannt). Containerverkehre erfolgen *immer* in Transportketten. Container sind ja genau dafür entwickelt worden, sie können quasi gar nicht anders als in Transportketten transportiert werden.

Sie verwenden diesen Begriff jedoch anders. Nach Ihrer Definition ist eine Transportkette eine Art Linienbus, bei der an verschiedenen Stationen Waren hinzu- oder abgeladen werden. Buslinien sind allerdings nur selten wirtschaftlich. Als Bohmter Bürgermeister haben Sie z.B. bei der Neuorganisation des regionalen ÖPNV im April d.J. darauf hingewiesen, dass es nicht Ziel sein könne, leere Busse zu subventionieren. Auch in anderen Regionen werden neue, intelligente und vernetzte Konzepte gesucht, um die Subventionierung des ÖPNV zu verringern und trotzdem den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden. Flexible Modelle stellen immer stärker die Existenz starrer Linien infrage. Auch in Bohmte („Bedarfsverkehr“).

Die Vorstellung ist geradezu absurd, dass, wenn ein bedarfsorientierter (Schiffs-) Transport nicht wirtschaftlich ist, es durch eine regelmäßige Linie besser werden sollte. Sind denn regelmäßige Leerfahrten wirtschaftlicher als unregelmäßige? Im Kern bedeutet Ihr Vorschlag, dass Sie darauf hoffen, dass das Angebot schon noch eine Nachfrage bewirken werde. Bestünde erst einmal eine Linie, könnte sie auch genutzt werden. „Kann“ schreiben Sie ja auch richtig. Muss aber nicht.

Aber selbst wenn das klappen würde, bedeutet es, dass ein Linienverkehr zumindest bis zum Erreichen der Wirtschaftlichkeitsgrenze subventioniert werden müsste. Bei den großen Dimensionen, mit denen in der Binnenschifffahrt gerechnet werden muss, würde das längere Zeit beanspruchen und erheblich größere Summen erfordern als bei einer Buslinie, die Sie ja schon nicht zu zahlen bereit sind.

Aber kann das überhaupt klappen? Kann die Wirtschaftlichkeit von Containertransporten zwischen Bohmte und den ARA-Häfen auf Binnenschiffen durch Zuladungen auf der Strecke überhaupt erreicht werden? Wie sehen die Möglichkeiten dazu aus?

Auf der Strecke zwischen Bohmte und Rotterdam kann der Mittellandkanal bis Bergeshövede (Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal) 54 km weit zweilagig befahren werden, der Dortmund-Ems-Kanal 91 km einlagig, der Wesel-Datteln-Kanal 61 km einlagig, Rhein und Maas von Wesel bis Rotterdam 192 km 4-5-lagig. Das heißt, von 398 km Gesamtstrecke müssen 152 km einlagig erfolgen. Tatsächlich sind es sogar 206 km, weil es zwischen Bohmte und Bergeshövede keinen geeigneten Hafen gibt, an dem noch Container hinzugeladen werden könnten (s.u.), und sich das für die kurze Strecke auch nicht lohnen würde. Ein mehrlagiger Transport ist daher lediglich auf Rhein und Maas, also auf weniger als der halben Strecke, und eine Zuladung frühestens im Hafen Emmelsum bei Wesel möglich.

Das heißt, die Idee, Container während der Fahrt zuzuladen, klingt vielleicht ganz schön, scheitert aber an den konkreten Bedingungen, die für den größten Teil der Strecke gelten. Über die Hälfte muss auf jeden Fall einlagig bewältigt werden, ohne Möglichkeiten weiterer Zuladung. Das geht erst am Rhein. Der Rhein ist aber mit

Containertransportgelegenheiten wirklich gut ausgestattet. Da gibt es einen sehr lebhaften und sehr gut funktionierenden Markt, da wartet niemand auf Schiffe aus Bohmte, die über 200 unwirtschaftliche Kilometer hinter sich haben und diese Verluste auf den restlichen Kilometern ausgleichen sollen. Wie soll das funktionieren? Warum soll ein Schiff, das die Strecke Rotterdam – Wesel vierlagig und damit voll ausgelastet fahren kann, drei Lagen in Wesel abladen und mit der restlichen Lage nach Bohmte fahren, obwohl es damit nicht einmal die eigenen Kosten decken kann? Das ist keine „Transportkette“, auch in Ihrem Sinne nicht, das ist reine Illusion.

Grundsätzlich erfordert Ihre Idee der „Transportkette“ eine Abstimmung mit anderen Häfen, die aber bislang offenkundig nicht stattfindet. Unsere Frage nach Absprache mit dem Mindener Hafen beantworten Sie negativ, obwohl nun sogar $\frac{3}{4}$ des erwarteten Containerverkehrs direkt an dessen Hafeneinfahrt vorbei führen sollen. Nach telefonischer Anfrage beim Geschäftsführer des Mindener Hafens, Joachim Schmidt, gibt es tatsächlich keinerlei Kontakt mit der HWL-GmbH. Der Hafen in Minden sei bereits Teil eine „Transportkette“, die sich „Hafenband“ nennt, eine Kooperation mit sieben umliegenden Häfen (www.hafenband.de). Die HWL-GmbH ist nicht dabei. Auch sei eine Erweiterung der Containersparte geplant und eine Partnerschaft mit dem Hamburger Seehafen als „Eurogate-Hinterland Partner“ eingerichtet worden.

Unterstützung durch (Fach-)Behörden

Sie weisen uns darauf hin, dass Sie gar nicht Unrecht haben könnten, weil Fachbehörden Ihrer Wirtschaftlichkeitsberechnung zugestimmt hätten. Als *Fachbehörde* hat eigentlich nur eine zugestimmt – die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Die wiederum hat einen Prüfungsauftrag an die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV) untervergeben, die u.a. schreibt: „Nicht zuletzt unterstreicht die Position des Landes Niedersachsen eindeutig, dass eine Straße-Wasserstraße-Lösung am Standort erwünscht wird, egal von welchem Anbieter. [...] Für eine Bewertung fehlen eindeutige, quantifizierbare Bewertungskriterien.“ (Urteil des Verwaltungsgerichts Osnabrück vom 23.9.2014, S. 14,15). Nach einer intensiven und fachlich korrekten Untersuchung hört sich das *nicht* an, vielmehr scheint es für die SGKV offensichtlich gewesen zu sein, dass es den eindeutigen politischen Wunsch ihres Auftraggebers (WSV) und der niedersächsischen Landesregierung gab, in Bohmte einen Containerhafen zu bauen. Und zwar unabhängig von einer „quantifizierten“ wirtschaftlichen Betrachtung – also ohne belastbare Zahlen. Diesem Wunsch hat sich die SGKV nicht entgegen gestellt. Was die WSV ihrerseits als Bestätigung der Förderwürdigkeit interpretierte, um aus Ihren Umschlagprognosen belastbare Zahlen für eine Förderzusage machen zu können.

Was sie aber nie waren. Die WSV-Förderung ist daher folgerichtig in dem Urteil des Verwaltungsgerichts Osnabrück vom 23.9.2014 als „ermessensfehlerhaft“ aufgehoben worden. Sie haben dieses Urteil akzeptiert, allerdings dessen Durchsetzung verhindert, indem Sie den Hafen des klagenden Betriebs (Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH) mit der Bedingung aufgekauft haben, dass dieser seine Klage zurückzieht. Dieser Hinweis auf Absolution durch eine Fachbehörde steht also auf äußerst wackeligen Füßen.

Sie berufen sich ebenfalls auf das Niedersächsische Hafenkonzept, sowie auf das niedersächsische Landes- (LROP) und das Regionale Raumordnungsprogramm (RRP).

Das RRP wird vom Landkreis Osnabrück erstellt, der über seine kreiseigene Beteiligungsgesellschaft zu 50% an Ihrer Hafen-GmbH beteiligt ist. Der Bezug auf das RRP ist daher keine Rechtfertigung sondern ein Zirkelschluss.

Im niedersächsischen LROP 2008 / 2012 findet sich aber tatsächlich ein „Vorranggebiet Binnenhafen“ für die Gemeinde Bohmte, allerdings mit der Einschränkung „die trimodale Funktionalität der Schnittstelle von Wasser, Schiene und Straße“ zu gewährleisten. Weil in Bohmte kein Gleisanschluss geplant ist, können Sie diese Forderung nur mit einem sprachlichen Trick erfüllen, indem Sie Ihr Projekt „trimodal an zwei Standorten“ (Bohmte und Osnabrück) nennen.

