



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

18. November 2019

## Analyse der Stellungnahme von Prof. Bode:

***Prof. Dipl.-Ing. W. Bode: „Stellungnahme zur Ausgangssituation für den Containerhafen Bohmte anhand wichtiger Kriterien aus der IVM-Studie vom 20.03.2019 mit Darstellung weiterer, bei der Bewertung eines Containerhafens Bohmte zu berücksichtigender Aspekte“.<sup>1</sup>***

### Vorgeschichte

In der Gemeinde Bohmte, nördlich von Osnabrück soll ein Containerhafen am Mittel-landkanal gebaut werden. Die Planung wird sehr kontrovers diskutiert. Die Befürworter argumentieren mit dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff und mit einem angeblichen großen Bedarf in der Region, die Skeptiker bestreiten einen solchen Bedarf und verweisen auf niedrige Brückendurchfahrtshöhen, die einem wirtschaftlichen Containertransport im Wege stehen. Sie berufen sich u.a. auf ein Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Uni Münster.<sup>2</sup>

Im Juli 2019 hatte das Niedersächsische Obergericht in Lüneburg den Containerhafen-Bebauungsplan wegen formaler Fehler für ungültig erklärt, im Bohmter Gemeinderat wird seitdem darüber diskutiert, entweder einen zweiten Anlauf zu nehmen und einen neuen B-Plan aufzustellen, oder das Containerhafen-Projekt ganz zu beenden, oder es zu verkleinern und innerhalb des Bestandshafens zu realisieren.

In dieser Situation beruft sich die kommunale Investitions- und Entwicklungsgesellschaft „Hafen-Wittlager-Land-GmbH“ (HWL-GmbH) auf eine Stellungnahme von Prof. Wolfgang Bode von der Hochschule Osnabrück zur Verteidigung ihrer Containerhafenpläne (Anm. 1).

Wir möchten diese Stellungnahme kurz analysieren.

---

<sup>1</sup> [https://www.bohmte-hafen.de/images/pdf/2019-10-10%20Bode\\_Stellungnahme\\_Hafen\\_Bohmte\\_WB.pdf](https://www.bohmte-hafen.de/images/pdf/2019-10-10%20Bode_Stellungnahme_Hafen_Bohmte_WB.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.containerhafen-bohmte.de/containerhafenplanung/expertenmeinungen/verkehrswissenschaftliches-institut-uni-m%C3%BCnster-2019/>

## Hintergrund Prof. Wolfgang Bode

Herr Bode ist „Professor für betriebliche Logistik / Transportsysteme“ an der Hochschule Osnabrück und sehr eng mit der regionalen Wirtschaft verknüpft. Er ist Mitglied im „Logis-Net“, einem Institut der Hochschule, das von der Logistikbranche (mit-)getragen wird.<sup>3</sup> Übrigens auch vom Landkreis Osnabrück und dessen Wirtschaftsförderungsgesellschaft WIGOS, die beide als „Premium-Partner“ aufgelistet werden.

Ebenfalls ist Herr Bode „Ansprechpartner“ für die Mitgliedschaft der Hochschule Osnabrück im „Kompetenznetz Individuallogistik Osnabrück“ (KNI), ein Zusammenschluss von Logistikunternehmen und daran interessierten Einrichtungen.<sup>4</sup> Mitglieder des KNI sind außerdem die WIGOS des Landkreises Osnabrück, die HWL-GmbH, die Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft Region Osnabrück mbH (EHB-GmbH), die Stadtwerke Osnabrück AG.<sup>5</sup> Einrichtungen, die sehr direkt an dem Bohmter Containerhafen-Projekt beteiligt sind.

Das KNI hat sich in der Vergangenheit positiv für die Containerhafenplanung ausgesprochen und sogar eine Informationsfahrt für Ratsmitglieder zum Hafen in Spelle am Dortmund-Ems-Kanal und zum Twente-Kanal in Holland organisiert.<sup>6</sup> Die Veranstaltung und besonders deren Berichterstattung ist von uns stark kritisiert worden, weil dort mit falschen Zahlen gearbeitet worden ist: Der Twente-Kanal ist nicht wie dargestellt zweilagig, sondern dreilagig befahrbar, was einen seriösen Vergleich der beiden Standorte verhindert (der Mittellandkanal ist zweilagig, der Dortmund-Ems-Kanal sogar nur einlagig befahrbar)<sup>7</sup> und im Hafen Spelle-Veenhaus werden überhaupt keine Container, sondern lediglich Massengüter und Mineralöle umgeschlagen.<sup>8</sup>

Viele Arbeiten, die Herr Bode veröffentlicht hat, befassen sich mit der regionalen Logistik und sind nicht immer in seriösen Publikationen erschienen, z.B. im inzwischen eingestellte Magazin „Schlossallee“.<sup>9</sup> Herr Bode scheint einem technischen Fortschrittsoptimismus anzuhängen, der Themen wie Klimakrise oder Verkehrswende im Sinne des Transportgewerbes zu glätten versucht.<sup>10</sup>

---

<sup>3</sup> <https://www.ris-logis.net/de/referenzen-partner/#c2434457>

<sup>4</sup> <https://www.k-n-i.de/mitglieder/details/hochschule-osnabrueck-iscm-studiengang/>

<sup>5</sup> <https://www.k-n-i.de/mitglieder/>

<sup>6</sup> <https://www.noz.de/lokales/bohmte/artikel/1686292/hafenumschlag-in-bohmte-ab-den-jahren-2020-und-2023>

<sup>7</sup> <https://www.containerhafen-bohmte.de/2018/08/08/antworten-die-fragen-aufwerfen/>

<sup>8</sup> [https://www.mw.niedersachsen.de/download/109213/Die\\_Niedersaechsischen\\_Haefen\\_im\\_Profil\\_Zahlen\\_Daten\\_Fakten.pdf](https://www.mw.niedersachsen.de/download/109213/Die_Niedersaechsischen_Haefen_im_Profil_Zahlen_Daten_Fakten.pdf), S. 83.

<sup>9</sup> <https://www.hs-osnabrueck.de/de/prof-dipl-ing-wolfgang-bode/#c1647296> (Der Link wurde vor wenigen Tagen gelöscht, als wir darauf aufmerksam gemacht hatten)

<sup>10</sup> <http://www.profbode.de/aktuelles.html>

## Die Bode-Stellungnahme

### Wie klimafreundlich wäre ein Containerhafen in Bohmte?

Herr Bode stellt die Binnenschifffahrt als ein sehr umweltfreundliches Transportsystem dar und gibt dafür als Referenz den Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) an.<sup>11</sup>

Die VBW-Präsidentin Patricia Erb-Korn zeigt sich auf der VBW-Internetseite zwar sehr erfreut über die Möglichkeiten, die sich für die Binnenschifffahrt aus der Klimadiskussion im Transportsektor ergeben, allerdings werden vor allem Tank- und Massengüterschiffe behandelt, weniger Containertransporte. Für die gibt es aber eine eigene VBW-Broschüre: „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“,<sup>12</sup> die Herr Bode hingegen *nicht* erwähnt, obwohl sie haargenau auf die Frage passt, um die es beim Bohmter Containerhafenprojekt geht: Sind Containertransporte auf Binnenschiffen auf den Strecken zwischen Bohmte und den Seehäfen erfolgreich durchführbar oder nicht? Genau darum dreht sich doch die ganze Hafen-Auseinandersetzung! Daher verwundert es schon sehr, dass Herr Bode zwar auf den VBW e.V. verweist, gerade diese Broschüre aber nicht erwähnt.

Die VBW-Broschüre richtet sich vorwiegend an Praktiker und bietet Basiswissen. Es werden die notwendigen Parameter von verschiedenen Containern, Schiffen, Beladungsarten und Wasserstraßen aufgeführt. Auch und vor allem deren Brückenhöhen. U.a. werden die größten Hemmnisse auf nordwestdeutschen Wasserstraßen tabellarisch und grafisch dargestellt (s. Anhang). Deutlich wird daraus, dass Containertransporte auf der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals, also die Strecke zwischen Bohmte und den Westhäfen, nur *einlagig* erfolgen können.

In anschaulichen Grafiken stellt Herr Bode dar, wie viele LKW durch ein Binnenschiff ersetzt werden und wie viel CO<sub>2</sub> dadurch eingespart werden könne.

Leider vergleicht er aber nicht den Transport von Containern, sondern das Gewicht der Nutzlasten, vergleicht daher Äpfel mit Birnen. Denn in der Containerbinnenschifffahrt ist der limitierende Faktor nicht das Ladungsgewicht, sondern die Ladungsgröße. Binnenschiffe können sehr schwere Lasten transportieren. Weil Container aber relativ leicht sind, nehmen sie viel Platz bei geringem Gewicht in Anspruch. Damit die Ladungskapazität wenigstens einigermaßen ausgenutzt werden kann, werden sie auf Europaschiffen (Johann-Welker-Klasse) in bis zu drei, manchmal vier, auf Großmotorgüterschiffen (GMS) oder Schiffen der Jogi-Klasse sogar in bis zu fünf Lagen übereinander gestapelt. Damit werden die Brückendurchfahrtshöhen zum limitierenden Faktor.<sup>13</sup> Ein mit Containern prall gefülltes Schiff hat zwar sein Ladevolumen erreicht, seine Tragfähigkeit aber in den allermeisten Fällen noch lange nicht.

---

<sup>11</sup> <https://www.vbw-ev.de/de/>

<sup>12</sup> Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (Hg): Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport – Suitability of Inland Waterways for Container Transport. Duisburg, 2011/12.  
<https://www.vbw-ev.de/de/service/download/publikationen/item/containerbroschuere.html>

<sup>13</sup> „Sind in der Massengutschifffahrt die zulässigen Schiffsabmessungen und der Tiefgang die limitierenden Faktoren, so sind es in der Containerschifffahrt die Brückendurchfahrtshöhen.“

In seiner Berechnung geht Herr Bode mit der Annahme von 30 Tonnen pro TEU-Container weit über die übliche maximale Nutzlast eines 20-Fuß-Containers (TEU) hinaus. Sie beträgt in der Regel *maximal* 21,67 t, schwerere Container (bis zu 28 t) müssen besonders gekennzeichnet werden.<sup>14</sup> Die Annahme eines 30-Tonnen-Durchschnittsgewichts ist schlichtweg falsch und irreführend.

Da Container Umverpackungen sind, gibt es auch Leertransporte. Auf der Strecke zwischen Bohmte und Hamburg wurden z.B. im Jahr 2017 an der Schleuse Anderten bei Hannover 10.563 beladene Container gezählt, aber auch 7.564 leere.<sup>15</sup> Das sind ca. 42% Leertransporte. Auf der Strecke Bohmte - Westhäfen sind sogar 95,5% der Fahrten Leertransporte!<sup>16</sup> Selbst wenn jeder (!) beladene Container kein TEU- sondern ein doppelt so großer und mit seinem Maximalgewicht beladener FEU-Container wäre, machen diese Quoten es absolut unmöglich, auf ein durchschnittliches 30-t-Gewicht zu kommen. Die Annahme ist daher doppelt unglaublich, die Berechnung wertlos.

Hinzu kommt, dass Herr Bode leider auch nicht berücksichtigt hat, dass Verkehre zu den Westhäfen nur einlagig erfolgen können. Für ein Europaschiff bedeutet das eine maximale Ladung von 24 TEU (als Bundeswasserstraße der Klasse IV ist der Dortmund-Ems-Kanal für GMS nicht zugelassen, dann wären es 52 TEU). Ein LKW kann zwei TEU laden. Ein Binnenschiff ersetzt auf dieser Strecke also nicht 50 oder gar 100 LKW, wie Bode darstellt, sondern nur 12 (bei einem GMS wären es 26). Auch stellt Herr Bode nicht klar, dass viele Binnenschiffe mit veralteter Motorentechnik fahren und über keine Abgasreinigung verfügen.<sup>17</sup> Es scheint, als ob hier der Beelzebub mit dem Teufel angetrieben werden soll.

Dabei wird von uns gar nicht bestritten, dass Schiffstransporte im Vergleich zu LKW-Transporten bei optimalen Bedingungen weniger CO<sub>2</sub> benötigen. Unsere Kritik richtet sich vielmehr daran, dass im konkreten Bohmter Fall die Bedingungen eben *nicht* optimal sind, weil die Brückenhöhen die Auslastung der Schiffe an diesem Standort zu sehr begrenzen. Es ist doch logisch, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß stark davon abhängt,

---

PLANCO Consulting GmbH, Essen (Hg): „Wasserstraßenverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen. System Wasser. Wasserstraßen in NRW“, S.9.

