

Beschlussvorlage		Vorlage Nr.: BV/FD1/2020/236
Federführung: Fachdienst 1 Schulen, Kindergärten und zentrale Dienste		Status: öffentlich Datum: 01.10.2020 Verfasser: Timo Natemeyer
AZ:		
Hafen Wittlager Land GmbH		
Beratungsfolge	Termin	
Verwaltungsausschuss	15.10.2020	nicht öffentlich
Rat der Gemeinde Bad Essen	15.10.2020	öffentlich

Haushaltsmittel
☐ stehen bei Konto _____ zur Verfügung ☐ sind ☐ überplanmäßig / ☐ außerplanmäßig bereitzustellen ☐ Deckungsvorschlag: ☒ Sonstiges: Die Gemeinde Bad Essen hat im Rahmen ihres Gesellschafteranteils von 6,25% die Kosten der HWL GmbH zu tragen. Entsprechende Haushaltsmittel sind demzufolge zu gegebener Zeit zur Verfügung zu stellen. ☐ Haushaltsmittel werden nicht benötigt

Beteiligung der Ortschaften
☒ ist nicht erforderlich ☐ wird noch vorgenommen ☐ ist erfolgt mit folgendem Ergebnis:

Sachverhalt:

A) Historie

Ende der 1990er Jahre wurden bereits Überlegungen zu einem interkommunalen Industrie- und Gewerbegebiet im Bereich des Hafens in Stirpe-Oelingen angestellt, zunächst aber verworfen. Hinsichtlich der Vermeidung einer Zersiedelung der Landschaften im Wittlager Land ist die Idee einer gemeinsamen Gewerbegebietsentwicklung aber weiterverfolgt worden.

Mit der Ausweisung im Raumordnungsprogramm des Landes Niedersachsen für einen Binnenhafen Bohmte/Stirpe-Oelingen als „trimodalen Standort“ sind die Gespräche seit 2007 intensiviert und mit Untersuchungen ausgewertet worden. Der Standort Bohmte ist unter verschiedenen untersuchten Standorten am Mittellandkanal als der deutlich geeignetste Hafenstandort identifiziert worden.

Geführt wurden die Gespräche zum Thema Hafenentwicklung im Wittlager Land zwischen dem Landkreis Osnabrück, den Stadtwerken Osnabrück, der Wirtschaftsförderung, der Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln. Es bestand bei den vorgenannten Beteiligten Einvernehmen, dass die derzeitige politische Situation, den Stadthafen Osnabrück und den Binnenhafen Bohmte/Stirpe-Oelingen in den Zukunftsaussichten als Einheit bzw. einheitlich zu betrachten, unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen den Notwendigkeiten entspricht. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass Hafenstandorte

auch immer als zentrale Einrichtungen für Regionen betrachtet werden müssen, d. h. der Stadthafen Osnabrück und der Binnenhafen Bohmte/Stirpe-Oelingen wären prägend und wichtig für Stadt und Landkreis Osnabrück.

Der Konsens mit der Stadt Osnabrück lautet „Ein Hafen mit zwei sich ergänzenden bimodalen Standorten“. Die Schnittstelle „Straße-Schiene“ wird dabei in der Stadt Osnabrück (Winkelhausenkaserne) bedient, während die Schnittstelle „Straße-Wasserstraße“ in Bohmte realisiert werden soll.

Das Raumordnungsprogramm des Landes Niedersachsen weist den Binnenhafen Bohmte/Stirpe-Oelingen als „trimodalen Standort“ aus, d. h. hier besteht die Möglichkeit der Erschließung über Bundesstraßen (B 51, B 65 und B 218), über den Mittellandkanal und **mittelfristig** auch über einen Gleisanschluss.

Im ILEK „Wittlager Land“ wird ein „Regionalhafen im Osnabrücker Land“ am Standort Leckermühle als Projekt benannt.

Die Machbarkeitsstudie über eine Binnenhafenentwicklung im Bereich Osnabrück – Bohmte (NPorts, März 2008) unterstützt die Überlegungen zur Entwicklung des Standortes in Stirpe-Oelingen.

Der Vorschlag, für den Standort Bohmte/Stirpe-Oelingen eine neue Eigentums- bzw. Entwicklungsgesellschaft zu gründen hat von Anfang an die Zustimmung aller Beteiligten gefunden. Beteiligte sind der Landkreis Osnabrück sowie die Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln.

