

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

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

49163 Bohmte

Datum: 15. Mai 2018
Zimmer-Nr.: 11 (Rathaus Bohmte)
Auskunft erteilt: Herr Goedejohann

Durchwahl:
Tel.: (05471) 808- 22
Fax: (05471) 808- 99
E-Mail: goedejohann@bohmte.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen, meine Nachricht vom

Offener Brief der Hafen Wittlager Land GmbH 10. Oktober 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Riepenhausen, sehr geehrter Herr Becker,

ich nehme Bezug auf den offenen Brief der IG Oelinger Hafen vom 10. Oktober 2017, der mich am 16. Oktober 2017 im Rathaus Bohmte erreicht hat und zu dem ich Ihnen mit Schreiben vom 23. Oktober 2017 eine Eingangsbestätigung und mit E-Mails vom 7. Februar 2018 und 13. März 2018 jeweils habe Zwischennachrichten zukommen lassen.

Zu Ihren Fragen im Einzelnen:

Brückendurchfahrtshöhen:

Die Frage der Brückendurchfahrtshöhen ist mehrfach bereits Gegenstand der Diskussionen und früherer Eingaben der IG Oelinger Hafen gewesen. Stets habe ich darauf hingewiesen, dass die Brückendurchfahrtshöhen in den bisherigen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen berücksichtigt worden sind. In Richtung Westen, also zu den sogenannten ARA-Häfen in den Niederlanden und in Belgien (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) besteht nur die Möglichkeit, auf den Binnenwasserstraßen einlagig zu fahren. Die ARA-Häfen haben rd. 25% des abgefragten Containervolumens am Standort Bohmte-Leckermühle zum Ziel. Ich habe in diesem Zusammenhang stets deutlich gemacht, dass über die Betrachtung von Transportketten, also weitere Zuladungen auf der Strecke, ein wirtschaftlicher Transport dargestellt werden kann. Im Containerverkehr setzen sich auf den Binnenwasserstraßen immer mehr Linienverkehre durch, die Hafenstandorte mit Containerumschlag als Transportkette bedienen.

Nach Osten in Richtung Hamburg gehen 75% der abgefragten Containeraufkommen. In diese Richtung kann durchgängig zweilagig gefahren werden. Ein wirtschaftlicher Betrieb lässt sich hier unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen ebenfalls darstellen.

Im Dezember 2017 hatte die Hafen Wittlager Land GmbH auf Vermittlung des Kompetenznetzes Individuallogistik e. V., Osnabrück Besuch von Vertreterinnen und Vertretern der Euregio und des Hafens Port of Twente in den Niederlanden. Im Port of Twente, der in einer ähnlichen Wirtschaftsregion liegt, wie der Hafen in Bohmte-Leckermühle, werden täglich drei Containerschiffe als Hafenhinterlandverkehre zu den ARA-Häfen abgefertigt. Auch diese Verbindung kann nur zweilagig befahren werden, was aber einer erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung nicht abträglich ist.

Zu Ihrer Frage konkret:

- Nicht zuletzt das Beispiel des Port of Twente zeigt, dass in einer vergleichbaren Wirtschaftsregion mit vergleichbaren Ausgangsparametern der wirtschaftliche Betrieb eines Containerhafens bei überwiegend zweilagigem Transport möglich ist. Dieses ist im Rahmen des Förderantrags zum Containerhafen in entsprechenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen nachgewiesen und bei der Antragsprüfung von Fachbehörden als plausibel bewertet worden.

Bedarfsermittlung:

Die Ergebnisse der Bedarfsermittlung sind anonymisiert und in den sich daraus ergebenden Gesamtergebnissen in verschiedenen Informationsveranstaltungen und öffentlichen Sitzungen immer wieder vorgestellt worden. In Erinnerung bringen möchte ich eine Gesprächsveranstaltung auf Initiative der IG Oelinger Hafen am 3. Juni 2015. In der Veranstaltung wurden der Untersuchungsraum, die Lage befragter Unternehmen im Untersuchungsraum, die Anzahl der befragten Unternehmen und die Darstellung der sich daraus ergebenden Gesamtschlagsvolumina mit den Zieldestinationen dargestellt.

Der Vollständigkeit halber möchte ich Sie darüber informieren, dass, wie in der Vergangenheit auch, die Potentialanalyse auch nach 2015 stets aktualisiert wurde.