[https://www.vm.nrw.de/verkehr/\\_pdf\\_container/Wasserstrassenverkehrskonzept-Nordrhein-Westfalen---Nachtrag-BVWP.pdf](https://www.vm.nrw.de/verkehr/_pdf_container/Wasserstrassenverkehrskonzept-Nordrhein-Westfalen---Nachtrag-BVWP.pdf)

<sup>14</sup> Vielleicht hat Herr Prof. Bode die maximale Nutzlast von „Twenty-foot Equivalent Units“ (TEU) mit den doppelt so großen „Forty-foot Equivalent Units“ (FEU) verwechselt, die maximal 30 amerikanische Tonnen (tons – noch eine Verwechslung) aufnehmen können, das wären 27.215,54 metrische Kilogramm (kg) bzw. 27,21554 metrische Tonnen (t), <https://de.wikipedia.org/wiki/ISO-Container>

<sup>15</sup> Jahresbericht 2017 der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, S.79.

<sup>16</sup> Laut WSV-Verkehrsberichte wurden in Münster (Dortmund-Ems-Kanal)  
2014: 479 TEU (davon 435 leer, 44 beladen, 10%),  
2015: 3.565 TEU (3.558 leer, 7 beladen, 0,2%),  
2016: 3.268 TEU (3.183 leer, 85 beladen, 2,7%),  
2017: 1.663 TEU (1.586 leer, 77 beladen, 4,9%) gezählt.

<sup>17</sup> „Im Vergleich zu den Dieselmotoren vieler Wasserfahrzeuge sind die manipulierten Pkw-Motoren im Straßenverkehr Luftreinigungsmaschinen“.  
<https://www.sueddeutsche.de/wissen/verkehrstechnik-smoke-on-the-water-1.3625008>,  
s.a. den sehr interessanten Bericht: <https://www.heise.de/autos/artikel/Ab-2019-Abgasnormen-fuer-Schiffe-3312714.html>

wie häufig ein Schiff fahren muss, um eine bestimmte Gütermenge von A nach B zu transportieren. Fährt es nur  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{3}$  oder  $\frac{1}{4}$  beladen, sind zwei, drei oder vier Fahrten nötig, wo ein vollbeladenes Schiff nur einmal fahren müsste. Wenn also pro Fahrt lediglich 12 LKW eingespart werden und wenn zwei, drei oder vier Fahrten nötig sind, statt einer, wandelt sich der angebliche Vorteil beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß ziemlich schnell in einen erheblichen Nachteil.

Die von Prof. Bode präsentierte Berechnung zur Einsparung von CO<sub>2</sub> kollidiert daher gleich mehrfach und ganz wesentlich mit den bitteren Realitäten unseres konkreten Falls (interessanterweise nennt er seine Berechnung „Beispiel“ und bleibt damit juristisch unangreifbar). Es scheint sich hier um einen sehr groben Fall von Greenwashing, also der missbräuchlichen Aneignung einer grünen Identität zu handeln.

### **Ist der Hamburger Hafen Hauptziel der Bohmter Containerverkehre?**

Herr Bode erklärt, dass 66% der Verkehre zwischen Bohmte und Hamburg, also in Richtung Osten, aber nur 34% zu den Westhäfen, also in Richtung Westen stattfinden werden, ohne diese Aussage zu belegen. Damit befindet er sich im Widerspruch zum Hafenkonzept Niedersachsen vom 20.2.2007, das konstatiert, dass Warentransporte auf dem Wasser von und nach Osnabrück und Oldenburg stärker in Richtung Westen als in Richtung Osten stattfinden.<sup>18</sup> Die Aussage, dass 66% nach Osten gehen, deckt sich also nicht mit den bisherigen Daten. Die Orientierung der Unternehmen in der Region erfolgt anscheinend vorwiegend in Richtung Westen. Die 66%-Verteilung widerspricht außerdem Prof. Bodes vorhergehenden Aussage, dass der „Port of Rotterdam“ in Zukunft eine herausragende Rolle im Seehafenhinterlandverkehr einnehmen werde und der damit implizit verknüpften Botschaft, mit dem Bohmter Containerhafenprojekt daran teilhaben zu können, sowie der bereits erwähnten Twente-Kanal-Werbefahrt des KNI.

Zu Anfang der Planung war der Öffentlichkeit von dem Mitgeschäftsführer der HWL-GmbH, Herr Siegfried Averhage, in einer Informationsveranstaltung der Hafen von Antwerpen als Hauptdestination vorgestellt worden (von Bohmte aus in Richtung Westen). Nachdem Einwände wegen zu geringer Brückenhöhen in Richtung Westen formuliert worden waren, schwenkte die HWL-GmbH ohne Nennung von Gründen auf Hamburg (Richtung Osten) um.

Ebenfalls kein Hinweis auf eine Ost-West-Verteilung findet sich in der Unternehmensbefragung, mit der die HWL-GmbH ihre Hafenpläne zu rechtfertigen versucht.<sup>19</sup> Gerade durch diese Befragung hätte die Frage aber sehr einfach abgeklärt werden können, eigentlich sogar müssen, wenn man diese Behauptung aufstellt.

Dass dies *nicht* gemacht wurde, deutet darauf hin, dass die 66%-Behauptung bewusst ohne, bzw. sogar bewusst entgegen den sachlichen Grundlagen aufgestellt wurde.

---

<sup>18</sup> „Vergleichsweise hohe Anteile der ARA-Häfen sind in Oldenburg und Osnabrück feststellbar“. <https://drive.google.com/file/d/1kfcHxRBTFAP47TvuokMkSwGxghZVLaDa/view?usp=sharing>, S.43.

<sup>19</sup> <https://www.bohmte-hafen.de/images/pdf/2019-10-01%20railistics%20Potenziale%20Containerhafen%20Bohmte.pdf>

## Sind zweilagige Containertransporte in Richtung Westen möglich?

Herr Bode bewertet die Transportmöglichkeiten von Containern auf Binnenschiffen von Bohmte aus in Richtung Osten (Hamburg) als „gegeben“, in Richtung Westen (ZARA-Häfen) als „eingeschränkt“, aber bei höheren Gewichten, Ballastierungen und / oder Zuladungen ab Emmerich „zumindest im Einzelfall akzeptabel“.

Damit folgt er einer Argumentation der HWL-GmbH aus dem Mai 2018, die damals schon kritisiert wurde.<sup>20</sup> Diese Kritik berücksichtigt Herr Bode aber leider nicht. Betrachtet man die tatsächlich erfolgten Transporte, die an der „Zählstelle Münster“ von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gezählt werden (s. Anm. 16), wird deutlich, dass gerade die Strecke, die laut Bode mit besonders schwer beladenen Containern befahren werden kann, tatsächlich nur zu 4,5 % *überhaupt* mit beladenen Containern befahren wird. Noch dazu mit absoluten niedrigen Zahlen von 61,5 TEU pro Jahr, also vielleicht 50 Containern insgesamt. Die Befahrbarkeit mit schweren Containern oder einer zusätzlichen Ballastierung findet tatsächlich so gut wie nicht statt und scheint für die Binnenschifffahrt auf der Strecke nicht infrage zu kommen.<sup>21</sup> Die Binnenschifffahrts-Beratungsfirma PLANCO stellt zur Ballastierung auf der Strecke fest: „Von dieser Möglichkeit wird etwa aufgrund konkurrierender Bahnangebote allerdings kaum Gebrauch gemacht.“<sup>22</sup>

Und weil „Zuladung“ im Umkehrschluss „Abladung“ bedeutet: Warum sollte ein Schiff, das die Strecke Rotterdam - Emmerich voll ausgelastet befahren kann, zwei, drei oder sogar vier Lagen in Emmerich abladen und mit einer einzigen verbleibenden Lage über 200 km weit bis nach Bohmte fahren, obwohl es damit nicht einmal die eigenen Kosten decken kann?

Die Einschätzung von Herrn Bode, Transportmöglichkeiten von Containern auf Binnenschiffen zwischen Bohmte und den ZARA-Häfen im Westen seien „eingeschränkt“, aber „akzeptabel“, ist daher nicht nachvollziehbar. Sie deckt sich weder mit der Realität, noch mit Aussagen von Berufsverbänden und Behörden. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung schreibt z.B. über den Dortmund-Ems-Kanal: „Der Containerverkehr spielt eine eher untergeordnete Rolle“,<sup>23</sup> der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) fordert Brückenanhebungen für einen zweilagigen Containerverkehr im westdeutschen Kanalgebiet, um zukunftsfähig zu sein,<sup>24</sup> und nicht zuletzt widerspricht die Einschätzung dem von Bode selbst in die Diskussion gebrachte VBW e.V. und seiner Container-Broschüre (Anm. 12). Selbst die Stadtwerke Dortmund, die den Dortmunder Hafen am Dortmund-Ems-Kanal betreiben und daher ein lebhaftes Interesse an der Containerbinnenschifffahrt haben müssten,

---

<sup>20</sup> <https://www.containerhafen-bohmte.de/2018/08/08/antworten-die-fragen-aufwerfen/>,

s.a.: <https://www.containerhafen-bohmte.de/2019/04/15/wir-haben-da-mal-nachgerechnet/>

<sup>21</sup> Wenn eine Ballastierung tatsächlich nötig ist, hätte sie als zusätzliche Belastung auch in die CO<sub>2</sub>-Berechnung einfließen müssen.

<sup>22</sup> PLANCO Consulting GmbH, Essen (Hg): „Wasserstraßenverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen. System Wasser. Wasserstraßen in NRW“, S 11. (s. Anm. 13).

<sup>23</sup> [https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01\\_bundeswasserstrassen/05\\_westdeutsches\\_Kanalnetz/Dortmund\\_Ems\\_Kanal.html?nn=1214418](https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/05_westdeutsches_Kanalnetz/Dortmund_Ems_Kanal.html?nn=1214418)

<sup>24</sup> <https://www.binnenschiff.de/pressemitteilung/zweilagiger-containerverkehr-auf-den-kanalen-in-nrw-bleibt-ein-zukunftsprojekt/>

setzen beim Containertransport in Richtung Osnabrück in Zukunft auf die Eisenbahn statt auf Binnenschiffe.<sup>25</sup> Das für den Dortmund-Ems-Kanal zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine warnt ausdrücklich vor niedrigen Brückenhöhen und hat extra eine Broschüre deswegen herausgegeben: „Die verkannte Gefahr – Brückenanfahrungen im westdeutschen Kanalgebiet“ (Anhang).<sup>26</sup>

Besonders pikant: Bodes Behauptung, zweilagige Containertransporte seien in Richtung Westen (Dortmund-Ems-Kanal) auch bei Brückenhöhen unter 5,25 m möglich, widerspricht einer früheren von ihm betreuten Projektarbeit der Fachhochschule Osnabrück zum Dortmund-Ems-Kanal, die zu dem genau gegenteiligen Ergebnis kommt:

„Im Hinblick auf den Stückgutverkehr, der forciert wird, stellt die Brückenhöhe eine entscheidende Bedeutung dar, weil für eine wirtschaftliche Stückgutbeförderung ein zweilagiger Schiffsverkehr notwendig ist. Wird die lichte Durchfahrtshöhe an einigen Brücken nicht erreicht, so ist nur ein einlagiger Verkehr möglich, der die Wirtschaftlichkeit gefährdet. Soll die Stückgutbeförderung mehr als einlagig erfolgen, ist in Zukunft eine Anhebung der Brückenhöhe auf mindestens 5,25 m erforderlich.“<sup>27</sup>

## Containertransporte in Richtung Osten

Die Einschätzung von Herrn Bode, Möglichkeiten von Containertransporten in Richtung Osten (Hamburg) seien „gegeben“, klingt zwar etwas besser als die für die westliche Richtung, aber eigentlich auch nicht wirklich überzeugend. Sie ist außerdem noch weiter zu relativieren. Denn die tatsächlichen Zahlen sind eher gering: 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).<sup>28</sup> Wie viele davon in westliche Richtung von Minden aus

---

<sup>25</sup> Mehr Transporte für die Region. Manfred Kossack, Vorstand DSW21, zur Beteiligung am Terminal in Osnabrück. In: Dock 21, 3/2017, S.5. [https://www.dortmunderhafen.de/fileadmin/medien/dokumente/Prospekte\\_und\\_Infomaterial/DOCK\\_Hafenmagazin\\_3\\_2017.pdf](https://www.dortmunderhafen.de/fileadmin/medien/dokumente/Prospekte_und_Infomaterial/DOCK_Hafenmagazin_3_2017.pdf)

<sup>26</sup> „Annähernd 80 Brücken über die Kanäle im Ruhrgebiet und auf der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals weisen eine Durchfahrtshöhe von weniger als 5,25 m auf. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West baut Kanalbrücken zwar sukzessive in standardmäßig größeren Abmessungen neu, wenn der Bauzustand es erfordert oder wenn die Anpassung im Zuge des Streckenausbaus notwendig geworden ist. Angesichts der großen Zahl der niedrigen Brücken wird es aber in absehbarer Zeit nicht möglich sein, das gesamte Kanalgebiet mit Brücken auszustatten, deren Durchfahrtshöhe durchgängig 5,25 m beträgt.“  
[http://www.wsa-rheine.wsv.de/service/pdf/Brueckenanfahrungen\\_WSD\\_West\\_Internet.pdf](http://www.wsa-rheine.wsv.de/service/pdf/Brueckenanfahrungen_WSD_West_Internet.pdf)

<sup>27</sup> Fachhochschule Osnabrück. Fakultät Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Diplomstudiengang Betriebswirtschaft: Björn Bischoff, Thomas Brands, Tanja Brinkmann, Anna Rössler: Binnenschifffahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal. Überlegungen zum Ausbau der Nordstrecke. Eine Projektarbeit im Rahmen des Logistikseminars im SS 2004 unter der Leitung von Herrn Prof. Dipl.-Ing. Bode, S.13.  
<http://www.wsa-meppen.de/amtsbereich/dek/images/Binsch-DEK.PDF>.