Ursprünglich war dieses Vorranggebiet für Osnabrück vorgesehen, weshalb sich Land und Bund am 14.9.1965 in einem Regierungsabkommen verpflichtet hatten, den Osnabrücker Hafen GMS-fähig zu machen. Doch der Ausbau ruht, weil Bund und Land die Ausgaben für den Neubau der Schleusen scheuen (ca. 100 Mio. €). Er ruht auch, weil in die Diskussion zur Änderung des LROP gleich mehrfach die Idee eingebracht worden ist, den Warenumsschlag von Osnabrück doch direkt an den Mittellandkanal zu verlagern und sich den Schleusenausbau zu sparen. (Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, 2006.) Seitdem spricht sich die Landesregierung *gegen* den Standort Osnabrück und *für* den Ausbau des Bohmter Hafens aus: „Das Land Niedersachsen unterstützt die Entwicklung dieses neuen Hafengebietes, da hiermit eine Versorgung der Region Osnabrück über den Hauptkanal auch mit größeren Schiffeinheiten sichergestellt werden kann.“ (Antwort der Landesregierung vom 25.11.2016. Drucksache 17/7007.)

Das Niedersächsische Hafenkonzept vom 20.02.2007 hingegen geht davon aus, dass der Osnabrücker Hafen ebenso wie der Stichkanal sehr wohl an die Anforderungen von Großmotorgüterschiffen angepasst wird. Vom Standort Bohmte bzw. dessen Ausbau findet sich dort kein einziges Wort.

Wirtschaftlichkeitsprognosen / Bedarfsermittlung

Sie erklären weiter, uns auf der Informationsveranstaltung am 3.6.2015 die anonymisierte Unternehmensbefragung, die Ihren Prognosen zugrunde liegt, dargelegt zu haben. Wir können uns deutlich daran erinnern, dass wir damals Ihre Darlegungen als äußerst unzureichend empfanden und dringend, teilweise sogar ein wenig aufgebracht eine gründliche Aufklärung über diese Befragung gefordert haben. Weil Sie sich weigerten, war die Stimmung im Saal ziemlich angespannt und wir ziemlich enttäuscht. Die von Ihnen jetzt erwähnten Details über Untersuchungsraum, Menge und Lage der befragten Unternehmen sind damals eben *nicht* oder nur sehr unzureichend dargelegt worden. Wie genau sehen denn Untersuchungsraum, Menge und Lage der befragten Unternehmen aus? Werden Sie doch mal konkret! Um die Unternehmensbefragung wird nach wie vor ein großes Geheimnis gemacht, trotz der Forderung nach mehr Transparenz von uns und auch von dritter Seite aus.

Wir entnehmen Ihrem Schreiben weiter, dass nach neuster Korrektur dieser Unternehmensbefragung in den ersten 10 Jahren 39.697, in 20 Jahren 46.523 Ladeeinheiten pro Jahr umgeschlagen werden sollen. Aus dem oben erwähnten Gerichtsurteil vom 23.9.2014 wissen wir, dass damals für die ersten 10 Jahre 51.549 und für 20 Jahre 71.932 Ladeeinheiten pro Jahr geplant waren. Das ist eine Differenz von 23% (10 Jahre) bzw. 35,3% (20 Jahre), im Durchschnitt 30,15%. Die Zustimmung der Befragten zu Ihrem Projekt hat also in vier Jahren um 30% abgenommen, die langfristige deutlich stärker als die kurzfristige. Und das in einer Zeit sehr positiver Wirtschaftsentwicklung. Darauf gehen Sie nicht ein und behaupten einfach, Ihre Zahlen seien „belastbar“.

Stattdessen kritisieren Sie, dass es irreführend von uns sei, dass wir Ihre prognostizierten Zahlen in Bezug zu den tatsächlich erfolgenden Containertransporten setzen, weil „westlich von Minden bis dato kein leistungsfähiger Containerterminal vorhanden ist, der größere Volumina, die in der Region belegt sind, umschlagen könnte“.

Womit Sie indirekt bestätigen, dass es auch keine Möglichkeit für Ihre „Transportkette“ gibt, Container auf dem westlichen Mittellandkanal hinzuzuladen.

Okay, dann setzen wir Ihre Prognosen mal in Bezug zu tatsächlich erfolgenden Containertransporten in der Mittellandkanalregion mit real existierenden Häfen und darauf ausgerichteten Wirtschaftsstrukturen:

Laut Verkehrsbericht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wurden im Jahr 2012 insgesamt 50.102 Container oder 75.627 TEU auf Bundeswasserstraßen in Norddeutschland, also der Region zwischen Bergeshövede, Bremen, Hamburg, Rothersee und Hameln umgeschlagen (s. Grafiken auf der nächsten Seite). Im Nordhafen Hannover wurden z.B. 3.229 Container angenommen, 2.977 Stück sind wieder rausgegangen, das sind 6.206 Container oder 8.944 TEU insgesamt. Bei der Zählung wurde nicht zwischen beladenen und leeren Container unterschieden.

Setzt man das in Relation zu Ihren damals prognostizierten Zahlen (51.549 bzw. 71.932 TEU), würden Ihre Prognosen zwischen 70% und 95% der gesamten auf dem norddeutschen Binnenwasserstraßennetz bewegten Container ausmachen! Sie behaupten somit, in dem von Ihnen befragten Gebiet von ca. 30 km Umfang um Bohmte herum gäbe es eine industrielle Wirtschaftsleistung, die 70 - 95% des norddeutschen Binnenlandes entspricht. Oder 600 - 800% der Region Hannover.

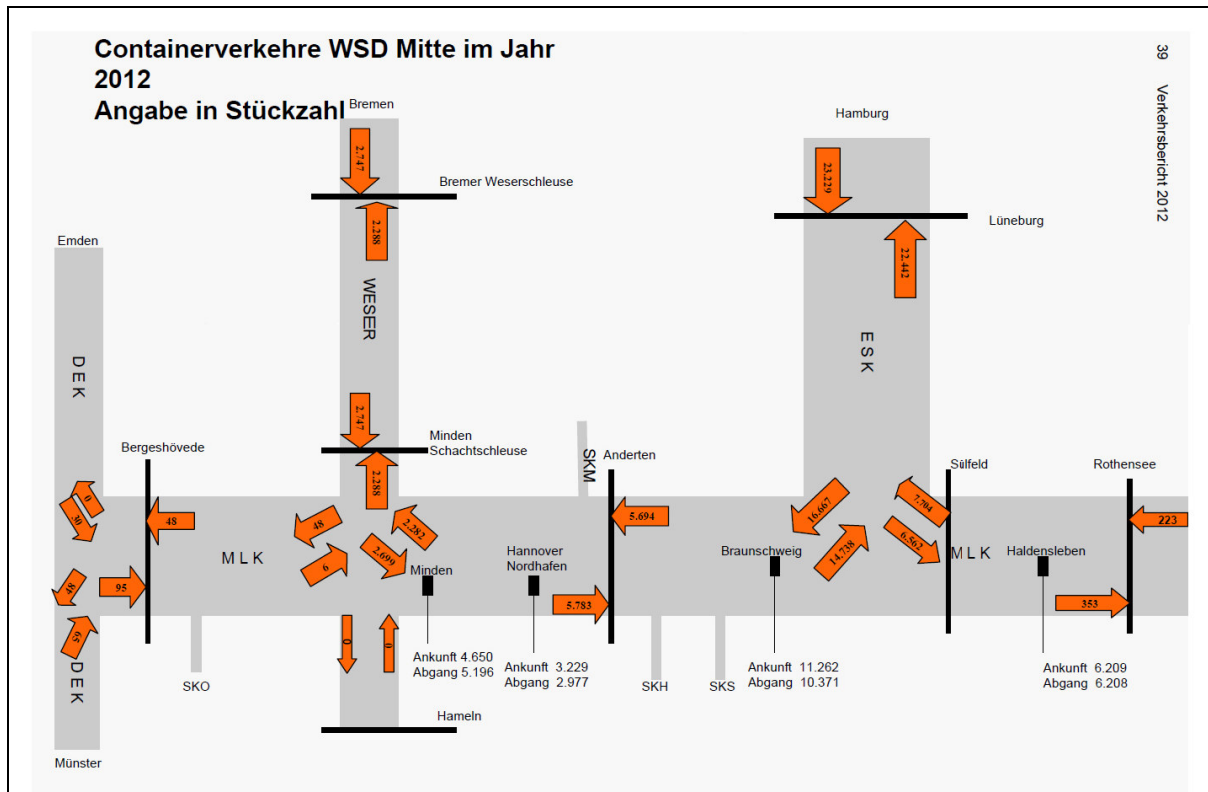
Selbst Ihre aktuell um 30% nach unten korrigierten Zahlen (39.697 TEU pro Jahr in 10 Jahren, 46.523 pro Jahr in 20 Jahren) kollidieren ganz erheblich mit den aktuellen Zahlen aus den Verkehrsberichten der WSV:

Am Wasserstraßenkreuz Minden (Verkehre sowohl auf der Weser als auch auf dem Mittellandkanal) wurden 2014: 18.738 TEU, 2015: 17.565 TEU und 2016: 15.618 TEU gezählt (beladen oder leer).