Nach der letzten Aktualisierung der Potentiale und der Steigerungsrate belaufen sich die prognostizierten Umschlagmengen in den ersten 10 Jahren auf 396.971 Ladeeinheiten und über einen Zeitraum von 20 Jahren auf 930.467 Ladeeinheiten, umgerechnet in den ersten 10 Jahren durchschnittlich 39.697 Ladeeinheiten.

Der von Ihnen in Ihrem Schreiben hergestellte Bezug zu dem tatsächlichen Transportaufkommen auf dem Mittellandkanal im Bereich Bohmte-Leckermühle 2007 (87 Ladeeinheiten) bzw. 2012 (143 Ladeeinheiten) ist äußerst irreführend, da westlich von Minden bis dato kein leistungsfähiger Containerumschlagterminal vorhanden ist, der größere Volumina, die in der Region belegt sind, umschlagen konnte.

Zu Ihren Fragen konkret:

- Die Ergebnisse der Unternehmensbefragung sind in der Präsentation zu der Veranstaltung am 3. Juni 2015 offengelegt worden.
- Bei Unternehmen abgefragte Logistikpotentiale sind belastbar. Der Vergleich z. B. zum Hafen Minden ist irreführend, da aufgrund der Entfernung zum Hafen Minden, insbesondere dann, wenn die Potentiale nördlich und westlich des Hafens Bohmte-Leckermühle generiert werden, diese nicht für einen Umschlag in Minden relevant sind. Gleichwohl sind sie aber für einen Umschlag in Bohmte-Leckermühle relevant. Insofern

kann man die Zahlen aus Minden nicht immer in Bezug zum Standort Bohmte-Leckermühle setzen.

- Die Umschlagpotentiale und darauf basierenden Wirtschaftlichkeitsvoraussetzungen waren Gegenstand des Förderantrags der HWL zum Containerhafen. Im Rahmen der Antragsprüfung hat sowohl die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt als auch die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehrs e. V. (SGKV) in Berlin die Umschlagpotentiale überprüft und für plausibel befunden.
- Zu den Umschlagpotentialen hat es keine konkrete Abstimmung mit dem Hafen in Minden gegeben. Im Förderantrag ist dargelegt worden, dass aufgrund der Einzugsbereiche der beschriebenen Umschlagpotentiale keine Konkurrenzsituation zwischen dem Hafen in Minden und dem Hafen in Bohmte-Leckermühle besteht. Auch dieses ist im Rahmen der Antragsprüfung nicht in Zweifel gezogen worden.

Der Bohmter Hafen als Infrastrukturmaßnahme

Durch die HWL soll entsprechend der Aufgaben die Hafeninfrastruktur sowohl für einen Futtermittel-, Düngemittel- und Schüttgutumschlag als auch für einen Containerumschlag geschaffen werden. Der Betrieb der Umschlageinrichtungen soll durch Dritte erfolgen, nicht durch die HWL selber. Damit will die HWL sehr wohl die Infrastruktur schaffen. Die von Ihnen angesprochene Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2008 ist von den Stadtwerken Osnabrück und dem Landkreis Osnabrück gemeinsam in Auftrag gegeben und von Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG in Zusammenarbeit mit der ARSU GmbH Oldenburg, Arbeitsgruppe für regionale Struktur- und Umweltforschung, der Con-Track Hannover, Consulting-Gesellschaft für Schienenbahnen GmbH und der NWP Planungsgesellschaft mbH Oldenburg, Gesellschaft für räumliche Planung und Forschung erarbeitet worden.

Aufgabenstellung der Machbarkeitsstudie war die Einschätzung der Entwicklungspotenziale des Osnabrücker Stadthafens und der Notwendigkeit für einen zusätzlichen Standort direkt am Mittellandkanal, die Analyse von Standortalternativen, Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der Binnenhafenentwicklung sowie die qualitative Einschätzung der Chancen und Risiken eines zusätzlichen Standortes aus ökonomischer Sicht. In die Betrachtung sind die von Ihnen angesprochenen 12 regionalen Hafenstandorte von Recke im Westen bis Hille im Osten einbezogen worden. Bohmte-Leckermühle ist einer der 12 Häfen, die betrachtet worden sind. Die Aussage von Ihnen, der neue Hafen in Bohmte würde der 13. Hafen sein, ist daher nicht richtig. Der Ansatz der Machbarkeitsstudie war, welcher der 12 bestehenden Hafenstandorte ist der richtige, um ihn zu einem leistungsfähigen Hafenstandort zu entwickeln, der auch mittel- und langfristig die notwendigen Entwicklungspotentiale aufweist. Die Machbarkeitsstudie hat am Ende den Standort in Bohmte-Leckermühle als den richtigen Standort identifiziert. Im Niedersächsischen Hafenkonzept, im Landesraumordnungsprogramm des Landes Niedersachsen und im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Osnabrück hat daher der Hafen Bohmte-Leckermühle als zu entwickelnder Hafenstandort Niederschlag gefunden. Darauf fußt die Gründung der HWL und die zwischenzeitlich erfolgten Planungs- und Entwicklungsschritte.