Es bestand politischen Einvernehmen, dass die neue Eigentumsgesellschaft als Beispiel für eine interkommunale Zusammenarbeit, vielleicht beispielhaft im Land Niedersachsen, angesehen werden kann.

Die im Herbst 2010 durchgeführte Potenzialanalyse (bzw. Aktualisierung der ersten Potenzialanalyse aus 2007) hatte ergeben, dass auch allein für den Containerumschlag im Bereich Straße-Wasserstraße genügend Umschlagmengen vorhanden sind, die den Ausbau und Betrieb des Standortes rechtfertigen. Der Gutachter Railistics hat in Interviews mit Unternehmen ermittelt, dass für einen Hafenumschlag ein ausreichendes Mengenvolumen vorhanden ist. Es ist zudem davon auszugehen, dass weitere Mengen dazukommen, wenn Umschlaganlagen vorhanden sind.

Daraufhin wurde durch den Gutachter Railistics ein „Antrag auf Klärung der Standortfrage“ für den Hafen Bohmte“ vorbereitet. Dieser hat die Vorstufe des eigentlichen Förderantrags dargestellt, der bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster gestellt wurde. Die fachliche Bewertung erfolgte durch die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr in Berlin.

Am 20.12.2010 haben die Beteiligten sowie der Gutachter den aktuellen Stand der Hafenentwicklung im Osnabrücker Land Vertretern des Wirtschaftsministeriums und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Hannover vorgestellt. Beide Einrichtungen haben den Konsens begrüßt und den aktuellen Stand positiv aufgenommen sowie ihre Unterstützung bei der weiteren Entwicklung zugesagt.

Am 27. Mai 2011 fand eine gemeinsame Sitzung der Verwaltungsausschüsse der Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln statt, in der u. a. der Sachstand und die weitere Vorgehensweise zur Entwicklung eines Hafenstandortes in Bohmte Leckermühle aufgezeigt worden ist.

- Die Diskussion in der gemeinsamen Sitzung der Verwaltungsausschüsse hat deutlich gemacht, dass der Mittellandkanal insgesamt eine große regionale, nationale und durchaus auch internationale Bedeutung, insbesondere auch mit Blick auf künftige Hafenhinterlandverkehre hat. Die operativen Voraussetzungen für die Entwicklung eines leistungsfähigen Hafenstandortes in Bohmte-Leckermühle in Ergänzung zum Stadthafen Osnabrück sind aufgrund vorliegender Studien erfüllt.
- Durch den Gutachter Railistics wurde ein Antrag auf Klärung der Standortfrage für den Hafen Bohmte-Leckermühle erarbeitet und am 13.04.2011 bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West in Münster vorgestellt worden. Dieser hat die Vorstufe des eigentlichen Förderantrags dargestellt, der bei der WSD gestellt werden muss. Die Abgabe des Antrages auf Klärung der Standortfrage ist am 05.05.2011 erfolgt. Die Resonanz auf das vorgestellte Vorhaben war durchweg positiv. Der eigentliche Förderantrag ist im August 2011 eingereicht worden.
- Auf landesplanerischer Ebene und im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Osnabrück ist die Entwicklung des Hafenstandortes Bohmte-Leckermühle als Entwicklungsschwerpunkt definiert. Im ILEK Wittlager Land wird ein „Regionalhafen im Osnabrücker Land“ am Standort Bohmte-Leckermühle als Projekt mit hoher Priorität benannt.
- Für den Standort Bohmte-Leckermühle wurde eine neue Eigentumsgesellschaft gegründet. Der Entwurf eines Gesellschaftsvertrages sowie ein Businessplan für die Eigentumsgesellschaft sind entsprechend erarbeitet worden.

Daran anschließend haben die Räte der Gemeinde Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln folgenden Beschluss gefasst:

Der Gemeinderat spricht sich ausdrücklich dafür aus, dass zur Entwicklung des Hafenstandortes Bohmte-Leckermühle zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine gemeinsame Eigentumsgesellschaft des Landkreises Osnabrück und der Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln im Wittlager Land gegründet wird.