In Münster (Dortmund-Ems-Kanal) 2014: 479 TEU (davon 435 leer, 44 beladen), 2015: 3.565 TEU (3.558 leer, 7 beladen), 2016: 3.268 TEU (3.183 leer, 85 beladen).

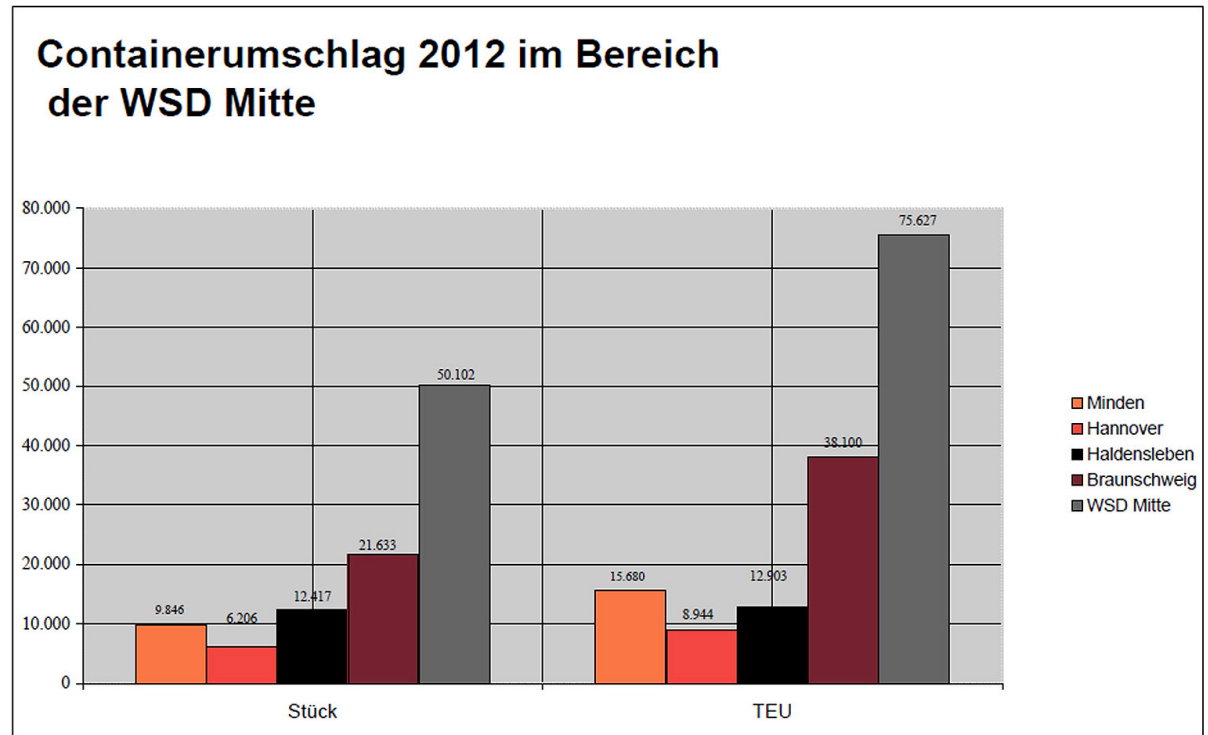
Ihre Prognosen als „belastbar“ zu bezeichnen, ist unseriös! Die angeblich belegten „größeren Volumina“, auf die Sie sich beziehen, sind ja gerade *nicht* belegt und die Prognosen mussten von Ihnen selbst um 30% reduziert werden. Selbst die von Ihnen erwähnte SGKV bemängelt das Fehlen „quantifizierbarer Bewertungskriterien“ – also

belastbare Zahlen. Ihre Zahlen sind subjektiv, nicht nachvollziehbar und höchstgradig ungläubhaft.



Verkehrsbericht 2012 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, S. 39

42 Verkehrsbericht 2012



Verkehrsbericht 2012 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, S. 42

Infrastrukturprojekt / Engagement der Öffentlichen Hand

Wir haben kritisiert, dass ein Kauf eines Hafens gar keine Infrastrukturen schafft; die Strukturen bestehen ja bereits, sie bekommen lediglich neue Eigentümer. Auch haben wir dargelegt, dass mit den 12 in der „Machbarkeitsstudie 2008“ der Stadtwerke Osnabrück AG erwähnten Häfen auf 75,9 km Strecke des Mittellandkanals eine mehr als ausreichende Anzahl von Häfen in der Region existieren (1 Hafen pro 6,3 km), die Infrastruktur also bereits sehr gut aufgestellt ist, sodass kein Anlass für die Öffentliche Hand besteht, weitere Häfen hinzuzufügen oder auszubauen.

Daran ändert auch Ihr Versuch nichts, uns der Fehlinformation zu beschuldigen. Ihr Containerhafen war ursprünglich als 13. Hafen zusätzlich zu den 12 in der Machbarkeitsstudie 2008 erwähnten Häfen geplant. Erst durch den Kauf des Hafens der Firma Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH im Jahr 2016 können Sie den Containerhafen rechtlich dem Zerhusen-Hafen zurechnen. Ein Zahlentrick. Als gebaute Struktur, und genau das bedeutet ja „Infrastruktur“, wäre der geplante Containerhafen ein 13. Hafen auf bislang grüner Wiese.

Aber egal. Ob es nun 12 oder 13 Häfen sind, die Region ist tatsächlich dicht bestückt mit Häfen. So dicht, dass einige leer stehen und es gar nicht in die Liste der 12 geschafft haben. Man kann daher mit gutem Recht von einer Marktsättigung ausgehen, was das Gegenteil der Notwendigkeit ist, in einen Markt mit öffentlichem Engagement eingreifen zu müssen.

Sie bestreiten das alles nicht sondern erklären uns, dass die Machbarkeitsstudie 2008 der Stadtwerke Osnabrück AG den Auftrag hatte, unter diesen 12 Häfen den mit dem größten „Entwicklungspotenzial“ herauszufinden. Dieses Potenzial beziehe sich auf die Stadtwerke, die ihr Hafen-Engagement über Osnabrück hinaus an den Mittellandkanal ausdehnen möchten. Dabei habe sich Bohmte als der „richtige“ Standort herausgestellt.

Die Machbarkeitsstudie ist also so etwas wie eine Konkurrenzuntersuchung der Stadtwerke Osnabrück AG, die in Osnabrück einen Hafen betreibt (mindestens der 13. in der Region), und die sich mit Erweiterungs- oder Veränderungsplänen trägt.

Was heißt das jetzt? Das bedeutet, dass Sie sich eine Konkurrenzuntersuchung eines Hafenbetreibers zu Eigen und zur Grundlage Ihres Engagements gemacht haben. Mit allen damit verknüpften Implikationen, also Fragestellungen, Ziele und Ausrichtung des Betreibers. So übernehmen Sie z.B. die Auswahl der Standortfaktoren, ohne das Ziel oder überhaupt die Notwendigkeit des Stadtwerke-Engagements am Mittellandkanal hinterfragt zu haben. Sie haben die Stadtwerke-Studie weder prüfen lassen, noch andere, unabhängige oder kritische Stimmen dazu angehört. Im Gegenteil, Sie halten die Untersuchung unter Verschluss und bügeln Kritik daran ab, als ob es etwas zu verheimlichen gäbe.