Zur Ihrer Frage konkret:

Im Rahmen einer Anzeige nach § 152 NKomVG vom 24.02.2012 hat der Landkreis Osnabrück die Absicht, eine Hafenentwicklungsgesellschaft zu gründen, gegenüber der für den Landkreis Osnabrück zuständigen Kommunalaufsicht beim Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport umfangreich begründet und insbesondere zu den Komplexen

- öffentlicher Zweck,
- angemessenes Verhältnis zur Leistungsfähigkeit und zum voraussichtlichen Bedarf,
- Subsidiarität,

als Voraussetzungen nach § 136 Abs. 1 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) umfassend vorgetragen. Das Niedersächsische Ministerium für Inneres und Sport hat daraufhin mit Verfügung vom 26.03.2012 mitgeteilt, dass gegen die Gründung der HWL kommunalaufsichtlich keine Bedenken bestehen.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Im Rahmen des ILEK-Prozesses hat es bereits in den vergangenen Jahren gemeindeübergreifend die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes für die Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln gegeben. Dieses gemeindeübergreifende Verkehrsprojekt ist im Übrigen im Rahmen eines transparenten und öffentlichen Bürgerbeteiligungsprozesses in den Jahren 2011 und 2012 durch das Büro SHP, Hannover erarbeitet worden.

In der sich anschließenden Bewertung des Konzepts durch die drei Gemeinden des Landkreises Osnabrück wurde die Bedeutung einer leistungsfähigen Ost/West-Achse aufgrund der schon vorhandenen, hohen Verkehrsbelastungen auf der B 65/B 218 und der L 81 gesehen. Die Notwendigkeit, nach Fertigstellung der Ortsumgehung Belm (vierspurig) einen vierspurigen Lückenschluss zur Umgehungsstraße Ostercappeln vorzusehen, wurde schon zu früheren Bundesverkehrswegeplänen angemeldet und darin auch aufgeführt, als die Hafentwicklung am Standort Bohmte-Leckermühle noch gar nicht absehbar war. Der Lückenschluss im Zuge der B 51 ist für eine leistungsfähige Anbindung des Wittlager Landes an das überregionale Verkehrsnetz von Bedeutung. Aus allen Himmelsrichtungen kann das Oberzentrum Osnabrück über vierspurige Anbindungen erreicht werden, nur nicht aus Richtung des Wittlager Landes.

Zu Ihren Fragen konkret:

- Es hat keine konkreten Abstimmungen zum Hafenprojekt und dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zur straßenseitigen Anbindung gegeben, da die unabhängig von der Hafentwicklung von den Gemeinden als notwendig angesehenen Projekte (leistungsfähige Ost/West-Achse und vierspuriger Lückenschluss im Zuge der B 51) ohnehin vorgesehen sind.
- Die Ablehnung von Brückenanhebungen im Bundesverkehrswegeplan hat keine Auswirkungen auf die Hafentwicklung am Standort Bohmte-Leckermühle.

Kosten

Nach dem Erwerb des Bestandshafens Anfang 2016, deren schwierige Verhandlungen zum Erwerb bis in das Jahr 2011 zurückgehen, sind mit potentiellen Betreibern des Bestandshafens intensive Gespräche geführt worden, die bestätigt haben, dass die auf dem Bestandsgrundstück befindliche Bausubstanz für einen nach heutigen Gesichtspunkten leistungsfähigen Futter- und Düngemittel- sowie Schüttguthafen nicht geeignet sind.

Zu Inhalten von Grundstückskaufverträgen äußere ich mich mit Blick auf den Vertrauensschutz der Beteiligten grundsätzlich nicht.