<sup>28</sup> Verkehrsberichte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

erfolgen wird seit 2012 leider nicht mehr erfasst, damals allerdings waren es lediglich 48 bzw. 95 Stück!<sup>29</sup>

Genau zu dieser Zeit (2012) prognostizierte die HWL-GmbH 51.549 bzw. 71.932 Ladeeinheiten pro Jahr, also ungefähr das Tausendfache (s. Anm. 44), minderte ihre Prognosen aber inzwischen auf 33.000 Ladeeinheiten oder 43.750 TEU pro Jahr. Wenn tatsächlich 66% davon in Richtung Osten gehen sollten, wären das 28.875 TEU und damit nahezu die doppelte Menge dessen, was in den letzten Jahren am Wasserstraßenkreuz Minden durchschnittlich in sämtlichen Himmelsrichtungen (!) gezählt wurde. So attraktiv, wie sie Herr Prof. Bode darstellt und sich die HWL-GmbH die Strecke ersehnt, scheint sie für Containertransporte tatsächlich *nicht* zu sein.

Ein Grund dafür mag darin liegen, dass der Weg nach Hamburg über den Elbe-Seitenkanal für GMS versperrt ist, weil das Schiffshebewerk Lüneburg für diese Schiffe zu klein ist. Die Schiffe müssen den Mittellandkanal weiter bis Magdeburg und von dort durch den Rothenseer Verbindungskanal (RVK) auf die Elbe fahren. Die Strecke verlängert sich dadurch um 216 km auf insgesamt 545,24 km.<sup>30</sup>

Außerdem baut der Hafen in Minden mit dem RegioPort Minden seine Containerumschlagkapazitäten aus. Was bedeutet, dass ausgerechnet in der einzigen Himmelsrichtung, die mit einem zweilagigen Transport angeblich halbwegs akzeptable Containertransportmöglichkeiten bietet und die angeblich zu 66% genutzt werden soll, ein großer Hafen liegt, der den Eingang in den westlichen Mittellandkanal kontrolliert. Anders ausgedrückt: Der geplante Bohmter Containerhafen würde für zweilagige Containertransporte in einer Sackgasse liegen und der Hafen am Eingang dieser Sackgasse macht sich gerade ziemlich breit.

Machbar scheinen Containertransporte von Bohmte aus in Richtung Osten vielleicht zu sein, optimal sind sie allerdings keineswegs und westlich des Wasserstraßenkreuzes Minden finden sie tatsächlich nur im äußerst geringen Umfang statt. Es gibt

---

<sup>29</sup> Im Jahr 2012 gingen 48 (!) Container von Minden aus in Richtung Westen, umgekehrt 95 (!) von Westen aus in Richtung Minden.

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

In den Folgejahren wurde die Berichterstattung geändert und der westliche Mittellandkanal nicht mehr gesondert aufgeführt. Die Zahlen der „Zählstelle Münster“ am Dortmund-Ems-Kanal s.

Anm. 16. Die „Zählstelle Minden“ zeigt die Verkehre in Richtung Westen nicht mehr an.

<sup>30</sup> Der geplante Hafen in Bohmte liegt am Mittellandkanal bei MLK-km: 54, der Abzweig zum Elbe-Seitenkanal bei MLK-km 233,65, das ist eine Strecke von 179,65 km. Der Elbe-Seitenkanal hat eine Länge von 115 km und mündet in die Elbe bei Elbe-km 572,97. Bei Elbe-km 607,50 (Oortkaten) beginnt das Hamburger Hafengebiet.

MLK:	179,65 km
+ ESK:	115,0 km
+ Elbe:	<u>34,53 km</u>
=	329,18 km

Für GMS ist der Weg länger: MLK bis km: 319,95, Abzweig Rothenseer Verbindungskanal (5,34 km Länge), Elbe ab km 333,55 bis km 697,50 (Hafengebiet).

MLK:	265,95 km
+ RVK:	5,34 km
+ Elbe:	<u>273,95 km</u>
=	545,24 km

Herr Bode berechnet in seiner „Beispielsrechnung“ zum CO<sub>2</sub>-Vergleich der Strecke Bohmte - Hamburg (s.o., S.5) übrigens pauschal 400 km.

westlich von Minden faktisch keinen Containerverkehr auf dem Mittellandkanal! Die Frage ist, woran das liegt, und ob der Bau eines eigenen Containerhafens nur 50 km vom Mindener Hafen entfernt und damit deutlich innerhalb dessen Einzugsbereichs trotz dieser Zahlen gerechtfertigt werden kann.<sup>31</sup>

## Ist der Engpass Dortmund-Ems-Kanal in naher Zukunft beseitigt?

Weiterhin verweist Herr Bode auf aktuelle Baumaßnahmen der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals in Münster, bei denen die Brückendurchfahrtshöhen auf 5,25 m für zweilagige Containerverkehre erhöht werden. Mit dem Abschluss der Arbeiten sei 2024/ 2026 zu rechnen.<sup>32</sup> Damit suggeriert er, dass in fünf bis sieben Jahren ein zweilagiger Containertransport zwischen Bohmte und den Westhäfen möglich sei.

Das ist ein Irrtum. Bereits im Bundesverkehrswegeplan 1985 wurde entschieden, den Dortmund-Ems-Kanal für Großmotorgüterschiffe (GMS) und Schubverbände befahrbar zu machen, die Containerschiffahrt spielte dabei (noch) keine Rolle. Das Projekt wurde vom Wasserstraßen-Neubauamt Datteln in 18 Ausbaulose aufgeteilt, ausgeschrieben und zu großen Teilen bereits durchgeführt (s. Anhang). Unter den letzten Abschnitten befinden sich auch die 4,2 Kilometer des Stadtgebiets Münster (Lose 11, 12).<sup>33</sup> In dem Zusammenhang werden in Münster auch acht Brücken erneuert und auf eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m gebracht.

Das war bei den vorausgegangenen Losen nicht immer der Fall. Wo Kanalbreite oder Brückenspannweiten ausreichten, wo die Kosten zu hoch waren oder technische Bedingungen zu schwierig (zu steile Rampen, dichte Bebauung, technische Anlagen ...), wurden die alten Brücken belassen oder die neuen Brücken *nicht* erhöht. Hauptmotivation der Arbeiten war ja ursprünglich die Verbreiterung und Vertiefung des Kanals, nicht die Erhöhung von Brücken; die Zwei-Containerlagen-Höhe-Anforderung entwickelte sich erst im Laufe der Arbeiten. Daher gibt es auf dem Dortmund-Ems-Kanal zurzeit immer noch 13 Brücken bei Normalwasserstand und 29 Brücken bei Hochwasserstand, die eine Durchfahrtshöhe von unter 5,25 m haben und damit für einen

---

<sup>31</sup> Die PLANCO-Untersuchung zur Wettbewerbsfähigkeit deutscher Binnenhäfen kommt zu einem Einzugsbereich von 100 - 200 km Umkreis um einen Binnenhafen wie Minden, um wettbewerbsfähig zu sein. PLANCO Consulting GmbH: Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen. Endbericht für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Essen, 2013. <https://www.containerhafen-bohmte.de/containerhafenplanung/expertenmeinung/>

<sup>32</sup> Der Ausbau scheint sich zu verzögern. Eine Tatsache, die Herrn Prof. Bode eigentlich bekannt sein dürfte: <https://www.wn.de/Muenster/3946039-Ausbau-des-Dortmund-Ems-Kanals-Arbeiten-dauern-bis-2027>

<sup>33</sup> „Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen und den Wasserweg künftig auch für Großmotorgüterschiffe und Schubverbände ohne Einschränkungen befahrbar zu machen, wird die Südstrecke bereits seit einigen Jahren von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ausgebaut. Letzter Abschnitt ist die 4,2 Kilometer lange Stadtstrecke Münster, die voraussichtlich zwischen 2020 und 2022 verbreitert und vertieft werden soll.“

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Hg): Der Dortmund-Ems-Kanal. Ausbau der Stadtstrecke Münster. S.4. [http://www.wsa-rheine.wsv.de/aktuelles/Bauprojekte/Stadtstrecke\\_Muenster\\_neu/Downloads/images/WSA-DEK-Broschuere\\_neue-Seitenfolge\\_low\\_DS.pdf](http://www.wsa-rheine.wsv.de/aktuelles/Bauprojekte/Stadtstrecke_Muenster_neu/Downloads/images/WSA-DEK-Broschuere_neue-Seitenfolge_low_DS.pdf)

zweilagigen Verkehr zu niedrig sind.<sup>34</sup> Von den acht Münsteraner Brücken sind sechs darunter. Zieht man sie davon ab, bleiben auf der Strecke auch nach Abschluss dieser Arbeiten noch sieben Brücken (23 bei Hochwasserstand), die weiterhin niedriger sind als 5,25 m.

Beim Wesel-Datteln-Kanal sieht es ähnlich aus. Sechs Brücken bei Normalwasserstand, 18 (19?) Brücken bei Hochwasserstand sind niedriger als 5,25 m.<sup>35</sup> Beim Rhein-Herne-Kanal sind es sieben bei Normal-, 16 bei Höchstwasserstand.<sup>36</sup>

Dass der Wasserstand auch in einem Kanal relativ stark schwanken kann, hat verschiedene Gründe. Leider wird das Problem häufig unterschätzt und es kommt immer wieder zu Havarien mit Brücken (s. Anm. 26 und im Anhang).

Eine Erhöhung dieser restlichen Brücken wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 schon bei der Voruntersuchung ausgeschieden. Stattdessen sollen sie nach Erreichen ihrer natürlichen Altersgrenze möglichst schnell durch höhere ersetzt werden.<sup>37</sup>

Was dauern kann. Die Gelmer Brücke (Brücke Nr. 91N, DEK-km 77,965) z.B. stammt aus dem Jahr 1991, die Fuestruper Brücke (Nr. 92N, DEK-km 79,264) aus dem Jahr 1988, die Bockholter Brücke (Nr. 93, DEK-km 80,599) aus dem Jahr 1997, Topphoffs Mühlenbrücke (Nr. 95, DEK-km 81,553) aus dem Jahr 1998, die Guntruper Brücke (Nr. 96, DEK-km 82,643) aus dem Jahr 1997, die Westladbergener Brücke (Nr. 101N, DEK-km 90,885) aus dem Jahr 1987, ... .<sup>38</sup>

Festzuhalten ist, dass die zwar nicht wörtlich behauptete, aber inhaltlich suggerierte Behauptung, in fünf bis sieben Jahren wäre der Weg zwischen Bohmte und Rotterdam für zweilagige Containertransporte frei, falsch ist!

---

<sup>34</sup> [https://www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Technische-Daten/DEK-Sued.pdf?\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Technische-Daten/DEK-Sued.pdf?_blob=publicationFile&v=4)

<sup>35</sup> [https://www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Technische-Daten/WDK.pdf?\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Technische-Daten/WDK.pdf?_blob=publicationFile&v=3)

<sup>36</sup> [https://www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Technische-Daten/RHK.pdf?\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Technische-Daten/RHK.pdf?_blob=publicationFile&v=4)

<sup>37</sup> „Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden“ sind u.a.:

- Projekt „W 17: Wesel-Datteln-Kanal (WDK)/DEK/MLK: Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf der Relation Wesel-Minden-Hannover. Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen.“
- Projekt „W 21: RHK/WDK/DEK/DHK: Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf RHK, WDK, DEK (-Süd und Henrichenburger Haltung) und DHK. Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen.“
- Projekt „W 22: WDK/DHK: Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf den Relationen Wesel-Hamm und Wesel-Dortmund. Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen.“

Für einen Containerhafen in Bohmte wäre übrigens das Projekt W 11 am interessantesten gewesen. Leider ist es auch bei den Vorüberlegungen ausgeschieden:

- Projekt „W 11: Twentekanal und MLK: Bau des Lückenschlusses zwischen Twente-Kanal und MLK bei Bergeshövede. Zusätzlicher Anschluss an das NL-Wasserstraßennetze, Verkürzung einzelner Relationen.“

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-uebersicht-vorhaben-wasserstrasse.pdf?\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-uebersicht-vorhaben-wasserstrasse.pdf?_blob=publicationFile)

<sup>38</sup> [http://www.wsa-rheine.de/wasserstrassenbereich/Bruecken\\_in\\_unserem\\_Bereich/index.html](http://www.wsa-rheine.de/wasserstrassenbereich/Bruecken_in_unserem_Bereich/index.html)

Das von Herrn Bode angeführte PLANCO-Gutachten „Wasserstraßenverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen, System Wasser, Wasserstraßen in NRW“, vom Januar 2013 ist nicht auffindbar. Die Literatur scheint ein Entwurf gewesen zu sein, der öffentlich nicht mehr zugänglich ist. Die angegebenen Zitate sind daher nicht nachprüfbar.<sup>39</sup> Die dort angeblich dargestellte Möglichkeit, auch bei Brückenhöhen von 4,60 oder gar 4,20 m zweilagige Containertransporte durchzuführen, halten wir für abwegig (s.o.). Sie wäre allenfalls theoretisch und nur für besonders niedrige Container unter besonderen Bedingungen möglich, wird in der Praxis aber nicht genutzt. Außerdem widerspricht sie der Freigabe für zweilagige Containertransporte der Wasser- und Schifffahrtsbehörden erst ab 5,25 m Durchfahrtshöhe. Sieht man sich die Warnung der Behörden vor Havarien auf diesen Strecken an (Anm. 26), wird schnell klar, wozu diese Freigabe dient. Wäre man besonders kritisch, könnte man behaupten, Herr Bode plädiere für eine extrem risikoreiche Variante der Binnenschifffahrt, woraus sich eine Mitverantwortung im Falle einer Havarie ableiten ließe (was ein Grund dafür sein könnte, dass die jetzt nicht mehr auffindbare Literatur zurückgezogen wurde).

Für GMS wäre dieser risikoreiche Containertransport übrigens noch schwieriger oder überhaupt nicht zu bewerkstelligen, weil sie mit zwei Lagen relativ geringer beladen sind und deutlich höher aus dem Wasser ragen als Europaschiffe. Es ist sehr fraglich, ob ihre Ballastierungsmöglichkeiten dazu überhaupt ausreichen würden.

## **Kritik am Münsteraner Gutachten – Unternehmensbefragung durch die Fa. Railistics**

Herr Bode kritisiert das Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Uni Münster (Anm. 2) bzw. dessen Datenbasis, die Verkehrsverflechtungsprognose des Bundesverkehrsministeriums,<sup>40</sup> weil es vor Ort besondere Spezifika gebe, die durch die Verflechtungsprognose nicht abgegriffen würden. Er nennt Sperrigkeit, Gewicht oder Termingebundenheit von Ladegütern.

Es sollte Herrn Bode eigentlich klar sein, dass es sich bei dem Projekt, das er bewirbt, um einen *Containerhafen* handelt. Container werden von der „International Organization for Standardization“ (ISO) in Genf nach der DIN-ISO 668 und / oder DIN-ISO 830 standardisiert. Container, die nicht in diese Standardisierung passen, sind keine ISO-Container, sondern Einzelverpackungen. Für sie gelten nicht die Regeln der Containerschifffahrt. Einen „sperrigen“ ISO-Container gibt es daher nicht: Entwe-

---

<sup>39</sup> Eine Internetrecherche ergibt lediglich zwei Treffer, die von Herrn Bode angeführten Zitate befinden sich in keinem der beiden Treffer:

– PLANCO Consulting GmbH, Essen (Hg): Wasserstraßenverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen System Wasser Vorläufiger Schlussbericht (V2). Essen, Dezember 2014.

[https://www.vw.nrw.de/verkehr/pdf\\_container/Wasserstrassenverkehrskonzept-Nordrhein-Westfalen---Schlussbericht.pdf](https://www.vw.nrw.de/verkehr/pdf_container/Wasserstrassenverkehrskonzept-Nordrhein-Westfalen---Schlussbericht.pdf)

– PLANCO Consulting GmbH, Essen (Hg): „Wasserstraßenverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen. System Wasser. Wasserstraßen in NRW“. Essen, o.D.

[https://www.vw.nrw.de/verkehr/pdf\\_container/Wasserstrassenverkehrskonzept-Nordrhein-Westfalen---Nachtrag-BVWP.pdf](https://www.vw.nrw.de/verkehr/pdf_container/Wasserstrassenverkehrskonzept-Nordrhein-Westfalen---Nachtrag-BVWP.pdf), (wie Anm. 13).

<sup>40</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030.html>

der handelt es sich um einen Container, der den Normen entspricht und nach den Regeln der Containerschifffahrt behandelt werden kann, oder es ist ein Einzelstück, das individuell als Sperrgut in einem „normalen“ Massen- bzw. Schwerguthafen behandelt wird. Sperr- oder Schwerlastgüter, die die ISO-Standardisierungen nicht erfüllen, sind nicht Bestandteile eines Containerhafens.

Aufgrund dieser seiner Kritik lehnt Herr Bode die Verkehrsverflechtungsprognose ab und zieht stattdessen eine regionale Unternehmensbefragung der Fa. Railistics GmbH vor.<sup>41</sup> Interessanterweise wurden aber in der Railistics-Umfrage die Punkte Sperr- oder Schwerguttransporte gar nicht abgefragt und Antworten zur angeblich abgefragten „Schnelligkeit“ und „Pünktlichkeit“, also zur Termingebundenheit nicht veröffentlicht. Es fehlen also ausgerechnet diejenigen Faktoren, die Herr Bode anführt, um die Unternehmensbefragung zu bevorzugen, in der dann tatsächlich von ihm bevorzugten Befragung.

Auch von der bereits erwähnten 66%-Aufteilung der Containertransporte in Richtung Osten nach Hamburg oder Bremerhaven ist in der Railistics-Befragung nichts zu finden, sie wird aber von Herrn Bode als Ergebnis der Befragung dargestellt.

Interessant ist auch eine Kartendarstellung über die Railistics-Befragung, die Herr Bode anführt. Dort finden sich 13 schwarze und ein roter Punkt in einem schwarzen Oval, das von Bad Rothenfelde bis zum Dümmer reicht. Punkte und Oval werden nicht erläutert, das Oval soll vermutlich den Umfang der Befragung darstellen, der rote Punkt kennzeichnet den Hafenstandort. Bei den schwarzen Punkten wird es sich vermutlich um Standorte von Firmen handeln, die von der Befragung betroffen sind, allerdings wird die Betroffenheit nicht erläutert. Eine seriöse Darstellung sieht anders aus.

Laut Railistics wurden 29 Firmen befragt, 22 haben positiv geantwortet, 13 Punkte finden sich auf der Karte. Wahrscheinlich sollen das diejenigen Unternehmen mit angeblich größeren Containertransportpotenzialen sein. Acht von diesen 13 Punkten befinden sich direkt am Mittellandkanal. Drei in Bramsche, zwei in Bohmte, drei in Bad Essen.

Die Stadt Bramsche verfügt zwischen den Kanalkilometern 28,5 und 40 über vier Häfen entlang des Mittellandkanals.<sup>42</sup> Der geplante Containerhafen in Bohmte soll bei MLK-km 54 entstehen, also 14 - 25,5 km entfernt. Falls eines der in den Punkten dargestellten Unternehmen tatsächlich den Wunsch nach Binnenschifftransporten haben sollte, müsste es nicht auf den Bau eines Containerhafens in Bohmte warten. Das geht schneller, preiswerter und vor allem mit erheblich kürzeren LKW-Vorlaufstrecken direkt vor Ort.

---

<sup>41</sup> Die Fa. Railistics GmbH hat ihren Schwerpunkt im Schienenverkehr: „Seit dem Unternehmensstart 2001 unterstützt Railistics Bahnen und die Menschen, die sie betreiben.“ (<https://railistics.com/de/>)

Die Firma wird von der Stadtwerke Osnabrück AG für Beratungen zur neuen KV-Anlage der Stadtwerke in Osnabrück eingesetzt. Kunden sind u.a.: WIGOS des Landkreises Os., Stadtwerke Osnabrück AG. <https://railistics.com/de/ueber-uns/kunden/>

Zur Bohmter Unternehmensbefragung: <https://www.bohmte-hafen.de/images/pdf/2019-10-01%20railistics%20Potenziale%20Containerhafen%20Bohmte.pdf>

<sup>42</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/H%C3%A4fen\\_Bramsche](https://de.wikipedia.org/wiki/H%C3%A4fen_Bramsche)

Das gilt auch für die schwarzen Punkte in Bad Essen. Vor allem im Bad Essener Ortsteil Wehrendorf (ehemaliges Wagner-Gelände) bei MLK-km 58,7, nur 4,7 km vom geplanten Containerhafen-Standort in Bohmte entfernt, aber auch direkt in Bad Essen (ehemaliges Glücksklee-Gelände) stehen Hafenskapazitäten zur Verfügung, die genutzt werden könnten, wenn es denn einen ausreichenden Willen dafür geben würde.<sup>43</sup> Und natürlich in Bohmte ebenfalls, wenn die HWL-GmbH nicht den ehemaligen Zerhusen-Hafen stillgelegt hätte. Wenn es also tatsächlich einen starken Wunsch Bohmter Firmen nach Containertransporte auf Binnenschiffen geben sollte, könnte die HWL-GmbH dem ohne Probleme und mit nur geringen Investitionen sofort nachkommen.

Dass sie das nicht macht und stattdessen lieber das Gelände brachliegen lässt, mag darauf hindeuten, dass dieser Wunsch vielleicht doch nicht so sehr stark ausgebildet ist. In der Tat scheint die Railistics-Umfrage eher eine unverbindliche Zukunftswunschbetrachtung zu sein, als Ausdruck realer Bedürfnisse.

Darauf deutet auch die langjährige Weigerung der HWL-GmbH hin, die Umfrage zu veröffentlichen, sowie die jetzt erfolgte äußerst knappe Form der anonymisierten Veröffentlichung, die keine Überprüfung der Daten zulässt. Skeptisch macht auch die enorme Distanz zur Realität (s. Anm. 29) und die große Varianz der Antworten, was beides von Railistics entweder ignoriert oder falsch dargestellt wird. Wir konnten ermitteln, dass die Unternehmensbefragung im Jahr 2012 einen Bedarf zwischen 51.549 und 71.932 Ladeeinheiten pro Jahr ergeben hatte.<sup>44</sup> Aktuell sollen es hingegen nur noch 33.000 Ladeeinheiten sein, also ein Rückgang von 35% - 55% (nicht 5%, wie es die Fa. Railistics darstellt). In einer Hochkonjunkturphase. Das deutet nicht unbedingt auf ein getreues Abbild unternehmerischer Bedürfnisse hin, vielmehr auf ein höfliches aber eher theoretisches, im Laufe der Zeit deutlich abnehmendes Interesse gegenüber den Fragenden.<sup>45</sup> Da scheint die Verkehrsverflechtungsprognose doch ganz erheblich seriöser vorgegangen und glaubwürdiger zu sein.

Anscheinend als Beweis dafür, dass die Unternehmensbefragung tatsächlich stattgefunden hat und es auch ein wirkliches Interesse der Unternehmen gibt, fügt Herr Bode einen Artikel aus dem Wittlager Kreisblatt über die Firma Argelith in Bad Essen-Wehrendorf bei. Wir hatten den Artikel seinerzeit stark kritisiert,<sup>46</sup> die Kritik greift Herr Bode aber leider nicht auf. Er übernimmt trotz der dargestellten Unklarheiten die Railistics-Umfrage ohne jegliche Kritik, ohne Überprüfung oder Faktenscheck. Daher bleibt die Frage unbeantwortet, wie belastbar sie ist. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (s.o.), der mangelnden Nutzung bereits vorhandener Möglichkeiten und

---

<sup>43</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/H%C3%A4fen\\_Bad\\_Essen](https://de.wikipedia.org/wiki/H%C3%A4fen_Bad_Essen)

<sup>44</sup> Urteil des Verwaltungsgerichts Osnabrück vom 23.9.2014, AZ: 1 A 9/14, S.14, <https://drive.google.com/open?id=1I15EgrhiT15U-iubuUOArFj7wK6dF2gO>

<sup>45</sup> Die Personalunion von HWL-GmbH-Geschäftsführung und Landkreis-Wirtschaftsförderung durch Herrn Siegfried Averhage, der u.a. in einem HWL-Anschreiben mit Kreishausadresse für die Fa. Railistics wirbt (die HWL-GmbH ist in Bohmte ansässig), mag viele Unternehmen freundlich gegenüber der Unternehmensbefragung eingestellt haben (s. Anhang).

<sup>46</sup> <https://www.containerhafen-bohmte.de/2019/07/14/1-containerhafen/>, s.a.: <https://www.containerhafen-bohmte.de/2019/05/03/lobbyismus-aktion-f%C3%BCr-bohmter-hafenprojekt/>

der mangelnden Verbindlichkeit der Umfrage halten wir sie für wenig bis überhaupt nicht belastbar.

Hinzu kommt die Frage, ob es überhaupt Aufgabe der öffentlichen Hand sein kann, Gute Fee für 22 oder gar nur 13 (?) regionale Unternehmen zu spielen, von denen acht die Möglichkeit haben, einen bereits bestehenden Hafen an ihrem Standort nutzen könnten und ein Unternehmen sogar über einen eigenen Hafen verfügt (Fa. Leiber, Anm. 46). Ob also ein eher diffus ermittelter Wunsch einiger weniger Unternehmen die Investition von mehreren Mio. Euro aus Steuermitteln der Bürger rechtfertigt. Auch hier scheint der Münsteraner Ansatz erheblich vielfältiger und risikoärmer zu sein.

### **Kritik am Münsteraner Gutachten – angebliche Wirtschaftlichkeitsberechnung durch die Fa. Railistics**

Neben der Railistics-Unternehmensbefragung erwähnt Herr Bode eine „Railistics-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeits-Berechnung“, die „strukturell und methodisch nach den strengen Vorgaben des Fördermittelgebers“ erfolgt sei, was Voraussetzung für einen positiven Förderbescheid sei.

Eine Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnung der Fa. Railistics zum Bohmter Containerhafenprojekt ist öffentlich nicht bekannt. Es ist schwer zu glauben, dass die HWL-GmbH eine Wirtschaftlichkeitsberechnung erstellen lässt, diese aber trotz öffentlicher Kritik an der Wirtschaftlichkeit des Projekts zurückhält und lediglich zur internen Kommunikation mit der WSV zur Verfügung hält. Spätestens nach der Münsteraner Potenzialanalyse (Anm. 2) hätte man doch damit schön gegenhalten können. Stattdessen richtet die HWL-GmbH eine – in unseren Augen: ungläubwürdige – Webseite ein, um sich gegen die Kritik zu wehren. In einem gesonderten Dokument wird dort zwar auf die Kritik der mangelnden Wirtschaftlichkeit reagiert, jedoch ohne den geringsten Hinweis auf eine Railistics- oder sonstige Wirtschaftlichkeitsberechnung.<sup>47</sup>

Wir vermuten daher sehr, dass es sich *nicht* um eine eigenständige Untersuchung handelt, wie Bode suggeriert, sondern um die bereits erwähnte Unternehmensbefragung, die zur Ermittlung der Förderquote gemäß der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen“ dient (s. Anm. 51). Dabei hat der Antragsteller lediglich seine ermittelten Werte einzutragen, muss diese aber nicht belegen oder begründen. Eine Überprüfung soll dann durch die WSV stattfinden.

Falls die Fa. Railistics mit dieser Überprüfung beauftragt worden sein sollte, wäre der Bock zum Gärtner gemacht worden, weil Railistics dann Prüferin der von ihr selbst ermittelten Werte gewesen wäre. Ein solches Gutachten wäre nicht vertrauenswürdig und damit wertlos.

Das scheint der Subventionsgeberin WSV bewusst gewesen zu sein. Zumindest in einem ersten Anlauf wurde der Prüfungsauftrag an die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV) vergeben, die aber anscheinend nicht wirklich

---

<sup>47</sup> <https://www.bohmte-hafen.de/> , [https://www.bohmte-hafen.de/images/pdf/2019-10-28\\_Faktenblatt.pdf](https://www.bohmte-hafen.de/images/pdf/2019-10-28_Faktenblatt.pdf)

geprüft hat: „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.“<sup>48</sup>

Unabhängig davon, dass die Fa. Railistics *überprüft werden sollte*, nicht *geprüft hat*, hört sich das nicht nach einer „strukturell und methodisch strengen“ Untersuchung an, wie Bode es darstellt, 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 ungeprüften 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.

Die HWL-GmbH hat dieses Urteil akzeptiert, allerdings einen zweiten Anlauf unternommen und dessen Durchsetzung arrangiert, indem sie den Hafen des klagenden Konkurrenten (Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH) mit der Bedingung aufkaufte, dass dieser seine Klage zurückzieht. Über das Prüfverfahren in diesem zweiten Anlauf ist öffentlich nichts bekannt. Ist die Fa. Railistics damit beauftragt worden, greift unsere oben formulierte Kritik der Betroffenheit. Ist sie *nicht* beauftragt worden, ist die Darstellung Bodes irreführend.

Unter Berücksichtigung aller bekannten Fakten scheint es, dass weder HWL-GmbH noch WSV eine seriöse unabhängige Wirtschaftlichkeitsberechnung oder -prüfung vorgelegt haben, sondern lediglich die von der Fa. Railistics ermittelten Zahlen für den WSV-Antrag, die von Bode zwar als unabhängige Wirtschaftlichkeitsberechnung dargestellt werden, aber keine sind, und die vor Gericht im ersten Anlauf keinen Bestand hatten. Der zweite Anlauf ist nichtöffentlich und wurde gerichtlich nicht geprüft.

Wir verweisen in dem Zusammenhang auch auf die Rolle des Landes Niedersachsen, das sich zwar am 14.9.1965 in einem Regierungsabkommen verpflichtet hatte, den Osnabrücker Hafen GMS-fähig zu machen, die Investition in die dazu notwendige Erneuerung der Schleusen (ca. 100 Mio. €) aber scheut und sich stattdessen für den Ausbau des Bohmter Hafens ausspricht.<sup>49</sup>

In diesem Zusammenhang ausgerechnet die Fa. Railistics mit einer Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsberechnung für das Bohmter Hafenprojekt zu beauftragen, wäre eine gleich doppelt interessegeleitete Maßnahme, weil Railistics neben der Bohmter Containerhafen-Angelegenheit auch für die Osnabrücker KV-Anlage (Schiene-

---

<sup>48</sup> Urteil des Verwaltungsgerichts Osnabrück vom 23.9.2014, S. 14,15, (s. Anm. 44).

<sup>49</sup> „Das Land Niedersachsen unterstützt die Entwicklung dieses neuen Hafengebietes, da hiermit eine Versorgung der Region Osnabrück über den Hauptkanal auch mit größeren Schiffseinheiten sichergestellt werden kann.“

Antwort der Niedersächsischen Landesregierung vom 25.11.2016. Drucksache 17/7007.

Straße-Umschlag) der Stadtwerke Osnabrück AG tätig ist. Die Stadtwerke Osnabrück AG als Betreiberin des Osnabrücker Hafens hat ein großes Interesse am Bohmter Hafenprojekt, weil ihr Standort in Osnabrück aufgrund der Schleusenproblematik keine Zukunft hat und sie über ihre Tochtergesellschaft, die Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft Region Osnabrück mbH (EHB-GmbH), am Bohmter Hafenbetrieb beteiligt werden soll. Es besteht also die sehr reale Gefahr, dass die Stadtwerke Osnabrück AG über die Beraterfirma Railistics Einfluss auf das Bohmter Hafenprojekt nimmt bzw. bereits genommen hat!

Schon seit Beginn der Auseinandersetzungen um den geplanten Containerhafen in Bohmte wurden Vorwürfe laut, dass es eigentlich um die Verlagerung der Binnenschiffsverkehre des Osnabrücker Hafens nach Bohmte gehe.<sup>50</sup> Was von den Hafenbefürwortern zwar vehement bestritten, aber nicht widerlegt worden ist. Eine Beauftragung der Fa. Railistics, die zugleich abhängige Auftragnehmerin der Stadtwerke Osnabrück AG ist, bekräftigt diese Kritik eher, als dass sie sie mindert.

Diese Bekräftigung wird ihrerseits noch einmal indirekt durch Herrn Bode bestärkt, der in seiner Darstellung der Railistics-Umfrage in blauer Schrift hervorhebt: „Unternehmen aus dem Stadtgebiet Osnabrück wurden dabei nicht berücksichtigt!“. Was zwingend die erstaunte Frage hervorruft, warum zur Ermittlung des Hafenpotenzials im 30-km-Umkreis eine Unternehmensbefragung durchgeführt wird, die ausgerechnet das größte Potenzial dieses Kreises – die Wirtschaftsleistung der Stadt Osnabrück – außer Acht lässt?

Aus wirtschaftlicher Sicht macht das keinen Sinn. Wohl aber unter Berücksichtigung der Kritik um potenzielle Hafenverlagerung und Interessensverquickungen bei der Beraterfirma. Die Nichtbeachtung Osnabrücker Unternehmen macht Sinn, wenn es ein Abwehr- bzw. Schutzmechanismus vor dem Vorwurf ist, eine im Interesse der Stadtwerke handelnde Beratungsfirma beauftragt zu haben und Verkehre aus Osnabrück abziehen zu wollen. Insofern nimmt die Befragung mehr Rücksicht auf strategische Überlegungen als auf sachliche. Was neben der Kritik der Abhängigkeit der Beratungsfirma eine sehr deutliche Kritik an der Seriosität der Befragung auslöst.

Außerdem und ganz grundsätzlich ist eine Wirtschaftlichkeitsberechnung, die sich an Fördermittel orientiert, nicht wirklich optimal, sondern urteilt unter dem verzerrten Blickwinkel der Erlangung von Fördermittel. Das ist jedoch ein anderes Ziel, als wirtschaftlich erfolgreich zu sein, denn Fördermittel dienen als finanzieller Ausgleich für strukturelle Hemmnisse. Die Fördermittel aus der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen“ sind ausdrücklich für Standorte vorgesehen, die sich auf dem freien Markt nicht durchsetzen (können).<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup> <https://www.containerhafen-bohmte.de/ordnung-ins-chaos/>

<sup>51</sup> „Voraussetzungen der Förderung sind, dass...eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der KV-Umschlaganlage führen würde“. Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen vom 4. Januar 2017, Abschnitt 2.2.1. <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=views;document&doc=10579&typ=RL> s.a.:

„Zweck der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach Ziffer 2.2.6 der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen (RL KV) ist es, die Zuwendungsfähigkeit der geplanten Maßnahme und die erforderliche Höhe der Förderung mit Bun-

Das Lob über die „fördermittelgebergerechte“ Wirtschaftlichkeitsberechnung der Fa. Railistics steht also gleich aus mehreren Gründen auf äußerst wackeligen Füßen. Gleichzeitig verfolgt eine solche Berechnung mit dem Fokus auf Fördermittel nicht unbedingt eine langfristige, unabhängige und gesunde Wirtschaftlichkeit des Projekts, sondern das eher kurzfristige und unsichere Ziel, Zuschussgeber zu befriedigen.

### **Kritik am Münsteraner Gutachten – Vergleich mit dem Rhein**

Herr Bode kritisiert das Münsteraner Gutachten auch, weil dort Containertransporte zwischen Bohmte und den ZARA-Häfen mit der gleichen Strecke auf dem Rhein verglichen wurden. Damit sei keine Aussage zur Wirtschaftlichkeit eines Bohmter Containerhafens verknüpft.

Dem möchten wir widersprechen. Um beurteilen zu können, wo deren Stärken und wo die Schwächen liegen, ist ein Vergleich starker und schwacher Strecken durchaus sinnvoll. Aus Sicht eines Binnenschiffers oder einer Reederei macht es sehr wohl einen Unterschied, welches Revier befahren wird. Denn daraus folgt deren Preisgestaltung, die wiederum direkt die Wirtschaftlichkeit des Bohmter Hafenprojekts beeinflusst. Wenn die Strecke nur mit Frachtraten befahren werden kann, die höher liegen als die von Bahn- oder LKW-Transporten, ist der Hafen nicht konkurrenzfähig und ohne dauerhafte Anreize / Subventionen nicht aufrecht zu erhalten.

Das Verkehrswissenschaftliche Institut der Uni Münster weist im Übrigen die Kritik an seiner Arbeit deutlich zurück.