Diese erstaunlich arglose Akzeptanz der Stadtwerke-Studie widerlegt aber nicht unseren Einwand, sie bestätigt ihn. Denn aus der Untersuchung ergibt sich keine Notwendigkeit für ein wirtschaftliches Engagement der Öffentlichen Hand. Welcher dieser 12 Häfen das größte „Entwicklungspotenzial“ aus Sicht eines 13. Hafenbetreibers hat, ist doch erst einmal vollkommen egal! Daraus eine Notwendigkeit für das Eingreifen der Öffentlichen Hand für diesen Hafen zu konstruieren, erschließt sich uns nicht. Im Gegenteil. Wenn der Standort in Bohmte tatsächlich großes Potenzial für

was auch immer haben sollte, wäre er von allen 12 Standorten auch am besten geeignet, *ohne* öffentliches Engagement auszukommen. Wenn die Öffentliche Hand sich tatsächlich sinnvoll in der Wirtschaft engagieren wollte, dann nicht für Spitzenstandorte, sondern für benachteiligte.

Der Gesetzgeber knüpft zu Recht strenge Regeln an eine wirtschaftliche Betätigung von Kommunen, weil sie eine abweichende Verwendung der arg begrenzten kommunalen Mittel darstellt und eine Verzerrung des Marktes. Sie soll die Ausnahme sein, nicht die Regel. Daher hat die Gründung eines kommunalen Unternehmens besonders sorgfältig zu erfolgen.

Diese Sorgfalt können wir bei der Gründung der HWL-GmbH nicht erkennen. Ihr Hinweis auf die Genehmigung der HWL-Gründung durch das niedersächsische Innenministerium ist fragwürdig, weil die von Ihnen vorgelegten Fakten auf einer interessegeleiteten Konkurrenzuntersuchung beruhen und weil sich Ihre vorgestellten prognostizierten Umschlagszahlen als nicht gerichtsfest erwiesen haben. Wir fragen uns, wie das Ministerium entschieden hätte, wenn es nicht so einseitige und so unrealistische Angaben bekommen hätte. Wir fragen uns auch, wie frei das Ministerium in seiner Entscheidung überhaupt gewesen ist, wenn die Landesregierung sich doch bereits ausdrücklich *für* das Projekt ausgesprochen hatte, um u.a. seinen Anteil an den 100 Mio. € für den eigentlich vertraglich zugesicherten Osnabrücker Stichkanalschleusenausbau einzusparen.

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 17. Mai 2018 den Bebauungsplan für den RegioPort Weser in Minden für unwirksam erklärt, weil dessen Planungsverband „nicht fehlerfrei gebildet worden sei und deshalb rechtlich nicht existiere“. Wir sehen da eine deutliche Parallele zu der Gründung der HWL-GmbH, die auf falschen und einseitigen Angaben beruht und daher ebenfalls nicht als „fehlerfrei“ bewertet werden kann.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Nach Ihren Darstellungen gab es die Straßenausbaupläne für die Bundesstraßen rund um Ihren geplanten Hafen schon vor und unabhängig von den Hafenplänen. Sie erwähnen Bürgerbeteiligungsprozesse in den Jahren 2011 und 2012.

Die Hafenerweiterungspläne sind aber älter als 2011/2012. Im Jahr 2006 wurde der Ausbau des Hafens im Änderungsantrag des LROP erwogen: „Es kann davon ausgegangen werden, dass in der Gemeinde Bohmte das Potenzial für die Entwicklung eines überregional bedeutsamen Güterverkehrszentrums gegeben ist, wenn eine Entscheidung über den Binnenhafenstandort getroffen ist.“ (Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2006, S. 207). Diese Entscheidung wurde dann tatsächlich getroffen und im Jahr 2008 mit der Machbarkeitsstudie der Stadtwerke Osnabrück konkretisiert. 2011 und 2012 wurden dann darauf aufbauend die Eisenbahn- und Hafengesellschaft (EHB-GmbH) und die HWL-GmbH gegründet. Außerdem fand Ihr Vorhaben den bereits oben erwähnten Eingang in die Raumordnungspläne.

Ihr Hafen war also in den ursprünglichen Überlegungen ein „Güterverkehrszentrum“, was die Betrachtung von Verkehrsströmen, auch und besonders die des Straßenverkehrs bedeutet. Güterverkehrsplanung ist Verkehrspolitik. Ihre Behauptung, es habe „keine konkreten Abstimmungen zum Hafenprojekt und dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zur straßenseitigen Anbindung gegeben“, ist daher unglaublich. Beide Projekte – Hafen- und Straßenausbau – hatten eine gemeinsame Kinderstube innerhalb der niedersächsischen Verkehrspolitik. Außerdem verraten Ihre Detailkenntnisse der Straßensituation, dass Sie sich durchaus damit beschäftigt haben. Was ja auch sinnvoll ist. Es ist seltsam genug, einen Hafen ohne Eisenbahnanbindung zu planen, aber ohne Eisenbahn- *und* ohne Straßenanbindung? Oder anders ausgedrückt: Im Sinne Ihres Projekts wären konkrete Abstimmungen zwischen Hafen- und Straßenausbau wünschenswert, eigentlich sogar zwingend notwendig gewesen. Ihr Dementi einer solchen Abstimmung ist daher irritierend.

Zu den zu niedrigen Brücken haben wir ja bereits umfassend berichtet. Wenn sie nicht angehoben werden, ist ein wirtschaftlicher Containertransport auf Binnenschiffen von Bohmte in Richtung Westen (ARA-Häfen) nicht möglich. Da im Bundesverkehrswegeplan 2030 alle Brückenhebungsprojekte gestrichen worden sind, sollte Sie das beunruhigen. Da Sie offenkundig nicht beunruhigt sind, beunruhigt uns das.

Wir möchten das noch einmal betonen: Durch die Weigerung der Bundesregierung, die Brücken über den Kanälen zu erhöhen, hat Ihr Projekt – zumindest der Containerhafenteil – nicht nur keine Gegenwart (was als temporäre Durststrecke mit der Hoffnung auf eine goldene Zukunft evtl. noch gerechtfertigt werden könnte), es hat auch keine Zukunft. Eine Investition in dieses Projekt wäre eine Investition in ein wirtschaftlich nicht tragfähiges Konzept, ohne eine Aussicht auf Verbesserung. Da Sie die Wirtschaftlichkeit des Hafens anstreben, („In der langfristigen Betrachtung ist das Ziel, dass die Aufwendungen der HWL durch entsprechende Erträge erwirtschaftet werden“), haben Sie ein Problem, aber anscheinend überhaupt kein Problembewusstsein.

Kosten

Wir hatten nach den Gesamtkosten für Ihr Projekt gefragt. Sie antworten, dass diese gerade „feinjustiert“ und dann geprüft würden. Das heißt entweder, dass Sie diese Kosten zwar kennen, uns aber nicht nennen wollen, oder dass Sie die Kosten nicht oder nur grob kennen, weil sie noch nicht „feinjustiert“ wurden und Ihnen deshalb genaue Kenntnisse darüber fehlen. (Was verstehen Sie überhaupt unter „Feinjustierung von Kosten“? Der Begriff ist in den Wirtschaftswissenschaften unbekannt.)

Wenn Sie die Antwort verheimlichen, fragen wir uns, warum? Wenn Sie die Antwort nicht wissen, auch. Außerdem ist das abenteuerlich. Ein umfangreiches Projekt im Volumen eines zweistelligen Millionenbetrags nur mit einer groben Kostenkontrolle durchzuführen, nennt man „Blindflug“. Und eine externe Kontrolle des Gesamtprojekts scheint es bislang auch nicht wirklich gegeben zu haben, sondern soll – wie Sie schreiben – erst jetzt oder in naher Zukunft anstehen. Und zwar – wie Sie ebenfalls schreiben – von einer „Bevollmächtigte“ (!). Wir haben bereits oben dargestellt,

dass die Unterstützungen Ihres Projekts durch (Fach-)Behörden entweder nicht gerichtsfest und / oder eher symbolischer Natur waren, diese Behörden also nicht unabhängig, sondern einseitig in Ihrem Sinne agierten. Wir hatten aber nach „unabhängigen und fachlich geeigneten“ Prüfern gefragt (eigentlich eine Selbstverständlichkeit, wenn man wirtschaftlich erfolgreich handeln will). Die von Ihnen angesprochene „Bewilligungsbehörde“ – die N-Bank – ist tatsächlich gar keine Behörde, sondern eine Bank, eine Staatsbank des Landes Niedersachsen. Dass Sie diese Bank als eine „Behörde“ begreifen, die „Bewilligungen“, also Zustimmung ausspricht, zeigt die offensichtliche Abhängigkeit der Bank von der niedersächsischen Landesregierung und deren hier bereits dargelegte Zustimmung zu Ihrem Projekt. Eine Prüfung durch die N-Bank oder deren Beauftragten ist nicht unabhängig, sondern einseitig. Die von uns geforderte unabhängige Wirtschaftsprüfung ist das ganz bestimmt nicht!