Zu Ihren Fragen konkret:

- Die Gesamtkosten für die Infra- und Suprastruktur für die Entwicklung des Bestandshafens und Verlegung der Hafenstraße werden im Rahmen des Zuschussantragsverfahrens gerade feinjustiert. Die Kosten werden im Rahmen des Bewilligungsverfahrens durch die Bewilligungsbehörde selber und durch einen externen Prüfer, der durch die Bewilligungsstelle beauftragt wird, geprüft.
- Die Kosten fließen in die mittel- und langfristige Betrachtung des Bestandshafens und der Entwicklung der umgebenden Gewerbeflächen ein. Da die Errichtung und der Betrieb des Hafens mit der Entwicklung der Gewerbeflächen in einem größeren und zugleich langfristigen Kontext betrachtet werden kann, sind die Kosten zu rechtfertigen. Die Tatsache, dass die Bestandstrukturen nicht für die Entwicklung eines leistungsfähigen Agrarhafens geeignet sind, macht die Notwendigkeit der Investitionen deutlich. Im Übrigen gelten bei der HWL die üblichen Hafnungsstrukturen wie bei anderen privatrechtlichen Unternehmen. Die Geschäftsführung hat dabei die Vorgehensweise stets eng mit der Gesellschafterversammlung und dem Aufsichtsrat abgestimmt.
- Die jeweiligen Beträge zum Erwerb von Flächen und zu Investitionen in die Infra- und Suprastruktur trägt die HWL abzüglich entsprechender Förderungen und abzüglich künftiger Verkaufs- und Verpachtungserlöse zu den Gewerbeflächen und zu den Hafenflächen. Diese werden in der Regel entsprechend darlehensfinanziert. Im Jahresabschluss entstehende Verluste u. a. aus der Finanzierung tragen im Verhältnis der Gesellschaftsanteile die Gesellschafter.
- In der langfristigen Betrachtung ist das Ziel, dass die Aufwendungen der HWL durch entsprechende Erträge erwirtschaftet werden.
- Eine Bedarfsanalyse zum Bestandshafen ist Bestandteil des Förderantrags. Aus Datenschutzgründen kann ich Ihnen aufgrund der darin enthaltenen Firmenangaben die Bedarfsanalyse nicht zur Verfügung stellen. Im Ergebnis geht die Bedarfsanalyse aufgrund der Befragung regionaler Unternehmen davon aus, dass 400.000 to. Schüttgüter pro Jahr, 132.500 to. Futtermittel pro Jahr und 28.400 to. Düngemittel pro Jahr umgeschlagen werden. Die jährliche Steigerungsrate liegt bei 1%. Einen Wirtschaftsplan wird es erst geben können, wenn eine Förderung bewilligt und die Vereinbarungen mit künftigen Betreibern zum Bestandshafen geschlossen worden sind.
- Ein entsprechender Kosten- und Finanzierungsplan für den Bestandshafen ist Gegenstand des Förderantrags und wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens durch die Bewilligungsstelle selber und durch einen externen Prüfer geprüft. Aufgrund der darin enthaltenen Annahmen, die Aussagen zu Verpachtungserlösen und dergleichen ableiten lassen, kann Ihnen dieser Kosten- und Finanzierungsplan zum Schutz potentieller Betreiber nicht zur Verfügung gestellt werden.
- Der Preis für den Bestandshafen ist das Ergebnis mehr als fünfjähriger Verhandlungen, über deren Details die HWL Stillschweigen bewahrt, wie das im Grundstücksverkehr auch allgemein üblich ist. Durch den Erwerb soll für unsere landwirtschaftlich geprägte Region ein leistungsfähiger Agrarumschlag gesichert werden.
- Die Kosten für die 21. Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 109 trägt die HWL auf der Grundlage eines städtebaulichen Vertrages mit der Gemeinde Bohmte. Dieses ist in allen Fällen, in denen eine Bauleitplanung durch Dritte erforderlich wird, bereits seit 2004 in der Gemeinde Bohmte üblich.
- Landwirtschaftliche Flächen sind nicht zu überhöhten Preisen verkauft worden. Hier sieht die HWL auch ihre regionale Verantwortung im Hinblick auf die Entwicklung von Flächenpreisen.

- Die Wirtschaftlichkeit der gesamten Hafenentwicklung (Bestandshafen 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.
- Bei der Erschließung des Gesamtbereichs zwischen der B 51 und der Stirper Straße handelt es sich um eine Maßnahme der Gemeinde Bohmte. Soweit mir als HWL dazu Informationen vorliegen, handelt es sich dabei nach den Maßstäben der seit 1998 zugrundeliegenden Bauleitplanung um eine erstmalige Erschließung. Aufgrund der nach § 127 Baugesetzbuch geltenden Satzungsregelungen muss die Gemeinde Bohmte 90% der Erschließungskosten auf die angrenzenden Grundstücke umlegen. Es gilt aber der Grundsatz, dass Erschließungsbeiträge für landwirtschaftliche Grundstücke, solange sie landwirtschaftlich genutzt werden, zinslos gestundet sind.