### **Einzugsbereiche von Containerhäfen**

Die Annahme von Herrn Bode, der Einzugsbereich eines Containerhafens betrage pauschal nicht mehr als 40 km, widerspricht u.a. dem PLANCO-Gutachten zur Wettbewerbsfähigkeit von Binnenhäfen aus dem Jahr 2013 (s. Anm. 31). Während Herr Bode seine Annahme nicht begründet, geht die PLANCO-Untersuchung sehr detailreich vor. Herr Bode, der die Münsteraner Untersuchung als zu pauschal abwertet, geht hier selber arg pauschal vor.

---

desmitteln festzustellen. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt nach der Kapitalwertmethode. In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach der Kapitalwertmethode werden die einmaligen und laufenden Ein- und Auszahlungen berücksichtigt. Das Ergebnis der Untersuchung ist der Kapitalwert. Voraussetzung für die Förderung ist, dass der Kapitalwert negativ ist. Die Fördermittel des Bundes sind – im Rahmen des maximalen Fördermitteleinsatzes – darauf ausgerichtet, einen Kapitalwert von Null zu erreichen.“

[https://www.elwis.de/DE/Service/Foerderprogramme/Foerderung-Kombinierter-Verkehr/Hinweis-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.elwis.de/DE/Service/Foerderprogramme/Foerderung-Kombinierter-Verkehr/Hinweis-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

## „Megatrends“

Herr Bode schließt den inhaltlichen Teil seine Stellungnahme mit acht „MEGA-TRENDS ZUGUNSTEN EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE“ ab (GROSS-BUCHSTABEN im Original).

1. *Die Umweltverträglichkeit von Binnenschiffen sei größer als von anderen Verkehrsträgern.*

Dieser „Megatrend“ wird von uns gar nicht bestritten, auch wenn er nicht so groß ausfallen mag, wie Herr Bode das darstellt, weil er negative Faktoren konsequent ausblendet. Wir bestreiten aber sehr, dass der Effekt in Bohmte überhaupt zum Tragen kommt, vor allem, weil Schiffe dort nicht voll beladen verkehren können. Außerdem reduziert sich der Trend durch mangelnde Abgasreinigung und veraltete Motorentechnik.

2. *Binnenschiffe würden in (naher) Zukunft elektrisch oder mit anderen alternativen Antrieben fahren.*

Alternative Antriebe ausgerechnet bei langlebigen Schiffen als kurz vor dem Durchbruch darzustellen, ist mehr als irreführend. Die Nutzungsdauer eines Binnenschiffs beträgt ein Vielfaches gegenüber anderen Transportmitteln, im Schnitt 45,6 Jahre (Tankschiffe: 23,7 Jahre, Trockengüterschiffe 63,1 Jahre!).<sup>52</sup> Eine Erneuerung der Fahrzeugflotte mit möglichen alternativen Antrieben wird bei jedem anderen Transportträger schneller erfolgen! Und für nachträgliche Einbauten bestehen häufig keine Möglichkeiten, auch wenn ein Schiff den Anschein erweckt, viel Platz zu bieten. Selbst der Einbau von Abgasreinigungsanlagen scheitert in den meisten Fällen.<sup>53</sup> Zurzeit wird über die Nutzung von Landstrom während der Liegezeiten verhandelt. Obwohl dessen Nutzung aus ökologischer Sicht Sinn macht, wehren sich Schiffer und Reeder dagegen, weil sie dafür Aufschläge nach dem Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz und dem Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien zahlen müssen.<sup>54</sup> Übrigens: Die Bahn fährt schon heute weitgehend elektrisch. Wenn sie Strom aus erneuerbaren Quellen benutzt, sogar nahezu CO<sub>2</sub>-frei!<sup>55</sup>

3. *Neue Binnenschiffe sollen besser sein als alte.*

Auch diese Aussage wird nicht bezweifelt, obwohl z.B. mit der Ablösung der Europaschiffe durch GMS neue Probleme einhergehen (größere Seitenhöhen, Höhensteigerung durch Doppelböden, zu kleine Schleusenbecken etc.). Die Erneuerung der Flotte wird aber aufgrund der langen Nutzungsdauer von Binnenschiffen noch ganz erhebliche Zeit in Anspruch nehmen (ca. 50 Jahre).

---

<sup>52</sup> BMVI (Hg): Masterplan Binnenschifffahrt der Bundesregierung, S.15, (Anm. 57).

<sup>53</sup> „So etwas hat nicht auf allen Schiffen Platz“, sagt Benjamin Friedhoff vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme in Duisburg. Wenn die Anlage nicht im Maschinenraum unterkommt, muss sie an Deck stehen, dann passt das Schiff womöglich nicht mehr unter den flachen Kanalbrücken durch.“ (Anm. 17).

<sup>54</sup> BMVI (Hg): Masterplan Binnenschifffahrt der Bundesregierung S.12. (Anm. 57).

<sup>55</sup> Bis 2038 will die Bahn zu 100% auf Ökostrom umgestellt haben, 2018 waren es 57%.

[https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche\\_Medienpakete/medienpaket\\_klimaschutzziel-1201550](https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_klimaschutzziel-1201550)

4. *Bessere Ladungsmöglichkeiten sollen Brückendurchfahrtshöhen besser ausnutzen.*

Darüber gibt es eine umfangreiche Untersuchung des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. aus dem Jahr 2007.<sup>56</sup> Dort wurde aufwendig ein Computerprogramm zur Erstellung eines elektronischen Stauplans entwickelt, der ungleiche Gewichts- und Größenverteilung bei der Beladung von Binnenschiffen vermeiden soll. Eine Arbeit, die ansonsten manuell gemacht wird. Das heißt, Stauplan und Trimmung des Schiffes gab es auch schon vorher. An der Ladungshöhe ändert die Art und Weise, wie ein Stauplan erstellt wird (elektronisch oder per Hand) aber bestenfalls wenig, wahrscheinlich überhaupt nichts, er gelingt vielleicht etwas schneller.

5. *In Zukunft solle die Binnenschifffahrt stärker gefördert werden.*

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 werden 49,3% für das Straßennetz, 41,6% für das Schienennetz und lediglich 9,1% der Mittel für Wasserstraßen ausgegeben. Der nagelneue JadeWeserPort in Wilhelmshaven, Deutschlands einziger Tiefwassercontainerhafen, wurde überhaupt nicht ans Binnenwasserstraßensystem angeschlossen. Binnenschiffe haben keine Chance, dort Container umzuschlagen. Der Weitertransport erfolgt ausschließlich per Bahn und per LKW. Für die Zukunft der Binnenschifffahrt sieht das nicht gut aus!

Der aktuelle Masterplan Binnenschifffahrt anlässlich des Klimaschutzpakets der Bundesregierung behandelt die Zukunft der Deutschen Binnenschifffahrt auf 32 Seiten. Containertransporte nehmen darin gerade mal eine halbe Seite in Anspruch. Darin geht es um die Verbesserung von Lademöglichkeiten in Seehäfen und um „Optimierungsmöglichkeiten“ bei der finanziellen Förderung von Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs.<sup>57</sup> Wohlgermerkt: Es geht nicht um die Optimierung von Containerbinnenschifftransporte, es geht um die Optimierung von deren finanzieller Förderung, sozusagen die Zahlung eines finanziellen Ausgleichs für strukturelle Nachteile!

Insofern ist die Aussage von Herrn Bode zwar nicht vollkommen falsch, dass die Binnenschifffahrt besser gefördert, bzw. die Förderung „optimiert“ werden solle (was auch immer das heißen mag), die Förderung betrifft aber lediglich Marginalien und ändert nichts an den tatsächlichen strukturellen Mängeln der Containerbinnenschifffahrt. So sind z.B. keinerlei weitere Brückenanhebungen geplant.

6. *LKWs würden aufgrund von umweltpolitischen Maßnahmen und akutem Fahrmangel teurer werden.*

Wir hoffen ebenfalls, dass umweltpolitische Maßnahmen LKW-Transporte verteuern. Es sieht zurzeit aber sehr danach aus, dass vor allem die Eisenbahn, weniger die Binnenschifffahrt davon profitieren wird. Während für die Bahn im

---

<sup>56</sup> Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (Hg): Modernisierung der vorhandenen Binnenschiffsflotte durch Vergrößerung der Hauptabmessungen, Reduzierung der Fixpunkthöhe und Austausch des Hinterschiffs. Teilprojekt C: Reduzierung der Fixpunkthöhe. Bericht 1852 C. Duisburg 2007.

<sup>57</sup> BMVI (Hg): Masterplan Binnenschifffahrt der Bundesregierung, S. 21, 22.  
[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile).

aktuellen Klimaschutzpaket der Bundesregierung 20 Milliarden Euro zusätzlich bewilligt wurden, muss die Binnenschifffahrt mit den für sie sowieso vorgesehenen Summen (9,1%) des BVWP 2030 auskommen und bekommt *keine* zusätzlichen Mittel.<sup>58</sup>

Es sieht auch eher danach aus, dass mittel- bis langfristig der Welthandel und die internationale Schifffahrt in Zukunft abnehmen und regionale Märkte zunehmen werden.<sup>59</sup> Also eine Abnahme des Transportvolumens insgesamt, auch des Binnenschiffsverkehrs.

Personalmangel betrifft nicht nur die Logistikbranche und innerhalb der Branche jedes Verkehrssystem. So kämpft die Binnenschifffahrt schon seit langem mit einem Fachkräftemangel sowohl an Bord als auch bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.<sup>60</sup>

7. *Die Bahn sei nicht in der Lage, die Nachfrage im Cargo-Bereich zu erfüllen.*  
„Senk juh vor trävelling wis Deutsche Bahn“, also die durchaus berechtigte Kritik an schlimmen Zuständen der Bahn gibt es in der Tat nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güterbetrieb der Bahn. Bahn und Bundesregierung wollen gegensteuern, die oben erwähnten 20 Milliarden € stehen auch für den Güterverkehr zu Verfügung. In Osnabrück wird aktuell in eine Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr (KV-Anlage) zum Schiene-Straße-Umschlag investiert. An der Verbesserung der Zustände wird also konkret vor Ort gearbeitet.

8. *Die Bahn dünnt ihren Cargo-Betrieb aus und wird keine Einzelverkehre mehr anbieten.*

Herr Bode stellt die Weigerung der Bahn, Einzelverkehre durchzuführen, als positive Entwicklung für die Binnenschifffahrt dar. Wir sehen das anders. Denn welche Vorteile für die Schifffahrt ergeben sich daraus, wenn die Bahn keine Einzelverkehre betreibt? Sollten stattdessen etwa Binnenschiffe Einzelverkehre anbieten?

Grundsätzlich ist es eher negativ für die Binnenschifffahrt, wenn die Bahn keine Einzelverkehre macht und sich auf Sammeltransporte konzentriert, weil sie sich damit dem Profil der Binnenschifffahrt annähert, die ja auch keinen Auslieferverkehr anbietet, sie könnte es nicht einmal, selbst wenn sie es wollte.

---

<sup>58</sup> „Das Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen wird weiterentwickelt.“ Klimaschutzpaket 2050 der Bundesregierung, S. 11,  
<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975232/1673502/768b67ba939c098c994b71c0b7d6e636/2019-09-20-klimaschutzprogramm-data.pdf?download=1>

s.a.: BMVI (Hg): Masterplan Binnenschifffahrt der Bundesregierung (Anm. 57).

<sup>59</sup> <https://www.containerhafen-bohnte.de/containerhafenplanung/expertenmeinungen/berenberg-hwwi-schifffahrt-digitaler-wandel-2018/>

s.a.: <https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2017/wettbewerb/was-kommt-nach-dem-container>

<sup>60</sup> „In der Binnenschifffahrt besteht bereits seit vielen Jahren ein Mangel an Fachkräften. Bereits seit dem Jahr 1999 fördert das BMVI Ausbildungen zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin bzw. zum Hafenschiffer/zur Hafenschifferin. Die Förderung dient sowohl der Gewinnung qualifizierten Nachwuchses als auch der Qualifizierung von Personal in der deutschen Binnenschifffahrt.“ ...

„Aufgrund begrenzter Ressourcen, insbesondere im Bereich des Planungspersonals, müssen die Infrastrukturmaßnahmen an den Bundeswasserstraßen priorisiert werden.“

BMVI (Hg): Masterplan Binnenschifffahrt der Bundesregierung, S.10, 25. (Anm. 57).

Beide – Bahn und Binnenschiff – würden miteinander auf langen Strecken und bei großen Ladungsmengen konkurrieren. Ihre Geschäftsmodelle würden sich annähern.

Insofern bewerten wir die Aussage von Herrn Bode genau gegenteilig: Wir sehen es eher als Vorteil für die Binnenschifffahrt an, wenn die Bahn ihr Geschäftsmodell breiter auffächert, weil die Binnenschifffahrt dann mit ihrem prinzipiell eher schmalen und an Wasserstraßen gebundenes Leistungsprofil auf eine geringer konzentrierte Konkurrenz trifft. Würden alle aktuell von der Bundesregierung bewilligten Zusatzmittel für die Bahn in die Langstrecke fließen, wäre das für die Binnenschifffahrt ein Desaster. Baut die Bahn hingegen (auch) Kapazitäten für die letzte Meile aus, bekommt hingegen die LKW-Logistik ein Problem und es könnten Chancen für die Binnenschifffahrt offen bleiben.

Allerdings ist Herr Bode nicht auf dem neuesten Stand. Im Jahr 2000 hatte der damalige Bahnvorstand unter Hartmut Mehdorn zwar beschlossen, Einzelverkehre nicht mehr durchzuführen,<sup>61</sup> im aktuellen Klimaschutzpaket der Bundesregierung soll dieser Schritt aber wieder rückgängig gemacht werden.<sup>62</sup> Die Umsetzung wird allerdings wahrscheinlich noch erhebliche Zeit in Anspruch nehmen.

## Fazit

Die Schlussfolgerungen von Herrn Bode teilen wir ausdrücklich *nicht*, wir denken, die Gründe dafür ausreichend dargelegt zu haben. Seinen Aussagen konnten wir nicht ansatzweise zustimmen, sämtliche Argumente wurden widerlegt!

Aber Herr Bode argumentiert nicht nur unsauber, unsachlich, absonderlich, suggestiv, abwegig, irreleitend und interessegeleitet, seine Aussagen stehen den Fakten direkt diametral entgegen. Und zwar wider besseres Wissen! So widerspricht er sich z.B. selbst mit seiner Behauptung, zweilagige Containertransporte seien in Richtung Westen (Dortmund-Ems-Kanal) auch bei Brückenhöhen unter 5,25 m möglich (Anm. 27), versucht, eine Unternehmensbefragung als Wirtschaftlichkeitsberechnung zu deklarieren, berechnet Containergewichte falsch, übernimmt kritiklos haarsträubende Prognosen und ignoriert fachliche Kritik.

---

<sup>61</sup> „Der Einzelwagenverkehr der DB Cargo AG, also die Beförderung einzelner Waggons, entspricht nicht mehr den Anforderungen moderner Logistik. Das im Jahr 2000 eingeleitete Sanierungsprogramm MORA C (Marktorientiertes Angebot Cargo) zielt auf Verbesserungen in Qualität und Geschwindigkeit des Transports, indem wir den Einzelverkehr auf weniger Sammelstellen konzentrieren und zudem Alternativen im Kombinierten Verkehr anbieten. Dabei kooperieren wir mit Drittbahnen und eigenen Speditionen.“

Deutsche Bahn AG: Geschäftsbericht 2000, S. 59.

[https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2000/Berichte/2000\\_gb\\_dbkonzern\\_de.pdf](https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2000/Berichte/2000_gb_dbkonzern_de.pdf).

<sup>62</sup> „Zur stärkeren Verlagerung von Gütern auf die Schiene werden wir den Einzelwagenverkehr als Alternative zum LKW fördern.“

Klimaschutzpaket 2050 der Bundesregierung, S. 11. (s. Anm. 58).

Wir halten die Stellungnahme von Herrn Bode für eine schlimme Lobbyismus-Aktion, die die Reputation eines Professorentitels benutzt und mit der die Entscheidungsträger in den kommunalen und regionalen Gremien beeinflusst werden sollen. Die Arbeit entspricht nicht den geringsten wissenschaftlichen Anforderungen und ist geeignet, dem Ansehen der Hochschule Osnabrück Schaden zuzufügen.

Und sie kann weitgehende Schäden anrichten. Denn wenn die betroffenen Rats- und Kreistagsmitglieder dieser Stellungnahme Glauben schenken und daraufhin den Bau eines Containerhafens in Bohmte beschließen sollten – wer haftet für das finanzielle Desaster, wenn sich herausstellt, dass diese Stellungnahme lediglich realitätsferne Verkaufsrhetorik gewesen ist und sich der Hafen nicht wie prognostiziert entwickelt?

Wenn im Containerhafen kein Containerumschlag stattfindet, müssen die Fördermittel zurückgezahlt werden, für die Herr Bode in seiner Stellungnahme die angeblich so passgenaue aber offenkundig nie stattgefundene Wirtschaftlichkeitsberechnung anpreist, statt eine unabhängige Analyse zu fordern. Ist Herr Bode bereit, zumindest dafür die Verantwortung zu übernehmen?

Und die Umwelt? Der wirklich einzige Aspekt, bei dem wir Herrn Bode tatsächlich zustimmen können, ist die Sorge um Umwelt und Klimawandel. Aber Bodes Schlussfolgerung, deshalb in Bohmte einen Containerhafen zu bauen, entschärft das Problem nicht, im Gegenteil, es verschlimmert die Situation. Denn die öffentlichen Mittel, die in den Bau des Hafens fließen, würden fehlen, um das Wasserstraßensystem für die Containerschifffahrt auszubauen. Wir hätten dann zwar einen schönen neuen Containerhafen, aber kein Geld mehr, um Brücken anzuheben. Was aber nötig wäre, damit die Binnenschifffahrt ihren Vorteil beim Containertransport auch ausspielen kann. Einlagige Transporte bescheren der Umwelt keinerlei Vorteile; gegenüber einlagigen Transporten ist die Bahn ganz eindeutig im Vorteil. Rechnet man die Kosten bzw. den ökologischen Fußabdruck für den Bau des Hafens hinzu, sind sogar LKW-Transporte weit ökologischer als der Neubau eines Hafens, der nicht wirklich genutzt werden kann. Das wäre ein deutliches Minusgeschäft für Umwelt und Klima.<sup>63</sup>

Aber wer hätte denn einen Vorteil davon?

Spannende Frage. Die wir nicht wirklich beantworten können. Warum dieser Aufwand an Greenwashing? Warum diese absurden Argumentationen? All dieser Aufwand nur für einen Containerhafen, dessen Wirtschaftlichkeit Bode selbst lediglich als „gegeben“, „eingeschränkt“, oder „zumindest im Einzelfall akzeptabel“ bezeichnet? Warum wird so viel Energie in ein so dürftiges Projekt gesteckt?

Wozu diese Manipulationen?

Wer profitiert von einem unbrauchbaren Hafen?

---

<sup>63</sup> Auf diesen Aspekt macht auch das Verkehrswissenschaftliche Institut der Uni Münster aufmerksam: Der Bau eines Hafens macht keinen Sinn, bevor nicht dessen Revier ausgebaut ist.  
<https://www.containerhafen-bohmte.de/2019/10/14/investitions-geschenke-nimmt-man-immer-gerne-an/>.

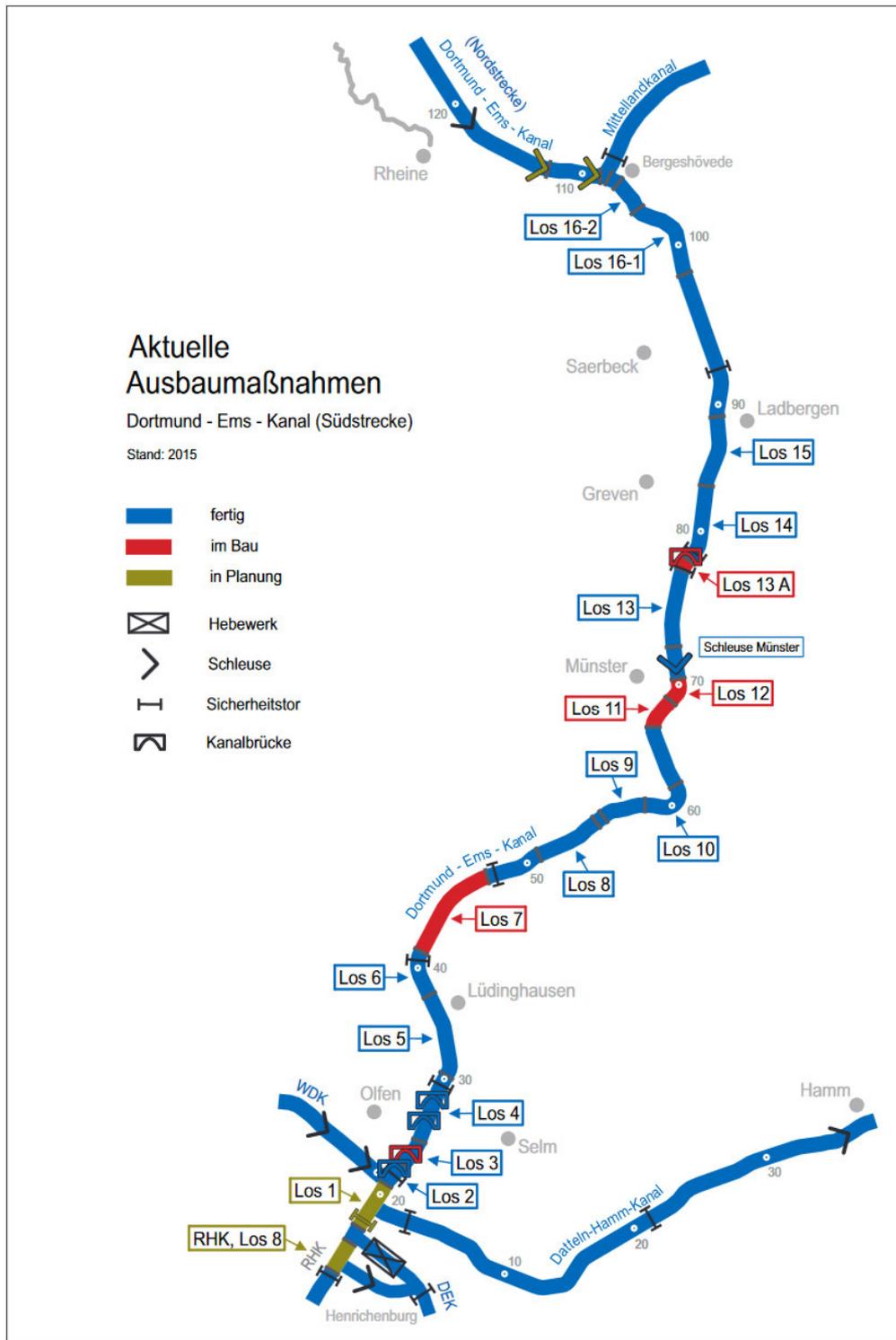
# Anhang

## Wasserstraßen Deutschland - Brückendurchfahrtshöhen, Region Nordwest

## Waterways in Germany - vertical clearance of bridges, Northwest Region



Wasserstraßen	Max. Abladetiefe	Europa/Johann Welker	GMS Typ 1	GMS Typ 2	Koppelverband	GCMS	Schubervand 6 Leichter/	MS Länge/	MS Breite	SV Länge	SV Breite
	[m]										
Elbe-Havel-Kanal	2,0	2*	x	x	x	x	x	80	9,00	125,0	8,25
Elbe-Seitenkanal	2,8	2	x	x	2	x	x	100	11,45	185,0	11,45
Elbe-Lübeck-Kanal	2,0	1	x	x	x	x	x	80	9,50	80,0	9,50
Mittellandkanal ausgebaut	2,8	2	2	2	2	x	x	135	11,45	185,0	11,45
Küstenkanal km 0-64	2,5	2*	x	x	x	x	x	86	9,60	86,0	9,60
Küstenkanal km 64-69,63 (DEK)	2,7	2*	x	x	x	x	x	95	9,60	95,0	9,60
Dortmund-Ems-Kanal, Dortm. bis km 21,5	2,8	2*	2*	2*	2*	x	x	135	11,45	186,5	11,45
Dortmund-Ems-Kanal km 21,5- 108,5	2,5	1	1	x	1	x	x	110	9,60	165,0	9,60
Dortmund-Ems-Kanal km 108,5- 225,82	2,7	1	x	x	x	x	x	95	9,60	95,0	9,60
Datteln-Hamm-Kanal bis Stumm Hafen (km 8,6)	2,8	2	2	2	2	x	x	135	11,45	186,5	11,45
Datteln-Hamm-Kanal Stumm Hafen bis km 35,87	2,7	1	1	x	1	x	x	110	11,45	165,0	9,60
Datteln-Hamm-Kanal km 35,87- 47,2	2,5	1	x	x	x	x	x	86	9,60	86,0	9,60
Wesel-Datteln-Kanal	2,8	2*	2*	2*	2*	x	x	135	11,45	186,5	11,45
Rhein-Herne-Kanal km 24,53 - DEK	2,5	2*	2*	x	2*	x	x	110	11,45	186,5	11,45
Rhein-Herne-Kanal km 0-24,53	2,6	2*	2*	X	2*	x	x	110	9,60	165,0	9,60
Main-Donau-Kanal	2,7	2	2	x	x	x	x	110	11,45	110,0	11,45
Elbe gestaut	2,8	3	3	x	x	x	x	110	11,45	137,0	11,45
Elbe Schöna - Lauenburg	2,0	2	2*	x	x	x	x	110	11,45	137,0	11,45
Weser km 0-204,47*		2*	x	x	x	x	x	85	9,50	85,0	
Weser km 204,47 - 360,70 (ist)	2,5	2	x	x	x	x	x	85	9,50	85,0	
Weser ausgebaut	2,5	2	2	x	x	x	x	110	11,45	139,0	11,45
					(2*)						
Rhein km 170-293	3,1	3*	3*	3*	3*	3*	2	135	22,80	183,0	22,80
Rhein km 293-591	3,1	3	4*	4*	4*	4*	3	135	22,80	183,0	22,80
Rhein km 591-688	3,4	3	4*	4*	4*	4*	3	135	22,80	183,0	22,80
Rhein km 688-781	3,8	3	3	3	3	3	3	135	22,80	183,0	22,8
Rhein km 781-858	4,6	3	4*	4*	4*	4*	3	135	22,80	269,5	22,80
Mosel	2,9	2	2*	x	2*	x	x	110	11,45	172,1	11,45
Saar ausgebaut	2,9	2	x	x	x	x	x	110	11,45	110,0	11,45
Main Rhein bis Main-Donau- Kanal	2,9	2	2	x	x	x	x	110	11,45	110,0	11,45
Donau Grenze bis Main Donau- Kanal**	2,7	2*	2*	x	x	x	x	120	11,45	120,0	11,45
Neckar	2,8	2*	2*	x	x	x	x	105	11,45	105,0	11,45
* keine genaue Angabe da Wasserstandsabhängig											
** Ausnahme Straubing Vilshofen											



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

**HWL**  
Hafen Wittlager Land GmbH

Datum: 18.08.2016  
Zimmer-Nr.: 4198 (Kreishaus OS)  
Auskunft erteilt: Herr Averhage

Durchwahl:  
Tel.: (0541) 501- 4198  
Fax: (0541) 501- 64198  
E-Mail: Siegfried.Averhage@Lkos.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen, meine Nachricht vom

### **Unternehmensbefragung für Entwicklungskonzept Massenguthafen Bohmte**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hafen Wittlager Land GmbH plant bereits seit einiger Zeit die Entwicklung eines Containerhafens am Standort Bohmte. Zusätzlich dazu wurde vor wenigen Monaten der bereits bestehende Schütt- und Massenguthafen in Bohmte-Leckermühle (Landkreis Osnabrück) erworben.

Diesbezüglich ist nun die Erstellung eines an den Bedarfen der regionalen Wirtschaft orientierten Entwicklungskonzeptes vorgesehen, um die zukünftige Ausrichtung des bestehenden Hafens unter Berücksichtigung des Marktumfeldes zu ermitteln und die darauf basierenden betrieblichen, planerischen und logistischen Umsetzungsschritte zu untersuchen.

Im Rahmen dessen führt die Auftragnehmergemeinschaft Railistics GmbH, Bahnhofstraße 36, 65185 Wiesbaden und Lux Planung, Im Technologiepark 4, 26129 Oldenburg eine Befragung der Unternehmen in der Region durch. Ziel dieser Befragung ist die Ermittlung der an einem Umschlag (z.B. Schüttgut, Massengut und Schwerlast) im Hafen Bohmte interessierten Unternehmen einschließlich der Umschlagspotentiale.

In diesem Zusammenhang sollen mittels eines standardisierten Fragebogens Informationen zu Umschlagsgütern und -mengen sowie zu speziellen technischen, betrieblichen und organisatorischen Anforderungen an den Hafenstandort Bohmte für eine mögliche zukünftige Nutzung erhoben werden.

Hafen Wittlager Land GmbH  
Bremer Straße 4  
49163 Bohmte  
HRB 206 213  
Gerichtsstand: Osnabrück

Aufsichtsratsvorsitzender:  
Dr. Michael Lübbersmann  
Geschäftsführer:  
Siegfried Averhage,  
Klaus Goedeihann

Bankverbindung:  
Sparkasse Osnabrück  
Konto 286 963  
BLZ 265 501 05  
IBAN: DE84 2655 0105 0000 2869 63

Unser Ziel ist es, eine bedarfsgerechte und zukunftsfähige Infrastruktur der Hafenlogistik für unsere Region zu garantieren. Wir möchten Sie daher herzlich bitten, an der Befragung teilzunehmen.

Die Auftragnehmergemeinschaft wird alle Informationen, die sie direkt oder indirekt im Rahmen dieser Befragung über die Unternehmen erlangt, absolut vertraulich behandeln und nur im Zusammenhang mit dem oben beschriebenen Projekt verwenden. Die Informationen werden nie in Verbindung mit dem Namen Ihres Unternehmens dargestellt, sondern ausschließlich in anonymisierter Form zusammengefasst. Des Weiteren werden diese Informationen weder an Dritte weitergegeben noch in anderer Form Dritten zugänglich gemacht. Es werden alle angemessenen Vorkehrungen getroffen, um einen Zugriff Dritter auf diese Informationen zu vermeiden.

Sollten Sie Fragen haben oder sonstige Erläuterungen benötigen, kontaktieren Sie mich bitte (Kontaktdaten s. Briefkopf).

Vielen Dank für Ihre Kooperation.

Mit freundlichen Grüßen



Averhage

Wir machen Schifffahrt möglich.



**wsv.de**  
Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

## Die verkannte Gefahr Brückenanfahrungen im westdeutschen Kanalgebiet



**Herausgeber**  
Wasser- und  
Schifffahrtsdirektion West

Cheruskerring 11  
48147 Münster  
Telefon 0251 2708-0  
Telefax 0251 2708-115  
wsd-west@wsv.bund.de  
www.wsd-west.wsv.d

**Satz und Druck**  
Bundesamt für Seeschifffahrt und  
Hydrographie Rostock (BSH)

Stand: April 2012

Fotos: WSA Duisburg Meiderich

**Informationen**  
www.wsv.de

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.

## Brückenanfahrungen und die Folgen

Wasserstraßen bieten im allgemeinen eine sehr hohe Verkehrssicherheit, ablesbar an den – verglichen mit anderen Verkehrsträgern – sehr geringen Unfallzahlen. Umso besorgniserregend ist die Häufung von Brückenanfahrungen im westdeutschen Kanalgebiet. Warum und wie es zu diesen Havarien kommt und wie man dem vorbeugen kann, darüber informiert dieses Faltblatt.



## Ausgangssituation

**Verkehrsaufkommen**  
Wesel-Datteln-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal und die Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals sind die am meisten befahrenen Kanäle in Deutschland. Allein auf dem Rhein-Herne-Kanal fahren jährlich rd. 20.000 Schiffe. Es sind moderne Großmotorgüterschiffe mit den größtmöglichen Abmessungen. Wichtige Häfen und Industriestandorte im westdeutschen Kanalnetz profitieren von Wasserstraßen und Schifffahrt.

**Verkehrsinfrastruktur**  
Im dicht besiedelten Ruhrgebiet kreuzt eine Vielzahl von Straßen- und Eisenbahnbrücken die Kanäle. Allein auf dem 45 km langen Rhein-Herne-Kanal gibt es davon fast 100 Bauwerke. Diese Brücken erreichen überwiegend eine nach heutigem Ausbaustand vorgegebene Durchfahrtshöhe von 5,25 m. Sie erlauben zwar den zweilagigen Container-Verkehr, aber ihren Steuerstand müssen große Schiffe dennoch rechtzeitig einfahren.

Annähernd 80 Brücken über die Kanäle im Ruhrgebiet und auf der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals weisen eine Durchfahrtshöhe von weniger als 5,25 m auf.

Die Wasser- und Schifffahrsverwaltung West baut Kanalbrücken zwar sukzessive in standardmäßig größeren Abmessungen neu, wenn der Bauzustand es erfordert oder wenn die Anpassung im Zuge des Streckenausbaus notwendig geworden ist. Angesichts der großen Zahl der niedrigen Brücken wird es aber in absehbarer Zeit nicht möglich sein, das gesamte Kanalgebiet mit Brücken auszustatten, deren Durchfahrtshöhe durchgängig 5,25 m beträgt.



**Sorgfalt und Achtsamkeit**  
Erschreckend ist die Häufung von Brückenanfahrungen im verkehrsreichen Kanalnetz. Immer wieder kommt es zu hohen Sachschäden, insbesondere am Schiff, aber auch zu Personenschäden bis hin zum Todesfall. Der Wechsel von ausreichend hohen zu niedrigeren Durchfahrtshöhen kann damit im Zusammenhang stehen.

Wie bei jedem Unfall ist menschliches Versagen die Hauptursache für Brückenanfahrungen. Unaufmerksamkeit, Ablenkung oder die Macht der Routine werden manchem Schiffsführer zum Verhängnis. Auch im Schiffsverkehr können mit Sorgfalt und Achtsamkeit Unfälle verhindert werden.

Besonders leichtsinnig ist das kurzfristige Abtauchen kurz vor der Brücke durch kräftiges Gas geben. Bei vermeintlich „gutem Timing“ taucht das Schiff um Haarsbreite unter der niedrigen Brücke durch. Bei Fehleinschätzung kommt es zu früh wieder hoch und kollidiert. Solches Fahrverhalten ist nicht nur gefährlich, sondern reinstes Harakiri.

Die Wasser- und Schifffahrsverwaltung ruft zu mehr Achtsamkeit auf und appelliert an alle Schiffsführer, die Gefahr nicht zu unterschätzen:

**„Bedenken Sie immer – nicht nur bei sehr niedrigen Brücken – die erforderliche Durchfahrtshöhe und stellen Sie sich rechtzeitig auf die nächsten zu passierenden Brücken ein.“**



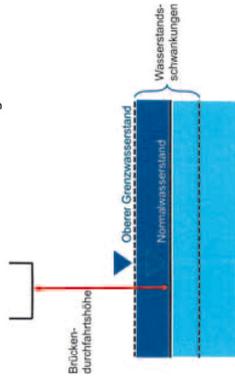
## Wasserstände und Durchfahrtshöhen

**Vorsicht vor Wasserstandsschwankungen!**  
Im Gegensatz zum Fluss wird der Wasserstand im Kanal als konstant wahrgenommen.

Das ist ein Irrtum!  
Die fernsteuerzentrale Wasserversorgung in Datteln überwacht und steuert den Wasserstand aller Kanäle im westdeutschen Kanalsystem. Dennoch kann es zu Wasserstandsschwankungen kommen. Sie werden verursacht durch Schwall- und Sunkwellen u. a. aus Schleusenbetrieb, starken Regen, Windstau und sich begegnenden und überholenden Schiffen.

Brückendurchfahrtshöhen werden in der Binnen-schifffahrtsstraßenordnung bezogen auf die konstante Größe des Normalwasserstands angegeben. Der tatsächliche Wasserstand kann aber schwankungsbedingt vorübergehend bis zu 50 cm höher liegen und damit die angegebene Durchfahrtshöhe reduzieren.

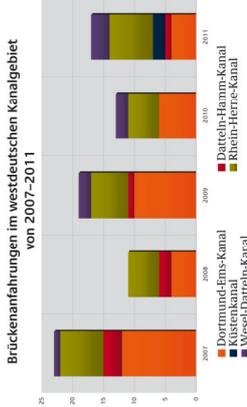
### Festgelegte Durchfahrtshöhe und Wasserstandsschwankungen



Die Werte für die Durchfahrtshöhen bezogen auf den Normalwasserstand und den oberen Grenzwasserstand finden Sie unter: <http://www.wlvis.de/binnenwasserstrassen/Technische-Daten/index.html>

## Unfallstatistik

**Daten und Fakten**  
Im Jahr 2011 wurden im westdeutschen Kanalgebiet rd. 90 Havarien gezählt.  
Dabei kollidierten wesentlich weniger häufig Schiffe mit Schiffen, als vielmehr Schiffe mit Anlagen. Besonders folgenschwer sind dabei die Brückenanfahrungen. Nach bisheriger Erfahrung sind Leib und Leben hier besonders gefährdet.



Die Unfallstatistik zeigt, dass bestimmte Brücken im westdeutschen Kanalgebiet – trotz Informationen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit – immer wieder angefahren werden.

- Das sind am Rhein-Herne-Kanal insbesondere die
- Sterkrader Straßenbrücke, RHK-km 8,8 (16 Anfahrungen in 10 Jahren)
  - DB-Brücke Ruhrort-Oberhausen, RHK-km 3,7 (14 Anfahrungen in 10 Jahren)