Wir hatten dargestellt, dass die von Ihnen gezahlte Summe für den Zerhusen-Hafen ganz erheblich über den üblichen Grundstückspreisen liegt. Sie haben dem nicht widersprochen, sondern – wieder einmal – Verschwiegenheitspflicht vorgeschützt, obwohl die Summe seit der Gerichtsverhandlung über den Hafenkran des Zerhusen-Hafens am 17. Januar 2017 im Osnabrücker Landgericht öffentlich ist. Sie rechtfertigen allerdings diese und andere Kosten zur „Entwicklung der umgebenden Gewerbeflächen“. Das heißt, über den Umweg des Hafens soll ein Gewerbegebiet finanziert bzw. gefördert werden. Für diese Art der Gewerbeförderung werden die Gesellschafter der HWL-GmbH aufkommen müssen. Also eine Quersubventionierung eines Gewerbegebietes durch die beteiligten Gebietskörperschaften, letztlich die Steuerzahler. Danach wäre der geplante Hafen also nicht Selbstzweck, sondern Mittel zur Attraktivitätssteigerung eines geplanten Gewerbegebietes. Wir vermuten sehr stark, dass diese Quersubventionierung ebenfalls nicht im Sinne des Gesetzgebers ist, wenn es um kommunale Wirtschaftsbetriebe geht.

Auf die Frage, warum Sie den Zerhusen-Hafen für einen erheblich überteuerten Preis gekauft haben, behaupten Sie auch, dass „durch den Erwerb [des Zerhusen-Hafens] für unsere landwirtschaftlich geprägte Region ein leistungsfähiger Agrarumschlag gesichert werden“ soll.

Wenn die Region tatsächlich „landwirtschaftlich geprägt“ ist, wie kann dann sie dann eine industrielle Wirtschaftsleistung von 70 – 95% des norddeutschen Binnenlandes haben, wie Ihre oben erwähnten Prognosen zum Containeraufkommen besagen?

Aber wenn Sie doch den Agrarhandel fördern bzw. „sichern“ wollen, warum haben Sie dann ausgerechnet einen funktionierenden Agrarhafen aufgekauft – und dann stillgelegt? Warum haben Sie nach dem Kauf in einer Umfrage vom August 2016, als Sie mögliche Nutzer für diesen aufgekauften Agrarhafen suchten, nicht nach Agrarprodukten gefragt, sondern sämtliche Nutzungsmöglichkeiten offen gehalten, also auch einen Verlust des Agrarhandels an dem Standort in Kauf genommen? Warum haben Sie weder die Lizenz zum Futtermittelumschlag der Fa. Zerhusen, noch deren Kundenstamm übernommen, also keinerlei Interesse an der Fortführung des Geschäfts gezeigt? Und wenn Ihnen der regionale Agrarhandel so wichtig ist, dass Sie daraus sogar die Notwendigkeit für ein wirtschaftliches Engagement der Öffentlichen Hand ableiten, warum beziehen Sie sich dann bei der Standortsuche Ihres Hafens auf eine Machbarkeitsstudie der Stadtwerke Osnabrück AG (2008), in der eine Sicherung oder gar Förderung des Agrarhandels mit keinem einzigen Wort erwähnt wird,

und legen dann aufgrund dieser Studie ausgerechnet den zentralen Agrarhafen der Region still?

Uns erscheint Ihre plötzliche Sorge um den Agrarhandel ein wenig – hm – übereifrig? Es entsteht der Eindruck, dass Sie das Thema jetzt auffallend stark in den Vordergrund stellen, nachdem es Ihnen anfangs offenkundig vollkommen gleichgültig gewesen war. So erscheint der Agrarhandel z.B. überhaupt nicht in Ihrer Darstellung Ihres Antrags beim niedersächsischen Innenministerium, obwohl er doch angeblich Hauptmotiv für Ihr Projekt sein soll.

Sie schreiben auch, dass Sie mit Unterstützung potenzieller Betreiber nach dem Kauf des Zerhusen-Hafens entdeckt haben, dass dessen „Bausubstanz für einen nach heutigen Gesichtspunkten leistungsfähigen Futter- und Düngemittel- sowie Schüttguthafen nicht geeignet ist“, und rechtfertigen damit die Zusatzkosten für den geplanten Abriss der vorhandenen Gebäude und Einrichtungen sowie der Verlegung der Hafestraße.

Der Zustand des Hafens wird bei einem ernsthaften Geschäftsinteresse auch schon vor dem Kauf bekannt gewesen sein. Wenn nicht, scheint das Interesse nicht primär ein wirtschaftliches gewesen zu sein. Was unsere Vermutung bestätigt, dass der Kauf eher strategischer Natur war, weil sich die Firma Zerhusen Ihren Plänen in den Weg gestellt und sie vor Gericht erfolgreich blockiert hatte. Zudem haben Sie als Bürgermeister der Gemeinde Bohmte einen nicht unerheblichen Anteil an diesem von Ihnen nun als Geschäftsführer der HWL-GmbH kritisierten mangelhaften Zustand der Bausubstanz, weil die Gemeinde Bohmte den Hafen der Firma Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH mit einer mehrjährigen Veränderungssperre belegt hat, womit eine Erweiterung der Anlagen oder Modernisierung der Bausubstanz blockiert wurde.

Außerdem ist es zwar legitim, dass potenzielle Betreiber ihre Wunschvorstellungen äußern, Sie müssen dem aber nicht unbedingt folgen. Vor allem, weil die HWL-GmbH mit Steuergeld agiert, das eigentlich kein Füllhorn für Wünsche potenzieller Hafenbetreiber ist. Gerade weil Sie uns mehrmals darauf hinweisen, für Infrastruktur sorgen zu wollen und sich auf übergeordnete, staatstragende Interessen berufen, müssen Sie dann auch gleichermaßen beachten, dass diese Position nicht nur gegenüber uns, den betroffenen Bürgern, von denen das Geld stammt, sondern gleichermaßen gegenüber potenziellen Pächtern gilt, die davon profitieren wollen.

Seit über zwei Jahren liegt der ehemalige Zerhusen-Hafen nun brach und wird voraussichtlich noch einige weitere Jahre still stehen. Während dieser Jahre hat der Agrarhandel nicht erkennbar gelitten, die übrigen Kapazitäten der Region konnten das offenkundig problemlos ausgleichen. Die Notwendigkeit dieses Agrarhafens scheint also nicht ganz so dringend zu sein, wie Sie behaupten. Oder anders formuliert: Unsere Ansicht, es gebe genügend Hafenskapazitäten in der Region, sehen wir durch die Stilllegung des Zerhusen-Hafens bestätigt. Ihr Hinweis auf den angeblich so bitter notwendigen Agrarhandel ist zur Rechtfertigung Ihrer Intervention daher ungeeignet. Warum bringen sie ihn aber so vehement vor?

Was die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts angeht, nach der wir gefragt haben, ist Ihre Antwort rätselhaft: „Die Wirtschaftlichkeit der gesamten Hafentwicklung (Bestandhafen und Containerhafen) beinhalten die Schaffung leistungsfähiger Infra-

und Suprastruktur zum Güterumschlag direkt am Mittellandkanal, die dadurch bedingte Schaffung von Arbeitsplätzen im Hafenbereich und auf den angrenzenden Gewerbe- und Industriegebietsflächen und die Sicherung von Arbeitsplätzen in unserer gesamten Region durch leistungsfähige Logistik- und Umschlagketten.“

-?-

Wir nehmen an, dass Sie uns sagen wollen, dass Ihr Hafenprojekt enorm wichtig ist für Arbeitsplätze direkt am Hafen und darüber hinaus. Das klingt arg pauschal, unständig formuliert und unbegründet. Wir haben hingegen mehrmals deutlich und ausführlich begründet dargelegt, dass es Umschlagmöglichkeiten für Massengüter am Mittellandkanal sowieso schon in mehr als ausreichender Anzahl gibt, und dass ein Containerumschlag aufgrund der zu niedrigen Brücken an dem Standort nicht wirtschaftlich sein kann. Große Auswirkungen auf Arbeitsplätze sehen wir da nicht.