In einer weiteren Informationsveranstaltung am 09.12.2011 wurde den Bürgermeistern, den Fraktionsvorsitzenden, den Ortsbürgermeistern sowie den Vorsitzenden des Finanzausschusses und seiner Stellvertreter der aktuelle Sachstand vorgestellt. Deutlich wurde dabei noch einmal die große Chance, die sich aus der Hafenentwicklung Wittlager Land für diese Region ergibt.

In den darauffolgenden Dezember-Sitzungen 2011 haben die Gemeinderäte des Wittlager Landes einstimmig beschlossen: Die Gründung der „Hafen Wittlager Land GmbH“ auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfs des Gesellschaftsvertrages wird beschlossen.

Der Kreistag des Landkreises Osnabrück hat den letzten, noch erforderlichen Beschluss zur Gründung der Hafen Wittlager Land GmbH am 27.02.2012 gefasst.

In der nachfolgenden Zeit wurden immer wieder gemeinsame Sitzungen der Hauptausschüsse bzw. der Räte und Informationsveranstaltungen durchgeführt. Die Planungen wurden den weiteren Gegebenheiten, den Verhandlungsergebnissen bei Grundstücksverhandlungen und den laufend durchgeführten Untersuchungen angepasst.

B) Aktuelle Sachlage

Seit 2014 wird das Wittlager Hafenprojekt von einer Bürgerinitiative der „IG Hafen Oelinger Hafen“ in Frage gestellt. Alle bis dahin erarbeiteten Gutachten, Aussagen der Aufsichtsbehörden und zuständigen Bundesdienststellen werden als nicht objektiv, falsch bzw. fehlerhaft bezeichnet.

Dagegen behauptet ein von der Bürgerinitiative in Auftrag gegebenes Gutachten aus Münster, dass das Hafenprojekt zumindest in Frage zu stellen ist. Deutlich wird allerdings, dass dieses Gutachten wesentliche Vorgaben nicht bzw. deutlich anders bewertet als die Gutachten, die von der HWL beauftragt wurden.

Hinzuweisen ist noch einmal darauf, dass die Untersuchungen der HWL auf echte Marktdaten basieren und nicht auf theoretische, statistische Werte. Dabei wurden zwischenzeitlich Unternehmen im Umkreis von bis zu 30 km befragt. Die Befragungen erfolgen in der Regel persönlich und vor Ort. Diese Befragungen sind etwa alle 3 Jahre aktualisiert und angepasst worden. Ziel der gemeinsamen Planungen zum Hafen Wittlager Land war von Beginn an auch die Verlagerung der Verkehre von den überlasteten Straßenverkehrswegen auf den Mittellandkanal.

Immer wieder wird die Befahrbarkeit des Mittellandkanals für Containerschiffe (zweilagig) bezweifelt. Dazu ist auf den Bundesverkehrswegeplan zu verweisen, der die Erhöhung der Brücken in Richtung Münster in den Jahren bis 2030 vorsieht. Die entsprechenden Planungen zur Umsetzung werden derzeit erstellt. Somit würde bei Indienststellung des Hafens das zweilagige Befahren in alle Richtungen möglich. Dies ist bereits jetzt zu großen Teilen möglich, sofern es sich um ausreichend schwere Beladung handelt.

Der BPlan Nr. 99 der Gemeinde Bohmte (Containerhafen) ist vom OVG Lüneburg für ungültig erklärt worden. Dabei wurde im Urteil deutlich, dass lediglich Formfehler und eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts aus 2017 (der BPlan wurde 2015 als Satzung beschlossen) zur Ungültigkeit geführt haben, nicht aber die von der Klägerin vorgebrachten Argumente.

Die Hafen Wittlager Land GmbH hat alle bisherigen Entscheidungen einstimmig getroffen, in den letzten Sitzungen bei einzelnen Enthaltungen. Dies zeigt, dass die Mitglieder der Gesellschafterversammlung wie auch des Aufsichtsrates weiterhin an das Hafenprojekt als zukunftsweisendes Modellvorhaben im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit glauben.

Insoweit wurde auch in der gemeinsamen Sitzung am 05.02.2020 intensiv darüber beraten, ob und unter welchen Bedingungen die Weiterentwicklung in Stirpe-Oelingen erfolgen kann. Dabei wurde deutlich, dass die Mitglieder nach wie vor grundsätzlich hinter den Hafenplanungen stehen (bei einer Enthaltung).