Einnahmen/Verteilung von Einnahmen und Kosten

Die HWL entwickelt die beiden Hafenprojekte (Containerhafen und Bestandshafen) auf der Grundlage der Wirtschaftspläne, die jährlich vom Aufsichtsrat geprüft und von der Gesellschafterversammlung beschlossen werden. Dieser bildet den finanziellen Rahmen für die Projektentwicklung beider Bereiche. Erträge und Aufwendungen aus den Projektentwicklungen, dem fortlaufenden Flächenmanagement und dem operativen Betrieb am jetzigen Bestandshafen fließen auf der Grundlage des Wirtschaftsplanes in die jeweiligen Jahresabschlüsse ein. Die einzelnen Bereiche (Containerhafen und Bestandshafen) sind in den Förderanträgen in Form von Wirtschaftlichkeitsberechnungen separat betrachtet worden. Diese Betrachtungen fließen auch in die entsprechenden Prüfungen der Förderanträge durch die Bewilligungsbehörde und externe Prüfer ein. Diese Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, die einem Businessplan in den Parameter gleich kommen, sind Grundlage für die Umsetzung und begleitete Betrachtung der einzelnen Projektbereiche.

Zu Ihren Fragen konkret:

- Die Einnahmen (Erträge) beider Projektbereiche (Containerhafen und Bestandshafen) sowie der Veräußerung von Gewerbegrundstücken fließen insgesamt in die Jahresabschlüsse der HWL ein.
- Die Kosten (Aufwendungen) beider Projektbereiche sowie der Veräußerung von Gewerbegrundstücken fließen ebenso insgesamt in die Jahresabschlüsse der HWL ein.
- Ziel ist es, dass die Aufwendungen durch die Erträge in der jährlichen Betrachtung ausgeglichen sind.
- Evtl. entstehende Überschüsse werden im Jahresabschluss in eine Kapitalrücklage gebucht, aus der dann in den Folgejahren ggfls. entstehende Verluste über eine Entnahme aus der Kapitalrücklage gedeckt werden können.
- Soweit Verluste aus den Jahresabschlüssen nicht durch die Kapitalrücklagen in ausreichendem Maße gedeckt sind, treten die Gesellschafter im Verhältnis Ihrer Gesellschaftsanteile für entstehende Verluste ein. Die Gesellschaftsanteile sind wie folgt verteilt:

BEVOS Beteiligungs- und Vermögens-
Verwaltungsgesellschaft mbH Landkreis
Osnabrück

50,0%,

Gemeinde Bohmte	37,5%,
Gemeinde Bad Essen	6,25%,
Gemeinde Ostercappeln	6,25%.

Betreiber

Die Geschäftsführung der HWL führt Gespräche mit potentiellen Betreibern des künftigen Futter- und Düngemittel sowie Schüttguthafens. Dabei spielt die Einbeziehung regionaler Akteure eine besondere Rolle.

Zu Ihren Fragen konkret:

- Der Betreiber steht noch nicht endgültig fest.
- Der künftige Umschlag bewegt sich im Rahmen der Vorgaben des Bebauungsplanes 109, den der Rat der Gemeinde Bohmte am 15.03.2018 als Satzung beschlossen hat, sowie im Rahmen der zwischenzeitlich vom Wasser- und Schifffahrtsamt Minden erteilten strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung. Der Bebauungsplan setzt im Einzelnen folgendes fest:
 - Umschlag, Lagerung und Verarbeitung von Futtermitteln,
 - Umschlag, Lagerung und Verarbeitung von Düngemitteln/AHL, Salzen, Agrarhandelsprodukten, Pflanzenschutzmitteln,
 - Umschlag, Lagerung und Verarbeitung von sonstiger Biomasse,
 - Umschlag und Lagerung von Schüttgütern,
 - Umschlag von Schwergut,
 - Einzelhandel/Großhandel für Agrarhandelsprodukte, Brennstoffe, Baustoffe, Energie, Recyclingprodukte, Entsorgungsstoffe/-produkte, Substrate, Gülle und verwandte Stoffe/Produkte,
 - Betriebsgebäude, -anlagen und Nebenanlagen.
- Bei der Auswahl künftiger Betreiber wird die HWL sicherstellen, dass die Kompetenz für den Umschlag sowie die erforderlichen Zulassungen und Eignungen vorliegen.
- Eine öffentliche Ausschreibung hat es bisher nicht gegeben. Die Frage der Notwendigkeit ergibt sich letztlich aus dem Bewilligungsbescheid zum CO₂-Antrag, der aber noch nicht vorliegt. Auf die besondere Bedeutung regionaler Akteure habe ich vorstehend bereits hingewiesen.
- Nebenabreden hat es nicht gegeben.
- Die Gemeinde Bohmte hat mit dem Bebauungsplan Nr.109 einen sogenannten Angebotsbebauungsplan aufgestellt. Damit trägt die Gemeinde Bohmte dem Umstand Rechnung, dass das Verfahren zur abschließenden Auswahl entsprechender Betreiber aufgrund des noch ausstehenden Förderbescheides zum CO₂-Antrag noch offen ist.
- Da es noch keinen Betreiber gibt, konnten einem solchen Betreiber auch keine Daten zur Verfügung gestellt werden.