Wir möchten an dieser Stelle kurz einen kleinen Exkurs über die Frage einfügen, ob „leistungsfähige Logistik- und Umschlagketten“ tatsächlich mehr Arbeitsplätze schaffen als sie durch die Globalisierung in andere Länder zu verlagern helfen. Denkt man z.B. an die Textilindustrie in Norddeutschland, sind durch die globalisierte Arbeitsteilung in diesem Bereich ganz erhebliche Mengen von Arbeitsplätzen in Deutschland weggefallen. Um 1960 arbeiteten allein in der Stadt Nordhorn 12.000 Menschen in der Textilindustrie, 2001 stellte die letzte Textilfabrik, Rawe & Co, ihre Produktion ein. Und was schätzen Sie, wie viele Menschen arbeiten jetzt dort in der Logistik? Die Darstellung, dass alle Seiten von der Globalisierung profitieren, war zwar lange Zeit einer der beliebtesten Diskurse von Fahrzeugindustrie und Logistikbranche, die selber ganz erheblich von der Globalisierung profitierten, doch allmählich macht sich Ernüchterung breit.

Sachlich betrachtet ist es eigentlich auch ganz logisch: Die globale Verlagerung von Produktionen dient dazu, Personalkosten zu reduzieren. Das kann nur erfolgen, wenn im Industrieland deutlich mehr Arbeitsplätze wegfallen als durch die Transporte geschaffen werden müssen, denn die ganze Sache soll sich ja trotz Transportkosten lohnen. Daher ist die globale Arbeitsteilung für Industrieländer erst einmal mit einem Verlust von Arbeitsplätzen verbunden, der von anderen Bereichen und / oder den Sozialsystemen kompensiert werden muss. Das nennt man Strukturwandel – mit all seinen positiven, aber auch negativen Folgen. Wobei es ein wenig gedauert hat, negative Folgen der Globalisierung auch als reales Problem der Industrieländer wahrzunehmen. Solange es „nur“ die Umwelt betraf oder unter „Globalisierungsverlierer“ lediglich ausgebeutete Arbeiterinnen in Billiglohnländern verstanden wurden, wurde Globalisierung in den Industrieländern eher als Chance denn als Problem gesehen. Jetzt, wo diese Verlierer auch in den Industrieländern auf sich aufmerksam machen, indem sie einen sehr, sehr eigenwilligen amerikanischen Präsidenten gewählt haben oder sich als nationale Kräfte gegen ein offenes Europa wenden, und wo Schutzzölle keine musealen, sondern sehr aktuelle Politikinstrumente sind, werden die negativen Folgen der Globalisierung in den Industrieländern tatsächlich sorgenvoller betrachtet. „Für die unteren Mittelschichten in den Industrieländern, so weiß man heute, hat sich das Wohlstandsversprechen der globalen Vernetzung am wenigsten eingelöst“ (Jan Wilmroth: Abschied von der Welt-Wirtschaft. Süddeutsche Zeitung Nr.: 172, 28./29.7.2028, S.24)

Logistik schafft keine Arbeitsplätze, Logistik schafft Strukturwandel, der wiederum Arbeitsplätze schaffen *kann*. Kann, nicht muss, und wenn, dann immer mit einem Anstieg der beruflichen Anforderungen verbunden und häufig von Ordnungs- und Fördermaßnahmen der Öffentlichen Hand begleitet. Wir wollen das hier nicht bewerten sondern sachlich darstellen, dass es den simplen Automatismus zwischen Logistik und Arbeitsplätzen *nicht* gibt, den Sie für sich beanspruchen.

Dabei ist auch zu beachten, dass das Modell der globalen Arbeitsplatzverlagerung in Zukunft schwieriger werden wird, obwohl es in der Vergangenheit relativ gut funktioniert hat. Oder gerade *weil* es gut funktioniert hat. Denn inzwischen ist der Strukturwandel auch in den Schwellenländern angekommen, die Lohnniveaus nähern sich allmählich an, die Politik reagiert mit Protektionismus und in der internationalen Schifffahrt gibt es Überkapazitäten. Und dann gibt es noch die Digitalisierung: Eine durchdigitalisierte Industrie 4.0 verlagert Arbeitsplätze nicht ins Ausland, sondern in vollautomatisierte Produktionsprozesse. Die sind noch billiger als vietnamesische Näherinnen. (Vgl. z.B.: Berenberg Bank / Hamburgisches Weltwirtschaftsinstitut: Strategie 2030 – Schifffahrt in Zeiten des digitalen Wandels. Hamburg 2018.)

Wenn Sie also „leistungsfähige Logistik- und Umschlagketten“ fordern, fordern Sie einen Strukturwandel für die Region, deren landwirtschaftliche Prägung Sie gleichzeitig „sichern“ wollen, wozu Sie extra einen Agrarhafen (wieder-)installieren wollen, den Sie zuvor getilgt haben. Das passt alles nicht wirklich zusammen.

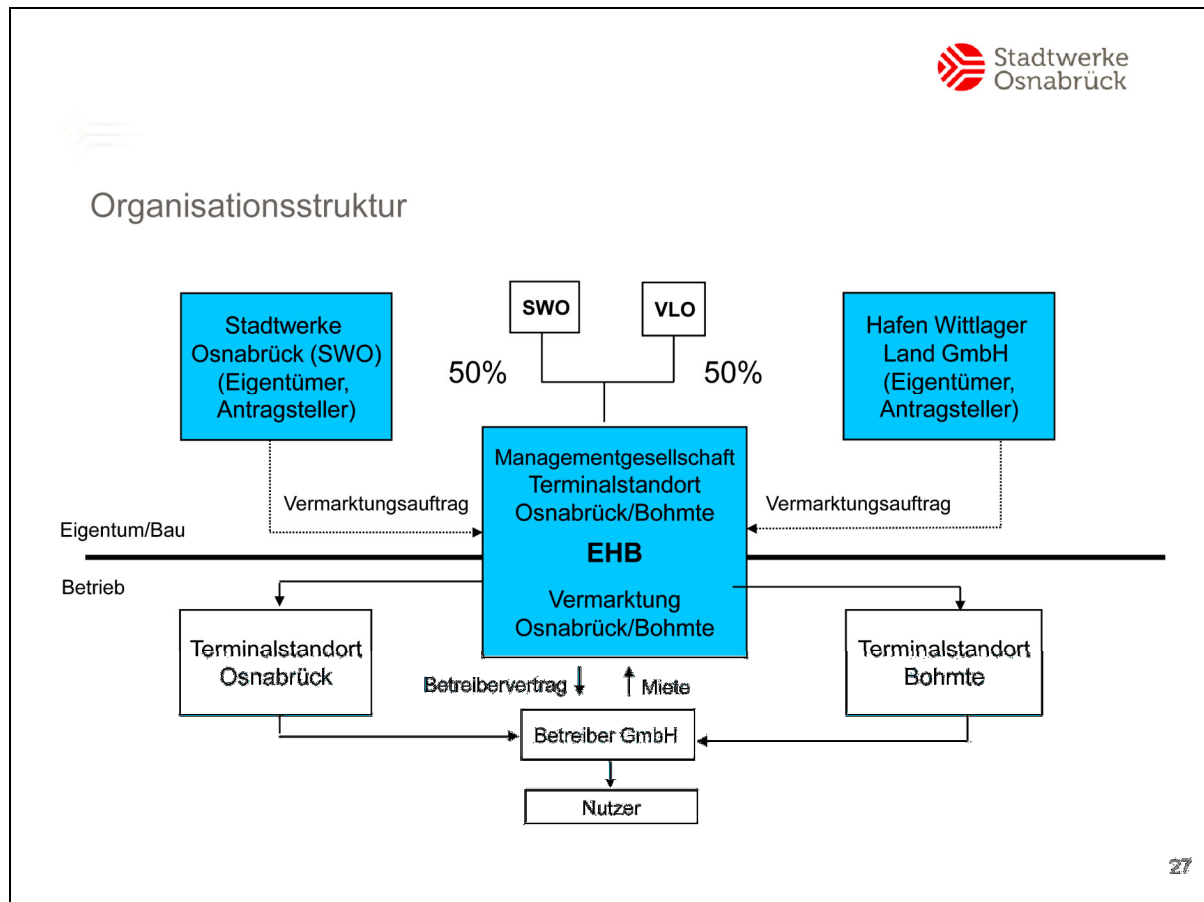
Zurück nach Bohmte. Was die Straßenausbaubeiträge angeht: Hat nicht der Gemeinderat 2011 mit der damaligen rotgrünen Mehrheit die bis dahin geltende Straßenausbaubeitragssatzung für die Gemeinde Bohmte komplett abgeschafft?