Dazu hat der Rat der Gemeinde Bohmte in seiner Dezembersitzung 2019 die Absichtserklärung beschlossen, dass, sofern der jetzt ebenfalls mit einem Normenkontrollverfahren vor dem OVG Lüneburg angefochtene BPlan 109 „Schüttguthafen“ für ungültig erklärt wird, ein neues BPlan-Verfahren durchzuführen ist.

Deutlich wurde, dass die für den Umbau des Massenguthafens bewilligten Fördermittel für die geplanten Investitionen in Höhe von 5,4 Mio. verfallen, wenn sie nicht bis Oktober 2021 (ggf. nach einer Verlängerung bis Dezember 2022) in Anspruch genommen werden. Um dies zu ermöglichen, muss unverzüglich mit den konkreten Planungen und Maßnahmen begonnen werden.

Wie bekannt, hat der Rat der Gemeinden Bohmte in seiner Sitzung am 04.06.2020 folgendes beschlossen:

- Es soll kein neuer Bebauungsplan für den Containerhafen aufgestellt werden (B-Plan 99).
- Stattdessen soll ein Industrie- und Gewerbegebiet ausgewiesen werden.

- Der rechtsgültige B-Plan 109 (Massenguthafen) soll neu aufgestellt werden, um zusätzlich Container am Massenguthafen umzuschlagen.

Über diese Entwicklung und die damit für die HWL GmbH verbundenen, erheblichen Herausforderungen wurde seither mehrfach in den Sitzungen des Verwaltungsausschusses sowie bei internen Informationsveranstaltungen und informellen interfraktionellen Gesprächen informiert und diskutiert.

In den Gremien der HWL wurden am 08.09.2020 mögliche Handlungsoptionen zur Orientierung vorgestellt.

Nach inzwischen weitergehenden Gesprächen wird der Rat der Gemeinde Bohmte, sofern in einem gemeinsamen Konsens, der schrittweise Ausbau eines Containerhafens vorgesehen ist, auch den B- Plan Nr. 99 zu heilen, so dass das ursprünglich als Containerumschlag festgelegte Areal als Erweiterungsoption bei festgestelltem Bedarf fungieren wird.

a) Massenguthafen

Mit Datum vom 20.09.2018 liegt der Hafen Wittlager Land GmbH ein positiver Förderbescheid zur Errichtung eines Massenguthafens in Bohmte vor. Die Fördersumme beläuft sich auf 5,378 Mio. €, der Bewilligungszeitraum endet am 30.10.2021 und kann gemäß den Fördervorgaben der EU bis maximal zum 31.12.2022 verlängert werden.

Die Planungskosten werden mit 10% der Investitionskosten kalkuliert und gegen Nachweis von der N-Bank erstattet.

Fest steht, dass die für den Umbau des Massenguthafens bewilligten Fördermittel für die geplanten Investitionen in Höhe von 5,4 Mio. € verfallen, wenn sie nicht bis Oktober 2021 (ggf. nach einer Verlängerung bis Dezember 2022) in Anspruch genommen werden. Um dies zu ermöglichen, muss unverzüglich mit den konkreten Planungen und Maßnahmen begonnen werden.

Das benötigte Grundstück wurde 2016 erworben. Die bisherigen Planungsleistungen umfassen einen Betrag in Höhe von 275 T€.

Entscheidungen im Rat der Gemeinde Bohmte am 04.06.2020:

Die Planungen zu einem Massenguthafen sollen nach dem OVG Urteil neu aufgenommen werden, eine Containerumschlagfläche soll vorgesehen werden.

Stellungnahme/Schriftverkehr zur aktuellen Projektsituation am Massenguthafen Bohmte von grbv und mit N-Bank:

Seitens des Ingenieurbüros grbv wurde mit Schreiben vom 05.08.2020 mitgeteilt, dass eine Umsetzung der Planung am Standort Massenguthafen bis zum 30.06.2022 nicht mehr möglich ist. Sollte eine Verlängerung der Förderzusage bis zum 31.12.2022 genehmigt werden, wäre lt. grbv eine Umsetzung im Rahmen dieses Förderzeitraumes noch möglich, sofern mit der konkreten Umsetzung am 01.11.2020 begonnen wird.