Pachteinnahmen 2016

Die von Ihnen genannten Pachteinnahmen in Höhe von 300.000,00 € im Geschäftsjahr sind in Wirklichkeit die Umsatzerlöse der HWL im Geschäftsjahr 2016. Diese betragen laut festgestelltem Jahresabschluss 2016 exakt 308.425,88 € und beinhalten Einnahmen aus der Verpachtung von landwirtschaftlichen Grundstücken, aus der Vermietung von Lagerflächen für Düngemittel im Bereich des Bestandshafens (Verträge wurden vom Voreigentümer des Bestandshafens übernommen) und aus dem Betrieb der Waage am Bestandshafen.

Zu Ihren Fragen konkret:

- Es handelt sich um diverse Einzahler zu den Umsatzerlösen insgesamt, zu denen aus Datenschutzgründen keine Angaben gemacht werden. In den Umsatzerlösen 2016 ist ein Einmaleffekt aus dem Tausch landwirtschaftlicher Flächen enthalten, der im Jahresabschluss 2016 mit über 200.000,00 € ertragswirksam geworden ist. Insofern sind die Umsatzerlöse 2016 nicht repräsentativ. Im aktuellen Wirtschaftsplan 2018 sind die Umsatzerlöse mit 90.000,00 € angesetzt worden.
- Die Einzahlungen erfolgten aus Pachten für landwirtschaftliche Flächen, aus Mieten für Lagerflächen am Bestandshafen und aus Entgelten für die Benutzung der Waage am Bestandshafen. Die Mietverträge für die Lagerflächen und der Betrieb der Waage am Bestandshafen sind in der Form vom Voreigentümer übernommen worden.

Gestatten Sie mir abschließend zwei Bemerkungen zu Ihren aktuellen Mailanfragen zum Hafenenwicklungskonzept, das dem Bebauungsplan Nr. 99 zugrunde liegt, und zum städtebaulichen Vertrag zwischen der HWL und der Gemeinde Bohmte.

1. Das Hafenenwicklungskonzept ist in der Tat Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 99, der von Ihnen, Frau Riepenhausen, vor dem Oberverwaltungsgericht Lüneburg aktuell angefochten wird. Die HWL hat dieses mit Blick auf die mittel- und langfristigen Entwicklungspotentiale erarbeitet und der Gemeinde Bohmte zur Verfügung gestellt. Aus Sicht der HWL kann Ihnen dieses Konzept als internes Papier nicht zur Verfügung gestellt werden, da es in großen Teilen auch vertrauliche Grundstücks- und Geschäftsdaten enthält. Im Übrigen darf ich auf das laufende Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht Lüneburg verweisen.
2. Der städtebauliche Vertrag zwischen der HWL und der Gemeinde Bohmte regelt die Übernahme von Planungskosten für die Bauleitplanung der Gemeinde Bohmte durch die HWL auf der Grundlage eines Beschlusses des Verwaltungsausschusses der Gemeinde Bohmte aus dem Jahre 2004. Mit diesem Beschluss hat die Gemeinde Bohmte beschlossen, dass Kosten der Bauleitplanung, soweit diese von dritter Seite veranlasst wird, grundsätzlich der Dritte zu übernehmen hat. Verträge, die aufgrund dieser Regelung abgeschlossen werden, werden zum Schutz der Rechte der Vertragsbeteiligten nicht veröffentlicht oder unbeteiligten Dritten zur Verfügung gestellt.

Mit freundlichen Grüßen, auch von meinem Geschäftsführerkollegen Herrn Siegfried Averhage,



Klaus Goedejohann