Verteilung von Einnahmen und Kosten

Auf unsere Frage nach einem Businessplan für den konkreten Geschäftsbetrieb verweisen Sie auf Wirtschaftlichkeitsberechnungen, die Sie für Fördermittelgeber erstellt haben und die dort geprüft würden. Außerdem erwähnen Sie jährliche Wirtschaftspläne für die interne, nichtöffentliche Nutzung (Aufsichtsrat / Gesellschafterversammlung). Leider kennen wir die Pläne nicht, erinnern aber nochmals an unsere bereits geäußerte Kritik. Außerdem behandeln Wirtschaftlichkeitsberechnungen nicht den konkreten Geschäftsbetrieb, nach dem wir gefragt haben.

Auch haben wir ausdrücklich nicht nach dem Jahresabschluss, sondern nach der Verteilung von Einnahmen gefragt, die während des Hafenbetriebs, also vor Erstellen eines Abschlusses anfallen. Hintergrund der Frage ist die Befürchtung, dass innerhalb des laufenden Geschäftsbetriebes verschiedene Akteure unterschiedliche Zugriffe auf Einnahmen bekommen und auf unterschiedlicher Art und Weise vom Bohmter Hafenprojekt profitieren. Hintergrund dieser Befürchtung wiederum ist ein Vortrag des Stadtwerke-Mitarbeiters Dipl. Ing. Jürgen Werner vor der IHK Oldenburg am 4.12.2013, in dem er das neue KLV-Terminal am Osnabrücker Hafen und auch die geplante Situation in Bohmte vorstellt. Danach sei geplant, dass die HWL-GmbH ihren Hafenstandort in Bohmte (den die HWL-GmbH „entwickeln“ will) und die Stadtwerke Osnabrück AG ihren Hafenstandort in Osnabrück (der aufgrund seiner Schleu-

senproblematik als Hafen *nicht* weiter entwickelt werden kann) der Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft (EHB-GmbH) zur Verfügung stellen. Die EHB-GmbH soll beide Standorte dann entweder selber betreiben oder an andere Betreiber vermieten bzw. verpachten.



Organigramm des Hafenkonzepts aus einem Vortrag von Dipl. Ing. Jürgen Werner vom 4.12.2013 vor der IHK Oldenburg

Der in Oldenburg vorgestellte Plan sieht also vor, dass die EHB-GmbH (die inzwischen zu 100% der Stadtwerke Osnabrück AG gehört) Einnahmen, Mieten oder Pachten für den Hafenstandort in Bohmte kassiert, für dessen Entwicklung sie gar keine Kosten aufgewendet hat. Die werden von der HWL-GmbH übernommen, die Hafen-, Gewerbe-, Erweiterungs- und Ausgleichsflächen kauft, das Gelände umfassend erschließt und der EHB-GmbH dann zur Verfügung stellt. Die Kosten übernimmt also die HWL-GmbH, die Erlöse bzw. Mieten gehen an die EHB-GmbH.

Dafür bringt die EHB-GmbH zwar den Osnabrücker Hafen in das Geschäft ein, der aber aufgrund der Schleusenproblematik in Zukunft kein Hafen für die gewerbliche Schifffahrt mehr sein wird, sondern ein „Kreativzentrum“ am Wasser und eine „trockene“ KLV-Anlage, also eine Umschlaganlage für den kombinierten Ladeverkehr zwischen Schiene und Straße. Im alltäglichen Sprachgebrauch würde man das eher „Güterbahnhof“ als „Hafen“ nennen. Warenumschlag wird in Osnabrück dann nur noch außerhalb des Wassers stattfinden und Schiffe nicht mehr zur Beförderung von Waren sondern der Förderung von Kreativität dienen. Von den beiden Standorten

kann also in mittelbarer Zukunft nur noch in Bohmte ein Warenumsschlag auf oder von Schiffen stattfinden.

Strukturwandel findet nicht nur in der Textilindustrie, sondern auch in der Binnenschifffahrt statt, weshalb die alten Schiffe allmählich durch größere ersetzt werden, die allerdings den Osnabrücker Hafen nicht mehr erreichen können, weil die Schleusen des Osnabrücker Stichkanals dafür zu klein sind und Bundes- und Landesregierung einen Schleusenausbau verweigern. Mit der Folge, dass der Hafen vom Güterschiffsverkehr abgeschnitten werden wird. Was als weitere Folge für die Stadtwerke Osnabrück AG als Hafenbetreiberin eigentlich eine existenzielle Krise, zumindest den Verlust dieses Geschäftsbereiches bedeuten würde. Wogegen sich die Stadtwerke aber durch die Kooperation mit der HWL-GmbH abzusichern versuchen, indem mit dem Bohmter Hafen ein Ersatzhafen in Stellung gebracht wird, der das Osnabrücker Kontingent übernehmen kann. Eigentlich stehen zwar jetzt schon jede Menge Häfen am Mittellandkanal dafür bereit, aber davon hätte die Stadtwerke Osnabrück AG nichts. Mit ihrer EHB-GmbH-Tochter als Zwischeninstanz, so wie in Bohmte geplant, würden die Stadtwerke ihr Geschäft dagegen weiterhin in der Hand behalten können.

Die Konstruktion sieht eigentlich ganz harmlos aus: Zwei Parteien bündeln ihre Häfen zur gemeinsamen Bewirtschaftung in der Betriebsgesellschaft, die einer dieser Parteien gehört. Harmlos ist das aber tatsächlich *nicht*, denn einer von den Standorten wird in absehbarer Zukunft zwar vielleicht noch „Hafen“ heißen, aber keiner mehr sein. Faktisch gesehen handelt es sich daher um eine Hafenverlagerung von Osnabrück nach Bohmte, juristisch gesehen eigentlich auch, wenn auch über zwischengeschaltete Entwicklungs- und Betreibergesellschaften verschleiert, sprachlich unsauber formuliert (der Begriff „Hafen“ wird gleichermaßen für Einrichtungen *mit* und *ohne* Schiffe verwendet) und von den Beteiligten verleugnet. Das ganze Projekt könnte man als schlaunen Plan bezeichnen: Über die HWL-GmbH bezahlt die Öffentliche Hand die Kosten für die Entwicklung eines Hafens, den die Stadtwerke Osnabrück AG dringend braucht und auf den sie über die EHB-GmbH das Zugriffsrecht besitzen soll. Die Öffentliche Hand bezahlt somit die Hafenverlegung für die Stadtwerke Osnabrück AG von Osnabrück nach Bohmte.

Die EHB-GmbH kassiert also auch da, wo sie nicht investiert hat, die Stadtwerke Osnabrück AG profitiert von einem Hafen, in den sie ebenfalls nicht investiert hat. Die Stadt Osnabrück kann sich mit einem „Kreativzentrum“ in Innenstadtnähe profilieren und der Landkreis auf Einnahmen aus Industrie und Gewerbe hoffen, die bislang an die Stadt flossen.