Eine erste grobe Einschätzung der grbv zur Fragestellung, ob am Standort Massenguthafen ein kombinierter Massengut-/Containerhafen realisierbar und sinnvoll sei, wird damit beantwortet, dass die Attraktivität einer solchen Anlage für potenzielle Betreiber aufgrund der

begrenzten Erweiterungsmöglichkeiten als gering eingeschätzt wird.

Die NBank hat die HWL mit Schreiben vom 11.08.2020 aufgefordert, sich bis zum 15.10.2020 hinsichtlich der Verlängerung des Förderantrages zu erklären.

II. Handlungsoptionen und Vorschlag zum weiteren Verfahren

Als Handlungsoptionen stehen die Einstellung der Planungen des Massenguthafens, die zeitliche Verschiebung und die sofortige Umsetzung des Massenguthafens in der bisherigen Planungsvariante zur Verfügung.

Die Einstellung der Planungen wäre in letzter Konsequenz mit der Auflösung und Abwicklung der HWL GmbH verbunden, da sie nicht mehr ihren satzungsgemäßen Zwecken nachkommen könnte. Sämtliche Investitionen in die Maßnahme müssten wertkorrigiert und abgeschrieben werden, was im schlechtesten Fall zu einer direkten Belastung der Gesellschafter mit einem Betrag von bis zu 9,4 Mio. Euro einhergehen würde. Da sich aber bisher die Gesellschafter für die Umsetzung eines Massenguthafens ausgesprochen haben, wird diese Handlungsoption nicht zum Tragen kommen.

Auch die zeitliche Verschiebung hat wesentliche finanzielle, gesellschaftspolitische und gesamtstrategische Nachteile zur Folge:

Denn die bisher avisierte Förderung würde entfallen und die Gesellschafter hätten die Gesamtkosten der Maßnahme (rd. 10,8 Mio. Euro) allein zu tragen. Darüber hinaus ist es fraglich, ob zu einem späteren Zeitpunkt eine Förderung in dem jetzt vorliegenden hohen Umfang wieder zu generieren sein wird.

Ebenso wird angesichts der aktuellen, durch Corona und dem Klimawandel induzierten Veränderungen auch hinsichtlich der Orientierung nach klimaneutralen und daher auch zukunftsfähigen Alternativen zum LKW-Transport (Stichwort steigende CO₂-Abgaben), der Zeitpunkt zur Umsetzung neuer CO₂-armer Transportinfrastrukturen als sehr günstig angesehen.

Insoweit kann mit guten Gründen eine direkte Umsetzung des Massenguthafens in der jetzigen Planungsvariante in Frage kommen. Dies setzt voraus, dass die Gemeinde Bohmte sich verpflichtet, im Falle eines stattgegebenen Normenkontrollverfahrens die ursprüngliche, dem Förderantrag zugrundeliegende Planung wieder als B-Plan beschließt.

b) Abriss Gebäude

Am 29.07.2020 wurde der HWL von Telxius ein Bauablaufplan für die Errichtung eines neuen Standortes für den zurzeit auf dem Futterturm am Massenguthafen befindlichen Funkmasten mitgeteilt. Danach kann davon ausgegangen werden, dass bis Ende Oktober die Umsetzung am Ersatzstandort abgewickelt ist und einem Abriss der Gebäude am Massenguthafen nichts mehr entgegenstehen dürfte.

Ein baldiger Abriss der Gebäude wurde in allen bisherigen Sitzungen von Aufsichtsrat- und Gesellschafterversammlung der HWL GmbH als dringend erforderlich angesehen. Auch auf den notwendigen Abriss der Gebäude „In der Hegge 8 und 10“ wurde hingewiesen.

Die Kosten des Rückbaus betragen gem. Förderantrag:

Bauliche Maßnahmen:	Kostenschätzung	Förderanteil der N-Bank
Rückbau Betriebsgelände	605.000,00	302.500,00
Rückbau 360 m Straße und Oberflächenbefestigung	132.400,00	66.200,00
	737.400,00	368.700,00

Durch das Ingenieurbüro grbv kann kurzfristig eine Ausschreibung zum Rückbau des Betriebsgeländes erfolgen.

Die Kosten der Abrisse „In der Hegge“ sind durch eine Ausschreibung zu ermitteln, diese liegen mit geschätzt 30.000 Euro bis max. 50.000 Euro im Rahmen einer freien Vergabe.

