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

Korrigierte Analyse der Stellungnahme der „*WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR*“ zum Bohmter Hafenprojekt

10. März 2021

Kurze Zusammenfassung

Aufgrund von Hinweisen auf einen Fehler in unserer ursprünglichen Analyse der Stellungnahme von Wolfgang Weber, bieten wir hier die korrigierte Fassung unserer Arbeit an. Falsch war die von uns ermittelte Höhe der Subventionen des Braunschweiger Hafens, sie beträgt nicht 60, sondern mindestens 11,4 Mio. € (S. 8ff). Diese Korrektur ändert aber nichts an der Tatsache, dass der Braunschweiger Hafen kontinuierlich subventioniert wurde, und ebenfalls nichts an den übrigen Fehlern und Fehlurteilen, die wir in der Stellungnahme von Wolfgang Weber zum Bohmter Hafenprojekt gefunden haben, sowie an unserem Urteil, dass sie kein unabhängiges Gutachten ist, wie gefordert wurde, sondern eine grobe Lobbyismus-Aktion.

Herr Weber geht sehr einseitig vor. So preist er z.B. den Braunschweiger Hafen als erstrebenswertes Vorbild an, verschweigt aber dessen langjährigen Subventionen. Oder er lobt die „Energieeffizienz“ der Binnenschifffahrt, ohne zu erwähnen, dass die Eisenbahn auf den vorgesehenen Strecken doppelt bis fünffach effektiver ist, und bis zu 40-mal weniger Schadstoffe ausstößt als das Binnenschiff. Er stellt den Bohmter Hafenstandort als „strategisch günstig“ dar, u.a. weil die „Bauwerkzuständigkeit“ für die Kaianlagen bei der Wasser- und Schifffahrtverwaltung (WSV) verbleibe und daher „*keine zusätzlichen Baukosten sowie keine laufende Unterhaltung*“ zu zahlen seien, was sich alles drei als falsch herausstellt. Er führt eine „Alternativenprüfung“ mit einer einzigen Alternative durch und behauptet, Container und Massengut könnten nicht in einem gemeinsamen Hafen umgeschlagen werden, u.a. wegen des „Verschmutzungsproblems“.

Inhalt

Kurze Zusammenfassung 1
Inhalt 2
Einführung 3
Standortvergleich Osnabrück – Bohmte 5
Probleme der (Container-)Binnenschiffahrt 6
Hafen Braunschweig: 60 Mio. € Subventionen in 11 Jahren 8
Beurteilung von Schadstoffemissionen, LKW-Ersatz, Streckenlängen und Bahn-Bashing 11
Erfolgt die Hauptausrichtung möglicher Schiffsverkehre von / nach Bohmte in / aus Richtung Osten oder Westen? 16
Sind Binnenschiffstransporte von / nach Bohmte vor Hoch- und Niedrigwasser geschützt? 19
Zwei Spezialhäfen? 20
Bohmte als optimaler Hafenstandort? 21
Alternativenprüfung in Bramsche 25
Zukunft statt Gegenwart? 26
Fazit 29
Anhang 1, Textdokument Wolfgang Weber 31
Anhang 2, Präsentationsdatei Wolfgang Weber 37
Anhang 3, „Dateieigenschaften“ der Präsentationsdatei 41
Anhang 4, Textübernahmen in Landkreisdokumenten 42
Anhang 5, Abb. Häfen MLK 44
Anhang 6, Abb. nordwestdeutsche Containerverkehre 45

Einführung

Zur Beantwortung unsere Frage nach unabhängigen Gutachten und Belege für die Sinnhaftigkeit des Bohmter Hafenprojekts übersandte uns CDU-Kreistagsmitglied Bernhard Strootmann am 31. Oktober 2020 zwei Dokumente des ehemaligen Ministerialrats Wolfgang Weber – eine Text- und eine Präsentationsdatei. Wir fügen die Inhalte beider Dokumente im Anhang (S. 31ff) bei.

Der Autor Wolfgang Weber war nach eigenen Angaben von 2000 bis 2017 Referatsleiter für Häfen und Schifffahrt im niedersächsischen Wirtschaftsministerium und suggeriert, dass er während dieser Zeit auch mit dem Bohmter Hafenprojekt befasst gewesen sei und daher weitreichende Kenntnisse darüber habe. Unsere Nachfrage beim Ministerium zur damaligen und zur heutigen Tätigkeit von Wolfgang Weber hat ergeben, dass Herr Weber zwar Referatsleiter war, aber: *„Während seiner aktiven Zeit war er nicht mit Angelegenheiten, die in einem direkten Zusammenhang mit dem geplanten Containerhafen in Bohmte stehen, befasst*“ (Hervorhebungen im Original). Über seine jetzige Tätigkeit „*liegen keine Informationen vor*“. Herr Weber handelt also nicht mit Kenntnis oder gar im Auftrage des Ministeriums.

Beide Dateien sind mit dem Absender „*WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR*“ aus Hannover versehen. Über diese Gesellschaft liegen keine öffentlichen Informationen vor, es gibt keinerlei Berichte oder Erwähnungen dieser Firma im Internet, nicht einmal eine Adresse. Die Präsentationsdatei heißt zwar „Zukunftshafen Bohmte – Konzeptideen und Vorschläge“ trug aber im Original den (automatisch generierten?) Titel: „ZIM-Kooperationsnetzwerk Binnenschiff 4.0“ (s. Anhang 3). Das „Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand“ (ZIM) ist eine Plattform des Bundeswirtschaftsministeriums zur Koordinierung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten aus mittelständischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen.[1]

Seit März 2020 wird dort das Netzwerk „Binnenschiff 4.0“ gefördert, das *„relevante Akteure des maritimen Sektors sowie Unternehmen aus dem Bereich der Digitalisierung und Automatisierungstechnik“* zusammen bringen will.[2] Die Koordination erfolgt durch die EurA AG in Ellwangen, eine Beraterfirma, die Unternehmen zur Erlangung von Fördermittel bei Forschungs- und Entwicklungsprojekten berät.[3] Über das Projekt „Binnenschiff 4.0“ berichtet die EurA AG leider nur sehr wenig.[4] Es gibt aber eine Liste der Mitglieder, unter der sich die „*WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR*“ allerdings **nicht** befindet.

---

[1] https://www.zim.de/ZIM/Navigation/DE/Infothek/UeberZIM/ueber-zim.html.

[2] https://www.zim.de/ZIM/Navigation/DE/Foerderangebote/Netzwerke/GefoerderteNetzwerke/gefoerderte-netzwerke.html?cms_gtp=830766_list%253D5.

[3] https://www.eura-ag.de/deutsch/home/.

[4] https://www.binnenschiff.net/%C3%BCber-uns/.

Diese Informationen legen den Eindruck nah, dass sich Herr Weber nach seinem Ausscheiden aus dem Wirtschaftsministerium als Lobbyist für sein ehemaliges Aufgabenfeld betätigt und sich dabei große Mühe gibt, damit unterhalb des Radars der Öffentlichkeit zu bleiben. Dieser Eindruck wird unterstützt durch die fehlende Veröffentlichung seiner Stellungnahme, die offenkundig nur für einen internen Adressatenkreis bestimmt ist. Sie ist vom 24. August 2020 datiert, am 4. Juni 2020 hatte der Bohmter Gemeinderat gegen einen Bebauungsplan für den geplanten Containerhafen gestimmt, womit die Verwirklichung der Hafenpläne ernsthaft in Gefahr geriet.[5] In der Folge kam es darüber zu sehr, sehr heftigen Diskussionen und Aktionen. Bohmtes CDU-nahe Bürgermeisterin Tanja Strotmann akzeptierte die Ratsentscheidung nicht und schaltete die Kommunalaufsicht ein, die den Beschluss am 5. Oktober für ungültig erklärte.[6] Eine Sondersitzung des Osnabrücker Kreistags wurde für den 15. Oktober einberufen, um über die Bohmter Entscheidung zu diskutieren und sie ggfs. zu revidieren. Die dazu vorgelegten Beschlussvorlagen der Kreisverwaltung folgen in ihrer Begründung zu weiten Teilen wörtlich der Stellungnahme von Herrn Weber, ohne dass dieses kenntlich gemacht wurde (s. Anhang 4, S. 42f).

Während diesen z.T. sehr scharf geführten Auseinandersetzungen bot Herr Weber den Projektbefürwortern – **und zwar nur diesen** (!) – Argumentationshilfe an, die die Landkreisverwaltung eilfertig und in Teilen sogar wörtlich in ihren Beschlussvorlagen übernahm.

Daraus ergeben sich die Fragen, warum Herr Weber nur die Projektbefürworter bedient, und warum diese lieber unter sich bleiben, als ihren Standpunkt in der Öffentlichkeit zu verteidigen. Insbesondere die Landkreisverwaltung muss sich fragen lassen, warum sie Webers Darstellungen so bereitwillig und ohne jegliche Überprüfung übernimmt; beispielsweise die Erklärung der Binnenschifffahrt als besonders umweltfreundliches Transportmittel oder den Braunschweiger Hafen als Erfolgsmodell. Eine einfache Internetrecherche hätte gezeigt, dass dem **nicht** so ist (s.u.). Durch die unkritische Übernahme verfestigt sich der Eindruck von Kungelei.

Andererseits ermöglicht Webers Stellungnahme einen unverstellten Blick auf die Welt der Projektbefürworter mit all ihren Motiven, Grundgedanken und Vorstellungen, und über die Methoden, mit denen versucht wird, den Weg für das Bohmter Hafenprojekt zu ebnen.

[5] https://www.containerhafen-bohmte.de/2020/06/05/bohmter-containerhafenpl%C3%A4ne-beendet/.

[6] https://www.containerhafen-bohmte.de/2020/10/09/bericht-%C3%BCber-die-bohmter-ratssitzung-am-8-10-2020/.

Standortvergleich Osnabrück – Bohmte

Gleich zu Beginn begründet Herr Weber in einer „Vorbemerkung“ seine Unterstützung für das Bohmter Hafenprojekt, weil Bohmte gegenüber Osnabrück den grundsätzlichen Standortvorteil habe, unmittelbar am Mittellandkanal und nicht an einem Stichkanal („Sackgasse“) zu liegen. Stichkanäle seien für die Binnenschifffahrt allgemein von „geringerer Attraktivität“ als Häfen am Hauptkanal. Außerdem hätte die Weigerung der Bundesregierung, die beiden Schleusen des Osnabrücker Stichkanals zu ersetzen, die Standortbedingungen für den Osnabrücker Hafen zusätzlich verschlechtert.[7] Die Entscheidung, in Bohmte einen Hafenstandort auszubauen, sei daher richtig, „*um die Region Osnabrück mit großen Mengen an Gütern über den Wasserweg versorgen zu können*“.[8]

Dass es dabei nicht nur um Container geht, wird an anderen Stellen deutlich. **Massengüter** könnten aufgrund zu kleiner Schleusen und zu geringer Abladetiefe (Wassertiefe) zukünftig nicht mehr in Osnabrück umgeschlagen werden, weshalb der Standort in Bohmte für die Versorgung Osnabrücks von „*strategischer Bedeutung*“ sei.[9]

Damit bestätigt Herr Weber in dieser Stellungnahme für den internen Kreis der Projektbefürworter unsere These, die aber öffentlich bislang vehement bestritten wurde:

Es geht bei dem Projekt letztlich nicht um Container, sondern um einen Ersatz für den Osnabrücker Hafen!

Der geplante Containerhafen ist also nur Teil eines größeren Projekts, das jedoch vor der Öffentlichkeit verborgen wird. Genau dies ist letztlich der Grund für das Engagement unserer Bürgerinitiative: Wir fordern seit Beginn der Planung an, dass, wenn es um die Verlagerung von Waren- und Verkehrsströmen von Stadt und Region geht, selbstverständlich alle Karten offen auf den Tisch gelegt und diskutiert werden müssen, dass es keine „hidden agenda“ unter dem Deckmantel eines Lokalhafens geben darf, und dass über die tatsächlichen Ziele der Planung eine offene und ehrliche Diskussion mit allen Beteiligten und Betroffenen stattfinden muss!

---

[7] Für die Osnabrücker-Schleusen-Ausbau-Weigerung ist nicht nur die Bundes-, sondern vor allem die Niedersächsische Landesregierung verantwortlich, für die Herr Weber anscheinend an zentraler Stelle gearbeitet hat. Daher stellt sich die Frage nach dem Anteil Webers an der Ausbau-Weigerung (https://www.containerhafen-bohmte.de/app/download/14866084624/Entschlie%C3%9Fung%20des%20nieders%20Landtages%20zum%20CD_Antrag%20Nov%202016%2017-7007.pdf?t=1519033070).

[8] Weber, S. 1, in diesem Dokument S. 31.

[9] „*Der **Massengutbereich** am Standort ist für die Region Osnabrück von strategischer Bedeutung, da die Abfertigung der großen Schiffseinheiten (GMS/ÜGMS/SV: Abladetiefe 2,80 m) nur durch seine Lage unmittelbar am Mittellandkanal möglich ist. Der Hafenstandort in Osnabrück (Stadthafen) ist hierfür wegen der zu kleinen Schleusenabmessungen in Hollage und in Haste sowie wegen der zu geringen Abladetiefe im Hafenbecken (T_{max}=2,20 m) nicht geeignet.*“ Weber, S. 2, in diesem Dokument S. 32, Hervorhebung (**fett**) im Original. Ebenso: „*Massenguthafen: wegen der Abladetiefe bis zu 2,80 m auf dem MLK unverzichtbar für die Region Osnabrück“*. Weber, Präsentationsdatei, Folie 4, in diesem Dokument S. 38.

Die Geheimniskrämerei, mit der Herr Weber die Projektbefürworter mit Argumentationshilfen ausrüstet und die Gegner außen vor gehalten werden, signalisiert allerdings wenig Bereitwilligkeit dazu. Im Gegenteil, die Befürworter igeln sich in einer Argumentationsblase ein. Wie diese Arbeit zeigt, handelt es sich um eine sehr problematische Blase, die zu großen Teilen der Faktenlage widerspricht.

Herr Weber stellt also die Notwendigkeit des Bohmter Hafens für die Versorgung Osnabrücks mit **Massen**gütern dar, erläutert diese jedoch nicht weiter, sondern bemüht sich stattdessen, die **Container**hafenpläne zu rechtfertigen. Dazu erklärt er, dass der Containertransport in der Binnenschifffahrt das am stärksten wachsende Marktsegment sei und stellt als Beleg für einen erfolgreichen Hafen den Braunschweiger Binnenhafen vor. Leider unterschlägt er, dass

- die Binnenschifffahrt – auch die Containerbinnenschifffahrt – im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern nicht gewachsen, sondern erheblich geschrumpft ist,
- der Betrieb des Braunschweiger Hafens seit dem Jahr 2006 mit mindestens 11,425 Mio. € subventioniert wurde,
- die Lage am Stichkanal Osnabrück nicht als Standortnachteil, sondern als Vorteil eines direkten Standorts innerhalb der Stadt Osnabrück bewertet werden sollte.

Probleme der (Container-)Binnenschiffahrt

Während bundesweit in den 1960er Jahren die Binnenschifffahrt ca. ⅓ des gesamten Frachtaufkommens bewältigte, sind es zurzeit lediglich 8%.[10] Das ist ein relativer Rückgang von ca. 25%. Der Anteil des kombinierten Verkehrs (Container) an Binnenschiffstransporten beträgt in Niedersachsen 11 %, die Beförderungsleistung der niedersächsischen Transportbranche wuchs zwischen 2009 und 2017 insgesamt um 19,20%. Die der Binnenschifffahrt um 0,03%.[11]

Gemessen an der Gesamttransportmenge in Niedersachsen sprechen wir beim Binnenschiffcontainertransport also über ein Wachstum von 0,0033% in 8 Jahren!

[10] Annette Jensen: Kaum ein Schiff wird kommen. In: Le Monde diplomatique https://monde-diplomatique.de/artikel/!5590839 (Artikel mit grundsätzlichen Informationen zur Binnenschifffahrt).

[11] Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (Hg): KV-, GVZ-Konzept Niedersachsen. Hannover 2020, S. 5.
KV = Kombinierter Verkehr, bei dem Ladungseinheiten – hauptsächlich Container – von verschiedenen Verkehrsträgern transportiert werden, GVZ = Güterverteilzentrum (https://www.mw.niedersachsen.de/download/154420/KV-_GVZ-Konzept_Niedersachsen_PDF_nicht_barrierefrei_6_13_MB_.pdf).
Vgl. auch die Stagnierung des Containerumschlags im Hamburger Hafen (Tabelle 5, S.18) oder die Zahlen der „Zählstelle“ Münster (Anm. 14).