Schlussbemerkung

Mit Ihrem Schreiben ist es Ihnen *nicht* gelungen, uns von einer wirtschaftlich erfolgreichen Perspektive Ihres Projekts zu überzeugen. Der Containerhafen-Teil leidet an der Brückenproblematik, an vollkommen unrealistischen Prognosen und an einer offensichtlich untauglichen und von Ihnen selbst nicht einmal in Ansätzen mit den Nachbarhäfen kommunizierten „Transportketten“-Strategie. Der Agrarhafen-Teil leidet an Ihrem bisherigen Handeln. Außerdem widersprechen sich beide Teile: Entwe-

der gibt es eine industrielle oder eine agrarische Prägung der Region, aber beides gleichzeitig? Nicht zuletzt wäre zu erwarten gewesen, dass die Beteiligten eines Vorhabens, das die Wirtschaftlichkeit in der Region stärken soll, besorgt sind, wenn sie Hinweise darauf bekommen, dass ihr Projekt möglicherweise selbst nicht wirtschaftlich ist. Es wäre ebenfalls zu erwarten gewesen, dass sie sich daraufhin umgehend und gewissenhaft mit dieser Kritik befassen. Das können wir jedoch nicht erkennen. Im Gegenteil. Unsere Kritikpunkte sind ja nicht neu. Sie selbst erwähnen die Veranstaltung vom 3.6.2015, auf der bereits die Brückenproblematik angesprochen wurde. Die geplante Hafenkonzferenz vom 9. August 2017 war durch Ihren Aufsichtsratsvorsitzenden, Landrat Lübbersmann, geblockt worden, und für die Beantwortung der dann schriftlich eingereichten Fragen haben Sie trotz Erinnerung über ein halbes Jahr gebraucht. Dieses Desinteresse gegenüber sachlich fundierter Kritik verstärkt unsere Einschätzung, dass es bei Ihrem Projekt *nicht* in erster Linie um dessen Wirtschaftlichkeit geht.

Sie haben ebenfalls *nicht* die Rolle der Stadtwerke Osnabrück AG und deren EHB-GmbH bei Ihrem Hafenprojekt dargestellt, obwohl gerade diese sehr stark davon profitieren würden. Was unseren Eindruck verstärkt, dass Sie sich sehr darum bemühen, der Öffentlichkeit die Zusammenhänge mit dem Osnabrücker Hafen zu verbergen. Dazu erstellen Sie unhaltbare Prognosen und Theorien über die wirtschaftliche Eigenständigkeit Ihres Projekts und inszenieren einen plötzlichen (und wenn überhaupt: selbstverschuldeten) Agrarhafenmangel. Nichts davon ist glaubwürdig.

Klar geworden ist uns durch Ihr Scheitern aber auch, dass auf politischen Ebenen das Projekt eindringlich eingefordert wird. Und zwar unabhängig von dessen Wirtschaftlichkeit. Diese politische Forderung beruht weniger auf den Vorteilen des Bohmter, sondern vielmehr auf den Nachteilen des Osnabrücker Hafenstandortes. Wobei diese Nachteile ebenfalls politisch verursacht sind: Weil sich Bund und Land die Ausbaurkosten sparen wollen, weil die Stadt Osnabrück ein neues, innenstadtnahes Stadtviertel lieber „kreativ“ als industriell bespielen will und weil Landkreis und die beteiligten Kommunen auf Gewerbeeinnahmen hoffen, wird das Regierungsabkommen vom 14.9.1965 ignoriert, der Osnabrücker Hafen trotz der bisher investierten Mittel in den Stichkanalausbau seinem Schicksal überlassen und stattdessen der Hafenstandort Bohmte ausgebaut. Damit die Sache überhaupt läuft und positiv vermarktet werden kann, sollen öffentliche Subventionen das Bohmter Projekt geschmeidiger machen.

Daraus ergeben sich mehrere Probleme:

- Für die betroffene Bevölkerung in Bohmte, die über die wahren Gründe und Folgen des Projekts im Unklaren gelassen und in Ahnungslosigkeit gewogen wird. Weil sie nicht darüber aufgeklärt wird, was auf sie zukommt, kann sie sich auch nicht dagegen wehren. Sie weiß schlichtweg nicht, wogegen sie sich zur Wehr setzen muss und kann die Tragweite der jetzigen Entscheidung nicht erkennen. Und selbst wenn sie sich wehrt: Einwände zur Hafenverlagerung wurden und werden im Bauleitverfahren abgewiesen, weil eine Hafenverlagerung geleugnet und behauptet wird, es gehe ja lediglich um den Bau eines eigenständigen Hafens (obwohl Sie dessen wirtschaftliche Eigenständigkeit *nicht* nachweisen kön-

nen). Ist das Projekt erst einmal auf den Weg gebracht, werden die weiteren Schritte für Sie immer leichter. Die berühmte Salami taktik, mit der die Rechte von Betroffenen ausgehebelt werden.

- Für die betroffenen Betriebe am Hafen in Osnabrück, deren Zukunftsperspektive sich verdunkelt. Entweder sie bleiben an ihrem Standort und werden in Zukunft nur noch von alten Schiffen erreicht werden können, die höhere Frachttarife verlangen müssen als moderne, die mit der doppelten Frachtmenge unterwegs sind. Oder sie siedeln ebenfalls um.
- Für die Subventionsgeber des Hafenprojekts, Bund und Land bzw. die WSV und die N-Bank, die Bewilligungsbescheide durchwinken müssen, obwohl die Voraussetzungen dazu fehlen. Die WSV hat den untauglichen Containerhafen „ermessensfehlerhaft“ gefördert, vor Gericht verloren und fördert nach dem Aufkauf des Klägers ebenso „fehlerhaft“ weiter. Ihre Not ist so groß, dass sie das Urteil stumpf ignoriert!
Die N-Bank soll das Projekt aus ihrem Programm zur Stärkung CO₂-armer Verkehrsträger fördern. Weil es in Bohmte aber keinen Bahnanschluss geben wird, bedeutet die Verlagerung von Osnabrück nach Bohmte, dass bisherige Bahntransporte durch LKWs ersetzt werden müssen. Und dass deren Wege länger werden. Also eine erhebliche CO₂-Steigerung statt Reduktion und eine komplette Missachtung der Förderintention!
- Für den Landkreis Osnabrück und die drei an der HWL-GmbH beteiligten Kommunen, die einen kommunalen Wirtschaftsbetrieb gegründet haben, obwohl die rechtlichen Voraussetzungen dazu nicht gegeben sind. Und die die Investitionen dieses Betriebes selber tragen müssen, von den Einnahmen aber nur das bekommen, was die EHB-GmbH übrig lässt – wenn sie etwas übrig lässt.
- Für das niedersächsische Innenministerium, das den Antrag zur Gründung der HWL-GmbH entgegen den Vorgaben nach § 136 des niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes durchgewunken hat.
- Für die Steuerzahler, die wie immer alles zahlen müssen.
- Für die Firma Zerhusen, die genötigt wurde, ihr Geschäft aufzugeben, das seit Generationen in Bohmte angesiedelt war.
- Für den Straßenverkehr in der Umgebung, der erheblich zunehmen wird und für den die Bundesstraßen vierspurig ausgebaut werden.
- Für viele Bürger, die sich getäuscht, überlistet und hintergangen fühlen. Ihr Hafenprojekt ist ein erstklassiges Förderprogramm für Politikverdrossenheit und Populismus.
- Und nicht zuletzt für Sie, die sich lästige Fragen der Bevölkerung anhören und mit absurden Theorien abwiegeln müssen und sich dabei höchst unglaubwürdig machen.

Wir sehen uns daher veranlasst, sehr dringend Offenheit und Klarheit über Ziele, Sinn und Notwendigkeit Ihres Projekts einzufordern. Und eine eingehende Beschäftigung mit der Frage, ob diese Ziele mit diesem Projekt überhaupt erreicht werden

können. Wir fordern zugleich eine sachliche Diskussion und eine vorurteilsfreie Abwägung über die Vor- und Nachteile eines solchen Projekts, selbstverständlich ohne die Einmischung von Lobby-Einrichtungen wie das „Kompetenznetzwerk Individuallogistik Osnabrück“.

Wir fordern auch die Einrichtung einer *tatsächlich unabhängigen* Instanz zur Prüfung, Leitung und kritischen Begleitung der Klärung dieser Fragen, sowie ein fachlich fundiertes Monitoring des gesamten Planungsprozesses, beispielsweise unter Vorsitz einer Einrichtung der Wissenschaft.

Und wir fordern nichts weniger als das, was Sie selbst gegenüber der Firma Zerhusen veranlasst haben: Eine Veränderungssperre! Wir halten es für absolut notwendig, dass von der HWL-GmbH keine weiteren Verpflichtungen eingegangen werden, bevor nicht die offenen Fragen zu dem Thema geklärt worden sind!

Mit freundlichen Grüßen