Aufgrund der bestehenden Verkehrssicherungspflicht der HWL GmbH sollten die Abrisse möglichst kurzfristig stattfinden. Sofern der Massenguthafen umgesetzt wird, werden die Kosten über die NBank gefördert. Sollte eine Förderung nicht in Betracht kommen, da der Massenguthafen zunächst nicht weiter umgesetzt wird, kann eine Förderung in Höhe von max. 300 T€ aus dem Brachflächenmanagement des Landkreises Osnabrück abgerufen werden. Der entsprechende Förderbetrag aus dem Brachflächenmanagement ist mit dieser Zweckbindung bereits im Haushalt des Landkreises (Haushaltsjahre 2019 + 2020) eingeplant.

Der zeitliche Rahmen für die Entscheidung der Gesellschafter ist knapp bemessen, denn der Fördermittelgeber N-Bank erwartet **bis zum 15.10.2020** eine abschließende Entscheidung der Gesellschafter zum weiteren Verfahren betreffend den Massenguthafen. Darüber hinaus ist der Massenguthafen in der jetzigen Planung mit Fördermitteln nur noch realisierbar, wenn am 01.11.2020 die weitere Umsetzung erfolgt.

c) Containerhafen

Mit Datum vom 09.11.2017 liegt der Hafen Wittlager Land GmbH ein positiver Förderbescheid zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen vor. Die Fördersumme beläuft sich auf 6,465 Mio. €, der Bewilligungszeitraum endet am 31.12.2021.

Im Förderantrag ist der geplante Standort als „östlich des Wendebeckens“ exakt beschrieben.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) erkennt pauschal 10% der Investitionskosten als Planungskosten an.

Die GDWS bekräftigte in einem persönlichen Gespräch am 27.03.2019, dass eine Verlängerung des Bewilligungszeitraums keine Kollision mit dem Förderbescheid darstelle, es jedoch aussagefähiger Begründungen für den späteren Abruf von Fördermitteln bedürfe.

Das benötigte Grundstück wurde 2018 erworben. Planungsleistungen sind bisher in einem Umfang von 211 T€ angefallen.

Der BPlan Nr. 99 der Gemeinde Bohmte (Containerhafen) ist vom OVG Lüneburg für ungültig erklärt worden. Dabei wurde im Urteil deutlich, dass lediglich Formfehler und eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts aus 2017 (der BPlan wurde 2015 als Satzung

beschlossen) zur Ungültigkeit geführt haben, nicht aber die von der Klägerin vorgebrachten Argumente.

II. Handlungsoptionen und Vorschlag zum weiteren Verfahren

Der Rat der Gemeinde Bohmte hat sich in seiner Sitzung am 04.06.2020 zum Projekt Containerhafen geäußert und dessen Einstellung beschlossen. Fraglich ist, ob die Gemeinde Bohmte an diesem Beschluss festhält. Von der Kommunalaufsicht ist festgestellt worden, dass der Beschluss nicht rechtmäßig zustande gekommen ist.

Davon abgesehen, stehen bislang der Gesellschafter Landkreis Osnabrück sowie die Gemeinden Ostercappeln und Bad Essen hinter den Planungen zur Errichtung eines Containerhafens am Standort Bohmte.

Nach weitergehenden Gesprächen gibt es, über einen möglichen Containerumschlag am Massenguthafen hinaus, auch sichere Signale aus dem Bohmter Rat, den stufenweisen Ausbau von Containerumschlag auch auf dem Areal des B-Plan Nr. 99 möglich zu machen.

Die Entscheidung in Bohmte einen Hafen zu errichten, der speziell auf den Umschlag von Massengut und Containern ausgerichtet ist, ist aus logistischen Gründen und aus Gründen des Klimaschutzes konzeptionell richtig, um die Region Osnabrück mit Gütern über den Wasserweg zu versorgen.

Der Containertransport ist in der Binnenschifffahrt das am stärksten wachsende Marktsegment. Der Containerhafen Bohmte würde als westlichster Standort im Mittellandkanalgebiet an einer strategisch sehr günstigen Position liegen.