Da ist es nicht verwunderlich, dass die Branche Auswege und dafür gute Geschichten sucht. Bilder von hoch beladenen Containerschiffen sind inzwischen ikonisch geworden und stehen für Wirtschaftsexporte bzw. „Die Wirtschaft“ schlechthin, was Containerschiffen ein positives, wirtschaftlich erfolgreiches Image verleiht. Dass sich aber die Binnen- von der maritimen Schifffahrt bei diesem Aspekt grundlegend unterscheidet, wird dabei meistens ignoriert. Auch von Herrn Weber. An keiner Stelle geht er auf Schwierigkeiten des Containertransports per Binnenschiff ein. Dabei sind die Probleme evident:

An erster Stelle stehen dabei die **Brückendurchfahrtshöhen**, die einem wirtschaftlichen Containertransport auf Binnenschiffen buchstäblich im Wege stehen. Das nordwestdeutsche Kanalsystem ist für Containertransporte einfach nicht ausgerichtet. Weil Container andere Ansprüche an das Revier stellen als Massengüter, sind viele Brücken über den Kanälen für Containertransporte zu niedrig, hoch beladene Containerschiffe haben dort keine Chance, niedrig beladene sind unwirtschaftlich.[12] Nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) wird sich das in der nächsten Zeit auch nicht ändern. Sämtliche Vorhaben für vorzeitige Brückenerhöhungen sind bereits in der Voruntersuchung ausgeschieden.[13] Folgerichtig finden auf den nordwestdeutschen Kanälen so gut wie keine Containertransporte statt und wenn, dann fast ausschließlich als Leerfahrten.[14]

---

[12] *„Die meisten künstlichen Wasserstraßen sind für den Transport von schweren Massengütern im 19. Jahrhundert sowie in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden. Schleusen, Brücken und andere technische Einrichtungen entlang dieser Kanäle waren an den Transport der Massengüter, die zu dieser Zeit bevorzugt transportiert wurden, ausgerichtet. In den vergangenen Jahren haben wirtschaftliche Veränderungen, wie z. B. der Rückgang der Kohleförderung und der zunehmende Containerumschlag, den Gütertransport auf den Wasserstraßen beeinflusst. Verändert hat sich auch die Größe der Schiffe, mit der Folge, dass die Infrastruktur (z. B. Schleusen) nur begrenzt genutzt werden kann.“* Bundesverkehrsministerium: Masterplan Binnenschifffahrt, Berlin 2019, S. 5-6 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/masterplan-binnenschifffahrt-de.pdf?__blob=publicationFile).

[13] „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).

[14] Laut Verkehrsberichte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wurden in Münster (Dortmund-Ems-Kanal) 2014: 479 TEU (davon **435 leer**, **44 beladen**), 2015: 3.565 TEU (**3.558 leer**, **7 beladen**), 2016: 3.268 TEU (**3.183 leer**, **85 beladen**), 2017: 1.663 TEU (**1.586 leer**, **77 beladen**) 2018: 505 (**352 leer, 153 beladen**) gezählt. Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) liegt auf der Strecke zwischen Bohmte und dem Rhein bzw. den Westhäfen.
Vgl. auch Anhang 6, S. 45.

Auch ist es **nicht** so, dass die Problematik nur fünf Brücken in Münster betrifft, die 2027 erhöht worden sein werden, wie Weber suggeriert [15] (tatsächlich werden in Münster acht Kanalbrücken erneuert, sechs davon gleichzeitig auch erhöht).[16] Auf der Strecke zwischen Bohmte und den Westhäfen (Amsterdam, Rotterdam, Zeebrügge, Antwerpen) verbleiben auch nach der Sanierung der Münsteraner Brücken sieben weitere Brücken über dem Dortmund-Ems-Kanal (23 bei Hochwasserstand), sechs über dem Wesel-Datteln-Kanal (18 [19?] bei HW) und sieben über dem Rhein-Herne-Kanal (16 bei HW), die die Mindesthöhe für zweilagigen Containerverkehr (5,25 m) unterschreiten.[17] Diese Brücken sollen erst nach Ende ihrer Altersgrenze erneuert werden. Da sie größtenteils aus den 1990er Jahren stammen und eine Brücke locker 100 Jahre alt werden kann, wird das dauern.

Hafen Braunschweig: 85 Jahre Subventionen

In der ersten Fassung unserer Analyse hatten wir kritisiert, dass in den Beteiligungsberichten der Stadt Braunschweig regelmäßige „Sonderposten für Investitionszuschüsse“ für die „Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH“ erscheinen, der Hafen also dauerhaft subventioniert werde. In der Addition sind wir zu der Summe von 60 Mio. € in den letzten 11 Jahren gekommen.[18] Unsere Anfrage bei der Stadt Braunschweig nach der tatsächlichen Subventionssumme war abgewiesen bzw. nicht beantwortet worden.

---

[15] Weber: Präsentationsdatei, Folie 3, in diesem Dokument S. 38.

[16] Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Hg): Der Dortmund-Ems-Kanal. Ausbau der Stadtstrecke Münster. S.4. (https://www.wsa-westdeutsche-kanaele.wsv.de/Webs/WSA/Westdeutsche-Kanaele/DE/Wasserstrassen/Projekte/StadtstreckeMuenster/StadtstreckeMuenster.html oder: https://www.containerhafen-bohmte.de/app/download/16023935824/wsa-dek-broschuere_AusbauDEK_Muenster.pdf?t=1611157986).

[17] vgl. https://www.containerhafen-bohmte.de/app/download/15621585524/AnalyseStellungnahmeBode18Nov2019.pdf?t=1575538837 ab S. 9.

Vgl. auch: „*Zwar ist es aus Sicht des GVN* [Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen] *positiv, dass der überwiegende Teil der Brücken inzwischen auf eine Durchfahrtshöhe von 5,25 Meter angehoben wurde. Die verbleibenden Brücken mit Durchfahrtshöhen zwischen vier und 4,40 Metern bilden aber immer noch den Flaschenhals, sodass manches Potenzial nicht gehoben werden könne.“* Die Wirtschaft. Osnabrück, Emsland Grafschaft Bentheim. NOZ-Beilage vom 17.12.2020, S. 17 (http://www.e-pages.dk/nozwirtschaftp/24/).

[18] Geschäftsjahre 2008-2018:
- 2008: https://docplayer.org/11204512-Xiii-beteiligungsbericht-anlage-zum-haushaltsplan-2010.html, S. 52,
- 2009: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/ref_0200/Beteiligungsbericht_2011.pdf, S. 52,
- 2010: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/ref_0200/Beteiligungsbericht_2012_PDF.pdf, S. 52,
- 2011: http://docplayer.org/36550103-Xvi-beteiligungsbericht-anlage-zum-haushaltsplan-2013.html, S. 52,
- 2012: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/ref_0200/Beteiligungsbericht_2014_PDF.pdf, S. 52,
- 2013: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/ref_0200/Beteiligungsbericht_2015_.pdf, S. 53,
- 2014: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/ref_0200/Beteiligungsbericht_2016.pdf, S. 53,
- 2015: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/ref_0200/Beteiligungsbericht_2017.pdf, S. 56,

Nach der Veröffentlichung unseres Textes sind wir darauf aufmerksam gemacht worden, dass wir einen Fehler gemacht hätten, die „Sonderposten“-Summen dürften nicht einfach addiert, sondern nur deren Nutzung / Abschreibungen gewertet werden, weil die Summen auf mehrere Jahre verteilt worden seien. Wir haben daraufhin den Osnabrücker Steuerberater und Wirtschaftsprüfer Dr. Gerhard Maus [19] gebeten, zu prüfen, ob und – wenn ja – mit welchen Summen der Braunschweiger Hafen subventioniert wurde bzw. wird.

Herr Maus hat die Veröffentlichungen im elektronischen Bundesanzeiger bis zum Jahr 2006 zurückverfolgt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass seit 2006 „Sonderposten“ in Höhe von 8.174.249,09 € in den Hafen geflossen sind. Einschließlich des Anfangsbestands aus dem Jahr 2006 sind während dieser Zeit 11.425.249,09 € an Investitionszuschüssen gezahlt worden.

Tabelle 1: Dr. Gerhard Maus: Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, „Sonderposten Investitionszuschüsse“

Analyse "Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH"

Quelle: Veröffentlichungen im elektronischen Bundesanzeiger

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	
Sonderposten 31.12.	5.341.520,51	4.724.271,42	5.168.274,85	5.074.838,19	4.894.536,70	4.833.163,00	4.932.586,10	5.213.290,71	5.608.483,94	6.038.907,42	6.486.164,90	6.937.909,38	7.280.571,51	4.835.864,45	
Sonderposten 01.01.	4.724.271,42	5.168.274,85	5.074.838,19	4.894.536,70	4.833.163,00	4.932.586,10	5.213.290,71	5.608.483,94	6.038.907,42	6.486.164,90	6.937.909,38	7.280.571,51	4.835.864,45	3.251.000,00	
Veränderung SoPO	617.249,09	-444.003,43	93.436,66	180.301,49	61.373,70	-99.423,10	-280.704,61	-395.193,23	-430.423,48	-447.257,48	-451.744,48	-342.662,13	2.444.707,06	1.584.864,45	
	2015 bis 2019 "echte" Zahlen					2006 bis 2014 teilweise geschätzte Zahlen									Summe
Investitionszuschuss	1.099.249,09	30.000,00	414.000,00	608.000,00	473.000,00										
dito geschätzt						400.000,00	200.000,00	50.000,00	30.000,00	10.000,00	0,00	60.000,00	2.900.000,00	1.900.000,00	
gesamt	1.099.249,09	30.000,00	414.000,00	608.000,00	473.000,00	400.000,00	200.000,00	50.000,00	30.000,00	10.000,00	0,00	60.000,00	2.900.000,00	1.900.000,00	8.174.249,09
															11.425.249,09 *)
Auflösung SoPo	482.000,00	474.003,43	320.563,34	427.698,51	411.626,30										
dito geschätzt						399.423,10	480.704,61	445.193,23	460.423,48	457.257,48	451.744,48	402.662,13	455.292,94	315.135,55	
	482.000,00	474.003,43	320.563,34	427.698,51	411.626,30	399.423,10	480.704,61	445.193,23	460.423,48	457.257,48	451.744,48	402.662,13	455.292,94	315.135,55	
Jahresergebnis	495.076,00	652.536,32	522.875,50	281.006,52	295.306,28	259.500,97	256.495,38	220.255,21	63.635,57	144.957,77	229.049,44	215.180,17	254.302,13	176.282,77	
dito korrigiert	13.076,00	178.532,89	202.312,16	-146.691,99	-116.320,02	-139.922,13	-224.209,23	-224.938,02	-396.787,91	-312.299,71	-222.695,04	-187.481,96	-200.990,81	-138.852,78	
															*) incl Anfangsbestand 2006
Gewinnabführungsvertrag	ja	ja	ja												
	Fazit: ohne Sondereinflüsse 2017 und 2018 defizitär bzw. "schwarze Null"					Fazit: von 2006 bis 2014 dürfte jedes Jahr OHNE die Investitionszuschüsse (der Vergangenheit) mit Verlust abgeschlossen haben									

– 2016: http://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/ref_0200/Beteiligungsbericht_2018.pdf, S.58,
– 2017: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/ref_0200/Beteiligungsbericht_2019.pdf, S.60,
– 2018: http://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/ref_0200/Beteiligungsbericht_2020.pdf, S, 57-63.

[19] https://www.dr-maus.de

Die korrigierten Jahresergebnisse, aus denen Herr Maus die Fördersummen herausgerechnet hat, zeigen, dass sämtliche Jahre von 2006 bis 2016 mit Verlust abgeschlossen, die Jahre 2017 bis 2019 zwar eine Gewinnabführung ausweisen, aber ohne Sonderzuschüsse hätten sie ebenfalls defizitär bzw. mit einer „schwarzen Null“ abgeschlossen. 1934 war der Braunschweiger Hafen eröffnet worden,[20] was bedeutet, dass der Hafen im 85. Jahr seiner Existenz eine „schwarze Null“ erreicht hat.

Der Braunschweiger Hafen wurde bzw. wird also sehr wohl dauerhaft subventioniert, wenn auch nicht in der Höhe, die wir angenommen haben. Herr Maus weist aber darauf hin, dass er in seiner Analyse nur die „Sonderposten für Investitionszuschüsse“ betrachtet habe und daher keine Aussage über weitere direkte oder indirekte Subventionen durch die Stadt Braunschweig oder durch Dritte, und damit auch keine Aussage über die Gesamthöhe der Subventionen treffen könne.

Damit ist der Braunschweiger Hafen nicht gerade ein strahlendes Beispiel für ein lohnendes Invest. Vielmehr reiht er sich in die Liste kommunaler Häfen ein, die nicht aus eigener Leistung heraus wirtschaftlich erfolgreich agieren, sondern querfinanziert oder subventioniert werden.[21]

Dass Bohmte die große Ausnahme davon sein wird, ist unwahrscheinlich, denn die HWL-GmbH hat bislang wenig Kostenbewusstsein gezeigt. So wurde das Hafengelände der Fa. „Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH“ für 243,87 € pro Quadratmeter gekauft, und damit das 15- bis 20-fache des üblichen Gewerbeflächenpreises gezahlt.[22] Zur Beachtung: Der Preis wurde *nur* für das Gelände gezahlt, nicht für die Zerhusen-Hafengesellschaft, also ohne Lizenzen und Betriebsgenehmigungen. Außerdem kommen noch die Abrissarbeiten der vorhandenen Anlagen hinzu. Insgesamt wurden Stand 31.12.2019 15.764.949,53 € [23] ausgegeben, mit dem Ergebnis, dass der ehemalige Zerhusen-Hafen jetzt eine Bauruine ist und das Hafengeschäft darniederliegt.

Der Braunschweiger Hafen hat trotz seiner 85-jährigen Existenz seit 2006 mindestens 11,4 Mio. € Subventionen erhalten und damit eine „schwarze Null“ erreicht.

[20] https://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_Braunschweig.

[21] vgl. https://www.containerhafen-bohmte.de/2019/06/20/zur-wirtschaftlichkeit-von-binnenh%C3%A4fen/.

[22] https://www.containerhafen-bohmte.de/2017/03/12/bericht-%C3%BCber-gerichtsverhandlung-in-der-nozin-der-noz/.

[23] vgl. Beteiligungsbericht 2021123 der Gemeinde Bohmte S. 29-34 (https://www.containerhafen-bohmte.de/app/download/16055676224/BohmteBeteiligungsbericht2021.pdf?t=1615376626).

Beurteilung von Schadstoffemissionen, LKW-Ersatz, Streckenlängen und Bahn-Bashing

Mehrmals berichtet Herr Weber von der hohen Energieeffizienz der Binnenschifffahrt gegenüber anderen Transportsystemen.[24] Zudem sei die Binnenschifffahrt in der Lage, in ganz erheblichem Maß LKWs zu ersetzen, die Bahn hingegen unfähig.

Tatsächlich ist die Vorstellung, dass die Binnenschifffahrt besonders umweltfreundlich sei, ein weit verbreiteter Irrglaube: Wie Untersuchungen des Bundesumweltamts aufzeigen (Tabelle 2), ist nicht das Binnenschiff, sondern die **Bahn** das Transportsystem mit den geringsten umwelt- und klimaschädlichen Emissionen. Beim Stickoxid- und Partikelausstoß liegt das Binnenschiff sogar an erster Stelle noch vor dem LKW-Verkehr. Ursache dafür sind veraltete Motoren ohne Abgasreinigung und mangelnde Modernisierungsbereitschaft in der Schifffahrt. *„Man muss das mal deutlich sagen: Unsere Schiffe nachzurüsten, können wir uns wirtschaftlich zurzeit nicht leisten. Da haben wir keinen Spielraum.“* [25]

Tabelle 2: Emissionsvergleich verschiedener Verkehrsträger im Güterverkehr 2019

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr – Bezugsjahr 2019

Verkehrsmittel		Treibhausgase[1]	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe[4]	Stickoxide	Partikel[5]
Lkw[2]	g / tkm	111	0,086	0,037	0,244	0,006
Güterbahn[3]		17	0,011	0,002	0,026	0,001
Binnenschiff		30	0,081	0,028	0,382	0,009

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin und Diesel

Quelle: TREMOD 6.14

[1] CO2, CH4 und N2O angegeben in CO2-Äquivalenten [2] Lkw ab 3,5t, Sattelzüge, Lastzüge

Umweltbundesamt 11/2020

[3] Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. den „Umweltmobilcheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

[4] ohne Methan [5] ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

Quelle: Bundesumweltamt (https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#tabelle)

---

[24] *„Auch im Bereich der Energieeffizienz bietet die Binnenschifffahrt die größten Vorteile im spezifischen Treibstoffverbrauch pro transportierter Gütertonne“.* Weber S. 3, in diesem Dokument S. 33.

[25] Bernd Sibum, Vorsitzender der Interessensgemeinschaft Haarener Reeder. In: Die Wirtschaft. Osnabrück, Emsland Grafschaft Bentheim. NOZ-Beilage vom 17.12.2020, S. 20 (http://www.e-pages.dk/nozwirtschaftp/24/).

Da Binnenschiffe vorwiegend im Massengutverkehr eingesetzt werden, beziehen sich auch die ermittelten Schadstoffdaten vorwiegend auf den Massenguttransport und damit auf die Hauptstärke der Binnenschifffahrt. Container erhöhen aber den Kraftstoffverbrauch, weil sie zusammen mit der eigentlichen Güterladung transportiert werden müssen. Anders ausgedrückt: Bei der Angabe nach Tonnenkilometern müsste das Containerleergewicht vom Frachtgewicht abgezogen werden, um einen realistischen Vergleich zum unverpackten Massengut zu ermöglichen. Außerdem werden weltweit ca. ⅓ der Container als Transportverpackungen leer wieder zurück geschickt. Leere Container sind wegen der fehlenden Dringlichkeit für die langsame Binnenschifffahrt besonders attraktiv. Auf der Strecke östlich von Bohmte sind 42% aller Containertransporte auf Binnenschiffen Leertransporte, westlich sogar 95,55%! [26] Je leichter die Ladung, desto höher ist der Anteil des Schiffsgewichts an der Gesamtmasse, was das Ergebnis nochmals verfälscht.