Die deutlich erkennbaren Auswirkungen des Klimawandels (lange Trockenperioden, Niedrigwasser in den schiffbaren Flüssen, Probleme in der Trinkwasserversorgung, Extremwetterereignisse mit Überflutungsrisiken etc.) zwingen auch in der Verkehrspolitik zu einem deutlich größeren Engagement für die Nutzung CO₂-armer bzw. CO₂-freier Transportmittel. Der LKW-Transport in Verbindung mit der Verbrennungstechnologie erfüllt nicht die Anforderungen an eine moderne klimafreundliche Logistik. Die Bahn ist aufgrund der Netzstruktur und den unzureichenden Netzkapazitäten sowie der komplexen internen Bedienstrukturen kaum in der Lage, wesentliche Anteile des Straßenverkehrs im überregionalen Transport zu übernehmen. Gleichwohl müssen auch hier perspektivisch Lösungen für schienengebundene (Zuliefer-)Verkehre entwickelt und der Ausbau der Schieneninfrastruktur intensiv weiter verfolgt werden.

Im Bereich des norddeutschen Wasserstraßennetzes, bestehend aus dem Mittellandkanal, dem Dortmund-Ems-Kanal, dem Küstenkanal, der (stauregulierten) Mittelweser und dem Elbeseitenkanal sind solche Einschränkungen nicht zu erwarten, da ganzjährig und bei jeder Witterung ein gleichbleibender Wasserstand dauerhaft gewährleistet ist. Die technische Konzeption dieses Wasserstraßensystems basiert auf **künstlichen** Wasserstraßen (Kanälen) und stauregulierten Flussabschnitten (Mittelweser), die ganzjährig einen gleichbleibenden Wasserstand aufweisen.

Damit kann gerade im wichtigen Seehafenhinterlandverkehr zu allen relevanten norddeutschen Häfen, welcher den Hauptanteil des geplanten Hafens in Bohmte ausmacht, die Zuverlässigkeit der Wasserstraßentransporte dauerhaft gewährleistet werden, ohne Einschränkungen durch die ausgeprägter werdenden Klimaveränderungen befürchten zu müssen.

Um den Bedarf und damit die konkreten Güterpotenziale ermitteln und entwickeln zu können,

ist ein möglicher Einstieg in den Containerumschlag auf dem Areal des Massenguthafens oder unmittelbar angrenzend zu prüfen und dabei eine zweckmäßige, Umsetzung zu verfolgen. Bei den Planungen sind die Bedingungen des Förderbescheides des Massenguthafens und das geltende Bau- und Planungsrecht zu beachten.

Die HWL wird entsprechend aufgefordert, einen möglichen Containerumschlag am Standort Massenguthafen zu prüfen und bedarfsgerecht umzusetzen. Perspektivisch wird, sofern ausreichend Potenziale vorhanden sind, der stufenweise Ausbau des Containerumschlags mit einer möglichen separaten Flächenentwicklung verfolgt. Dabei sollen auch die bewilligten Fördermittel des Bundes in Anspruch genommen werden.

Die Gemeinde Bohmte will sich dem Ziel, dieser vorgenannten Strategie zur moderaten Entwicklung eines Containerumschlags, ausdrücklich anschließen.

In der weiteren mittelfristigen Entwicklungsstrategie des Standortes Hafen Bohmte ist, unter Berücksichtigung der bestehenden Fördermittelbedingungen, auch ein Ausbau als trimodaler Standort zu prüfen und zu verfolgen.

Grundsätzlich sollte bei Infrastrukturprojekten wie hier dem Hafenbau nicht allein das betriebswirtschaftliche Ergebnis der Einzelmaßnahme als Maßstab der Wirtschaftlichkeit in den Vordergrund gestellt werden. In dem Wissen, dass diese Art von Projekten einen extrem langen Vorlauf hat und regelmäßig auf Umfeldveränderungen reagieren muss, ist für die Abwägung des Nutzens und der Kosten auch die volkswirtschaftliche und regionalwirtschaftliche Entwicklung in den Fokus zu nehmen. Die Entwicklungen der Unternehmen in der Region, die Schaffung sowie der Erhalt von Arbeitsplätzen, die Veränderungen der Umweltbelastungen, der Unfallzahlen und der Transportzeiten sowie die Generierung von wichtigen Steuereinnahmen zur Aufrechterhaltung und Ausbaus des Gemeinwohls sind Themen, die im Rahmen einer integrierten Betrachtung von Kosten und Nutzen Berücksichtigung finden müssen. Nicht zuletzt auch unter den sich aktuell rasant ändernden Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes und den daraus resultierenden Bedarfen der gesamten Region.