Die Übertragung von Massengut-Daten auf Containertransporte ist also ein **brutto-netto-Vergleich** und führt zu einem verfälschten Ergebnis. Daher ist der Begriff „Tonnenkilometer“ im Containerbereich irreführend. Beim Containertransport ist der entscheidende Faktor nicht das Ladungs**gewicht**, sondern die Anzahl der transportierten Container, also das Ladungs**volumen**.[27] Daher müssten für eine sinnvolle Beurteilung des Kraftstoffverbrauchs eigentlich Messungen auf Basis von „Container-„ oder „TEU-km“ erstellt werden.

Die Binnenschifffahrt ist also weit davon entfernt, „sauber“ zu sein. Für das Bohmter Hafenprojekt kommen weitere Faktoren hinzu, die die Position des Binnenschiffs an diesem Standort weiter verschlechtern:

- Die Brückenproblematik führt dazu, dass die Schiffe nach / von Bohmte nur zur Hälfte, einem Viertel oder gar einem Fünftel ihrer Ladekapazitäten mit Containern beladen werden können. In den meisten Fällen muss zusätzlich Ballastwasser aufgenommen werden. Beides verringert die Treibstoffeffizienz.
- Die Brückenproblematik führt auch dazu, dass ein Binnenschiff im Containerverkehr erheblich weniger LKWs ersetzen kann, als Herr Weber berichtet. Auf der Strecke von Bohmte zu den Westhäfen begrenzen die Brückenhöhen die Containermenge auf eine Lage pro Schiff. Statt 100 LKWs, wie es Weber darstellt, würde ein Großmotorgüterschiff (GMS) dort nur 26 LKWs ersetzen. Wenn denn GMS auf der Strecke überhaupt fahren dürften. Der Dortmund-Ems-Kanal soll zwar in Zukunft für GMS ertüchtigt werden, aber gegenwärtig ist er nur für die halb so großen Europaschiffe zugelassen.[28] Damit werden im Containerverkehr auf der Strecke lediglich 12 LKWs pro Schiff ersetzt.

---

[26] https://www.containerhafen-bohmte.de/app/download/15621585524/AnalyseStellungnahmeBode18Nov2019.pdf?t=1575538837, S. 4. (s.a. Anm. 14).

[27] Die Vertauschung von Volumen und Gewicht ist ein signifikanter und häufiger Fehler in der Argumentation der Hafen-Befürworter, der schon in der Stellungnahme von Prof. Bode gemacht wurde (https://www.containerhafen-bohmte.de/containerhafenplanung/expertenmeinungen/prof-bode/).

[28] Falls der DEK für GMS freigegeben wird, wird das die Brückenproblematik noch verstärken, weil ein- oder zweilagig beladene GMS höher aus dem Wasser ragen als Europaschiffe.

In östlicher Richtung sind immerhin zwei Lagen Container auf einem Schiff, also die doppelte Menge möglich, aber das Schiffshebewerk Lüneburg stellt für GMS ein unüberwindbares Hindernis dar. Sie müssen einen Umweg über Magdeburg und die Elbe von 216 km Länge machen (Tabelle 3). Allein dieser Umweg ist länger als die Gesamtstrecke für LKWs (200 km) oder die Bahn (198,6 km). Ein Binnenschiff könnte auf der Strecke also nur 24 (Europaschiff), bzw. 52 (GMS) LKWs ersetzen, würde aber 1,7- (Europaschiff) oder 2,8-mal (GMS) so weit fahren müssen und wäre 3 Tage statt 3 Stunden unterwegs.

Tabelle 3: Streckenlängen verschiedener Verkehrsträger

von Bohmte zum Hamburger Hafen (Eurogate Containerterminal HH)	
per Binnenschiff über Magdeburg (GMS)	560,24 km
per Binnenschiff über Elbe-Seitenkanal (Europaschiffe)	344,18 km
per LKW	200 km
per Bahn	198,6 km
von Bohmte zum Hafen in Rotterdam (Maasvlakte)	
per Binnenschiff:	408 km
per LKW	345,7 km
per Bahn	346,6 km

- Der allgemeine Schadstoffausstoß pro Tonnen- (besser: Container-)kilometer eines Transportsystems muss mit den zu fahrenden Strecken multipliziert werden, um den tatsächlichen Ausstoß der Transporte bewerten zu können. Diese Streckenlängen fallen bei den unterschiedlichen Transportträgern unterschiedlich aus. **Bei allen Strecken, die vom Bohmter Hafen aus bedient werden sollen, ist das Binnenschiff in der schlechtesten Position**. Diese längeren Strecken wirken sich natürlich auf den Treibstoffverbrauch und damit den Schadstoffausstoß der Binnenschiffe aus, die diese Strecken bewältigen müssen.

Legt man trotz der oben dargestellten brutto-netto-Problematik die Daten des Bundesumweltamts als durchschnittliche Schadstoffemissionen zugrunde (Tabelle 2), würde beispielsweise der Transport eines 10 Tonnen (brutto) schweren Containers zwischen Bohmte und den Hauptzielhäfen in Hamburg und Rotterdam folgende Mengen an Schadstoffen emittieren:

Tabelle 4: Schadstoffausstoß in Abhängigkeit von Transportsystemen und ihren Streckenlängen, Angaben für einen Container mit 10 to Gesamtgewicht

Bohmte – Hamburger Hafen	**Strecken-länge (km)**	**Treibhaus-gase (g)**	**Kohlen-monoxid (g)**	**Flüchtige Kohlen-wasserstoffe (g)**	**Stick-oxide (g)**	**Partikel (g)**
per Binnenschiff über Magdeburg	560	168.000,00	453,60	156,80	2.139,20	50,40
per Binnenschiff über Elbeseitenkanal	344	103.200,00	278,64	96,32	1.314,08	30,96
per LKW	200	222.000,00	172,00	74,00	488,00	12,00
per Bahn	199	33.830,00	21,89	3,98	51,74	1,99
Bohmte – Hafen Rotterdam						
per Binnenschiff	408	122.400,00	330,48	114,24	1.558,56	36,72
per LKW	346	384.060,00	297,56	128,02	844,24	20,76
per Bahn	347	58.990,00	38,17	6,94	90,22	3,47

(Diese Tabelle zeigt die Emissionen unterschiedlicher Verkehrsträger abhängig von ihren Streckenlängen vom Standort Bohmte aus und ihren spezifischen Emissionswerten nach Tabelle 2. Weitere Einflüsse z.B. durch Ballastierung sind nicht einberechnet.)

Berücksichtigt man also die unterschiedlichen Streckenlängen, stößt das Binnenschiff bei drei (in Richtung Osten: vier) von fünf Parametern ganz erheblich mehr Schadstoffe aus als alle anderen Transportträger. Einzig bei den Treibhausgasen liegt der Ausstoß niedriger als beim LKW-Transport. Die Bahn hingegen liefert in allen Parametern die besten Zahlen. Bei den Treibhausgasen beträgt ihr Schadstoffausstoß lediglich **20% bis 48% der Emissionen eines Binnenschiffs**, bei anderen Parametern sogar nur wenige Prozentpunkte.

Die Bahn könnte also zwei- bis fünfmal fahren, um die Menge Treibhausgase eines einzigen Binnenschifftransports auszustoßen und benötigt bis zu 40 Fahrten, um auf die Menge der anderen Binnenschiff-Schadstoffe zu kommen. Hinzu kommt, dass Sinn und Zweck des Bohmter Hafens ja laut Weber die Versorgung der gesamten Region einschließlich der Stadt Osnabrück sein soll. Dadurch vergrößert sich für die Stadt der Anteil des LKW-Nahverkehrs gegenüber dem Osnabrücker Stadthafen um 20 km. Weil Bahn und LKWs direkt bis in die Stadt fahren können, gilt diese zusätzliche Entfernung nur für die Binnenschifffahrt und müsste bei einer objektiven Gesamtbetrachtung aller Faktoren in die Berechnung einfließen.

Vor diesem Hintergrund ist das Bahn-Bashing,[29] das Weber betreibt, ein anrüchiges Manöver. Die Bahn verfügt zu allen vorgesehenen Hauptdestinationen des Bohmter Hafens (Nord- und Westhäfen) über die kürzeren Strecken und über das Transportsystem mit den geringsten Umwelt- und Klimaauswirkungen. Viele technische Innovationen, die Herr Weber für die Binnenschifffahrt in Aussicht stellt, sind bei der Bahn bereits teilweise Realität, insbesondere die Elektrifizierung.[30] Um auch die übrigen Aspekte zu modernisieren, hat die Bundesregierung im Klimaschutzpaket 20 Milliarden € zusätzlich zur Verfügung gestellt und bürokratische Hemmnisse abgebaut. Die Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven wird ausgebaut, ebenso wie die „Alpha-E-Strecke" zwischen Hamburg, Bremen und Hannover.[31] Insgesamt will die Bahn 150 Milliarden € investieren, während die Binnenschifffahrt mit den 9,1% (24,5 Milliarden €) des BVWP 2030 auskommen muss. Nach Bahn-Chef Richard Lutz habe der finanzielle Rückenwind inzwischen fast schon „Sturmstärke" erreicht.[32]

Nicht nur in Deutschland werden die Vorteile der Bahn erkannt. Die EU hat das Jahr 2021 zum „Europäischen Jahr der Schiene" erklärt, alle europäischen Häfen wollen ihren Bahnanteil verstärken, Antwerpen bis 2030 von aktuell 7% auf 14% verdoppeln, Rotterdam von 14% auf 20% steigern.[33] Die notwendigen Schritte dazu wurden bereits gemacht. 2007 wurde die Eisenbahnstrecke zwischen dem Hafen Rotterdam-Maasvlakte und Oberhausen („Betuweroute") in Betrieb genommen, die den Hafen Rotterdam mit einer eigenen Güterverkehrsbahnstrecke erschließt.[34] Mit der neuen KV-Anlage wird auch Osnabrück daran teilhaben.

Dass die Binnenschifffahrt deutliche Defizite im Umweltbereich hat und dass sich diese eben **nicht** so einfach lösen lassen, wie Weber suggeriert, hat auch die deutsche Bundesregierung erkannt, die in ihrem „Masterplan Binnenschifffahrt" deutliche Probleme bei der Umsetzung von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen in der Branche feststellt: „*Das Erbringen des Nachweises von Energieeffizienzsteigerungen stellt die Binnenschifffahrt vor erhebliche Probleme.*"[35]

---

[29] *„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".* Weber S. 4, in diesem Dokument auch S. 34.

[30] 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).

[31] Gut verbunden - aber nicht gut genug? In: Die Wirtschaft. Osnabrück, Emsland Grafschaft Bentheim. NOZ-Beilage vom 17.12.2020, S. 17 (http://www.e-pages.dk/nozwirtschaftp/24/).

[32] Süddeutsche Zeitung Nr. 239 vom 16. Oktober 2020, S. 15.

[33] KV-, GVZ-Konzept Niedersachsen 2020 (Anm. 11), S.9.

[34] https://de.wikipedia.org/wiki/Betuweroute.

[35] Bundesverkehrsministerium (Hg): Masterplan Binnenschifffahrt. Berlin 2019, S. 15. (s. Anm. 12).

Wenn man also einen „Umwelt-“ bzw. „Klimaschutzhafen“ bauen möchte, wie beispielsweise CDU-Kreistagsfraktionsvorsitzender Eichholz fordert, [36] müsste dieser eigentlich kein Hafen, sondern ein Bahnhof sein.

Webers vollmundiges Versprechen zur Effizienz und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt entspricht NICHT der Wahrheit!

Grundsätzlich ist NICHT die Binnenschifffahrt, sondern die Eisenbahn das umwelt- und klimafreundlichste Transportsystem!

Beim Bohmter Projekt verstärken sich die Nachteile der Binnenschifffahrt noch zusätzlich aufgrund der konkreten Standortnachteile (größere Streckenlängen, geringe Beladung, zusätzliche Ballastierung)!

Erfolgt die Hauptausrichtung möglicher Schiffsverkehre von / nach Bohmte in / aus Richtung Osten oder Westen?

Herr Weber greift die schon von der HWL-GmbH aufgestellte Behauptung auf, dass der „weitaus überwiegende“ Teil der Schiffsverkehre von Bohmte aus in Richtung Osten erfolgen werde und stellt eine Partnerschaft mit dem Hamburger Hafen in Aussicht. Indirekt formuliert er damit, dass der Bohmter Hafen von der Brückenproblematik im Westen nur unwesentlich betroffen sein werden wird.[37]

In seiner Präsentationsdatei präsentiert er folgende Zahlen: [38]

Ausfuhr: 58% „nach Hamburg“, 24% „zum Rhein“, 16% „in Richtung Süden“. Das sind zusammen 98%, über die fehlenden 2% macht Weber keine Angaben. Da die beiden Ziele „zum Rhein“ und „in Richtung Süden“ von Bohmte aus nur über Dortmund-Ems-, Wesel-Datteln- oder Rhein-Herne-Kanal (Richtung Westen) mit ihren jeweiligen Brückenproblemen erfolgen können, macht die Aufteilung dieser Verkehre keinen Sinn. Sie ist ein Taschenspielertrick, um die Verkehre auf der einen Seite geringer aussehen zu lassen, als auf der anderen. Das Ost-West-Verhältnis in Bohmte beträgt danach jedenfalls 58:40.

Einfuhr: 61% „von Hamburg“, 26% „vom Rhein“, 11% „aus Richtung Süden“. Auch hier fehlen 2%, auch hier hat die Aufteilung der Westverkehre keinen inhaltlichen Sinn, das Ost-West-Verhältnis beträgt 61:37.

---

[36] https://www.containerhafen-bohmte.de/2020/10/15/landkreis-h%C3%A4lt-an-containerhafenplanung-fest/.

[37] *„Die weitaus überwiegenden Verkehre werden zum Hafen Hamburg stattfinden, Bremerhaven/Bremen, aber auch Wilhelmshaven (mit einem neuartigen Schiffskonzept auf GMS-Basis), liegen in einer gut erreichbaren Entfernung.“* Weber S.2, in diesem Dokument S. 32.

[38] Weber, Präsentationsdatei, Folie 3, in diesem Dokument S. 38.

Das gesamte Ost-West-Verhältnis beträgt daher nach Weber 119: 77. Diese Zahlen zeigen lediglich eine Ungleichgewichtung von ca. 15%, was man nicht unbedingt als „weitaus überwiegend“ bezeichnen würde. Aber durch seine Aufteilung der Westverkehre und deren Darstellung mit unterschiedlich großen und unterschiedlich beschrifteten Pfeilen vermittelt Webers Grafik optisch den Eindruck eines sehr viel größeren Unterschieds.

Hinzu kommt, dass selbst diese Zahlen weder von der HWL-GmbH noch von Weber belegt werden, **obwohl sie der Faktenlage widersprechen**. Das „Hafenkonzept Niedersachsen“ vom 20.2.2007 konstatiert, dass Warentransporte auf dem Wasser von und nach Osnabrück und Oldenburg stärker in Richtung Westen als in Richtung Osten stattfinden.[39] Das wird vom aktuellen „Masterplan Hafen Osnabrück“ bestätigt, der mehr Ziele des Osnabrücker Stadthafens in Richtung Westen als im Osten feststellt.[40] Zu dem gleichen Ergebnis kommt das „KV-, GVZ-Konzept“ des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums: *„Der Seehafenhinterlandverkehr per Binnenschiff ist weiterhin vorwiegend auf die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ausgerichtet.“* [41]

Eine Möglichkeit, die behauptete Ost-Stärke des Bohmter Hafens zu dokumentieren, hätte die Unternehmensbefragung geboten, mit der die HWL-GmbH ihre Hafenpläne zu rechtfertigen versucht. Dort werden als Zielhäfen Hamburg / Bremerhaven sowie die Westhäfen zwar erwähnt, ihre Anteile aber nicht gewichtet.[42]

Der von Weber als *„in einer gut erreichbaren Entfernung“* genannte Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven wurde in der Befragung überhaupt nicht als Ziel ermittelt. Da Wilhelmshaven nicht ans Binnenwasserstraßensystem angeschlossen ist, müssten Schiffe den Binnenverkehr übernehmen, die für den küstennahen Seeverkehr geeignet sind. Da diese Schiffe höher aus dem Wasser ragen müssen, aufwändiger gebaut und erheblich teurer sind, hätte ihr Einsatz wesentliche technische und finanzielle Nachteile gegenüber reinen Binnenschiffen. Der Jade-Weser-Port ist also keineswegs „gut erreichbar“!

Falls übrigens tatsächlich der „weitaus überwiegende“ Teil der Verkehre in Richtung Osten erfolgen würde, wäre das Binnenschiff gegenüber Bahn und LKW im stärkeren Nachteil als in Richtung Westen (s. Tabelle 4, S. 14).

---

[39] *„Vergleichsweise hohe Anteile der ARA-Häfen sind in Oldenburg und Osnabrück feststellbar“* (https://drive.google.com/file/d/1kfcHxRBTFAP47TvuoKMkSwGxghZVLaDa/view?usp=sharing, S. 43).

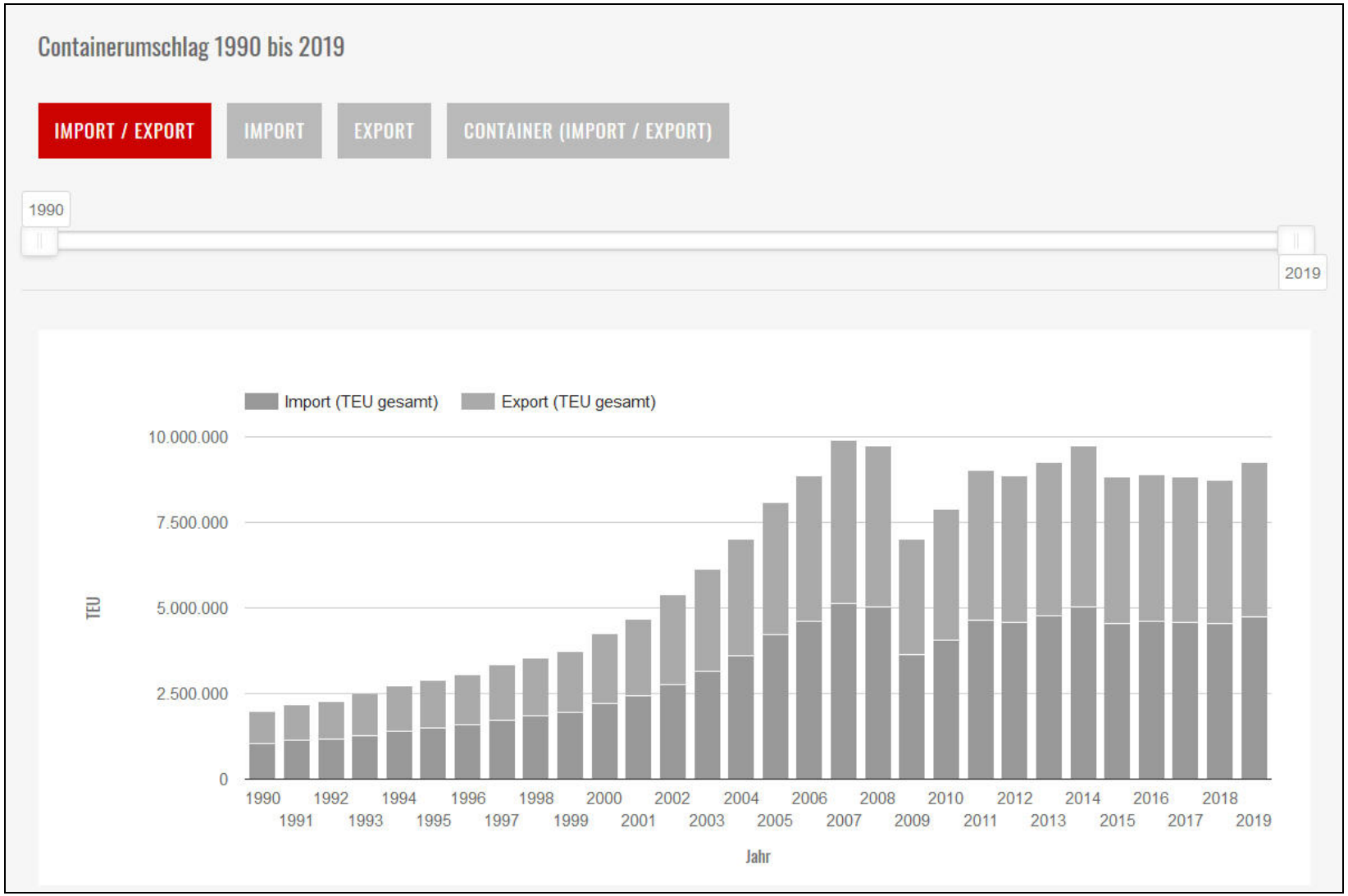
[40] *„Die Quellen der Binnenschiffstransporte liegen je nach Gutart im Wesentlichen im eigenen Bundesland, in Nordrhein-Westfalen und in den Seehäfen (Rotterdam, Vlissingen, Antwerpen und Hamburg).“* (https://www.containerhafen-bohmte.de/app/download/15912102624/SchlussberichtMasterplanHafenOsnabrueck.pdf?t=1597597651 , S. 27).

[41] *„Der Seehafenhinterlandverkehr per Binnenschiff ist weiterhin vorwiegend auf die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ausgerichtet. Die meisten Mengen im wasserseitigen Seehafenhinterlandverkehr werden mit den Regionen Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und mit Abstand Baden-Württemberg ausgetauscht (Rheinachse).“* KV-, GVZ-Konzept Niedersachsen 2020 (Anm. 11), S. 9.

[42] https://www.hafen-bohmte.de/images/pdf/2019-10-01%20railistics%20Potenziale%20Containerhafen%20Bohmte.pdf.

Und die Containerumschlag-Entwicklung im Hamburger ist auch keine reine Wachstumsstory. Seit 2007 stagnieren dort die Zahlen, was bedeutet, dass mögliche Partner des Hamburger Hafens sich einen stagnierenden Markt teilen müssen (Tabelle 5).

Tabelle 5 Containerumschlag in TEU des Hamburger Hafens 1990-2019



Quelle: https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag

Sind Binnenschiffstransporte von / nach Bohmte vor Hoch- und Niedrigwasser geschützt?

Herr Weber behauptet, die Binnenschifffahrt auf dem norddeutschen Wasserstraßennetz sei nicht von Pegelschwankungen betroffen und uneingeschränkt nutzbar, weil es sich um künstliche oder stauregulierte Gewässer handele.[43]

Die Strecke zwischen Bohmte und den **Westhäfen** führt nur zur Hälfte über künstliche Wasserstraßen (Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Wesel-Datteln- oder Rhein-Herne-Kanal). Die zweite Hälfte führt über den unregulierten Rhein.

Die Strecke zwischen Bohmte und **Bremen** / **Bremerhafen** führt über die Mittelweser. Die Mittelweser ist zwar staureguliert, aber nur für Europaschiffe befahrbar: *„Die Weser ist für Schiffe bzw. Schubschiffe der Klasse IV ausgelegt. Es können Schiffe mit einer maximalen Länge von 85 Metern, einer Breite von 9,5 Metern und einem Tiefgang von 2,8 Metern die Weser durchfahren.* […] *Aufgrund der Tatsache, dass die Mittelweser, die vom Mittellandkanal bis nach Bremen verläuft, nur für Klasse IV zugelassen ist, der Mittellandkanal und auch die Weser ab Bremen aber für größere Schiffe, liegt hier ein Engpass vor.“* [44] In Zukunft soll die Mittelweser zwar für GMS, ÜGMS und Schubverbände ausgebaut werden, aber nur mit deutlichen Einschränkungen. Der Ausbau sieht lediglich eine Abladetiefe (Tiefgang) von 2,50 statt 2,80 bzw. 3,20 Meter vor, außerdem wird es umfassende Einschränkungen im Begegnungsverkehr geben.[45]

Die Strecke zum / vom **Hamburger Hafen** führt über den Mittellandkanal und den Elbeseitenkanal. Weil das Schiffshebewerk Lüneburg für GMS zu klein ist, können diese den Elbeseitenkanal nicht nutzen und müssen über Magdeburg und die Elbe fahren. Die Elbe ist bis auf die Staustufe Geesthacht bei Hamburg **nicht** staureguliert und weist eine erhebliche Niedrigwasserhäufigkeit in den kritischen Sommermonaten auf, die laut Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V. in Zukunft noch weiter zunehmen wird.[46] Ein Ausbau der Elbe für die Binnenschifffahrt ist nicht vorgesehen, also auch keine Stauregulierung!

---

[43] *„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.“* Weber, S. 5, in diesem Dokument S. 35.

[44] KV-, GVZ-Konzept Niedersachsen 2020 (Anm. 11), S. 65.

[45] https://www.wna-hannover.wsv.de/Webs/WNA/NBA-Hannover/DE/Projekte/aktuelle/Mittelweser-GMS/mittelweser_text.html.

[46] *„Maßnahmen zum Unterhalt und Ausbau der Elbe als Schifffahrtsweg unterschätzen den damit verbundenen Aufwand, wenn sie von Niedrigwasserverhältnissen ausgehen, wie sie in aus heutiger Sicht relativ feuchten Perioden bestanden, die ungleichmäßige Jahresweise Verteilung von Niedrigwasser vernachlässigen und die künftig nachlassenden Niedrigwasserauffüllungen aus dem Bergbau nicht berücksichtigen.“* Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V. (Hg): Klima- und Anthropogene Wirkungen auf den Niedrigwasserabfluss der mittleren Elbe: https://www.pik-potsdam.de/glowa/pdf/elbe_nw_1p2.pdf, S.7.

Große Schiffe, für die das Bohmter Hafenprojekt ja ausdrücklich vorgesehen ist [47] und die angeblich zum „weitaus überwiegenden" Teil zwischen Bohmte und Hamburg fahren sollen, können nicht den Elbeseitenkanal benutzen, sondern müssen die Elbe befahren und wären von Hoch- und Niedrigwasserproblemen betroffen!

Ebenso müssen die Verkehre zu den Westhäfen den Rhein befahren, unabhängig von den Schiffsgrößen.

Damit wären außer Bremen / Bremerhaven, für die Einschränkungen auf der Weser gelten, alle Zielorte des Bohmter Standorts von Pegelschwankungen betroffen.

Zwei Spezialhäfen?

Herr Weber lobt die Entscheidung, für das Bohmter Projekt zwei getrennte Häfen zu planen, die jeweils „*speziell auf den Umschlag von Massengut und Containern ausgerichtet*" seien, und behauptet, dass Container- und Massengut nicht in einem gemeinsamen Hafen umgeschlagen werden könnten.[48]

Einen Hafen „speziell für Massengut" gibt es nicht. Ein Massenguthafen ist kein Spezial- sondern ein Universalhafen. Massengüter werden auf unterschiedliche Art und Weise umgeschlagen, für die leistungsfähige Krananlagen notwendig sind. Diese Krananlagen können in den meisten Fällen auch Stückgüter und / oder Container umschlagen. Dafür müssen Greifer oder Sauger durch Lasthaken oder „Spreader" (Containergeschirr) ersetzt werden. Dies erscheint in Bohmte relativ unproblematisch zu sein, weil dort laut Bebauungsplan auch „Schwergut" umgeladen werden soll, für das sowieso unterschiedliche Instrumente zur Verfügung stehen müssen.[49]

Es erscheint daher als unverständlich, dass die „Suprastruktur" (Umschlaganlagen) des geplanten Massenguthafens geeignet sein sollen, um Schwergut umzuschlagen, aber ungeeignet für Container. Uns leuchtet ebenfalls nicht ein, dass Massen- und Schwergüter – also auch Getreide und Futtermittel – verschmutzt werden dürfen, Container – also Transportverpackungen – hingegen nicht.

---

[47] *„Das Hafenkonzept ist auf die zukünftig hauptsächlich gebräuchlichen Schiffstypen GMS/ÜGMS sowie Schubverbände mit einer Breite von 11,45 m und unterschiedlichen Längen zwischen 110 Metern und 185 Metern auszurichten."* Weber, S. 2, in diesem Dokument S. 32.

[48] Weber, S. 1, in diesem Dokument S. 31.

„Eine Vermischung der beiden Ladungsbereiche Massengut und Container auf einem Flächenareal ist weder logistisch sinnvoll noch aufgrund der unterschiedlichen Randbedingungen und Anforderungen beim Umschlag möglich." Weber S. 3, in diesem Dokument S. 33.

„Containerhafen nur getrennt vom Massenguthafen realisierbar: - unterschiedliche Suprastruktur, - Verschmutzungsproblem, - andersartige Logistikanforderungen, - Platzprobleme". Weber, Präsentationsdatei, Folie 4, in diesem Dokument S. 38.

[49] https://www.containerhafen-bohmte.de/app/download/14850290324/BP_109_Begruendung_Entwurf_2017-12-08.pdf?t=1519669525 S. 12.

Bohmte als optimaler Hafenstandort?

Herr Weber behauptet, der Bohmter Containerhafen würde „*als westlichster Standort im Mittellandkanalgebiet an einer strategisch sehr günstigen Position liegen*“.[50] Zur Verdeutlichung präsentiert Weber eine Kartendarstellung: “*Übersicht über die Häfen in der Region Osnabrück*“, auf der im ganzen Landkreis lediglich die beiden Standorte Bohmte und Osnabrück zu sehen sind.[51] Alle übrigen Häfen sind ausgeblendet. Er bringt weiter vor, dass es vorteilhaft sei, dass der Kanal in Bohmte in Dammlage, also oberhalb des Geländeniveaus verlaufe, weshalb die Kaianlagen im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) verbleiben. Der Hafen habe ein „eigenes“ Wendebecken, es würden genügend Erweiterungsflächen zur Verfügung stehen, die Straßenanbindung sei optimal und es bestehe sogar die Möglichkeit einer späteren Bahnanbindung.

All diese Aussagen sind korrekturwürdig.

Der geplante Hafen in Bohmte ist sicherlich nicht der „westlichste Standort im Mittellandkanalgebiet“. Die Häfen in **Bramsche**, **Recke**, **Uffeln** oder am „Nassen Dreieck“ in **Bergeshövede** liegen westlich von Bohmte am Mittellandkanal, direkt daran schließen sich die Häfen des Dortmund-Ems-Kanals an, z.B. die Kanalhäfen **Rheine**, **Spelle**, **Westladbergen** oder **Ibbenbüren**. Zwar ist keiner dieser Häfen ein ausdrücklicher „Containerhafen“, da aber westlich von Minden so gut wie keine Containertransporte stattfinden, würde das auch keinen Sinn machen. Im Gegenteil: Der Bohmter Containerhafen soll nach der „**Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen**“ mit 6.465.616,35 € (Förderquote: 56,9%) subventioniert werden. Damit verbunden ist eine **Projektbindung** für den kombinierten Verkehr (Container) von **20 Jahren**. Innerhalb dieser Zeit dürfen dort **ausschließlich** Waren im kombinierten Verkehr umgeschlagen werden. Während die anderen Häfen also den Vorteil haben, neben anderen Gütern auch Container umschlagen zu können (was sie im bescheidenen Rahmen jetzt schon tun), oder den Containerumschlag in Zukunft auszubauen, falls das Containergeschäft anziehen sollte, dürften im Bohmter Containerhafen 20 Jahre lang keine anderen Güter als nur Container umgeschlagen werden. Falls doch, muss die Förderung zurückgezahlt werden. Die Containerhafenbindung ist also ein **Nachteil**, kein Vorteil.

Unabhängig davon ist unklar, weshalb es „strategisch günstig“ für einen Containerhafen sein soll, am westlichen Ende einer Strecke zu liegen, auf der nur sehr, sehr wenige Containertransporte stattfinden und wenn, dann angeblich fast ausschließlich in Richtung Osten?

---

[50] Weber, S. 2, in diesem Dokument S. 32.

[51] Weber, Präsentationsdatei, Folie 2, in diesem Dokument S. 37.

Aus der Kanalführung in Dammlage am geplanten Standort schließt Weber, dass die „Bauwerkzuständigkeit“ für die Kaianlagen bei der WSV verbleiben und daher „*keine zusätzlichen Baukosten sowie keine laufende Unterhaltung*“ zu zahlen wären.[52] Das ist gleich mehrfach falsch. **Die Ufer einer künstlichen Bundeswasserstraße verbleiben immer im Eigentum der WSV**, unabhängig davon, ob der Kanal ober-, auf oder unterhalb des Geländeniveaus verläuft. **Innerhalb von Hafenanlagen wird das Kanalufer zur Nutzung nur verpachtet, nie verkauft! Die Kaikante (ca. 3-5 m) verbleibt im Eigentum der WSV, darf aber vom Pächter benutzt werden, der darauf z.B. Krananlagen montieren kann. Für diese Anlagen wie auch für die Spundwand ist dann der Pächter zuständig, nicht die WSV**.

Eigentlich ist die Frage der Bauwerkszuständigkeit eindeutig geklärt und müsste auch allen Beteiligten bekannt sein. Das Gerichtsurteil vom 23.5.2017 in der Auseinandersetzung zwischen der HWL-GmbH und der Fa. Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH über den Bohmter Hafenkran ordnet die Zuständigkeit des Hafenkrans eindeutig dem Pächter (Zerhusen) zu, dabei ist es vollkommen egal, ob der Kanal in Dammlage oder ebenerdig gebaut ist.[53]

Es fallen also durchaus Unterhaltungskosten für die Kaianlagen an. Und jede Menge „zusätzliche Baukosten“ für das Projekt, denn aufgrund der Dammlage muss das Gelände weiträumig angehoben / aufgefüllt werden, um überhaupt einen Zugang zum Kanal zu ermöglichen. Der angekündigte Vorteil der Dammlage ist also tatsächlich ein **Nachteil**.

Auch ist dafür selbstverständlich ein ordentliches Planfeststellungsverfahren notwendig,[54] weil für den Containerhafen eine Kanalseite verändert / verbreitert werden muss. Die HWL-GmbH hat dafür bereits ein Scoping-Verfahren durchgeführt.[55]

Während Weber sich also unzutreffend darüber freut, dass die HWL-GmbH keine „eigenen“ Kaianlagen betreiben muss, schreibt er ihr ebenfalls unzutreffend ein „eigenes“ Wendebecken zu. Doch auch hier gilt: Das Wendebecken bleibt Eigentum der WSV. Webers Inbesitznahme öffentlichen Eigentums und seine gleichzeitige Ablehnung von daraus entstehenden Verpflichtungen empfinden wir als unangenehme **Rosinenpickerei**.

Dass umfangreiche **Erweiterungsflächen** zur Verfügung stehen, können wir ebenfalls nicht bestätigen. Der geplante Hafen liegt in besiedelter Umgebung. Die HWL-GmbH hat zwar (zu teilweise sehr hohen Kosten) einige landwirtschaftliche Flächen und zwei (drei?)

---

[52] Weber, S. 3, 5, in diesem Dokument S. 33, 35.

[53] https://www.containerhafen-bohmte.de/2017/03/12/bericht-%C3%BCber-gerichtsverhandlung-in-der-nozin-der-noz/ und https://www.containerhafen-bohmte.de/2017/05/24/erneutes-urteil-gegen-die-hwl-gmbh/.

[54] Weber bemängelt, dass in **Bramsche** „*eine neue Hafensituation als Parallelhafen nur auf der Grundlage einer Planfeststellung bzw. Plangenehmigung auf eigene Kosten hergestellt werden kann*“ (Präsentationsdatei, Folie 7, in diesem Dokument S. 40). Das ist zwar richtig, gilt für **Bohmte** aber ebenso!

[55] https://www.containerhafen-bohmte.de/2019/08/01/ovg-urteilsbegr%C3%BCndung-und-scoping-termin-zum-planfeststellungsverfahren/.

Wohnhäuser in der Umgebung aufgekauft, aber bei weitem nicht alle, die betroffen sind. Teilweise hat sie durch ihr ungeschicktes Auftreten in der Vergangenheit deutliche Ablehnung erzeugt. Die erfolgreiche Klage gegen den B-Plan Nr. 99 und die aktuelle Klage gegen den B-Plan Nr. 109 zeigen, dass allein schon die jetzt geplante Grundstufe des Hafens auf Widerstand bei den Anwohnern trifft. Über mögliche Ausbaustufen und Erweiterungen wird es daher wohl ebenfalls Auseinandersetzungen geben.

Zur **Straßenanbindung** haben wir bereits angemerkt, dass durch die Hafenverlagerung von Osnabrück nach Bohmte der LKW-Nahverkehr zunehmen wird, weil dessen Strecken länger werden.[56] Hinzu kommt, dass der größte Teil des Osnabrücker Umschlagguts (Eisenschrott für das Stahlwerk Georgsmarienhütte) zurzeit per Hüttenbahn weitertransportiert wird. Das müsste von Bohmte aus per LKW erfolgen, denn ein Bahnanschluss ist „vorerst“ nicht geplant und wird langfristig sehr wahrscheinlich auch nicht kommen (s.u.). Auch kritisieren wir, dass Straßen- und Hafenausbaupläne sich gegenseitig legitimieren sollen, z.B. beim Bau der B-65-neu, der B-51-Erneuerungen oder der geplanten A-33-Nord. Ein klassischer Zirkelschluss: Der Hafen soll gebaut werden, weil die Straßenanbindungen angeblich so gut sind – die Straßen sollen erneuert werden, weil der Hafen es erfordert.[57] Wir verweisen auf die Diskussionen um zukünftige Verkehrs- und Wirtschaftskonzepte, die diese Dilemmata vermeiden wollen (S. 26f).

Vor dem Hintergrund, dass die Deutsche Bahn einen Anschluss an die Bahnstrecke Osnabrück-Bremen auf freier Strecke untersagt und die HWL-GmbH ein eigenes Gleis auf eigene Kosten bis zum Bohmter oder dem Ostercappelner Bahnhof verlegen und unterhalten müsste, erscheint uns ein späterer Gleisanschluss als sehr, sehr unwahrscheinlich. Allein die Flächenkosten wären erheblich. Wir halten Webers Erwähnung der Möglichkeit eines späteren Bahnanschlusses daher für eine rhetorische Beruhigungspille, um erst einmal einen Fuß in die Tür zu bekommen und Fakten zu schaffen. Falls ein Bahnanschluss tatsächlich ernsthaft geplant sein sollte, dann bitten wir um Einsicht in die mittel- und langfristige Kostenplanung. Außerdem gibt es bereits jetzt schon Proteste dagegen, interessanterweise von der CDU, eigentlich größte Befürworterin des Projekts.[58]

Ein eigener Bahnanschluss für den geplanten Hafen würde zudem auch deshalb nicht wirklich Sinn machen, weil es in 4 km Entfernung bereits einen Hafen mit Bahnanschluss gibt: Der Hafen in Wehrendorf verfügt über 390 m öffentlich zugänglicher Kaikante, Abstellflächen und sogar über eine eigene „Containerbrücke“! [59]

---

[56] vgl. S. 14, vgl. auch div. Zukunftskonzepte S. 26.

[57] https://bvwp-projekte.de/strasse/B65-G10-NW-NI-T1-NI/B65-G10-NW-NI-T1-NI.html oder https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G40-NI/B51-G40-NI.html.

[58] https://www.containerhafen-bohmte.de/2020/11/13/mehrheitsbeschaffung-%C3%A1-la-cdu/.

[59] https://www.containerhafen-bohmte.de/2020/05/10/zwei-containerh%C3%A4fen-in-4-km-abstand/.

In diesem Zusammenhang wird auch deutlich, dass Webers Behauptung unrichtig ist, es gebe keine Konkurrenz innerhalb von 50 km Radius.[60] Damit übergeht er nicht nur den Hafen in Wehrendorf, sondern alle anderen Häfen der Region, die z.B. bei der Standortauswahl des Bohmter Projekts betrachtet worden waren (vgl. Tabelle 6 und Anhang 5, S.44). Demnach gibt es zwischen Recke im Westen (MLK-Km: 13) und Hille im Osten (MLK-Km: 88-92) mindestens alle 6,3 km ein Hafen am Mittellandkanal. Und es wird deutlich, dass Webers Aussage, nur von Bohmte aus könne die Region Osnabrück mit Gütern auf dem Wasserwege versorgt werden, ebenfalls falsch ist. Tatsächlich gibt es zwar keinen großen Zentralhafen, aber eine große Anzahl kleinerer und mittlerer Häfen, die bereit und in der Lage sind, die Region zu versorgen!

Tabelle 6: Entscheidungsmatrix der „Machbarkeitsstudie 2008“ im Auftrag der Stadtwerke Osnabrück

	Flächen-potenzial	Entfernung vom Stadthafen	Tri-modalität	Hafen- un. Gewerbe-ansätze	Ökol. u. städtebaul. Rahmenbed.	planerische Rahmenbed.
Stirpe-Oelingen	x	x	x	x	0	x
Hille	x	-	x	0	0	0
Venne	x	x	0	0	-	-
Recke	0	x	x	x	0	-
Wehrendorf	0	x	x	0	x	0
Espelkamp	0	-	x	0	0	x
Getmold	0	0	-	x	x	x
Bramsche	0	x	-	x	0	0
Engter	0	x	-	x	-	0
Achmer	0	x	-	0	-	-
Harpenfeld	-	x	-	x	0	x
Schwagstorf	-	x	0	-	-	0

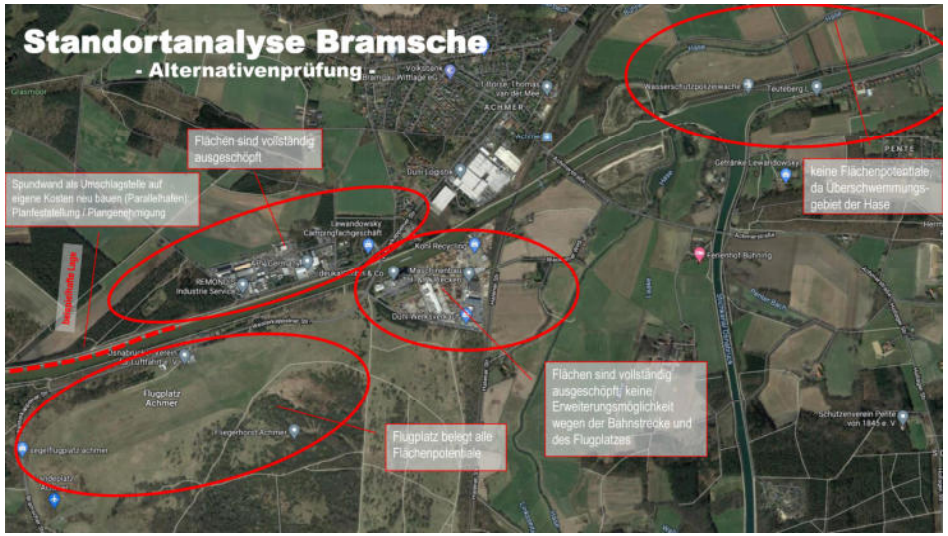
x erfüllt
0 bedingt erfüllt
- nicht erfüllt

Quelle: Stadtwerke Osnabrück AG / Landkreis Osnabrück / NiedersachsenPorts GmbH & Co KG: Machbarkeitsstudie – Binnenhafenentwicklung im Bereich Osnabrück/ Bohmte. Emden 2008

[60] *„Der nächste Hafenstandort mit einem vergleichbaren Hafenprofil ist der RegioPort OWL (noch im Aufbau) mit einem Abstand von ca. 50 km, was einem üblichen Abstand für die Einzugsgebiete bei Binnenhäfen entspricht“*. Weber, S. 5, in diesem Dokument S. 35.

Alternativenprüfung in Bramsche

Weber unterschlägt in seinen Arbeiten also alle anderen Hafenstandorte der Region außer Osnabrück und Bohmte. Trotzdem stellt er eine „**Alternativenprüfung**“ über die Situation in **Bramsche** vor, die aber unvollständig, unkorrekt und einseitig ist.[61]



links: Weber, Präsentationsdatei, Folie 8, rechts: weiterer Kanalverlauf Richtung Westen (Quelle: google-Maps)

Denn entgegen Webers Darstellung gäbe es in Bramsche durchaus Erweiterungsmöglichkeiten und einige Bramscher Häfen planen das auch.[62] Seine Kartendarstellung endet im Westen und blendet potenzielle Erweiterungsflächen einfach aus. Seine Begründung: Dort müsse man die „*Spundwand als Umschlagstelle auf eigene Kosten neu bauen (Parallelhafen)…“* einschließlich der dazu notwendigen baurechtlichen Verfahren*: „… Planfeststellung / Plangenehmigung*“.

Doch genau das alles wäre in Bohmte und jedem anderen Standort **ebenfalls** notwendig: Für den geplanten Containerhafen muss in Bohmte eine neue Spundwand errichtet werden, selbstverständlich innerhalb eines Planfeststellungsverfahrens. Denn das ist kein willkürlich aufgestellter Hinderungsgrund, sondern das aus guten Gründen vorgeschriebene gesetzliche Verfahren!

---

[61] Weber, Präsentationsdatei, Folien 7,8, in diesem Dokument auch S. 40.

[62] Mittellandkanal: „So etwas wie die sechsspurige Autobahn“. In: Die Wirtschaft. Osnabrück, Emsland Grafschaft Bentheim. NOZ-Beilage vom 17.12.2020, S. 16 (http://www.e-pages.dk/nozwirtschaftp/24/).

Webers Rosinenpickerei geht also munter weiter, wobei er die Möglichkeit, eine „Plangenehmigung“ – gemeint ist wohl: „Planfeststellung“ – zu vermeiden, in Aussicht stellt. Wir fragen uns, ob er mit seiner oberflächlichen Wortwahl suggerieren will, in Bohmte **ohne Genehmigung** bauen zu können? Ist das eine Andeutung, in Bohmte etwas durchzukriegen, was in Bramsche nicht genehmigungsfähig wäre? Ist das ein Aufruf zur Umgehung von gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren oder nur das vorlaute Halali eines Lobbyisten?

Eine Alternativenprüfung muss sich aber nicht nur mit einem einzigen Alibi-Alternativstandort, sondern vor allem mit der Frage der Notwendigkeit befassen, also der Frage nachgehen, ob das Projekt überhaupt oder in der geplanten Größe nötig ist, oder ob es andere, möglicherweise bessere Möglichkeiten gibt, die Ziele des geplanten Projekts zu erreichen.

Das macht Webers „Alternativenprüfung“ nicht. Dabei gibt es starke Anzeichen dafür, dass das Projekt entbehrlich ist. Würde man bei einer dezentralen Versorgungsstruktur der Region bleiben, die vorhandenen Möglichkeiten nutzen und durch intelligente Verteilsysteme miteinander verknüpfen, dann dürften die Hafenkapazitäten der Region nicht nur ausreichen, sondern aufgrund der Verteilung in der Fläche sogar vorteilhaft sein. Wer hingegen die Versorgung zu einem System mit zentralem „Mega-Hafen“ auf freier Fläche und auf Kosten der übrigen Häfen ändern will, von dem vor allem die Stadt Osnabrück profitieren würde, wird auch in Bramsche sehr wahrscheinlich Probleme bekommen.

Aber nicht aus den Gründen, die Weber darstellt, sondern weil die Bevölkerung sich fragen wird, ob das denn nun wirklich Not tut, oder ob die Zeit nicht inzwischen reif ist für andere Konzepte.

Zukunft statt Gegenwart?

Dass die Lage der Binnenschifffahrt nicht wirklich rosig ist, scheint Herrn Weber bewusst zu sein, denn trotz seiner Apotheose der Binnenschifffahrt widmet er sich in seiner Stellungnahme auf mehreren Folien und in zwei von vier (mit „Vorbemerkung“: fünf) Kapiteln der „Zukunftssicherung“ und der „Zukunftsfähigkeit“ ebendieses Transportsystems und bezeichnet den Bohmter Hafen demonstrativ als „Zukunftshafen“. Er rechnet mit neuen technischen Erfindungen und Entwicklungen, die die Binnenschifffahrt in Zukunft attraktiver machen werden, z.B. (teil-)automatisiertes Festmachen und Laden, vor allem aber die Umrüstung von Diesel- auf alternative Antriebe, z.B. Flüssiggas, Wasserstoff oder (batterie-)elektrisch.

Diesen **Fortschrittsoptimismus** können wir nicht teilen. Denn die Stärke der Binnenschifffahrt liegt im preisgünstigen Transport von (schweren) Massengütern auf langen Strecken. Bei diesen Strecken sind Festmachen oder Laden Marginalien und bieten nur geringes Optimierungspotenzial, auch sind batterieelektrische Antriebe nicht langstreckengeeignet. Flüssiggasantriebe (LNG) werden zwar vielfach gelobt, doch „*dem Klimaschutz ist mit LNG aber im Endeffekt nicht geholfen*“, weil auch LNG ein fossiler Treibstoff ist.[63]

Durch die Langlebigkeit von Schiffen (über 65 Jahre) werden alle anderen Verkehrssysteme technische Innovationen voraussichtlich ganz erheblich schneller adaptieren als die Binnenschifffahrt. Daher erscheint es einleuchtend, dass die Binnenschifffahrt, die schon jetzt den heutigen Anforderungen hinterher hinkt,[64] ebenso Probleme bei zukünftigen Modernisierungsprozessen haben wird. Falls der Modernisierungsschub doch gelingt, werden die Kosten steigen, die Binnenschifffahrt ihren Vorteil als preisgünstige Massentransporteurin einbüßen und sich verstärkt der Konkurrenz aus Bahn und LKW stellen müssen. Wahrscheinlicher ist daher die Alternative ohne oder mit nur bescheidener Modernisierung, bei der die Binnenschifffahrt an den alten Systemen festhält, die zwar billig, aber umweltschädlich sind, und weiterhin den preisgünstigen Massenmarkt bedient. Beides gleichzeitig geht nicht.

Wenn die Binnenschifffahrt also die Zukunftsschritte macht, die Weber prognostiziert, wird sie ihren Preisvorteil gegenüber anderen Transportsystemen verlieren. Macht sie die Schritte nicht, wird sie die Akzeptanz in der Bevölkerung verlieren.[65]

Zudem sind einige Modernisierungsvorschläge bedenklich. Wasserstoff als Energieträger klingt zwar verlockend, hat aber das große Problem, dass bei der Herstellung CO_2 in erheblicher Menge anfällt, also nur verlagert, nicht vermieden wird. Die Herstellung von Wasserstoff per Elektrolyse (Spaltung von Wasser mit elektrischem Strom) oder Pyrolyse (chemische Trennung z.B. aus Erdgas) sind sehr energieintensive Prozesse. Aus energetischer Sicht ist es da erheblich besser, den eingesetzten Strom oder das Erdgas direkt beim Verbrauch zu verwenden, um diese Transformationsverluste zu vermeiden. Das gilt selbstverständlich für „grauen“, also aus fossilen Energieträgern hergestellten Strom, aber ebenso für „grünen“, also regenerativ erzeugten Strom und natürlich auch für Atomstrom. Aktuell gibt es Bestrebungen, Atomenergie zur Herstellung von Wasserstoff zu rehabilitieren.[66] Wir halten das für Greenwashing, um den Atomausstieg durch die Hintertür zu torpedieren. Atomstrom ist keineswegs „grün“, sondern birgt langfristige und sehr große Risiken. Es kann nicht Ziel des Bohmter Hafenprojekts sein, zur Rechtfertigung der Atomlobby zu dienen.

---

[63] „Reeder haben bei dem Thema Umweltschutz geschlafen“. Nabu-Referent Sönke Diesner im Interview. In: Die Wirtschaft. Osnabrück, Emsland Grafschaft Bentheim. NOZ-Beilage vom 17.12.2020, S. 21 (http://www.e-pages.dk/nozwirtschaftp/24/).

[64] s. Anm. 35, S.15.

[65] "Es dieselt die ganze Nacht": Ärger wegen Schiffsemissionen am Mittellandkanal. Wittlager Kreisblatt 13.1.2021 (https://www.noz.de/lokales/bad-essen/artikel/2204946/schiffsliegestelle-in-bad-essen-gesundheit-der-anwohner-gefaehrdet).

[66] https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/news/eu-kommission-aus-atomkraft-produzierter-wasserstoff-ist-co2-arm/.

Unabhängig davon bleibt die Frage, warum Herr Weber es nötig zu finden scheint, für die Binnenschifffahrt eine goldene Zukunft zu malen. Das macht eigentlich nur dann Sinn, wenn die Gegenwart eben **nicht** golden ist. Es entsteht der Eindruck, dass er von der bitteren Gegenwart ablenken und auf eine bessere Zukunft vertrösten will.

Doch wenn wir uns schon eine Zukunft ausmalen, dann bitte eine realistische. Soll heißen, Webers Zukunftsvorstellung ist eine technologisch optimierte lineare Fortsetzung der heutigen Binnenschifffahrt, bei der alle fremden Faktoren unverändert bleiben – nur die Binnenschifffahrt, die schafft ihre Nachteile ab.

Dass dieser Fall eintritt, ist sehr unwahrscheinlich. Technologische und strukturelle Veränderungen bedingen und beeinflussen sich immer gegenseitig. Die Binnenschifffahrt ist Teil der gesellschaftlichen Gesamtentwicklung, bei der sich Herstellung und Verteilung von Waren in Zukunft grundsätzlich und auf allen Ebenen ändern werden, nicht nur bei Einzelakteuren.

Es ist daher sehr viel wahrscheinlicher, dass sich die Verteilung von Waren ganz anders entwickeln wird als heute. Nicht nur die Diskussion um autofreie Städte hat in der Corona-Zeit an Schub gewonnen, ebenso die Kritik an Globalisierung, gedankenlosen Konsum und sinnfreier Arbeit.[67] Es ist daher kaum denkbar, dass eine neue Generation bei der Gestaltung ihrer Welt an alten Mustern festhalten wird. Es wird alles auf den Prüfstand kommen und neu bewertet werden müssen.

Innerhalb dieser Diskussionen über unser zukünftiges Leben nehmen Konzepte großen Raum ein, bei denen die Versorgung der Bevölkerung stärker nachfrage- als angebotsorientiert ist und digital optimiert wird, wofür kundennahe Verteilpunkte wie der Osnabrücker Stadthafen notwendig sind, die daher erheblich größeres Potenzial haben als kundenferne Standorte wie Bohmte.[68] Was umso mehr für das „platte Land“ gilt. Dort sind mehrere kundennahe, in der Fläche dezentral verteilte Stationen besser, als ein großer gemeinsamer Zentralstandort. Überhaupt ist der Wunsch nach großen Zentralen ein Relikt aus alten Zeiten, in denen die Herren Generaldirektoren über hierarchisch organisierte Imperien herrschten. Das geht heute besser.

Auf die Idee, ein solch veraltetes Konzept ausgerechnet „Zukunftshafen“ zu nennen, muss man erst einmal kommen.

Der geplante Standort in Bohmte „auf grüner Wiese“ ist eine technologisch optimierte, lineare Fortschreibung gegenwärtiger Logistik-Vorstellungen, deren Zukunftsfähigkeit zweifelhaft ist.

---

[67] z.B. Gerhard Matzig: Finde den Fehler. In: Süddeutsche Zeitung Nr. 302 vom 31.12.2020 (https://www.sueddeutsche.de/kultur/autofrei-innenstadt-3deluxe-stadtplanung-1.5161938?reduced=true).

[68] *„Viele Güterverkehrszentren in Niedersachsen liegen eher dezentral und nicht zentrumsnah und bieten vom Grunde tendenziell keine guten Bedingungen für Smart-City-Konzepte.“* KV-, GVZ-Konzept Niedersachen (Anm. 11), S. 32.

Fazit

Webers Arbeit ist keine sachgerechte Auseinandersetzung mit dem Thema. Seine Darstellungen sind einseitig, fehlerhaft, beschönigend und häufig bewusst irreführend. Hilfreich sind sie dennoch, denn da sie für den internen Kreis der Befürworter gedacht sind, zeigen sie auf, dass und wie beim Bohmter Hafenprojekt mit unlauteren Mitteln gekämpft wird.

Webers Argumentation, das Bohmter Hafenprojekt sei nötig, um Stadt und Region auf dem Wasserweg mit Waren zu versorgen, ist gleich mehrfach problematisch: Hauptsächlich, weil sie zeigt, dass es nicht in erster Linie um Container geht, sondern um einen Massenguthafen für die Versorgung Osnabrücks und damit um einen Ersatz für den Osnabrücker Stadthafen. Was gleichzeitig bedeutet, dass zwischen offiziellen Aussagen und internen Absichten eine Differenz besteht, da eine solche Absicht von den Befürwortern der Planung offiziell strikt bestritten wird.[69] Wir bewerten das als einen **Täuschungsversuch** an der Öffentlichkeit.

Das zweite Problem dieser Argumentation ist, dass es gar keine Gefährdung der Versorgung gibt. Die Region ist mit Häfen sehr gut ausgestattet, die verschiedene Waren und selbstverständlich auch Container umschlagen können. Weber zeichnet ein Problem, das keines ist.

Und er bietet eine Lösung an, die keine ist und die wahrscheinlich sogar geeignet ist, die Versorgungssituation zu verschlechtern, indem der Innenstadthafen überflüssig gemacht wird, weil er durch einen neuen Hafen außerhalb der Stadt ersetzt wird, was den LKW-Nahverkehr vergrößert. Das würde sich insbesondere auf das Osnabrücker Hauptumschlaggut Eisenschrott für das Stahlwerk Georgsmarienhütte negativ auswirken, weil der bisherige Weitertransport per Eisenbahn durch LKWs ersetzt werden müsste.

Weil die Binnenschifffahrt in Umwelt- oder Klimaschutzaspekten der Bahn hinterherhinkt, bietet sie auch keine echte Lösung für unsere Umwelt- oder Klimaprobleme. Die Binnenschifffahrt leidet unter einem Dilemma: Würde sie sich ändern und in saubere Schiffe investieren, müsste sie auch die Frachtpreise erhöhen, womit die Binnenschifffahrt ihre größte Stärke verlöre: den günstigen Preis, wogegen sich die Reeder aber sehr energisch sträuben, weil genau das ihr großer Marktvorteil ist.[70]

Doch wie überall hat „billig“ trotzdem seinen Preis. Bezahlen müssen dann halt andere, in diesem Fall die Allgemeinheit.

Und zwar nicht nur mit ihrer Gesundheit, sondern auch finanziell. Denn vor dem Hafenfinanzierungs-Hintergrund der Stadt Braunschweig ist es irritierend, dass in sämtlichen Beschlussvorlagen zum Bohmter Hafenprojekt der letzten Monate stets der drohende Verlust von Fördermitteln in den Vordergrund gestellt wird, langfristige Finanzrisiken hingegen ignoriert werden. Wir wissen leider nicht genau, mit welchen Summen und in welchen Zeiträumen der Braunschweiger Hafen gefördert wurde, damit er im Jahr 2019 eine

[69] z.B. https://www.hafen-bohmte.de/images/pdf/2019-12-02_Faktenblatt_neu.pdf.

[70] vgl. Anm. 25, S.11.

„schwarze Null“ schreiben kann. Wir wissen aber, dass in den letzten 15 Jahren – also noch 70 Jahre nach seiner Gründung – mindestens 11,4 Mio. € geflossen sind. Also zu einer Zeit, in der der Hafen bereits eingerichtet und am Markt etabliert war. Was beides in Bohmte noch geschehen muss. Dort sind zwar bereits 15 Mio. € ausgegeben worden, aber bislang noch kein einziger Spatenstich erfolgt!

Das finanzielle Risiko für die beteiligten Kommunen und den Kreis scheint daher nicht unerheblich zu sein, es übersteigt jedenfalls deutlich die bereits bewilligten Fördersummen. Unberücksichtigt ist dabei, dass es sich bei den Fördermitteln für das geplante Bohmter Hafenprojekt ja ebenfalls um öffentliche Mittel handelt, die von der Allgemeinheit finanziert werden müssen.

Das alles verschweigt Weber und malt stattdessen lieber eine rosige Zukunft für die Binnenschifffahrt. Ein Gemälde, das sich unter halbwegs lebensnaher Betrachtung nicht unbedingt durch Realismus auszeichnet.

Daher stellt sich uns die Frage, warum eine solche Lobby-Aktion für das Bohmter Hafenprojekt überhaupt stattfindet. Wir fragen uns, warum derartig abstrus und fehlerhaft argumentiert wird. Und wir fragen uns weiter, wo denn die stichhaltigen, richtigen und guten Argumente für das Projekt bleiben. Falls das die Basis für die politische Zustimmung zum Bohmter Hafenprojekt ist, halten wir die Entscheidung für nicht sachgemäß und sehr bedenklich!

Wir möchten daher an die zuständigen Politiker appellieren, sich **nicht** durch Webers Darstellung irritieren zu lassen, sondern eigenständig Informationen einzuholen. Wir möchten alle dazu ermuntern, unsere Argumentation und die angegeben Quellen zu prüfen und ggf. sachlich zu widerlegen, falls wir Fehler begangen haben, so wie es auch bei unserer mangelhaften Berechnung der Braunschweiger Hafensubventionen geschehen ist.

Wir möchten sogar davor warnen, das **nicht** zu tun. Bonns ehemalige Oberbürgermeisterin Bärbel Dieckmann ist vom Verwaltungsgericht in Köln zur Zahlung von einer Mio. € Schadensersatz verurteilt worden, weil sie im Zusammenhang mit dem Bau des WCCB-Kongresszentrums ihre Dienstpflichten verletzt und seinerzeit den Bonner Stadtrat nicht ausreichend über mögliche finanzielle Risiken informiert und „Nebenabsprachen“ getroffen habe.[71]

[71] https://www.wn.de/NRW/4270128-Kommunen-Ex-OB-Dieckmann-muss-Schadenersatz-an-Stadt-Bonn-zahlen.

Anhang 1, Textdokument Wolfgang Weber

Hafenentwicklung in Bohmte

Vorbemerkungen

Die Planungen für einen **Hafenstandort in Bohmte** für die **Region Osnabrück** in Ergänzung des bestehenden Stadthafens Osnabrück laufen bereits seit vielen Jahren und wurden regelmäßig auch mit der Landesregierung – vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) – sowie der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erörtert. Zwischen den genannten Behörden und den regionalen Dienststellen in Osnabrück (Landkreis Osnabrück, Stadt Osnabrück) bestand regelmäßig Einigkeit, dass diese Planung aufgrund der Standortvorteile eines Hafenstandortes unmittelbar am Mittellandkanal große Chancen bietet.

Stichkanäle haben regelmäßig den Nachteil, dass sie für die Binnenschifffahrt aufgrund der „Sackgassensituation" von geringerer Attraktivität sind als Häfen unmittelbar am Hauptkanal. Zudem erschweren die regelmäßig wiederkehrenden Überlegungen der Bundesregierung, Kosten beim Ausbau der Infrastruktur einsparen zu wollen, den Planungsfortschritt, wobei insbesondere die Stichkanäle des Mittellandkanals einer besonderen Betrachtung unterzogen worden sind. Die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (aktuelle Namensgebung), die beiden Schleusen Hollage und Haste nicht durch Neubauten zu ersetzen, sondern den Bestand der Schleusen nur mit einer Grundsanierung für die nächsten 10-15 Jahre abzusichern, verschlechtert die Standortbedingungen des Hafens Osnabrück als wichtigsten Hafenstandort der Region weiter.

Vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung, in Bohmte einen neuen Hafenstandort aufzubauen, der speziell auf den Umschlag von Massengut und Containern ausgerichtet ist, aus logistischen Gründen und aus Gründen des Klimaschutzes konzeptionell richtig, um die Region Osnabrück mit großen Mengen an Gütern über den Wasserweg versorgen zu können.

Diese überzeugenden Argumente waren für die sehr positive Beurteilung des Vorhabens durch die Landesregierung und durch die zuständigen Behörden des Bundes maßgeblich.

Der Unterzeichner hat in den Jahren von 2000 bis 2017 in verantwortlicher Position den Bereich Schifffahrt und Häfen im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr betreut. Während dieser Zeit wurden die Planungen für den Aufbau des neuen Hafenstandortes wiederholt in Stellungnahmen des MW und in der politischen Diskussion im Niedersächsischen Landtag positiv bewertet. Nicht nur im Fachministerium, sondern auch in den politischen Gremien des Landtages waren regelmäßig positive Resonanzen auf das Projekt festzustellen.
Die nachfolgenden persönlichen Einschätzungen resultieren aus der aktuellen Beschäftigung mit dem Planungsstand für den Hafenstandort Bohmte und den langjährigen Erfahrungen des Unterzeichners im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für den Bereich Wasserstraßen, Häfen und Schifffahrt. Sie sind das Ergebnis der summarischen Prüfung der Faktenlage und der strategischen Ausrichtung der Hafenplanung in Bohmte.

© WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR

Hafenstrukturen

Die Binnenschifffahrt hat ihre besonderen Stärken als Verkehrsträger im Grundlastbereich, hier schwerpunktmäßig für trockene und flüssige Massengüter, für Altmetalle/Schrott und für Großraum- und Schwertransporte oder vergleichbare Güter.

Der **Containertransport** ist in der Binnenschifffahrt das **am stärksten wachsende Marktsegment**. Im Unterschied zum Transport der eingangs erwähnten Massengüter eignet sich der Containertransport insbesondere für die Bildung von sog. paarigen Verkehren, d. h. für Containertransporte in beide Richtungen. Beispielsweise hat sich der Hafen Braunschweig in den vergangenen Jahren strategisch sehr stark auf den Containertransport fokussiert und damit sehr große Erfolge erzielt. Beginnend mit einem Containerumschlag von 5.000 TEU/a liegt der Umschlag inzwischen bei über 70.000 TEU/a. Auch an anderen Binnenhafenstandorten sind große Erfolge in diesem Marktsegment zu verzeichnen.

Der **Hafenstandort Bohmte** ist aufgrund der infrastrukturellen Randbedingungen sowohl für den Massengutumschlag und als auch den Containerumschlag sehr gut geeignet.

Der **Massengutbereich** am Standort ist für die Region Osnabrück von strategischer Bedeutung, da die Abfertigung der großen Schiffseinheiten (GMS/ÜGMS/SV: Abladetiefe 2,80 m) nur durch seine Lage unmittelbar am Mittellandkanal möglich ist. Der Hafenstandort in Osnabrück (Stadthafen) ist hierfür wegen der zu kleinen Schleusenabmessungen in Hollage und in Haste sowie wegen der zu geringen Abladetiefe im Hafenbecken (T_{max}=2,20 m) nicht geeignet.

Der **Containerhafen** in Bohmte würde als **westlichster Standort im Mittellandkanalgebiet** an einer strategisch sehr günstigen Position liegen. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal ist aufgrund des Ausbauzustandes auf der Nordstrecke kein Verkehr mit GMS/ÜGMS möglich, auf der Südstrecke zwischen Bergeshövede und Datteln nur eingeschränkt. Die weitaus überwiegenden Verkehre werden zum Hafen Hamburg stattfinden, Bremerhaven/Bremen, aber auch Wilhelmshaven (mit einem neuartigen Schiffskonzept auf GMS-Basis), liegen in einer gut erreichbaren Entfernung. Dadurch ist das untersuchte Containeraufkommen in einer Größenordnung von ca. 44.000 TEU/a nachvollziehbar und vermutlich realistisch. Nach einer Pressemitteilung der Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft (HHLA) vom 16.7.2020 will Hamburg seine strategischen Partnerschaften mit den Binnenhäfen weiter ausbauen; mit dem Hafen Braunschweig ist ein Anfang gemacht (Containerumschlag in Braunschweig 2019: > 70.000 TEU/a).

Die Hafenplanung für den Hafen in Bohmte ist auf einen **Planungszeitraum von mehreren Jahrzehnten** auszulegen. Hier sind unter Beachtung der jeweiligen Förderbedingungen möglicherweise noch Optimierungen notwendig bzw. sinnvoll; spätere Ergänzungen sind dabei jederzeit möglich. Das Hafenkonzept ist auf die zukünftig hauptsächlich gebräuchlichen Schiffstypen GMS/ÜGMS sowie Schubverbände mit einer Breite von 11,45 m und unterschiedlichen Längen zwischen 110 Metern und 185 Metern auszurichten.

Auf der vorhandenen Hafeninfrastruktur der ehemaligen Firma Zerhusen kann der geplante Massengutbereich mit einem vergleichsweise geringen Aufwand schnell hergestellt werden. Der Abriss der vorhandenen Gebäudestrukturen ist dabei Voraussetzung. Als vorteilhaft ist festzustellen, dass die gesamte Kaianlage aufgrund der Lage in der Dammstrecke des MLK im Eigentum und in der Unterhaltung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bleibt, sodass von der Hafen

© WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR

Wittlager Land GmbH **weder das Bauwerksrisiko noch die Unterhaltungslast** übernommen werden muss.

Die vorhandenen und zum Teil bereits im Besitz des Hafen Wittlager Land GmbH befindlichen Flächen sind für die erste Ausbaustufe des Hafens sowohl für den Massengutbereich als auch für den Containerbereich ausreichend. Die Verfügbarkeit von weiteren Flächenreserven ist als eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine positive Hafenentwicklung anzusehen. Die Erfahrungen aus anderen Hafen-Ansiedlungsprojekten zeigen, dass dem Aspekt ausreichender Flächenreserven häufig nicht ausreichend Rechnung getragen wird und dass dieses eine der wichtigsten Voraussetzungen der Zukunftssicherung ist.

Hierbei ist es auch von Bedeutung, dass einerseits für die reine Umschlagstätigkeit im Massengutbereich und im Containerbereich ausreichende Umschlags- und Lagerflächen zur Verfügung stehen müssen, dass aber auch andererseits Flächen benötigt werden, die von Unternehmen genutzt werden, die auf den An- oder Abtransport von Waren und Gütern über die Wasserstraße angewiesen sind bzw. von den geringen Transportkosten über die Wasserstraße profitieren.

Wesentliche Teile der Wertschöpfung in der Region entstehen regelmäßig durch die Ansiedlung von Unternehmen im **Umfeld des Hafens**, die durch die guten Standortbedingungen an der Wasserstraße die Lagegunst für ihre Geschäftstätigkeit optimal ausnutzen können. Der Hafenumschlag ist dabei eine notwendige Voraussetzung.

Eine **Vermischung der beiden Ladungsbereiche Massengut und Container** auf einem Flächenareal ist weder logistisch sinnvoll noch aufgrund der unterschiedlichen Randbedingungen und Anforderungen beim Umschlag möglich.

Maßnahmen zur Zukunftssicherung

Das **Durchschnittsalter** der Binnenschifffahrt liegt nach einer Untersuchung des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. bei **über 65 Jahren**. Dies gilt insbesondere in dem norddeutschen Wasserstraßennetz, da hier in der Regel die ältesten Schiffstypen verkehren. Aus wirtschaftlichen Gründen erfolgt der dringend notwendige Neubau von Binnenschiffen schwerpunktmäßig für den Bereich des Rheins, nicht jedoch für die speziellen Anforderungen der Binnenschifffahrt im norddeutschen Wasserstraßennetz. Daher wird in Zukunft der benötigte Schiffsraum für den Wasserstraßentransport im MLK-Gebiet immer weniger zur Verfügung stehen, sodass damit zwangsläufig eine weitere Verlagerung insbesondere auf den Straßenverkehr zu erwarten bzw. zu befürchten ist.

Die heute schon überlasteten Autobahnen können durch **neue Schiffssysteme und neue Logistikkonzepte** entlastet werden. Zum Vergleich: ein GMS ersetzt ca. 100 LKWs, ein ÜGMS ca. 135 LKWs, ein Schubverband ca. 160 LKW (oder 2 Ganzzüge der Bahn). Auch im Bereich der Energieeffizienz bietet die Binnenschifffahrt die größten Vorteile im spezifischen Treibstoffverbrauch pro transportierter Gütertonne.

Die Binnenschifffahrt steht aufgrund der Überalterung auch vor der Herausforderung, die bisherige Antriebstechnik mit (sehr alten) Dieselmotoren durch **neue Antriebssysteme** zu ersetzen. Hierbei kommt als Technologie auch die Verwendung von LNG in Betracht. Zukunftsorientierter sind jedoch Antriebe mit Wasserstoff, mit Brennstoffzellen (auf unterschiedlicher Grundlage, z.B. Wasserstoff

© WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR

oder Methanol) und rein elektrische Antriebe mit (Wechsel-)Akkusystemen. Die letztgenannten Schiffssysteme eignen sich (zunächst) insbesondere für den Kurzstreckenverkehr innerhalb einer Region. Hierbei ist bei einem rein elektrischen Antrieben von Vorteil, wenn an den Hafenstandorten auch Landstromanschlüsse für die Versorgung mit elektrischer Energie zur Verfügung stehen.

Es hat sich in den letzten Jahren zunehmend als immer dringenderes Problem herausgestellt, dass kein Personal für die gesetzlich vorgegebene Besatzungsstärke an Bord gefunden werden kann. Die **Reduzierung der Personalstärke an Bord** ist ein wichtiger Aspekt für Innovationsaktivitäten. Hieraus entsteht der Anspruch, die in der Binnenschifffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO) vorgegebene Besatzungsstärke durch eine weitergehende oder weitestgehende Automatisierung des Schiffsbetriebes zu reduzieren. Darüber hinaus kann über solche Automatisierungslösungen auch die **Verkehrssicherheit** deutlich gesteigert werden, da der Schiffsführung dann auch unter schlechten Witterungsbedingungen (Nebel, Dunkelheit etc.) ein sicheres Navigieren ermöglicht wird (vgl. Flugverkehr unter Schlechtwetterbedingungen). Hierin ist dann auch ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der **Zuverlässigkeit**, die ohnehin in der Binnenschifffahrt schon außerordentlich hoch ist, gesehen werden kann.

Aktuelle Forschungsaktivitäten für Innovationen in der Binnenschifffahrt deuten auf eine sehr dynamische Entwicklung im Bereich der **autonomen/teilautonomen Binnenschifffahrt** hin, die auch Innovationselemente wie das automatische An- und Ablegen der Schiffe, das automatisierte Festmachen der Schiffe an den Kaianlagen, die Automation des Ladens und Löschens etc. beinhalten.

Weiterhin sind auch Shuttledienste zu benachbarten Hafenstandorten mit eigenständig agierenden autonomen/teilautonomen Systemen oder mit **selbstfahrenden Leichtern** sinnvoll. Diese Schiffssysteme befinden sich zum Teil bereits auf belgischen und niederländischen Wasserstraßen in der Erprobung. Im Ballungsraum Berlin/Brandenburg ist ein Forschungsvorhaben zur Entwicklung solcher Systeme mit Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie begonnen worden.

Neue Förderrichtlinien des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ermöglichen eine umfangreiche Förderung (mit bis zu 80 Prozent der förderfähigen Kosten) gerade für die v.g. Bereiche.

Mit den vorstehenden Maßnahmen ist in der Logistikbranche eine **deutliche Attraktivitätssteigerung** für den Binnenschiffstransport zu erwarten.

Anmerkungen zur Zukunftsfähigkeit des Wasserstraßentransports

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 CO_2-armer bzw. CO_2-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.

Der Wasserstraßentransport bietet erhebliche Kapazitätsreserven, die auch in der logistischen Handhabung wesentlich einfacher als bei der Bahn genutzt werden können. Nachteilig ist in der

© WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR

Binnenschifffahrt allein die weitmaschige Netzstruktur, die Transporte nur auf den Magistralen des Wasserstraßennetzes in großen Mengen mit einer unerreichten Umweltfreundlichkeit ermöglicht. Besondere Herausforderungen werden in der intermodalen Verknüpfung gesehen, bei der eine intelligente Vernetzung der Verkehrsträger mit hoher Klimaeffizienz erreicht werden soll. Hier bieten die aktuellen Förderprogramme der EU und des Bundes vielfältige Möglichkeiten, zukunftsorientierte Systeme auf digitaler Basis zu entwerfen, die in der Lage sind, wesentliche Beiträge zur Verkehrswende zu leisten.

Für die großen Stromgebiete des Rheins, der Donau und der mittleren Elbe (zwischen der tschechischen Grenze und dem Stauwehr Geesthacht) besteht das Problem, dass die inzwischen langen Niedrigwasserperioden, die ihre Ursache im Klimawandel haben, zu immer deutlicheren Einschränkungen in der heutigen Transportkapazität führen.

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 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.

Ergebniszusammenfassung aus den Vorrecherchen und Gesprächen:

1. Die Auswahl des vorhandenen Hafenareals am Standort Bohmte ist sowohl für den Massengutbereich als auch für ein neues Containerterminal sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt.
2. Bohmte ist nach seiner Realisierung für den Containerumschlag der westlichste Standort des MLK-Gebietes mit einem Einzugsgebiet bis in das Emsland und das Münsterland. Der nächste Hafenstandort mit einem vergleichbaren Hafenprofil ist der RegioPort OWL (noch im Aufbau) mit einem Abstand von ca. 50 km, was einem üblichen Abstand für die Einzugsgebiete bei Binnenhäfen entspricht (s. Niedersächsisches Hafenkonzept, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2007).
3. Der Standort ist verkehrstechnisch gut angebunden und verfügt für die Binnenschifffahrt auch über eine eigene Wendestelle.
4. Die notwendigen Ufereinfassungen verbleiben aufgrund der Lage in einer Dammstrecke in der Bauwerkszuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und verursachen hierdurch keine zusätzlichen Baukosten sowie keine laufende Unterhaltung.
5. Im Vergleich zu anderen potentiellen Hafenstandorten verfügt der Standort in Bohmte über die zwingend notwendigen Flächenreserven, die sowohl für den unmittelbaren Umschlag als auch für die Ansiedlung wasserstraßenaffiner Unternehmen von entscheidender Bedeutung sind.

© WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR

6. Eine Anbindung an das Schienennetz ist grundsätzlich möglich und kann bei entsprechender Steigerung des Ladungsaufkommens zur Entlastung des Straßentransportes nachgerüstet werden.
7. Für die Detailplanung des Hafens werden optimierende Maßnahmen in der Konzeption und in der Berücksichtigung digitaler Strukturen im Hinblick auf eine autonome/teilautonome Binnenschifffahrt empfohlen.

Die Hafenplanung muss zukunftssicher für die nächsten Jahrzehnte sein. Es besteht am Standort Bohmte die seltene Chance, für die Hafenplanung von Beginn an neue Wege zu gehen, indem das Hafendesign, die internen logistischen Prozesse und die damit verbundenen Zulauf- und Ablaufprozesse konsequent

- auf neue Antriebskonzepte,
- digitale Prozesssteuerungen und
- eine effiziente Logistik unter Vermeidung überflüssiger Verkehre

ausgerichtet werden.

Die bereits geplanten grundlegenden infrastrukturellen Maßnahmen werden hiervon nicht berührt und sollten in geeigneter Form weitergeführt werden.

Hannover, 24.08.2020

Wolfgang Weber
Dipl.-Ing. (TU)
Ministerialrat a.D.
WM Consult
Wolfgang Weber und Partner GbR
Altenbekener Damm 82 B
30173 Hannover
Tel. 0511/2832028
Fax 01805/236888828
Mobil 0176/47111051
E-Mail wmconsult@mail.de

© WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR

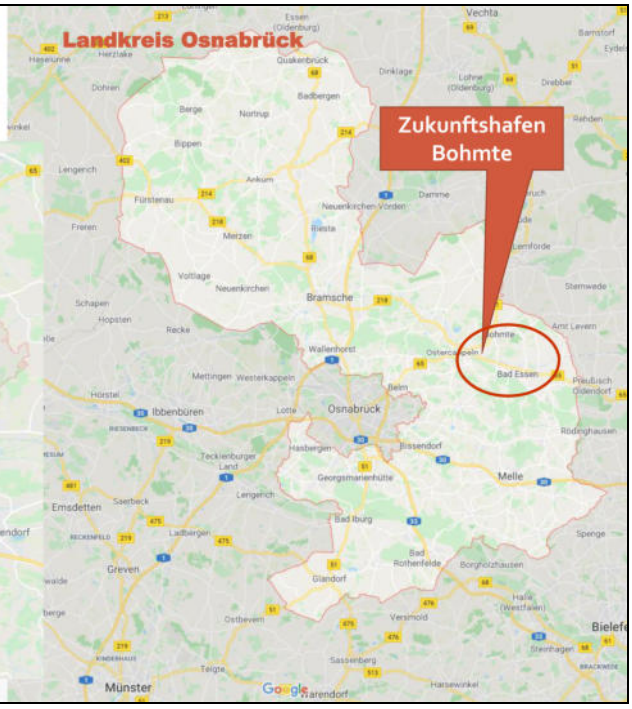
Anhang 2, Präsentationsdatei Wolfgang Weber

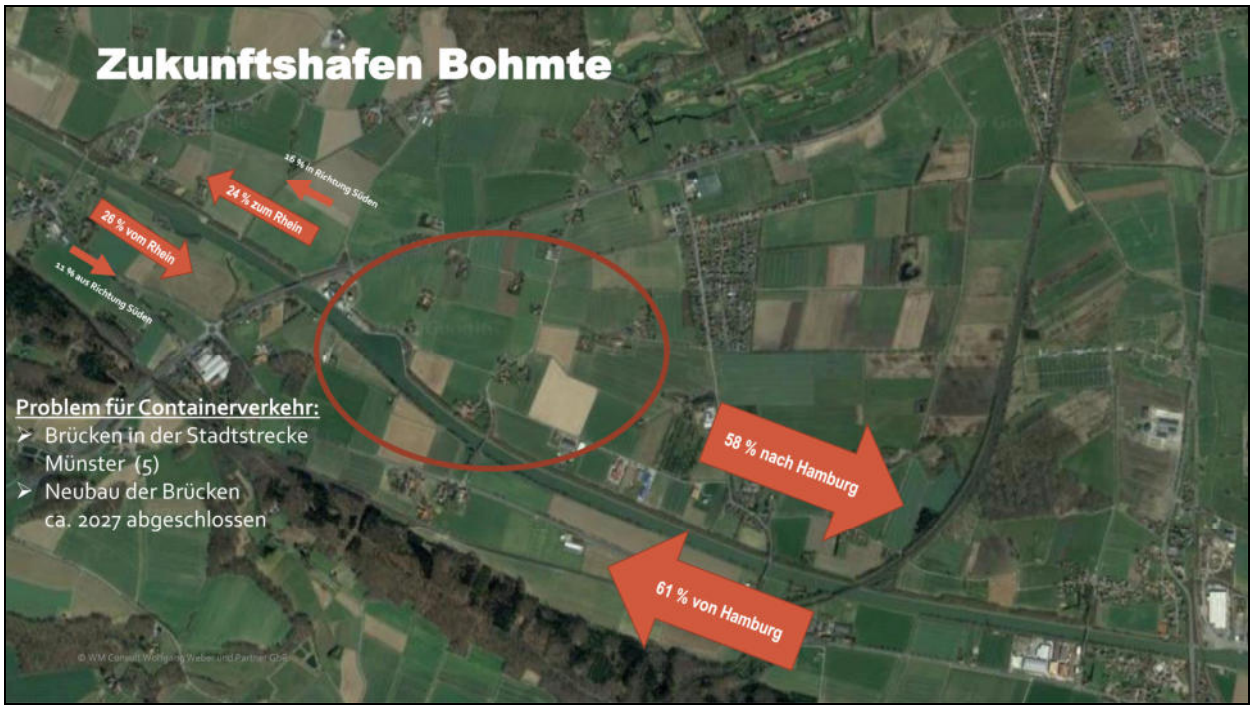
Zukunftshafen Bohmte

Konzeptideen und Vorschläge

© WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR

Übersicht über die Häfen in der Region Osnabrück





Zukunft gestalten

Hafenplanung

Massenguthafen

- geplante Menge: ca. 500-600.000 t/a
- wegen der Abladetiefe bis zu 2,80 m auf dem MLK unverzichtbar für die Region Osnabrück
- Schiffsgrößen auf dem MLK: GMS + ÜGMS + SV
- Hafen Osnabrück nur eingeschränkt nutzbar (nur ES: L=85 m, B=9,50 m, T=2,20 m (wegen SKO)

Containerhafen

- **nur getrennt** vom Massenguthafen realisierbar:
  - unterschiedliche Suprastruktur
  - Verschmutzungsproblem
  - andersartige Logistikanforderungen
  - Platzprobleme

Zukunftsvision

Hafenkonzept

- neues Hafendesign: Chancen nutzen!
  - autonome Binnenschifffahrt: in Fahrt, An- und Ablegen, Festmachen etc.
  - automatisierte Hafenlogistik: Be- und Entladen, Flurförderung, Intermodalität: LKW-Transport

Digitalisierung

- Umstellung auf digitale Prozesse in der Logistik (papierlos, Datenaustausch zwischen Schiff und Hafen

Energieeffizienz

- CO_2-arme/CO_2-freie Antriebstechnik auf den Binnenschiffen
- LKW-Verkehr im Zu- und Ablauf mit CO_2-armer/CO_2-freier Technik
- Energieerzeugung im Hafenbereich

Ökologie

- überdurchschnittliche Konzepte für Natur- und Umweltschutz

© WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR

Zukunftsthemen

FÖRDERRICHTLINIEN DIGITALE TESTFELDER auf WASSERSTRASSEN und HÄFEN
BMVI vom 31.07.2020

4. Förderfähige Vorhaben (BEISPIELE)

4.1 Gefördert werden Projekte, die nachweislich durch den **Aufbau einer technischen digitalen Infrastruktur ...**

4.2 Im Rahmen der Richtlinie Digitale Testfelder in Häfen sollen **ausschließlich Infrastrukturprojekte** gefördert werden. Die Infrastrukturen sollen die Erprobung von Innovationen der **Logistik 4.0** unter Realbedingungen beispielsweise in folgenden Bereichen ermöglichen:

- **Multimodales Verkehrsmanagement**
- IT-Infrastrukturen
- **Zentrale Port Management- und Monitoringsysteme**
- Digitale Kommunikationsinfrastrukturen
- Funkinfrastrukturen
- Innovative und informationstechnisch automatisierte Systeme mit dem Ziel einer effizienten Integration der Binnenschifffahrt in vorhandene und zukünftige Mobilitäts- und Logistikketten

© WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR

Aktuelle Forschungs- und Entwicklungsvorhaben für die Binnenschifffahrt

Innovationsvorhaben auf der Grundlage:

- ZIM-Kooperationsnetzwerk (Koordination durch Fa. EurA AG)
- Förderrichtlinien des BMVI (31.7.2020 + 01.01.2021)

Themenbereiche:

- logistische Konzepte für die Binnenschifffahrt / intermodale Konzepte
- autonome / teilautonome Binnenschiffe und Systeme
- Antriebstechnik: austauschbare Antriebsaggregate (Dieselmotoren, Hybridantriebe, Gasantriebe, Brennstoffzellen, elektrische Antriebsaggregate)
- Digitalisierung der Prozesse an Bord der Binnenschiffe und in den Häfen

Bewertung der Hafenplanung für Bohmte
- nach dem derzeitigen Kenntnisstand -

Planungsstand:

- Hafen Bohmte ist für die Region Osnabrück unverzichtbar
- nur in Bohmte können die heutigen Standard-Schiffsgrößen mit den Schiffsabmessungen und Tiefgängen abgefertigt werden
- Stadthafen Osnabrück: anderes Hafenprofil, andere Güterarten, andere Logistik
- Grundlage für die Förderzusage: Trimodalität **in der Region** Osnabrück sicherstellen
  - Bohmte: intermodaler Verkehr Binnenschiff-Lkw
  - Osnabrück: intermodaler Verkehr Schiene-Lkw

Empfehlungen:

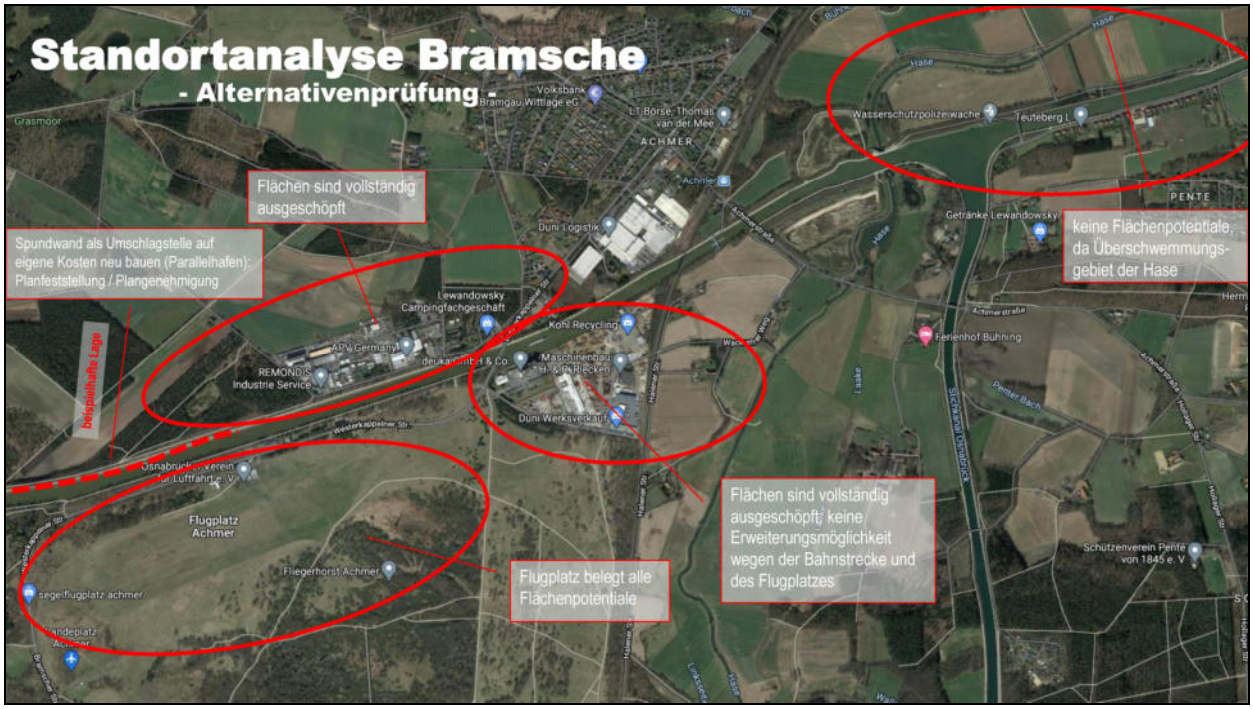
- Hafenplanung überprüfen und optimieren
- Zukunft für das Binnenschiff 4.0 berücksichtigen:
  - digitale Prozesse
  - autonome Schifffahrt
- Dialog mit den gesellschaftlich relevanten Gruppen (individuelle Gespräche sind sinnvoll)
- Förderbedingungen anpassen
- neue Fördermöglichkeiten des BMVI ausnutzen

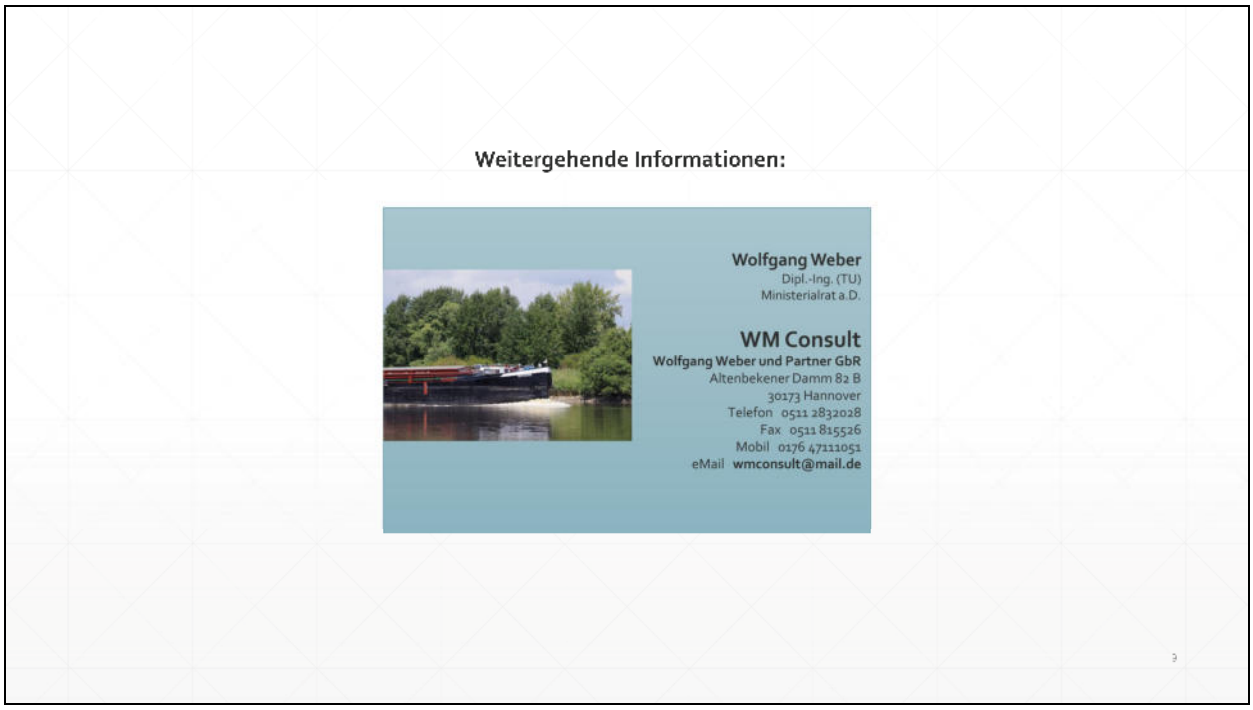
© WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR

Standortanalyse Bramsche
- Alternativenprüfung -

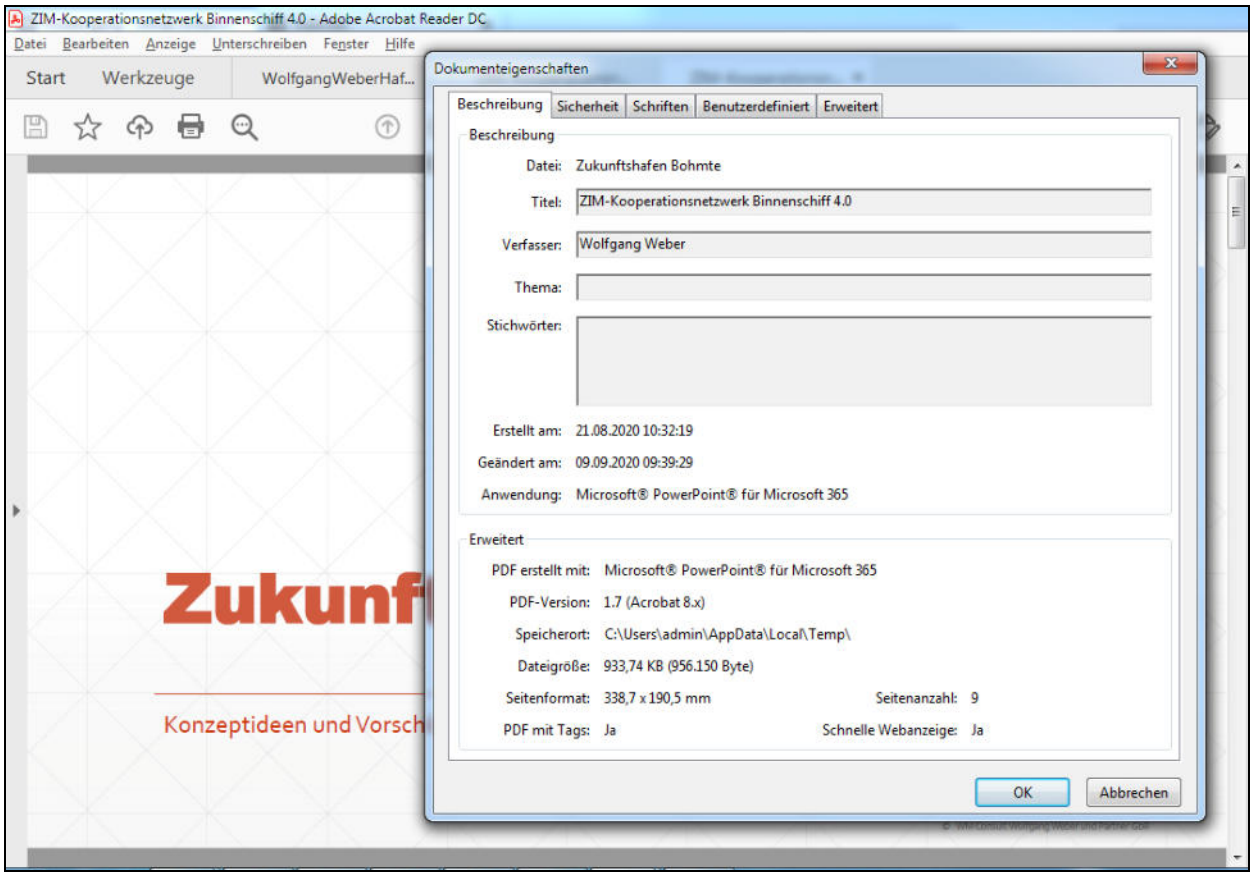
Der (Alternativ-)Standort Bramsche ist nicht realisierbar, weil:

- im Bereich der heutigen Industrie- und Gewerbeflächen **keinerlei Flächenpotenziale** zur Verfügung stehen (sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite des MLK)
- der **Flugplatz Achmer** alle potentiellen Flächenpotenziale belegt
- in anderen Bereichen das **Überschwemmungsgebiet der Hase** eine Flächennutzung verhindert
- eine neue Hafensituation als Parallelhafen nur auf der Grundlage einer **Planfeststellung bzw. Plangenehmigung** auf **eigene Kosten** hergestellt werden kann
- am Standort Bramsche **keine unmittelbaren Wendemöglichkeiten** für Binnenschiffe zur Verfügung stehen (hilfsweise in Rückwärtsfahrt bis zur Einmündung des SKO fahren: ca. **3 km**)





Anhang 3, „Dateieigenschaften“ der Präsentationsdatei



Anhang 4, Textübernahmen

Inhalts- oder wortgleiche Textteile in der „Stellungnahme“ der „WM Consult Wolfgang Weber und Partner GbR“ vom 24.08.2020 zum Bohmter Hafenprojekt, sowie in den Beschlussvorlagen des Landkreises Osnabrück

- VO/2020/823 vom 08.09.2020,
- VO/2020/823-2 vom 02.10.2020 und
- VO/2020/823-3 vom 13.10.2020:

„Vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung, in Bohmte einen neuen Hafenstandort aufzubauen, der speziell auf den Umschlag von Massengut und Containern ausgerichtet ist, aus logistischen Gründen und aus Gründen des Klimaschutzes konzeptionell richtig, um die Region Osnabrück mit großen Mengen an Gütern über den Wasserweg versorgen zu können.“

Weber, S. 1.

„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.“

Beschlussvorlage VO/2020/823, S. 8-9,
Beschlussvorlage VO/2020/823-2, S. 6,
Beschlussvorlage VO/2020/823-3, S. 5.

„Der Containertransport ist in der Binnenschifffahrt das am stärksten wachsende Marktsegment“.

Weber, S. 2, zugleich
Beschlussvorlage VO/2020/823, S. 9,
Beschlussvorlage VO/2020/823-2, S. 6,
Beschlussvorlage VO/2020/823-3, S. 5.

„Der Containerhafen in Bohmte würde als westlichster Standort im Mittellandkanalgebiet an einer strategisch sehr günstigen Position liegen.“

Weber, S.2.

„Der Containerhafen Bohmte würde als westlichster Standort im Mittellandkanalgebiet an einer strategisch sehr günstigen Position liegen.“

Beschlussvorlage VO/2020/823, S. 9,
Beschlussvorlage VO/2020/823-2, S. 6,
Beschlussvorlage VO/2020/823-3, S. 5.

„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.“

Weber, S. 4, zugleich
Beschlussvorlage VO/2020/823, S. 9,
Beschlussvorlage VO/2020/823-2, S. 6,
Beschlussvorlage VO/2020/823-3, S. 5-6.

„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 CO_2-armer bzw. CO_2-freier Transportmittel. Der LKW-Transport in Verbindung mit der Verbrennungstechnologie erfüllt nicht die Anforderungen an eine moderne klimafreundliche Logistik."

Weber, S.4, zugleich
Beschlussvorlage VO/2020/823, S. 9,
Beschlussvorlage VO/2020/823-2, S. 6
Beschlussvorlage VO/2020/823-3, S. 6.

„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."

Weber S. 5, zugleich
Beschlussvorlage VO/2020/823, S. 9,
Beschlussvorlage VO/2020/823-2, S. 6-7
Beschlussvorlage VO/2020/823-3, S.6,
sogar mit identischer Hervorhebung **[fett]**).

Anhang 5, Häfen MLK

Güterumschlag Häfen Mittellandkanal 2018			
	Empfang in t	Versand in t	Gesamt in t
Ibbenbüren	13605	10210	23815
Kälberberg	0	1260	1260
Recke	7074	612	7686
Achmer (Km 28,400–28.800)	10242	6786	17028
Bramsche (Km 33,600)	25980	0	25980
Stichkanal Osnabrück	27412	3441	30853
Engter	23401	0	23401
Herringhausen	0	0	0
Wehrendorf	2633	0	2633
Lübbecke	7036	0	7036
Espelkamp	4071	988	5059
Hille	0	0	0
Minden Fa. Emstank	0	0	0
Minden Fa. Heitmann	0	0	0
Minden Industriehafen VKS	8656	7691	16347
Minden Westfalen (Km 10,635)	8844	0	8844
Berenbusch (Km 107,100)	4726	5535	10261
Rusbend (Km 112,050)	0	0	0
Wiehagen (Km 119,13)	0	509	509
Pollhagen (Km 123,610)	0	600	600
Minden Nord	0	0	0
Hafen Sachsenhagen (Km 129,5)	0	197015	197015
Kolenfeld (Km 143,1)	15070	38642	53712
Seelze (Km 151,2)	7884	0	7884
Hannover Nordhafen	374413	106336	480749
Hannover – Hafen Brink (Km 161,0)	2183	61321	63504
Höver (Km 176,0)	318068	64392	382460
Sehnde (Km 183,0)	139011	0	139011
Mehrum – Raiffeisen (Km 192,3)	41853	99445	141298
Mehrum – Kraftwerk (Km 192,34)	3686	0	3686
ARGE Kohleumschlag KWM	752278	0	752278
Schwicheldt (Km 196,8)	2998	7035	10033
Hafen Peine (Km 202,1)	390822	132641	523463
Hafen Braunschweig (Km 219,7)	406275	536729	943004
Hafen Thune (Km 223,1)	225977	0	225977
Hannover Linden	68856	25701	94557
Hafen Misburg	36190	271401	307591
Algermissen (stichkanal Hildesheim)	0	59071	59071
Hafen Hildesheim	256648	330100	586748
Hafen Salzgitter	1733027	1127178	2860205
Fallersleben	6901	17530	24431
Fallersleben Container [in TEU]	10053	10329	20382
Bülstringen	281169	672293	953462
Haldenslebener Häfen	236980	773846	1010826
Haldenslebener Häfen [in TEU]	8971	9375	18346
Vahldorf	231131	364943	596074
Gesamt 2018	5675100	4923251	10598351
Gesamt 2017			10562548

Aktuelle Zahlen zu den Wasserstraßen in Berlin und Brandenburg finden Sie auch unter folgendem Link
https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2019/SB_H02-01-00_2018q04_BE.pdf

WSV (HG): Verkehrsbericht 2018, S. 78
(https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsberichte/Verkehrsbericht_2018.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

Anhang 6, nordwestdeutsche Containerverkehre

unten/below:

Abb 6-2: Bedeutende Containerströme in Deutschland
Fig. 6-2: Important container flows in Germany

Foto rechts: © Jens Brededorn, pixelio.de

Containerströme in TEU pro Jahr (2011)

58

Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V.: Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport. Suitability of Inland Waterways for Container Transport. Duisburg 2011/12

VBW (HG): Containerbroschüre S. 58 (https://www.vbw-ev.de/de/component/zoo/item/containerbroschuere.html?Itemid=108)