Das Projekt Containerhafen soll Bedarfe sowie Chancen neu bewerten. Explizit mitgedacht werden müsste hier auch sinnvollerweise eine mittelfristig zu realisierende Schienenanbindung. Der Planungsprozess sollte von Beginn an unter einer breiten öffentlichen Beteiligung gestartet und dabei die zukunftsweisenden Bedarfe / Anforderungen sowie eine innovative klimaschonende Gesamtkonzeption erarbeitet werden. Dabei können beispielsweise Transportketten insgesamt neu bewertet und bestmöglich energieeffiziente, klimaschonende Synergieeffekte gehoben werden. So müssen die bisherigen LKW-Verkehre perspektivisch durch Schiene oder andere effiziente Transportwege ersetzt werden. Daneben muss bei der Ansiedlung von Unternehmen auf eine ressourcenschonende, treibhausgasreduzierende und insgesamt ökologisch sinnvolle Umsetzung geachtet werden.

Der Rat der Gemeinde Bohmte hat in seiner Sitzung am 08.10.2020 neben den im nachstehenden Beschlussvorschlag aufgeführten gemeinsamen Beschlüssen aller Gesellschafter folgende Punkte beschlossen, welche aus Sicht der Mitgesellschafter als Grundbedingungen für das weitere Vorgehen anzusehen sind:

- a. Die Gemeinde Bohmte beschließt, sich an allen weiteren Kosten der HWL GmbH mit ihrem Gesellschaftsanteil in Höhe von 37,5 % zu beteiligen.

- b. Die Gemeinde Bohmte beschließt, unverzüglich die notwendigen Beschlüsse zur Heilung des B-Planes Nr. 109 in jetziger Form zu fassen, sofern dem derzeitigen Normenkontrollverfahren zum B-Plan 109 vom OVG Lüneburg stattgegeben wird.
- c. Die Gemeinde Bohmte beschließt, alle weiteren Maßnahmen unverzüglich umzusetzen, die der planerischen Umsetzung des Massenguthafens dienlich sind.

Beschlussvorschlag:

- 1. Die Gemeinde Bad Essen trägt auch in Zukunft die Hafen Wittlager Land GmbH (HWL GmbH) in der jetzigen Form als mit der Durchführung und Umsetzung der Planungen zum Hafen Wittlager Land beauftragte Gesellschaft und damit auch den entsprechenden Gesellschaftszweck und die Zielsetzung der HWL GmbH mit.
- 2. Die Gemeinde Bad Essen spricht sich für die sofortige Umsetzung der Planungen zum Massenguthafen unter Inanspruchnahme der bewilligten Fördermittel aus. Damit verbunden ist auch der Abriss der Gebäude am Massenguthafen entsprechend des Förderbescheides sowie der Abriss der Gebäude „In der Hegge 8 und 10“.
- 3. Der Abriss der Gebäude am Massenguthafen und „In der Hegge 8 und 10“ soll auch dann umgesetzt werden, wenn keine Fördermittel generiert werden können. In diesem Fall können max. 300.000 Euro aus dem Brachflächenmanagement des Landkreises Osnabrück beantragt werden.
- 4. Die Gemeinde Bad Essen befürwortet nach wie vor die Planungen zur Errichtung eines Containerhafens am Standort Bohmte. Die bisherigen Planungen werden jedoch ruhend gestellt. Die im Besitz der HWL GmbH befindlichen Grundstücke sollen weiter vorgehalten werden.
Die HWL wird aufgefordert, parallel zu den bisherigen Planungen des ursprünglichen Containerhafens einen möglichen Containerumschlag am Standort Massenguthafen zu prüfen. Dabei sind die Bedingungen des Förderbescheides für den Massenguthafen und das geltende Bau- und Planungsrecht zu beachten.
- 5. Die vorgenannten Beschlüsse (Ziffer 1-4) stehen ausdrücklich unter dem Vorbehalt, dass alle übrigen Gesellschafter inhaltsgleiche Grundsatzbeschlüsse fassen.
- 6. Die Vertreter in den Gremien der Hafen Wittlager Land GmbH werden angewiesen, entsprechend der Beschlussfassung zu den Punkten 1 – 5 abzustimmen.

Anlagen: