

---

# Masterplan Hafen Osnabrück

---

## Schlussbericht



---

# Masterplan Hafen Osnabrück

---

Schlussbericht

**Projektnummer** 28748

**Von**

Hans-Paul Kienzler,  
Fabian Malik,

**Im Auftrag der**

WFO Wirtschaftsförderung Osnabrück GmbH

**Abschlussdatum**

Februar 2020

# Das Unternehmen im Überblick

## Prognos – wir geben Orientierung.

Wer heute die richtigen Entscheidungen für morgen treffen will, benötigt gesicherte Grundlagen. Prognos liefert sie – unabhängig, wissenschaftlich fundiert und praxisnah. Seit 1959 erarbeiten wir Analysen für Unternehmen, Verbände, Stiftungen und öffentliche Auftraggeber. Nah an ihrer Seite verschaffen wir unseren Kunden den nötigen Gestaltungsspielraum für die Zukunft – durch Forschung, Beratung und Begleitung. Die bewährten Modelle der Prognos AG liefern die Basis für belastbare Prognosen und Szenarien. Mit rund 150 Experten ist das Unternehmen an acht Standorten vertreten: Basel, Berlin, Bremen, Brüssel, Düsseldorf, Freiburg, München und Stuttgart. Die Projektteams arbeiten interdisziplinär, verbinden Theorie und Praxis, Wissenschaft, Wirtschaft und Politik. Unser Ziel ist stets das eine: Ihnen einen Vorsprung zu verschaffen, im Wissen, im Wettbewerb, in der Zeit.

### Geschäftsführer

Christian Böllhoff

### Präsident des Verwaltungsrates

Dr. Jan Giller

### Handelsregisternummer

Berlin HRB 87447 B

### Umsatzsteuer-Identifikationsnummer

DE 122787052

### Rechtsform

Aktiengesellschaft nach schweizerischem Recht; Sitz der Gesellschaft: Basel  
Handelsregisternummer  
CH-270.3.003.262-6

### Gründungsjahr

1959

### Arbeitssprachen

Deutsch, Englisch, Französisch

---

## Hauptsitz

### Prognos AG

St. Alban-Vorstadt 24  
4052 Basel | Schweiz  
Tel.: +41 61 3273-310  
Fax: +41 61 3273-300

### Prognos AG

Domshof 21  
28195 Bremen | Deutschland  
Tel.: +49 421 5170 46-510  
Fax : +49 421 5170 46-528

### Prognos AG

Heinrich-von-Stephan-Str. 23  
79100 Freiburg | Deutschland  
Tel.: +49 761 766 1164-810  
Fax: +49 761 766 1164-820

## Weitere Standorte

### Prognos AG

Goethestr. 85  
10623 Berlin | Deutschland  
Tel.: +49 30 5200 59-210  
Fax: +49 30 5200 59-201

### Prognos AG

Résidence Palace, Block C  
Rue de la Loi 155  
1040 Brussels | Belgien  
Tel: +32 280 89-947

### Prognos AG

Nymphenburger Str. 14  
80335 München | Deutschland  
Tel.: +49 89 954 1586-710  
Fax: +49 89 954 1586-719

### Prognos AG

Schwanenmarkt 21  
40213 Düsseldorf | Deutschland  
Tel.: +49 211 913 16-110  
Fax: +49 211 913 16-141

### Prognos AG

Eberhardstr. 12  
70173 Stuttgart | Deutschland  
Tel.: +49 711 3209-610  
Fax: +49 711 3209-609

---

[info@prognos.com](mailto:info@prognos.com) | [www.prognos.com](http://www.prognos.com) | [www.twitter.com/prognos\\_ag](https://www.twitter.com/prognos_ag)

---

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>1</b>
1.1	Hintergrund und Zielsetzung des Berichts	1
1.2	Aufbau des Berichts	1
<b>2</b>	<b>Allgemeine Bedeutung des Binnenschiffs</b>	<b>2</b>
2.1	Güterverkehrsaufkommen und Entwicklungsperspektiven des Binnenschiffs in Deutschland	2
2.2	Zukünftige technische Entwicklungen in der Binnenschifffahrt	3
<b>3</b>	<b>Der Hafen Osnabrück und sein Umfeld</b>	<b>5</b>
3.1	Der Hafen Osnabrück und sein Umfeld	5
3.2	Gewerbeflächen: Vermarktung und Reserven	8
3.3	Sozioökonomische Entwicklung der Stadt und des Umlands	13
	3.3.1 Entwicklung der Bevölkerung und des Wohnungsmarktes	13
	3.3.2 Wirtschafts- und Branchenentwicklung	15
<b>4</b>	<b>Analyse des Angebots und standortbezogene Aspekte</b>	<b>19</b>
4.1	Marktumfeld des Binnenschiffs im Hafen Osnabrück	19
4.2	Der Ausbau des Hafens Osnabrück in der politischen Diskussion	22
	4.2.1 Schleusenausbau des Stichkanals im Bundesverkehrswegeplan	22
	4.2.2 Schleusenausbau des Stichkanals im Niedersächsischen Landtag	24
	4.2.3 Fazit	24
<b>5</b>	<b>Analyse der Nachfrage</b>	<b>25</b>
5.1	Entwicklung des Binnenschiffsumschlags im Hafen Osnabrück	25
5.2	Wachstumspotenzial der aktuellen Hafennutzer	29
5.3	Wachstumspotenziale der Nicht-Hafennutzer	31

5.4	Sonstige Ergebnisse aus den Fachgesprächen	33
<b>6</b>	<b>Entwicklungsszenarien</b>	<b>37</b>
<b>7</b>	<b>Handlungsempfehlungen</b>	<b>39</b>
7.1	Erneute Aufnahme des Projektes „Ersatzneubau von zwei Schleusen am Stichkanal Osnabrück“ in den BVWP	39
7.2	Handlungsbedarf: Sicherung der Erreichbarkeit des Hafens auch bei geringen Schleusenabmessungen	41
7.2.1	Kurzfristige Handlungsempfehlungen	41
7.2.2	Mittelfristige und langfristige Handlungsempfehlungen	41
7.3	Handlungsbedarf: Geringe Abladetiefen im Hafen, was die Nutzung des Schiffsraums einschränkt	42
7.4	Handlungsbedarf: Geringe Flächenverfügbarkeiten für Erweiterungen und Neuansiedlungen	42
7.5	Sonstige Handlungsbedarfe	43
7.5.1	Bewahrung der sehr guten Verknüpfung zwischen Bahn und übrigen Verkehrsträgern	43
<b>8</b>	<b>Anhang</b>	<b>44</b>
<b>9</b>	<b>Impressum</b>	<b>45</b>

Abbildung 1:	Entwicklung und Prognosen der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in Deutschland	2
Abbildung 2:	Luftbild des Hafens	6
Abbildung 3:	Nutzungsansprüche im Umkreis des Hafens	8
Abbildung 4:	Jährliche und durchschnittliche Gewerbeflächenvermarktung in der Stadt Osnabrück 2009-2018	9
Abbildung 5:	Flächenreserven im Umfeld des Hafens	12
Abbildung 6:	Entwicklung der Wohnungen und der Bevölkerung in der Stadt Osnabrück 2012-2018	14
Abbildung 7:	Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in ausgewählten Städten zwischen 2008 und 2018	15
Abbildung 8:	Branchenportfolio der Stadt Osnabrück	17
Abbildung 9:	Branchenportfolio der Kreise Osnabrück und Steinfurt	18
Abbildung 10:	30-Minuten Isochronen um den Hafen Osnabrück und die potenziellen Konkurrenzhäfen Ladbergen und Bohmte	20
Abbildung 11:	Entwicklung des Binnenschiffsumschlags im Hafen Osnabrück 1994-2018	25
Abbildung 12:	Entwicklung des Binnenschiffsumschlags im Hafen Osnabrück nach umgeschlagenen Gutarten 2013-2018	26
Abbildung 13:	Transportmengen und Schiffe 2018 im Ein- und Ausgang	29

Tabelle 1:	Flächenreserven im Stadtgebiet Osnabrück ( <i>rot markiert sind Flächen direkt im oder in direkter Nachbarschaft zum Hafen</i> )	10
Tabelle 2:		10
Tabelle 3:	Entfernungen und Transportzeit für den Straßengüterverkehr und Bahntransporte (Fallstudien) von Osnabrück auf ausgewählten Relationen	21
Tabelle 4:	Vergleich wichtiger Parameter der BVWP-Bewertungen der Projekte für die Stichkanäle Osnabrück, Hildesheim und Salzgitter	23
Tabelle 5:	Quellen und Ziele der Binnenschiffstransporte	27
Tabelle 6:	Szenarienannahmen	37
Tabelle 7:	Umschlagsmengen im Maximal- und Minimalszenario	38

---

# 1 Grundlagen

---

## 1.1 Hintergrund und Zielsetzung des Berichts

Der Hafen Osnabrück, am Endpunkt des Stichkanals Osnabrück gelegen, hat eine herausragende Bedeutung für die im Hafen angesiedelten Verloader der Papier-, Stahl-, Mineralöl- und Baustoffindustrie. Die Entwicklung des Hafens wird jedoch durch drei Faktoren behindert: Zum einen die eingeschränkte Erreichbarkeit durch die beschränkten Abmessungen der Hollager und Haster Schleuse, zum anderen die geringen Abladetiefen im Hafen, was die Nutzung des Schiffsraums einschränkt, und schließlich die relativ geringen Flächenverfügbarkeiten für Erweiterungen und Neuansiedlungen. Der Ersatzneubau der beiden Schleusen wurde als Vorhaben W09 in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen, allerdings aufgrund des relativ schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses nur unter dem „Weiteren Bedarf“. Dies bedeutet, dass diese Maßnahmen voraussichtlich erst nach 2030 realisiert werden können, weil deren Investitionsvolumen den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet<sup>1</sup>.

Die Wirtschaftsförderung Osnabrück (WFO) beauftragte die Prognos AG mit der Untersuchung „Masterplan Hafen Osnabrück“ mit dem Ziel zu prüfen, durch welche Maßnahmen der Binnenschiffsumschlag erhöht werden kann. Die Erhöhung des Schiffsumschlags soll einerseits dazu beitragen, die Einstufung des Stichkanals Osnabrück in die Wasserstraßenkategorie C zu ermöglichen, andererseits soll das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) verbessert werden und der Ersatzneubau der Schleusen vorangetrieben werden, wobei eine Neuberechnung des NKV nicht Bestandteil des Masterplans ist. Von Anfang an war klar, dass diese Untersuchung ergebnisoffen sein sollte. Falls keine oder nur geringe Erhöhungen des Binnenschiffsumschlags möglich sind, sollten Maßnahmen identifiziert werden, wie die Bedienung der Verloader trotz der geringen Schleusenabmessungen langfristig gesichert und ggf. optimiert werden kann.

## 1.2 Aufbau des Berichts

Im nachfolgenden Kapitel 2 soll zur Einordnung kurz die Gesamtentwicklung des Binnenschiffverkehrs in Deutschland gestreift werden, bevor in den folgenden Kapiteln im Detail auf die Situation im Hafen Osnabrück eingegangen wird. So wird im Kapitel 3 die wirtschaftliche Entwicklung im Umfeld und die Flächenentwicklung im Hafen Osnabrück betrachtet. Im Kapitel 4 folgen dann Aussagen zu der Konkurrenzsituation mit anderen Häfen am Dortmund-Ems- sowie Mittellandkanal und eine Betrachtung der politischen Diskussion um den Hafen Osnabrück. Anschließend geht es im Kapitel 5 um eine Analyse der konkreten Nachfrage nach Binnenschiffstransporten von den Verladern im Hafen und anderen Unternehmen im Raum Osnabrück, auf deren Basis in Kapitel 6 zwei Entwicklungsszenarien dargestellt werden. Schließlich werden im Kapitel 7 Handlungsempfehlungen gegeben.

<sup>1</sup> [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile) (Seite 12)

---

## 2 Allgemeine Bedeutung des Binnenschiffs

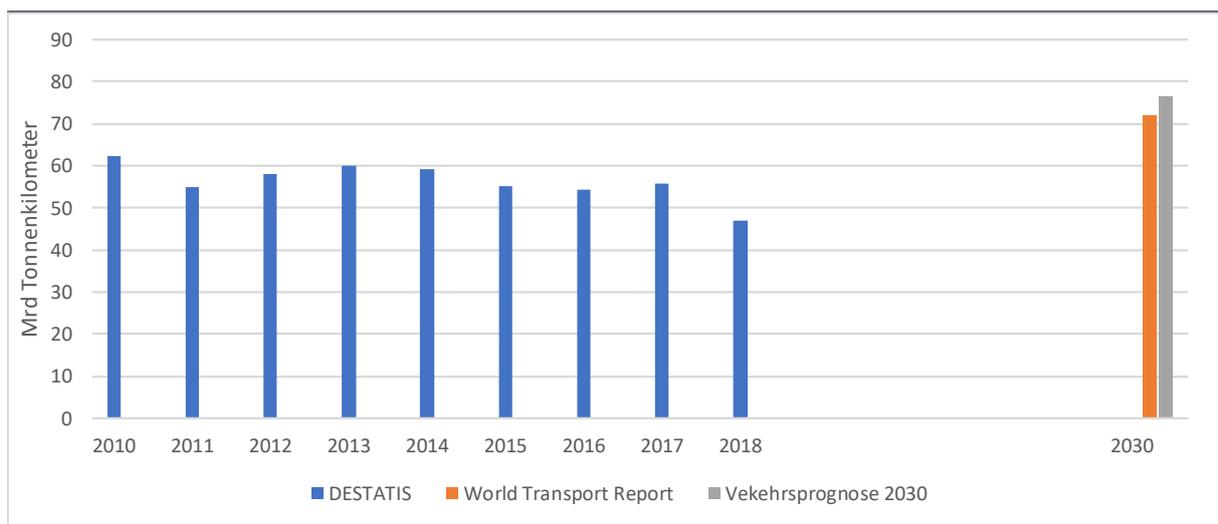
---

### 2.1 Güterverkehrsaufkommen und Entwicklungsperspektiven des Binnenschiffs in Deutschland

In der folgenden Abbildung 1 ist die Entwicklung der Transportleistung in Tonnenkilometer (Tkm) des Verkehrsträgers Binnenschiff in Deutschland aus den Zeitreihen des Statistischen Bundesamtes (DESTATIS)<sup>2</sup>, den Prognosen des Prognos World Transport Reports 2015/2016<sup>3</sup> für 2030 und der Verkehrsprognose 2030<sup>4</sup> des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegenübergestellt.

---

**Abbildung 1: Entwicklung und Prognosen der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in Deutschland**



Quellen: DESTATIS (2019), Prognos AG (2016), BMVI (2014)

Hiernach zeigt sich, dass im Betrachtungszeitraum die Verkehrsleistung des Binnenschiffs kontinuierlich von 62,3 Mrd. Tkm (im Jahr 2010) auf 46,9 Mrd. Tkm im Jahr 2018 gesunken ist. Dies entspricht einem Rückgang von rund 25 %. Im gleichen Zeitraum ist die beförderte Tonnage um ca. 14% zurückgegangen (von ca. 229,6 auf ca. 198 Mio Tonnen).<sup>5</sup>

Grundsätzlich sind diese Zahlen jedoch zu relativieren: Beispielsweise ist der starke Rückgang der Transportleistung im Jahr 2018 auf das extreme Niedrigwasser in diesem Jahr

<sup>2</sup> <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/gueterbefoerderung-lr.html>

<sup>3</sup> <https://www.prognos.com/publikationen/world-transport-report/>

<sup>4</sup> [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?\\_\\_blob=publication-file](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?__blob=publication-file)

<sup>5</sup> DESTATIS

zurückzuführen. Andererseits ist die Frage zu stellen, ob die Fokussierung auf die historisch gewachsene rein tonnenmäßige Betrachtung in der Binnenschifffahrt der richtige Ansatzpunkt ist, um die Bedeutung dieses Verkehrsmittels einzuschätzen: So erfährt das Binnenschiff große Zuwächse im Containertransport mit eher leichten Gütern und wird mehr und mehr in komplexe multimodale Transportketten eingebunden (beispielsweise in Osnabrück in die Schrottversorgung der Georgsmarienhütte). Schließlich ist eine Vielzahl von Arbeitsplätzen in der Industrie abhängig von der Belieferung mit dem Binnenschiff.<sup>6</sup>

Im Gegensatz zu der Vergangenheitsbetrachtung stehen Prognosen der Prognos AG und des BMVI, die für 2030 ein Wachstum auf über 70 Mrd Tkm vorhersehen. Diese Prognosen gehen davon aus, dass der Binnenschiffsverkehr als unverzichtbares Verkehrsmittel in den nächsten Jahren durch Investitionen in die Infrastruktur, innovative Schiffe sowie die Digitalisierung und Automatisierung an Bedeutung gewinnen wird, obgleich sich dies nicht unbedingt statistisch in steigenden Tonnagen äußern muss. Darüber hinaus werden die Binnenhäfen als multimodale logistische Zentren ausgebaut. Dieses Entwicklungspotenzial wird auch von dem im Mai 2019 erschienenen Masterplan Binnenschifffahrt<sup>7</sup> gesehen.

Auch sollen innovative Techniken diesen Verkehrsträger zukunftsfähig machen. Im folgenden Unterkapitel sollen technische Entwicklungen, die für den Stichkanal Osnabrück von besonderer Bedeutung sind, aufgezeigt werden. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass bis zu einer breiten Einführung dieser Zukunftstechnologien noch viele Jahre vergehen werden.

## 2.2 Zukünftige technische Entwicklungen in der Binnenschifffahrt

Das Binnenschiff ist bezogen auf die transportierte Tonne ein sehr umweltfreundliches Transportmittel. Nach einer Untersuchung des Forschungsinstituts CE Delft von 2016<sup>8</sup> liegt das Binnenschiff beim spezifischen CO<sub>2</sub>-Ausstoß mit 20–41 g/Tkm deutlich unter demjenigen des Lkw (82 – 259 g/Tkm). Dabei zeigt sich, dass der spezifische CO<sub>2</sub> Ausstoß umgekehrt proportional zur Größe des Schiffes ist: Je kleiner das Schiff, desto höher der spezifische Ausstoß. Dies gilt auch für den spezifischen Feinstaubausstoß, der bei kleinen Schiffen sogar fast doppelt so hoch ist, wie beim Lkw. Dennoch gibt es auch hier noch Optimierungspotenzial. Beispielsweise besteht die Möglichkeit, Schiffe mit emissionsarmen Motoren nachzurüsten. Einen Schritt weiter gehen erste Versuche mit alternativen Antrieben.

In Berlin wurde im November 2019 das elektrische Schubboot „Elektra“ im Auftrag der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft unter finanzieller Beteiligung des BMVI auf Kiel gelegt und soll im Jahr 2020 Leichter zwischen Berlin, Hamburg und Stettin befördern. Der Strom für das Schubboot wird aus Batterien und Brennstoffzellen bezogen. Das Schubschiff ist 19 m lang und 8,20 m breit und hat einen Tiefgang von 1,25 m. Mit diesem von der TU Berlin konzipierten Fahrzeug soll getestet werden, ob die Elektrifizierung der Binnenschiffe technisch machbar und wirtschaftlich darstellbar ist. In Skandinavien sind auf Kurzstrecken bereits mehrere große Fähr- und Hybrid-schiffe in Betrieb, jedoch noch keines im Frachtverkehr. Kleinere Schiffe fahren unter anderem auch in Hamburg und Stralsund<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> Versorgungsengpässe u.a. von Kraftstoffen im letzten Jahr aufgrund von Niedrigwasser belegen eindrücklich die Bedeutung dieses Verkehrsträgers.

<sup>7</sup> [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>8</sup> CE Delft (2016), STREAM Freight Transport 2016

<sup>9</sup> <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/schiffbau/die-elektra-ist-das-erste-rein-elektrische-schubschiff/>

Sollte sich der Test der TU Berlin als erfolgreich herausstellen, könnte ein Bedienungskonzept für den Stichkanal wie folgt aussehen und sollte vertieft untersucht werden: Das Schubschiff könnte mit einem Leichter von maximal 63 m Länge und 9,50 m Breite die Schleusen im Stichkanal ohne Sondergenehmigung befahren. Ein angetriebener Leichter könnte nach der Trennung vom Schubschiff vor der Hollager Schleuse die Strecke bis zum Hafen Osnabrück befahren und somit die volle Schleusenlänge (82 m)<sup>10</sup> ausnutzen. Allerdings müsste dann eine Wendemöglichkeit für das Schubschiff vor der Hollager Schleuse geschaffen werden. Die nötigen Investitionen für ein Wendebecken können derzeit nicht abgeschätzt werden.

In einer späteren Phase könnte geprüft werden, ob der Hafen Osnabrück mit einem eigenen Schubschiff die Transportkette vom Mittellandkanal bis zum Hafen und zurück als Dienstleistung anbieten könnte.

Selbstverständlich ist es möglich, in einer Übergangsphase den Transport statt mit einem elektrischen mit einem konventionellen Schubschiff durchzuführen.

Die Elektrifizierung der Binnenschifffahrt könnte gerade vor dem Hintergrund der Forschungslandschaft in der Region Münster/Osnabrück (z.B. das neu gegründete Batterieforschungszentrum MEET Münster Electrochemical Energy Technology an der Universität Münster) sowie der Vergabe der Batteriezellenherstellung nach Münster durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) einen Schub erfahren.

Eine weitere – eher langfristige – Option wäre die Möglichkeit, anstatt klassischer motorisierter Leichter autonom fahrende Leichter auf dem Stichkanal Osnabrück einzusetzen. Derzeit gibt es das Projekt „Automatisierte und koordinierte Navigation von Binnenfähren (AKOON)“, das den Einsatz einer autonomen Rheinfähre zwischen Oestrich-Winkel und Ingelheim zum Ziel hat. Gefördert wird das Projekt im Rahmen des Programms „Maritime Technologien der nächsten Generation“ des Bundeswirtschaftsministeriums.<sup>11</sup>

Das Bedienungskonzept könnte so aussehen: Autonome Leichter werden mit einem Schubboot auf dem Mittellandkanal transportiert. Nach der Trennung vom Schubboot fahren die Leichter autonom auf dem Stichkanal bis zum Hafen Osnabrück.

<sup>10</sup> Allerdings hat die Fähre eine Breitenbeschränkung auf 9,50m.

<sup>11</sup> <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/schiffbau/im-rhein-wird-bis-2022-die-autonome-faehrfahrt-getestet/>

---

## **3 Der Hafen Osnabrück und sein Umfeld**

---

### **3.1 Der Hafen Osnabrück und sein Umfeld**

Der Hafen Osnabrück liegt im Nordwesten des Stadtgebiets und ist über den Stichkanal Osnabrück mit dem Mittellandkanal und damit mit dem transeuropäischen TEN-T Verkehrsnetz verbunden. Das Hafengebiet verfügt über eine Gesamtfläche von rund 160 ha, wovon sich 91,5 ha im Eigentum der Stadtwerke befinden. Das Hafengebiet ist ein Teilbereich des Stadtteils „Hafen“, welcher mit einer Gesamtfläche von gut 400 ha im Westen etwa durch die Everburger und Natru- per Straße und im Osten durch die Bramscher Straße und den Fürstenauer Weg begrenzt wird.

Mit Stand Juli 2019 sind 38 Unternehmen auf den Hafenflächen der Stadtwerke ansässig. Im Hafengebiet befindet sich zudem das Klärwerk Eversburg sowie ein größeres Areal im nordwestlichen Bereich, welches gemäß Flächennutzungsplanung als Grün- und Waldfläche ausgewiesen ist. Die Unternehmensstruktur ist einerseits geprägt von der Baustoff-, Recycling- und Mineralölindustrie sowie andererseits durch Betriebe aus dem Logistik- und Dienstleistungsbereich. Die Baustoffindustrie findet sich vorwiegend im Norden und Nordosten. Die Recycling- und Mineralölindustrie ist im Südwesten ansässig. Größere Logistik- und Dienstleistungsbetriebe finden sich im Osten. Nach Einschätzung der Stadtwerke Osnabrück ist rund die Hälfte der Unternehmen als hafenaffin zu bezeichnen.

Abbildung 2: Luftbild des Hafens



Quelle: Stadtwerke Osnabrück

Die Anzahl der Unternehmen ist über die letzten drei bis fünf Jahre konstant geblieben. Die Anfragen nach verfügbaren Industrie- und Gewerbeflächen nahm nach Aussage der Stadtwerke im selben Zeitraum jedoch konstant zu. Flächenkapazitäten, die sich derzeit noch in der Entwicklung befinden, sind teilweise bereits vergeben oder reserviert (vgl. Kapitel 3.2). Aufgrund der konstanten Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeflächen finden sich insbesondere für hafenauffine Unternehmen, die einen direkten Kaianschluss benötigen, nur noch geringfügige Flächenkapazitäten. Die Ansiedlung einer größeren Anzahl an weiteren hafenauffinen Unternehmen erscheint somit wenig realistisch. Erweiterungen bereits ansässiger Betriebe können im Wesentlichen nur über Flächenverdichtungen realisiert werden.

Erweiterungen ins direkte Umfeld des Hafens sind nur schwer zu realisieren. Die Südwestseite ist durch dichte Bebauung und das Gewerbegebiet entlang der Pagenstecherstraße geprägt (vgl. Abbildung 3). Im Nordwesten finden sich Bahnanlagen und gemischt genutzte Bauflächen. Auch eine Erweiterung Richtung Norden bzw. Nordosten ist, neben den bereits angestoßenen Entwicklungen, nicht umzusetzen. Der Bereich wird durch den Steinbruch und angrenzende Waldflächen geprägt. Zudem befinden sich einzelne Teilgebiete im Privatbesitz, welches eine Erweiterung des Hafengebiets erschwert bzw. nicht zulässt. Mit dem Gebiet Honeburger Weg/Fürstenauer Weg befinden sich gegenwärtig die wahrscheinlich letzten größeren Flächenreserven im direkten Umfeld des Hafens in der Entwicklung. Das Gebiet ist gemäß Flächennutzungsplanung als Sondergebiet Güterverkehrszentrum ausgewiesen (vgl. Kapitel 3.2). Im Osten wird das Hafensareal durch Wohnbebauung und gemischt genutzte Bauflächen begrenzt. Eine Erweiterung ist auch hier nicht möglich.

Trotz der in wenigen Bereichen direkt an den Hafen angrenzenden Wohnbebauungen, zeigen sich in direkter Nachbarschaft keine größeren Nutzungskonkurrenzen. Im Osten findet sich ein eher sanfter Übergang von den Verladern im Hafen, über Gewerbebetriebe hin zur Wohnbebauung. Darüber hinaus bestehen aufgrund der geplanten KV-Anlage in diesem Gebiet hohe Anforderungen an die Begrenzung von Schallemissionen.

Auch in den anderen Randbereichen des Hafens zeigen sich keine größeren Nutzungskonkurrenzen. Mit der vorliegenden Studie erfolgte zwar keine Analyse möglicher Schallemissionen, doch bestätigt der Blick auf den Flächennutzungsplan, dass sich im Übergang zwischen den Industrieflächen im Hafen und den Wohnbauflächen häufig gemischt genutzte Flächen befinden. Die Belastungen durch Schallemissionen sind in diesen Gebieten deutlich geringer als bei einem möglichen Dreischichtbetrieb auf Industrieflächen. Auffällig ist lediglich die Wohnbebauung in der Nähe der Piesberger und Eversburger Straße. Das Wohngebiet grenzt an das Klärwerk Eversburg und ist nach dem zweiten Weltkrieg als kleine Siedlung für Geflüchtete und Vertriebene aus den Ostgebieten entstanden. Heute finden sich vorwiegend Einfamilienhäuser in dem Bereich.

Insgesamt zeigt der Hafen Osnabrück eine Unternehmensstruktur aus Logistik- und Industriebetrieben, die zunehmend auch von Dienstleistungen geprägt wird. Die prosperierenden Unternehmen sind zum Teil seit Jahrzehnten am Standort ansässig und gewachsen. Die anhaltende Attraktivität des Hafensareals wird durch die zunehmenden Anfragen nach Industrie- und Gewerbeflächen in diesem Gebiet bestätigt. Potenziell konkurrierende Nutzungsansprüche mit angrenzenden Gebieten ergeben sich mit Blick auf die Flächennutzungsplanung nur sehr vereinzelt.

Abbildung 3: Nutzungsansprüche im Umkreis des Hafens



Quelle: Flächennutzungsplanung der Stadt Osnabrück ergänzt um eigene Angaben

### 3.2 Gewerbeflächen: Vermarktung und Reserven

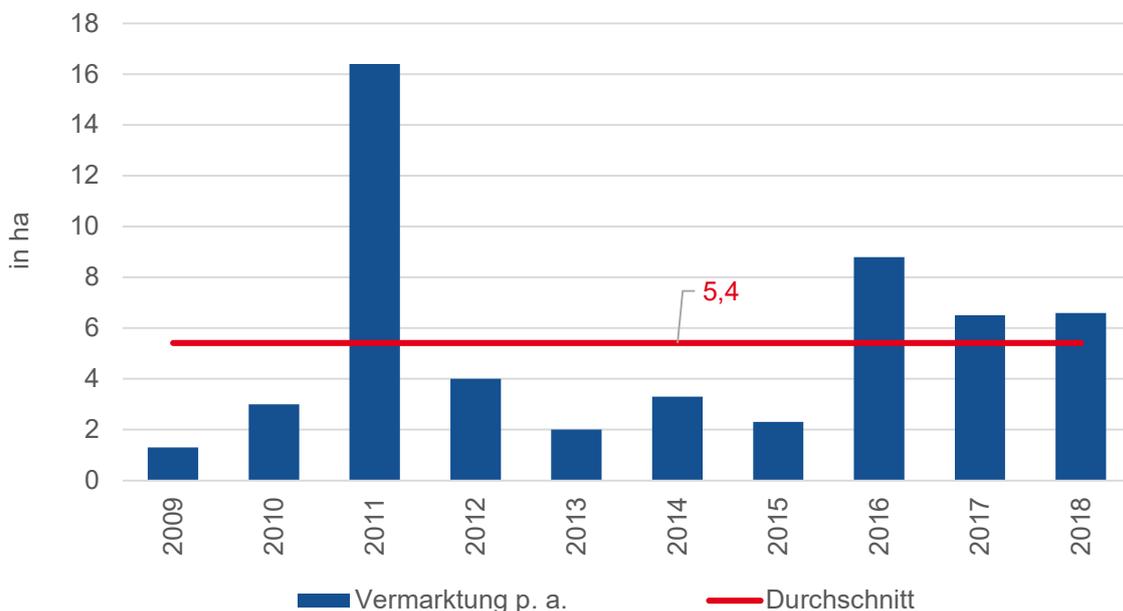
Die Stadt Osnabrück ist ein prosperierender Wirtschaftsstandort, der seit dem Jahr 2010 kontinuierlich Beschäftigung aufbauen konnte (vgl. Kapitel 3.3.2). Zwar verteilt sich die Entwicklung unterschiedlich auf die einzelnen Branchen, doch zeigte sich in der Vergangenheit eine konstante Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeflächen. Im Zeitraum 2009 bis 2018 wurden jährlich im Schnitt 5,4 ha vermarktet (vgl. Abbildung 4). In Summe waren es über den gesamten Zeitraum

54,4 ha, die in 76 Kaufverträgen für Gewerbebauland veräußert wurden. Durchschnittlich entfielen damit auf jeden Kaufvertrag 0,72 ha an Gewerbe- und Industriefläche.

Das Jahr 2011 stellt im Betrachtungszeitraum ein Ausnahmejahr dar, in dem deutlich über 16 ha vermarktet wurden. Ins Gewicht fiel hierbei u. a. die Vermarktung eines großen Teils der Konversionsflächen der ehemaligen Winkelhausenkaserne. Bleibt das Jahr 2011 im Betrachtungszeitraum unberücksichtigt, liegt die durchschnittliche Industrie- und Gewerbeflächenvermarktung der Stadt Osnabrück bei rund 4,2 ha p. a.

Für die grobe Abschätzung zukünftiger Flächenbedarfe bieten die 4,2 ha sicherlich einen guten Anhaltspunkt. Auffällig sind jedoch auch die Erfolge der näheren Vergangenheit. In den Jahren 2016, 2017 und 2018 wurden in der Stadt mit durchschnittlich 7,3 ha deutlich mehr Flächen veräußert als noch in den Jahren zuvor. Unterstützend wirkten hier sicherlich auch die Flächenreserven, die ab dem Jahr 2017 im Wissenschaftspark zur Verfügung standen. Inwieweit die Stadt den positiven Trend bei der Flächenvermarktung auch 2019 fortsetzen kann, war mit Erstellung der Studie noch nicht abzusehen.

**Abbildung 4: Jährliche und durchschnittliche Gewerbeflächenvermarktung in der Stadt Osnabrück 2009-2018**



Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte Osnabrück-Meppen (2019)

Durch die Entwicklung und Vermarktung von Industrie- und Gewerbeflächen konnte einerseits die Stadt Osnabrück insgesamt profitieren, andererseits aber auch der Hafen im Speziellen. Mit der Ansiedlung mehrerer Unternehmen wurde eine Vielzahl an Arbeitsplätzen geschaffen. Gleichzeitig

besteht nach Aussage der Stadtwerke weiterhin eine große Nachfrage nach Flächen im Hafenaerial. Ein Blick auf die verfügbaren Flächenreserven verdeutlicht jedoch, dass das Wachstum in den kommenden Jahren Grenzen unterworfen ist.

Mit Stand September 2019 verfügte die Stadt Osnabrück insgesamt über Flächenreserven in Höhe von 46,8 ha, wovon sich 12,9 ha im Hafen befinden (vgl. Tabelle 1). Diese 12,9 ha sind jedoch um die 5,0 ha des Gebiets Südlicher Fürstenauer Weg bzw. Alter Hyde Park zu bereinigen. Nach Angaben der Stadtwerke sowie der Wirtschaftsförderung wurden über die zurückliegenden Monate Verhandlungen mit interessierten Unternehmen geführt, die so weit fortgeschritten sind, dass diese Flächen faktisch nicht mehr zur Verfügung stehen. Ein Teil der Flächen soll dabei von den Stadtwerken selbst genutzt werden. Die verbleibenden Teile der Fläche sollen an Unternehmen gehen, die bereits im Hafen ansässig sind. Insgesamt ergeben sich somit für die Stadt Osnabrück Flächenreserven in Höhe von 41,8 ha.

**Tabelle 1: Flächenreserven im Stadtgebiet Osnabrück**  
(rot markiert sind Flächen direkt im oder in direkter Nachbarschaft zum Hafen)

**Tabelle 2:**

<b>Grundstück</b>	<b>Erschließungsstand</b>	<b>Größe [in ha]</b>
Dornierstraße	erschlossen	1,4
Eselspatt	in Entwicklung (im Bebauungsplanverfahren)	5,2
Hasepark	erschlossen	3,0
Honeburger Weg / Fürstenauer Weg	in Entwicklung (wird zurzeit erschlossen)	4,4
Limberg Nord	in Entwicklung	18,8
Limberg Süd	in Entwicklung	6,9
Süberweg	erschlossen	1,4
Elbestraße 85 (am Ölhafen)	erschlossen (nur für Verpachtungen)	0,7
<b>Gesamtreserve</b>		<b>41,8</b>

Quelle: Stadt Osnabrück, Wirtschaftsförderung Osnabrück, Stand: September 2019

Für die Ansiedlung und Erweiterung von Unternehmen im Hafen stehen gemäß den vorherigen Ausführungen noch 7,9 ha Industrie- und Gewerbeflächen zur Verfügung. Ein näherer Blick auf die in Abbildung 5 dargestellten Flächen verdeutlicht jedoch, dass in Teilen deutliche Einschränkungen und Restriktionen bestehen, die die Vermarktung erschweren.

- **Dornierstraße:** Für die Fläche besteht ein gültiger Bebauungsplan (B-Plan 163) der eine industrielle Nutzung (GI) ermöglicht. Gleichzeitig ist das Gebiet bewaldet und wird auch im Flächennutzungsplan als Wald- bzw. Grünfläche ausgewiesen. Die Artenschutzanforderungen sind entsprechend hoch und erschweren die Ansiedlung von Unternehmen. Wie schnell die Fläche bei Bedarf wirklich zur Verfügung gestellt werden kann, ist gegenwärtig nur schwer absehbar. Für die kurzfristige Ansiedlung von Unternehmen ist sie nicht geeignet.
- **Honeburger Weg/Fürstenaauer Weg:** Die Fläche befindet sich in der Entwicklung und die Erschließung soll nach Aussage der WFO – Wirtschaftsförderung Osnabrück GmbH im Frühjahr 2020 abgeschlossen sein. Ein gültiger Bebauungsplan (B-Plan 506) besteht. Gemäß Flächennutzungsplanung ist das Gebiet als Sondergebiet Güterverkehrszentrum ausgewiesen. Gegenwärtig wird ein Lärmschutzgutachten erstellt, so dass aktuell noch nicht abzusehen ist, ob es Einschränkungen bei potenziellen Unternehmensansiedlungen geben wird. Im Vergleich zu den anderen betrachteten Flächen, verfügt das Gebiet über keinen direkten Kaianschluss, sodass ein Warenumsschlag vom Betriebsgelände direkt auf das Binnenschiff nicht möglich sein wird.
- **Süberweg:** Die Fläche liegt im nördlichen Bereich des Hafens und hat einen direkten Zugang zum Stichkanal Osnabrück. Ein gültiger Bebauungsplan (B-Plan 454), welcher eine industrielle Nutzung ermöglicht, besteht. Gleichwohl beinhaltet der B-Plan auch Einschränkungen. Der direkt angrenzende Bereich östlich der Fläche und westlich der Gleisanlagen gehört zwar nicht mehr zu den ausgewiesenen 1,4 ha, dennoch drängt er sich für ansiedlungsinteressierte Unternehmen für eine gewerbliche Nutzung auf. Der B-Plan weist hier jedoch Nutzungseinschränkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf. Zugleich besteht auf den gesamten 1,4 ha eine Kontingentierung der Schallemissionen von tagsüber 67 dB und nachts von 52 dB. In Industriegebieten ohne Einschränkungen liegen die Richtwerte sowohl tags als auch nachts bei 70 dB. Die Ansiedlung von verkehrsintensiven Betrieben, wie bspw. Speditionen, ist zudem auf der Fläche ausgeschlossen. Die Vermarktung der Fläche unterliegt somit gewissen Restriktionen. Dennoch ist die Ansiedlung von hafenauffinem Gewerbe auf dem Areal durchaus möglich.
- **Elbestraße 85 (am Ölhafen):** Die Fläche mit direktem Kaianschluss grenzt an die Brückenstraße und liegt vom Mittellandkanal kommend noch vor der Haster Schleuse. Ein gültiger Bebauungsplan besteht (B-Plan 128(1)). Dieser weist die Fläche als Sondergebiet Hafen aus. Durch die gute wasser- und straßenseitige Anbindung ist das Areal attraktiv für Unternehmen mit Ölumschlag. Gleichwohl bestehen außer den 0,73 ha keine Erweiterungsmöglichkeiten im direkten Anschluss an das Areal. Für flächenintensives Gewerbe oder Industrien, bspw. aus der Logistikbranche, erscheint das Gebiet damit eher ungeeignet, insbesondere wenn ein Teilbereich des Areals auch noch für den Güterumschlag vorgehalten werden soll.

## Abbildung 5: Flächenreserven im Umfeld des Hafens



Quelle: Wirtschaftsförderung Osnabrück, Stand: September 2019

Das verfügbare Flächenangebot im Hafen ist somit sehr begrenzt. Für ansiedlungswillige Unternehmen, die einen direkten Kaianschluss benötigen, stehen kurzfristig lediglich rund 2,1 ha, verteilt auf zwei Gebiete (Süberweg und Elbestraße 85), zur Verfügung. Für das Gebiet Süberweg bestehen dabei einige Restriktionen, welche die Vermarktung erschweren. Das Gebiet Elbestraße 85 bietet ein vergleichsweise kleines Flächenpotenzial, weshalb es für einige hafenaufnahe Branchen ungeeignet ist. Mittelfristig könnten noch die 1,4 ha der Fläche Dornierstraße hinzukommen. Aufgrund der Artenschutzanforderungen erscheint die Vermarktung jedoch äußerst

schwer. Die Flächen Honeburger Weg/Fürstenauer Weg bieten zwar ein zusätzliches Flächenpotenzial von 4,4 ha, jedoch keinen Kaianschluss und damit auch keine direkten Umschlagsmöglichkeiten für den Gütertransport über Binnenschiffe.

Flächen entlang des Stichkanals wurden ebenfalls untersucht. Dabei zeigte sich für das Stadtgebiet Osnabrück, dass die bisher unbebauten Flächen entlang des Stichkanals im Flächennutzungsplan der Stadt Osnabrück als besondere Flächen für Natur und Landschaft ausgewiesen sind. Sie sind außerdem Teil eines landschaftsgliedernden Grünen Fingers. Bei dem südlich des Stichkanals liegendem Gebiet handelt es sich darüber hinaus um ein im Flächennutzungsplan ausgewiesenes Überschwemmungsgebiet, in dem sich außerdem mehrere gesetzlich geschützte Biotope befinden. Entlang des Stichkanals verläuft eine wichtige Grünverbindung.

Das Potenzial, den Güterumschlag aufgrund von neu im Hafen angesiedelter Unternehmen zu steigern, ist aufgrund der verfügbaren Flächenreserven eher gering. Gleichzeitig gibt es nach Rücksprache mit den bereits ansässigen Unternehmen und den Stadtwerken derzeit keine Anzeichen dafür, dass die etablierten Unternehmen ihren Standort im Hafen zeitnah verlassen werden. Aus Sicht der Wirtschaftsförderung ist dies sicherlich ein gutes Zeichen. Gleichzeitig bedeutet dies aber auch, dass sich dadurch auch keine absehbaren Perspektiven ergeben, auf freierwerdende Flächen neue, umschlagskräftige Unternehmen anzusiedeln.

### 3.3 Sozioökonomische Entwicklung der Stadt und des Umlands

#### 3.3.1 Entwicklung der Bevölkerung und des Wohnungsmarktes

Osnabrück ist die viertgrößte Stadt Niedersachsens. Gemäß dem Statistischen Landesamt hatte die Stadt mit rund 164.700 Einwohnern<sup>12</sup> im Jahr 2018 nur geringfügig weniger Einwohner als das weiter nördlich gelegene Oldenburg. Zudem verzeichnete Osnabrück seit 2011 mit einem Plus von 6,6 % bzw. rund 10.000 Einwohner ein deutliches Wachstum. Der Landes- bzw. Bundeschnitt lag im selben Zeitraum lediglich bei 2,7 % bzw. 3,4 %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Stadt Osnabrück im Jahr 2015 eine Zweitwohnsitzsteuer eingeführt hat.

Die Stadt ist insbesondere für junge Erwachsene attraktiv. Der durchweg positive Wanderungssaldo der vergangenen Jahre wird getrieben durch die Altersgruppe der 18–25-Jährigen. Dies zeigt sich auch bei der Zahl der Studierenden. Lag die Zahl zum Wintersemester 11/12 noch bei 19.900 Studierenden stieg sie bis zum Wintersemester 18/19 bereits auf 25.800 Studierende<sup>13</sup> – ein Anstieg um knapp 30 %.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass Osnabrück als Hochschul- und Universitätsstadt auch zukünftig für junge Erwachsene interessant bleiben dürfte. Als Oberzentrum in einer eher ländlich geprägten Region ist die Stadt auch ein zentrales Wirtschaftszentrum. Entsprechend sieht die Bevölkerungsprognose der Stadt bis zum Jahr 2030 auch ein Wachstum von 2,7 % gegenüber dem

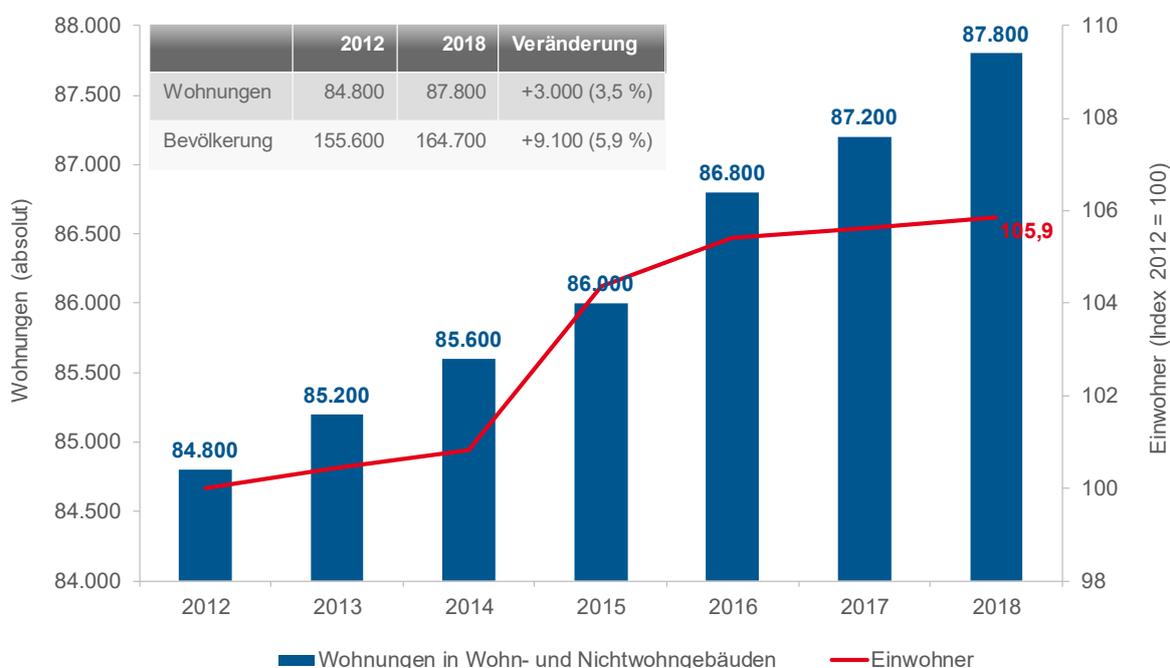
<sup>12</sup> In der Broschüre *Wirtschaftsstandort Osnabrück – Positionsbestimmung* der WFO werden für die Stadt Osnabrück im Jahr 2018 insgesamt 169.108 Einwohner angegeben. Als Datenquelle wird das Einwohnermeldeamt genannt. Für die Vergleichbarkeit der Daten nutzt die hier vorliegende Studie – soweit nicht anderweitig genannt – die statistischen Landesämter, das statistische Bundesamt sowie die Bundesagentur für Arbeit als Quellen.

<sup>13</sup> Vgl. Destatis: Anzahl der Studierenden im Kreisgebiet. Anmerkung: In der Broschüre *Wirtschaftsstandort Osnabrück – Positionsbestimmung* der WFO werden für das Wintersemester 18/19 insgesamt 28.261 Studierende angegeben. Als Datenquelle werden die Universität und die Hochschule Osnabrück genannt.

Basisjahr 2016 vor.<sup>14</sup> Die Dynamiken der vergangenen Jahre oder die Wachstumserwartungen von Städten wie Münster (+9,7 % bis 2030) werden damit zwar nicht erreicht, dennoch wird erwartet, dass die Stadt deutlich stärker wächst als der Bund (+1,0 %) oder das Land (+0,4 %) im selben Zeitraum.<sup>15</sup>

Die zurückliegenden Entwicklungen hatten natürlich auch signifikanten Einfluss auf den örtlichen Wohnungsmarkt. Zwar wurden in Osnabrück zwischen den Jahren 2012 und 2018 insgesamt rund 3.000 neue Wohnungen bezugsfertig (+3,5 %), doch stieg die Bevölkerung im selben Zeitraum um rund 9.100 (vgl. Abbildung 6). Wird die durchschnittliche Haushaltsgröße von derzeit 1,84 Personen<sup>16</sup> unterstellt, wird deutlich, dass die 3.000 neuen Wohnungen das Wachstum der Bevölkerung nicht vollständig kompensieren können.

**Abbildung 6: Entwicklung der Wohnungen und der Bevölkerung in der Stadt Osnabrück 2012-2018**



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Das erwartete Bevölkerungswachstum wird den Druck auf den bereits angespannten Wohnungsmarkt weiter erhöhen. Durch Nachverdichtung und das Bereitstellen von Bauland ist die Stadt gefordert, Möglichkeiten für eine Entspannung zu schaffen. Die Hafenable sind dafür jedoch nicht geeignet. Die industrielle Struktur ist historisch gewachsen und die ansässigen Unternehmen haben sich über viele Jahre oder Jahrzehnte erfolgreich am Markt behauptet. Gleichzeitig nahm die

<sup>14</sup> Vgl. Stadt Osnabrück: Bevölkerungsprognose Osnabrück 2017-2030. Szenario V2 „Osnabrück als dynamischer Wirtschafts- und Bildungsstandort“.

<sup>15</sup> Vgl. Destatis: Bevölkerungsprognose (G2, L2, W2) bis 2031

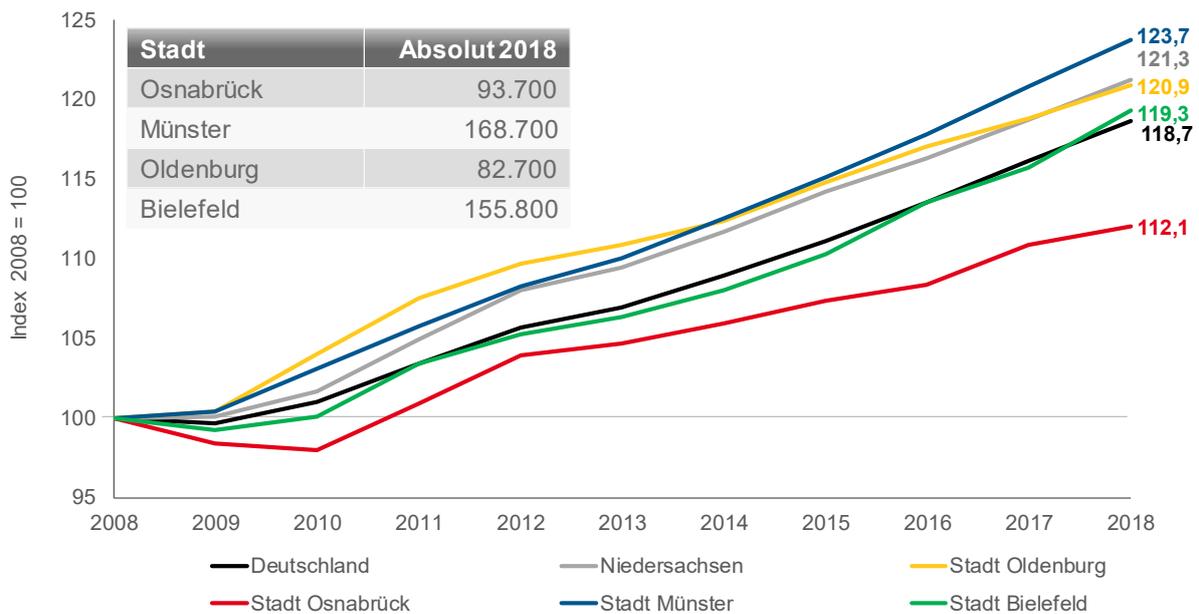
<sup>16</sup> Vgl. Kommunales Statistik- und Monitoringsystem Osnabrück (KOSMOS)

Nachfrage nach den knappen Industrie- und Gewerbeflächen in dem Areal und in der gesamten Stadt Osnabrück stetig zu (vgl. Kapitel 3.1 und 3.2).

### 3.3.2 Wirtschafts- und Branchenentwicklung

Von der allgemein guten wirtschaftlichen Entwicklung der letzten Jahre konnte auch die Stadt Osnabrück profitieren. Seit dem Jahr 2008 ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit 12,1 % deutlich gestiegen (vgl. Abbildung 7). Im Vergleich mit den umliegenden Städten zeigt sich aber auch, dass Osnabrück stärker von der Finanzkrise 2009 betroffen war als die Vergleichsstandorte. Während in Deutschland, Niedersachsen und den anderen Städten die Beschäftigten im Jahr 2010 bereits über dem Niveau von 2008 lagen, zeigte sich für Osnabrück in diesem Jahr der Beschäftigungstiefstand. Im gesamten Betrachtungszeitraum von 2008 bis 2018 ergibt sich dann eine Entwicklung, die weniger dynamisch verlief als bei den anderen Städten oder im Bundes- oder Landesvergleich.

**Abbildung 7: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in ausgewählten Städten zwischen 2008 und 2018**



Quelle: Statistisches Bundesamt 2019, eigene Auswertung

Auffällig ist der starke Industriebesatz in Osnabrück. Im Jahr 2018 waren 12,7 % der Beschäftigten der Stadt im verarbeitenden Gewerbe tätig. Zwar konnte Bielefeld hier mit einem Anteil von 16,4 % deutlich mehr Beschäftigte aufweisen, in Oldenburg und Münster waren die Anteile bei 5,5 % und 8,1 % hingegen deutlich geringer. Zudem ist das verarbeitende Gewerbe nicht nur ein

wichtiger Arbeitgeber, sondern auch verantwortlich für knapp ein Drittel des Umsatzes in der Stadt. Im Jahr 2017 wurden 29,9 % des Umsatzes durch die Industrie erwirtschaftet.<sup>17</sup>

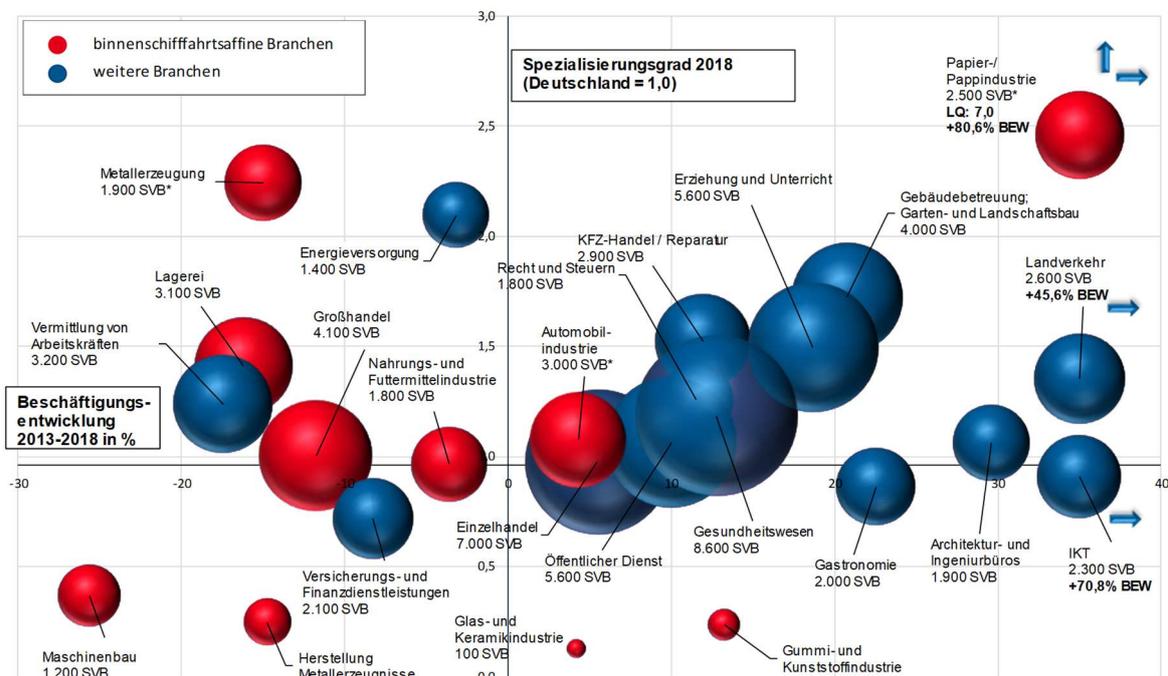
Ein Blick auf das Branchenportfolio der Stadt verdeutlicht aber auch, dass viele der größeren Industriebranchen, die gleichzeitig auch einen Großteil der binnenschiffsaffinen Branchen stellen<sup>18</sup>, Beschäftigte abgeben mussten (vgl. Abbildung 8). Seit 2013 verlor bspw. der Maschinenbau etwa ein Viertel seiner Beschäftigten. Auch die Metallherzeugung musste rund 15 % der Beschäftigten abgeben. Mit einem Spezialisierungsgrad bzw. Lokalisationsquotienten von 2,3 ist die Metallherzeugung jedoch weiterhin mehr als doppelt so häufig in Osnabrück vertreten als im Vergleich zum deutschlandweiten Branchenmix. Übertroffen wird dieser Wert nur noch durch die Papier- und Pappindustrie. Die Branche hat sich seit 2013 weiter sehr positiv entwickelt und zeigt einen äußerst hohen Spezialisierungsgrad von 7,0. Zudem konnten auch viele Dienstleistungsbranchen deutlich Beschäftigung aufbauen. Zu nennen ist hier bspw. die IKT-Branche, die zwischen 2013 und 2018 um gut 70 % gewachsen ist. Auch die Architektur- und Ingenieurbüros konnten mit einem Wachstum von rund 30 % deutlich an Beschäftigung aufbauen.

Trotz der insgesamt positiven Beschäftigtenentwicklung in der Stadt sind viele der binnenschiffaffinen Branchen in Osnabrück rückläufig. Gleichzeitig sind einige Branchen aber auch abhängig von der Entwicklung einzelner Unternehmen in benachbarten Kreisen. Zu nennen ist hier insbesondere das Stahlwerk Georgsmarienhütte mit rund 1.300 Beschäftigten im Landkreis Osnabrück. Das Stahlwerk ist eines der größten Industrieunternehmen der Region und bezieht einen großen Teil seiner Zulieferungen über den Hafen Osnabrück: So erfolgt der Großteil der Eisenschrottzulieferung per Binnenschiff zum Hafen Osnabrück und von dort aus per Schiene in die Hütte. Somit ist das Stahlwerk von einem funktionierenden Schiffsumschlag im Hafen abhängig. Auch aus diesem Grund hat der Landtag am 07.06.2016 beschlossen, dass diese unternehmerischen Aktivitäten zu sichern sind und die Möglichkeit der Weiterentwicklung erhalten sein muss.

<sup>17</sup> Vgl. Landesamt für Statistik Niedersachsen (2019): Umsatzsteuer (Vorabmeldung) in Niedersachsen. Gebietsstand: 1.7.2017.

<sup>18</sup> Eine Liste der binnenschiffsaffinen Branchen befindet sich im Anhang B

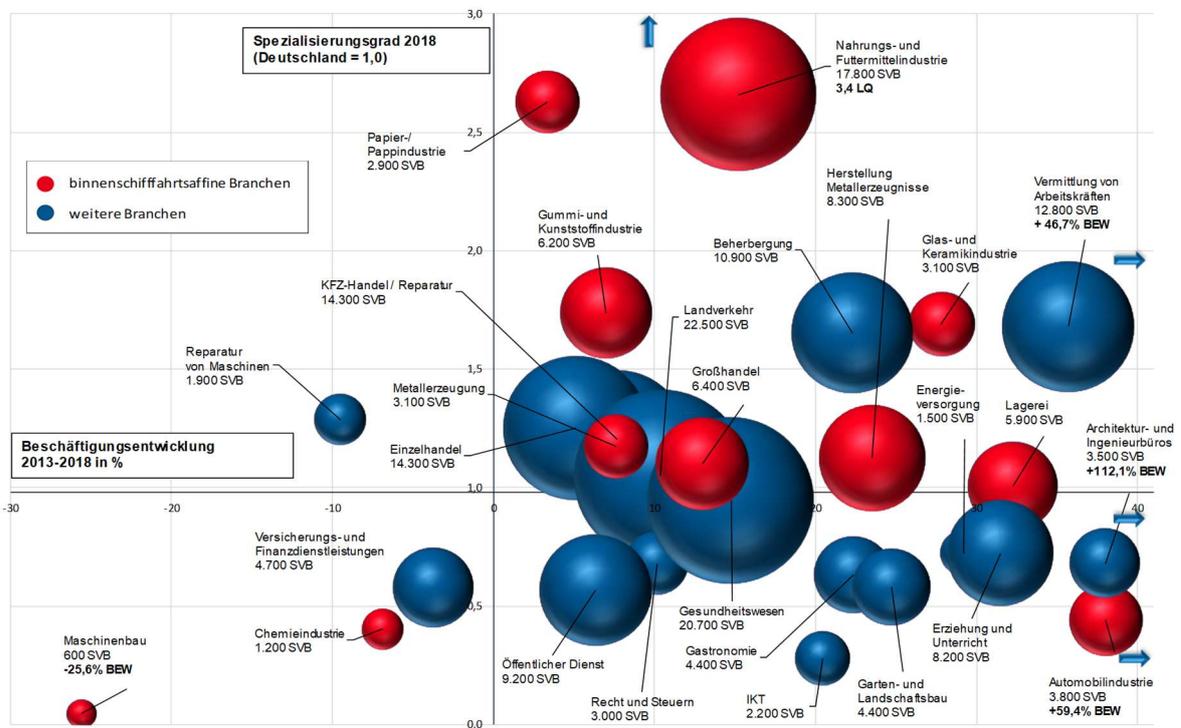
Abbildung 8: Branchenportfolio der Stadt Osnabrück



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von Daten der Bundesagentur für Arbeit; \* = Schätzung  
 Erläuterung: Der Spezialisierungsgrad oder Lokalisationsquotient (LQ) verdeutlicht den Anteil einer spezifischen Branche in der Stadt Osnabrück im Verhältnis zum bundesdeutschen Anteil. Eine Branche mit einem LQ von 1,0 ist anteilig genauso häufig im Branchenmix der Stadt vertreten wie die Branche im deutschlandweiten Mix. Branchen mit einem hohen LQ sind somit besonders prägend für die Wirtschaftsstruktur der Stadt.

In den umliegenden Kreisen Steinfurt und Osnabrück verlief die Entwicklung der binnenschiffahrtsaffinen Branchen deutlich prosperierender als in der Stadt Osnabrück. Insgesamt konnten fast alle, nicht nur die binnenschiffahrtsaffinen Branchen, Beschäftigung aufbauen. Zwischen 2013 und 2018 ist die Beschäftigtenzahl in den beiden Kreisen insgesamt um gut 15 % gestiegen. Mit einem Zuwachs von rund 60 % ist die Automobilindustrie dabei die wachstumsstärkste Industriebranche (vgl. Abbildung 9). Aber auch viele andere binnenschiffahrtsaffine Industriebranchen konnten deutlich hinzugewinnen. Die Nahrungs- und Futtermittelindustrie ist bspw. um gut 15 % gewachsen. Mit einem Spezialisierungsgrad von 3,4 ist die Branche im Vergleich zum deutschen Branchenmix zudem fast dreieinhalb Mal so stark in den beiden Kreisen vertreten. Mit einem Spezialisierungsgrad von 2,6 prägt auch die Papier- und Pappindustrie, ähnlich wie in der Stadt Osnabrück, das Branchenportfolio überproportional. Weitere in den Kreisen Steinfurt und Osnabrück ausgeprägte binnenschiffahrtsaffine Branchen sind die Gummi- und Kunststoffindustrie und die Glas- und Keramikindustrie.

Abbildung 9: Branchenportfolio der Kreise Osnabrück und Steinfurt



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von Daten der Bundesagentur für Arbeit  
 Erläuterung: Der Spezialisierungsgrad oder Lokalisationsquotient (LQ) verdeutlicht den Anteil einer spezifischen Branche in der Untersuchungsregion im Verhältnis zum bundesdeutschen Anteil. Eine Branche mit einem LQ von 1,0 ist anteilig genauso häufig im Branchenmix der Region vertreten wie die Branche im deutschlandweiten Mix. Branchen mit einem hohen LQ sind somit besonders prägend für die Wirtschaftsstruktur der Region.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung der binnenschiffahrtsaffinen Branchen in den Kreisen Steinfurt und Osnabrück bietet grundsätzlich Chancen, dort ansässige Unternehmen auch für einen Umschlag von Waren und Gütern am Hafen Osnabrück zu akquirieren. Gleichwohl beschränkt sich der Einzugsbereich für solche Unternehmen auf einen Radius von etwa 20 bis 30 km um den Hafen (vgl. Kapitel 4.1) und somit auf eine vergleichsweise kleine Unternehmensanzahl in den beiden Kreisen. Um die Umschlagspotenziale im Hafen zu heben, sind diese Unternehmen jedoch gezielt zu identifizieren, anzusprechen und mit ihnen zu prüfen, ob ein Umschlag am Hafen Osnabrück für sie interessant ist (siehe hierzu Kapitel 4).

---

## 4 Analyse des Angebots und standortbezogene Aspekte

---

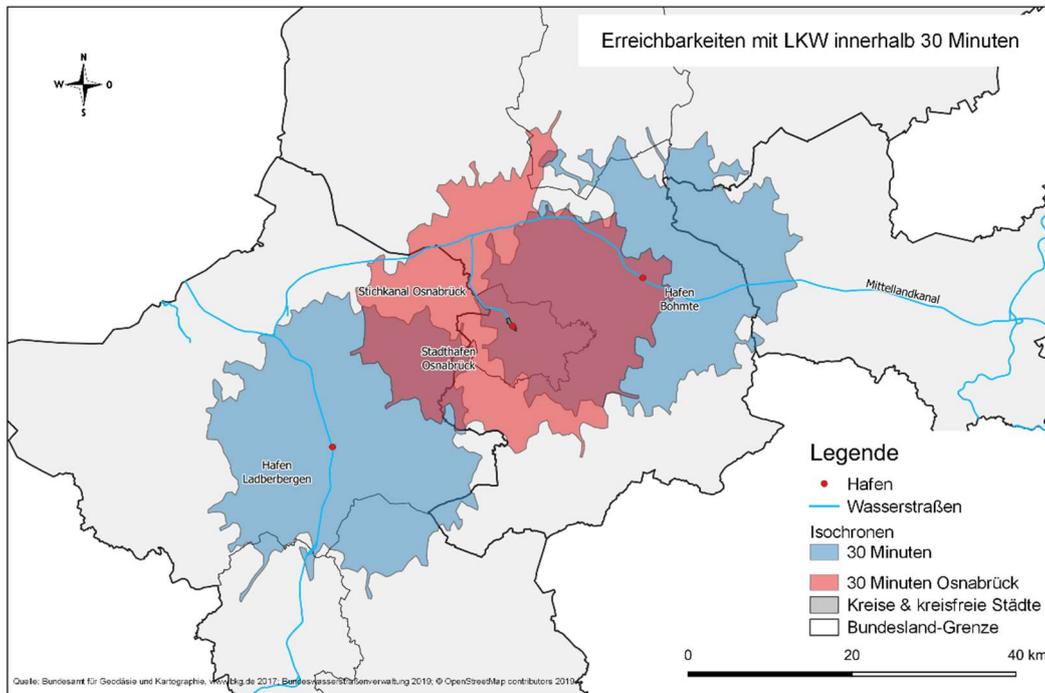
### 4.1 Marktumfeld des Binnenschiffs im Hafen Osnabrück

Einerseits ist der Hafen Osnabrück sehr auf die Gutarten Eisenschrott, Mineralölprodukte und Zellstoff zur Versorgung von Verbrauchern und der Industrie spezialisiert.<sup>19</sup> Für klassische Schüttgüter wie Steine und Erden finden sich Wettbewerbshäfen am Dortmund-Ems-Kanal (bspw. der Hafen Ladbergen) und am Mittellandkanal (z.B. der Hafen Bohmte, dessen Ausbau für diese Untersuchung unterstellt wird). Allerdings wird, nachdem der Bebauungsplan 99 "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" im Jahr 2019 aufgehoben wurde, auch der Bebauungsplan 109 für das „Hafen- und Industriegebiet – Futtermittel- und Schüttguthafen“ der Gemeinde Bohmte beklagt. Dies bedeutet, dass die Fertigstellung der Baumaßnahmen in Bohmte zeitlich nicht absehbar ist.

Für Binnenhäfen einer vergleichbaren Größe und regionalen Bedeutung kann man generalisierend von einem Einzugsbereich von ca. 20 bis 30 km ausgehen. Umgerechnet in Lkw-Fahrzeit bedeutet dies ca. 30 Minuten Fahrzeit. Hieraus ergeben sich die in der folgenden Abbildung 10 dargestellten Isochronen um den Hafen Osnabrück und zwei potenzielle Konkurrenzhäfen Ladbergen und Bohmte.

<sup>19</sup> Andere Güter wie beispielsweise Futter- und Düngemittel werden in Osnabrück nicht umgeschlagen, weil u.a. die Siloinfrastruktur fehlt.

**Abbildung 10: 30-Minuten Isochronen um den Hafen Osnabrück und die potenziellen Konkurrenzhäfen Ladbergen und Bohmte**



Quelle: Prognos AG

Es zeigt sich:

- Große Teile des Kreises Steinfurt werden vom Hafen Ladbergen abgedeckt. Dies gilt v.a. für den westlichen Teil des Kreises (z.B. Lengerich, Greven).
- Die Isochronen des Hafens Osnabrück überschneiden sich mit denjenigen von Ladbergen und Bohmte.

Dies bedeutet, dass in den Überschneidungsbereichen potenzielle Verlagerer die Wahl zwischen zwei Häfen haben und die Hafenwahl von den dort etablierten Angeboten, den verfügbaren Flächen und Hafenkosten beeinflusst wird. Hieraus folgt unmittelbar, dass die Bedeutung der in Kapitel 3 dargestellten positiven Entwicklung der binnenschiffsaffinen Industrien in den Kreisen Steinfurt und Osnabrück Land für den Hafen Osnabrück zu relativieren ist, da den Verladern Wettbewerbshäfen am Dortmund-Ems-Kanal und am Mittellandkanal zur Verfügung stehen.

Neben dem Wettbewerb durch die Binnenhäfen ist auch der Wettbewerb des Binnenschiffs mit den anderen Verkehrsträgern Bahn und Straße zu berücksichtigen. So liegt Osnabrück sehr günstig zu den Seehäfen, sowohl für den Straßentransport als auch für den Bahntransport. Die Entfer-

nung zu den Seehäfen hat für die Logistik insofern eine herausragende Bedeutung, weil größenordnungsmäßig gilt, dass bis zu einer Gesamtstrecke von ca. 600 km ein Lkw-Fahrer eine Hin- und Rückfahrt pro Schicht fahren kann. Das bedeutet alle Seehäfen der Antwerpen-Hamburg-Range sind von Osnabrück in einer Tagestour (mit Rückfahrt) innerhalb der vorgeschriebenen Lenkzeiten erreichbar. Somit ist auch in diesem Fall der durchgehende Lkw-Transport der Benchmark für alle anderen Verkehrsträger.

In der folgenden Tabelle sind die Entfernungen und Fahrzeiten für den Straßengüterverkehr und die Transportzeiten für den Schienenverkehr auf ausgewählten Relationen gegenübergestellt.

**Tabelle 3: Entfernungen und Transportzeit für den Straßengüterverkehr und Bahntransporte (Fallstudien) von Osnabrück auf ausgewählten Relationen**

<b>Von Osnabrück nach...</b>	<b>Entfernung Straße</b>	<b>Transportzeit Straße</b>	<b>Transportzeit Bahn</b>	<b>Transportzeit Binnenschiff</b>
Vlissingen	387 km	5 Std	29 Std	3 Tage
Antwerpen	328 km	5 Std	29 Std	3 Tage
Rotterdam	277 km	4 Std	33 Std	3 Tage
Bremerhaven	166 km	3 Std	20 Std	2 Tage
Duisburg	162 km	2 Std	24 Std	1 Tag

Quelle: HAFAS Güterzugfahrplan, mappy Routensucher (Einstellung „Lkw“), Informationen aus den Fachgesprächen zu den Binnenschifftransportzeiten

Sowohl der Lkw als auch die Bahn sind von Osnabrück aus den allermeisten Relationen deutlich schneller als das Binnenschiff. Sogar die Bahn erreicht auf den meisten Relationen eine Tag A/Tag B Verbindung. Daher kommt für zeitkritische Güter von und zu den Seehäfen das Binnenschiff kaum in Frage.

## 4.2 Der Ausbau des Hafens Osnabrück in der politischen Diskussion

### 4.2.1 Schleusenausbau des Stichkanals im Bundesverkehrswegeplan

Für die Bewertung von Investitionen in die Binnenschiffsinfrastruktur sind zwei Betrachtungsebenen notwendig:

Zum einen, ob die Wasserstraßen dem Kern- oder Nebennetz zuzuordnen sind, zum anderen das Nutzen-/Kostenverhältnis.

**i**

#### Definition Kernnetz

Das BMVI hat die aus verkehrlicher Sicht wichtigsten und am stärksten genutzten Wasserstraßen als Kernnetz definiert. Es muss funktions- und leistungsfähig gehalten werden, damit der umweltfreundliche Schifftransport von Waren auf diesen Strecken störungsfrei und wirtschaftlich erfolgen kann. Deshalb werden Ausbaumaßnahmen auf diese Wasserstraßen des Kernnetzes konzentriert. Im Nebennetz konzentriert sich der Bund vor allem auf Maßnahmen, die unter Sicherheitsaspekten erforderlich sind.<sup>20</sup>

Innerhalb des Kernnetzes werden anhand des Transportaufkommens in Tonnen/Jahr (t/a) drei Kategorien unterschieden:<sup>21</sup>

- A:  $\geq 6,0$  Mio. t/a
- B:  $\geq 4,0$  Mio. t/a
- C:  $\geq 0,6$  Mio. t/a

**Das bedeutet: Die notwendige Bedingung für den Ausbau der Schleusen im Stichkanal Osnabrück ist es, eine jährliche Mindesttransportmenge von 0,6 Mio. t/a erreichen, um in das Kernnetz aufgenommen zu werden.**

Der Ausbau der Haster und Hollager Schleuse wurde im Rahmen des BVWP 2030 unter der Projektnummer „W 09 Ersatzneubau von zwei Schleusen am Stichkanal Osnabrück“ bewertet und wurde dort mit einem Nutzen-Kosten Verhältnis (NKV) von 0,4 in den „Weiteren Bedarf“ eingestuft. Zum Vergleich: Für das Projekt „W 10 Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen“ wurde ein NKV von 1,8 errechnet und damit das Projekt in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Das Projekt „W 08 Ausbau des Stichkanals Hildesheim“ erreicht ein NKV von 0,9 und ist daher ebenfalls nur im „Weiteren Bedarf“.

<sup>20</sup> <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Wasser/Wasserstrassen-kompakt/wasserstrassen-kompakt.html>

<sup>21</sup> [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile) (S. 181f)

**Tabelle 4: Vergleich wichtiger Parameter der BVWP-Bewertungen der Projekte für die Stichkanäle Osnabrück, Hildesheim und Salzgitter**

<b>Projekt</b>	<b>Prognostizierte Verkehrsmenge</b>	<b>Barwert Nutzen</b>	<b>Barwert Investitionen</b>	<b>NKV</b>
W08 (Hildesheim)	0,8 Mio. t/a	49,4 Mio. €	56,2 Mio. €	0,9
W09 (Osnabrück)	0,6 Mio. t/a	30,7 Mio. €	72,9 Mio. €	0,4
W10 (Salzgitter)	2,2 Mio. t/a	175,4 Mio. €	99,8 Mio. €	1,8

Es zeigt sich, dass die Verkehrsprognose für die Berechnung des NKV von einer Prognosemenge von 0,6 Mio. t/a ausgeht und damit die Einstufung in das Kernnetz rechtfertigen würde.

Zusätzlich gilt die hinreichende Bedingung, dass das NKV der Maßnahme zumindest den Wert 1,0 erreicht, d.h. die Barwerte der Nutzen mindestens gleich denjenigen der Kosten sein müssen. Das relativ geringe NKV des Projektes W09 (Osnabrück) lässt sich vereinfachend und unabhängig vom detaillierten Ergebnis der Bewertungsrechnung des Bundes bereits durch das Verhältnis der relativ hohen haushaltsrelevanten Investitionskosten zu den prognostizierten Verkehrsmengen erklären: Immerhin beträgt dieses Verhältnis für das Projekt „W 09 Ersatzneubau von zwei Schleusen am Stichkanal Osnabrück“ 176 EUR pro Tonne. Für den Stichkanal nach Salzgitter ist das Verhältnis deutlich niedriger (100 EUR pro Tonne), für den Stichkanal Hildesheim beträgt es sogar nur 57 EUR pro Tonne.

Hieraus ergibt sich vereinfacht und rein rechnerisch, dass die Verkehrsmengen auf dem Stichkanal Osnabrück auf über 1 Mio. Tonnen pro Jahr steigen müssten, um in den Bereich eines NKV von größer 1 zu kommen.

Allerdings gibt es im BVWP Maßnahmen in der Kategorie Neue Vorhaben im Vordringlichen Bedarf mit einem NKV von teilweise erheblich unter <1,0 an Neckar, Mosel und dem Elbe-Lübeck-Kanal. Diese Einstufung erfolgte aufgrund der hohen Netzbedeutung (Lage innerhalb des Kernnetzes) und der Reduzierung des Ausfallrisikos bzw. zur Verbesserung der Qualität der Seehafen-hinterlandanbindung.<sup>22</sup>

Für den Stichkanal Hildesheim (W08) wurde in einer Sensitivitätsbetrachtung unter Einbeziehung möglicher zusätzlicher Transportmengen ein NKV von 1,03 errechnet, was dazu führte, dass „(...) im Zuge des parlamentarischen Verfahrens der Ausbau des Stichkanals Hildesheim auf dieser Basis in den **Vordringlichen Bedarf** im Wasserstraßenausbaugesetz eingestuft (wurde)“.<sup>23</sup>

Im folgenden Kapitel 5 wird untersucht, wie der Binnenschiffumschlag gesteigert werden kann, um für die Investitionsmaßnahmen im Hafen Osnabrück ein höheres NKV zu erreichen sowie in

<sup>22</sup> [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile) (S.44)

<sup>23</sup> <https://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w08/w08.html>

die Netzkategorie Kernnetz C eingestuft zu werden, allerdings muss betont werden, dass eine Neuberechnung des NKV nicht Bestandteil des Masterplans Hafen ist.

#### 4.2.2 Schleusenausbau des Stichkanals im Niedersächsischen Landtag

Im Jahr 2016 gab es verschiedene politische Anstrengungen den Ausbau der Haster und Hollager Schleuse voranzutreiben. In einer Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 02.06.2016<sup>24</sup> auf eine kleine Anfrage der Abgeordneten Jasper und Lammerkitten wird festgehalten, dass

- sich die Landesregierung zunächst für die Grundsanierung der beiden Schleusen einsetzt, um die Bestandsschifffahrt zu sichern,
- die Landesregierung ein Gesamtkonzept fordert, dass zum Ziel hat, unter Einbeziehung des geplanten Hafenstandortes Bohmte den Bestand der Binnenschifffahrt in der Region Osnabrück langfristig abzusichern und weiterzuentwickeln,
- sofern dieses Gesamtkonzept zu einem weiteren Anstieg der Binnenschiffstransporte im Stadthafen Osnabrück kommt, die dauerhafte Einstufung des Stichkanals in Osnabrück in die Wasserstraßenkategorie C gewährleistet werden kann.

In einem Beschluss des Landtages vom 07.06.2016 und in der Antwort der Landesregierung vom 25.11.2016<sup>25</sup> wurde unter anderem festgehalten, dass:

- aufgrund der Bestandsverkehre die Erreichbarkeit des Hafens Osnabrück gewährleistet bleiben muss,
- die Grundsanierung der beiden Schleusen baldmöglichst durchzuführen ist, damit der Betrieb der Schleusen und des Stadthafens Osnabrück für einen Zeitraum von 15 – 20 Jahren gesichert wird,
- das Gesamtkonzept für den Stadthafen Osnabrück und den Hafen Bohmte Entwicklungspotenziale aufzeigen und den Bedarf nachweisen soll, die den Neubau der beiden Schleusen und die Vergrößerung der Schleusenkammern für Großmotorgüterschiffe (GMS)<sup>26</sup> rechtfertigen und die Anpassungsmaßnahmen für den Hafen Osnabrück zu beschreiben sind.

Darüber hinaus soll im Aufstellungsverfahren für den nächsten BVWP das Vorhaben erneut bewertet werden. Auch im neuen Koalitionsvertrag zwischen SPD und CDU vom 21.11.2017 wurde festgehalten, dass die Landesregierung den Ausbau des Stichkanals Osnabrück „mit Nachdruck unterstützt“.

#### 4.2.3 Fazit

Als Fazit dieser Analyse ist festzuhalten, dass der Masterplan Hafen Osnabrück zunächst einen Fokus darauflegen soll, dass der Stichkanal in die Wasserstraßenkategorie C aufgenommen wird, d.h. die Transportmenge dauerhaft auf  $\geq 0,6$  Mio. t/a gesteigert wird. Darüber hinaus sollten möglichst weitere Verkehrsmengen für die Binnenschifffahrt gewonnen werden können, um das NKV auf eine Größenordnung um 1,0 zu bringen. In Ergänzung hierzu könnten auch Argumente

<sup>24</sup> Drucksache des Niedersächsischen Landtages – 17. Wahlperiode – Drucksache 17/5653

<sup>25</sup> Drucksache des Niedersächsischen Landtages – 17. Wahlperiode – Drucksache 17/5885

<sup>26</sup> Abmessungen der GMS: Länge 110 m, Tiefgang 2,80 m, Breite 11,40 m, Tragfähigkeit ca. 2100 t

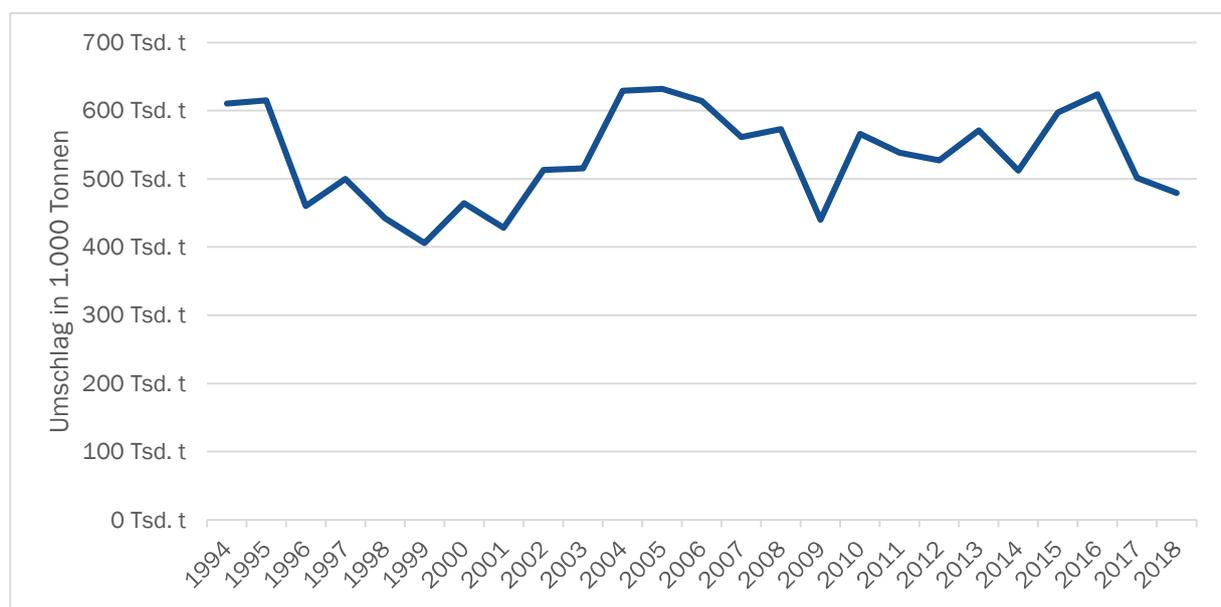
ins Feld geführt werden, die die Bedeutung des Stadthafens Osnabrück für die regionale Wirtschaft und die Seehafenanbindung hervorheben. Die Zeit hierfür erscheint günstig, da das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Bedeutung des Binnenschiffs erkannt hat und mit seinem Masterplan Binnenschifffahrt vom Mai 2019<sup>27</sup> reagiert hat.

## 5 Analyse der Nachfrage

### 5.1 Entwicklung des Binnenschiffsumschlags im Hafen Osnabrück

In der folgenden Abbildung 11 ist die Entwicklung des Binnenschiffsumschlags im Hafen Osnabrück im Zeitablauf dargestellt.

**Abbildung 11: Entwicklung des Binnenschiffsumschlags im Hafen Osnabrück 1994-2018**



Quelle: SWO

Aus dieser Abbildung wird deutlich, dass das Umschlagsaufkommen seit 1994 immer zwischen 400.000 und 600.000 Tonnen geschwankt ist. Die Schwankungen resultieren teils aus konjunkturellen Gründen (z.B. Stahlkrise), aber auch aus Sondereffekten, wie einem punktuell hohen Aufkommen an Schüttsteinen (2005) oder einer Sperrung des Kanals während des Neubaus einer

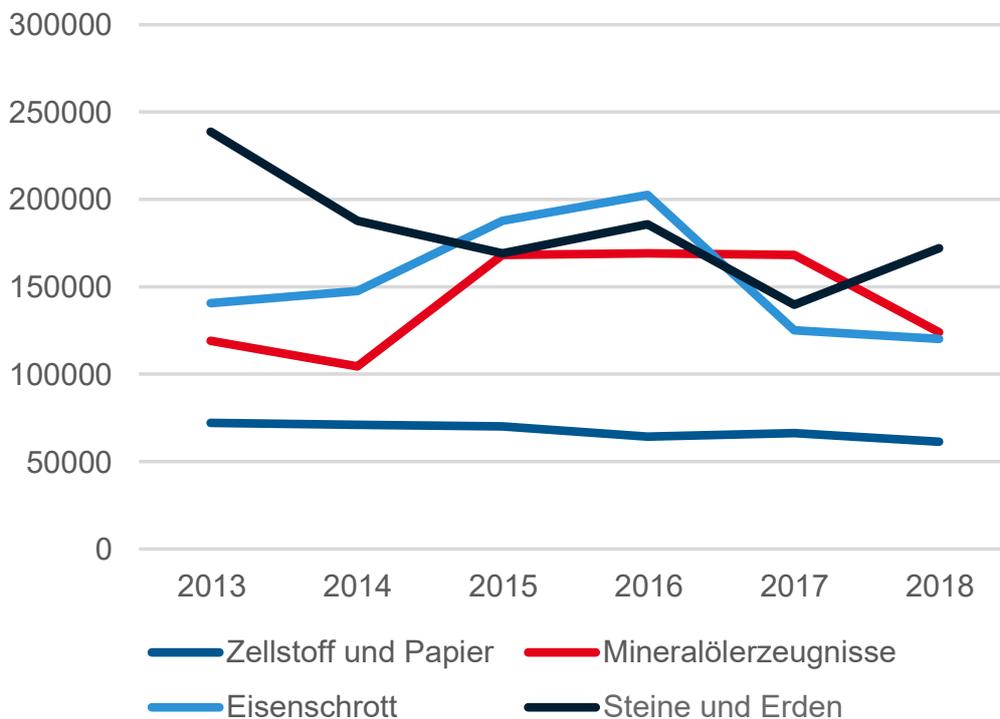
<sup>27</sup> [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile)

Kanalbrücke (2009). Im Jahr 2015 wurde der Grenzwert für die Einstufung in die Wasserstraßenkategorie C um 2.700 Tonnen nur knapp verfehlt. In den Jahren 2003 bis 2005 und 2016 wurde dieser Grenzwert überschritten.

Die folgende Abbildung gibt einen tieferen Einblick in den Umschlag nach Gutarten. Im vorliegenden Betrachtungszeitraum von 2013–2018 konzentriert sich der Umschlag auf die vier Gutarten

- Zellstoff (statistische Gutart: Zellstoff und Papier)
- Mineralölerzeugnisse
- Eisenschrott
- Steine und Erden

**Abbildung 12: Entwicklung des Binnenschiffsumschlags im Hafen Osnabrück nach umgeschlagenen Gutarten 2013-2018**



Quelle: SWO

Unabhängig von den - teilweise erheblichen - jährlichen Schwankungen, verzeichnen im Betrachtungszeitraum nur die Mineralölprodukte eine leichte (trendmäßige) Steigerung, während alle anderen Gutarten leichte (trendmäßige) Rückgänge aufweisen.

In der folgenden Übersicht in Tabelle 4 sind die Quellen und Ziele der vier Gutarten der aktuellen Binnenschiffstransporte dargestellt. 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).

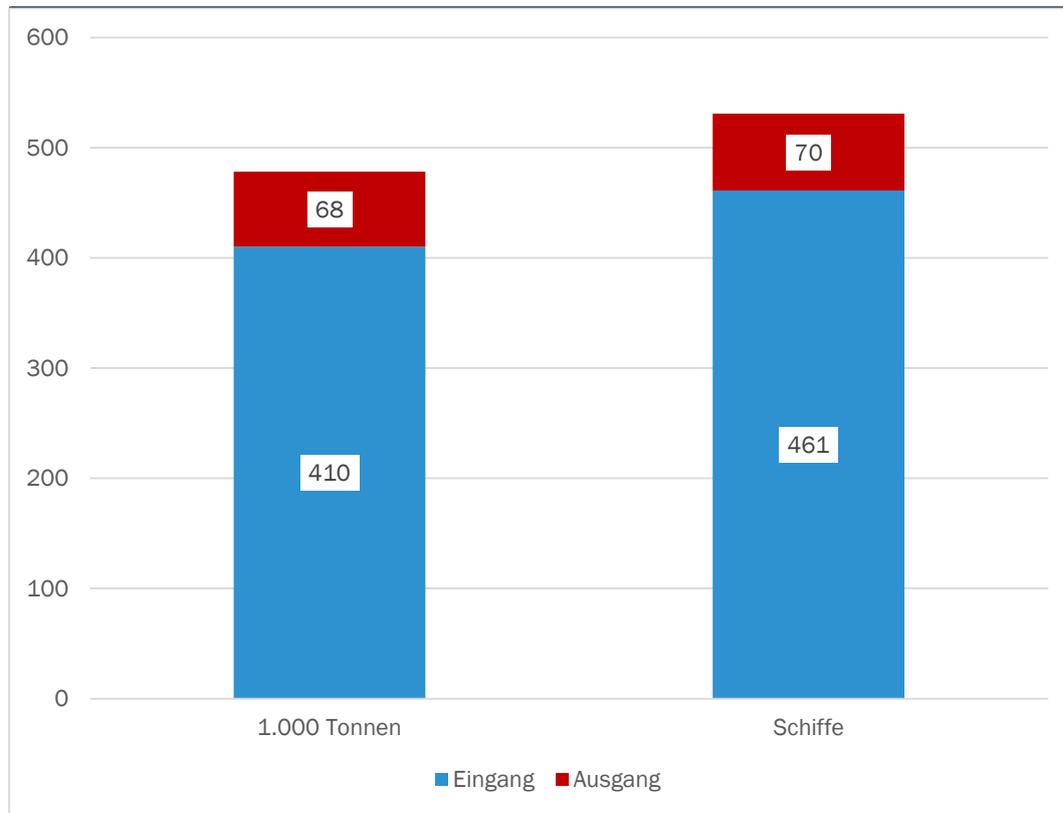
**Tabelle 5: Quellen und Ziele der Binnenschiffstransporte**

<b>Gutart</b>	<b>Quellen</b>	<b>Ziele</b>
Zellulose	Niedersachsen	./.
	Hafen Vlissingen	
Steine und Erden	Niedersachsen	Bremen
	Sachsen-Anhalt	Diverse
Schrott	Niedersachsen	./.
	Nordrhein-Westfalen	
	Hafen Hamburg	
Mineralölprodukte	Niedersachsen	./.
	Nordrhein-Westfalen	
	Hafen Hamburg	
	Hafen Rotterdam	
	Hafen Antwerpen	

Quelle: Verlagererhebung

Aus Tabelle 4 wird deutlich, dass der Hafen Osnabrück ganz überwiegend der Versorgung der ansässigen Industrie mit Vorprodukten dient, was zu einem hohen Ungleichgewicht zwischen Eingang und Ausgang führt. So übersteigt die Eingangsmenge die Ausgangsmenge um das 6-fache (Abbildung 13).

**Abbildung 13: Transportmengen und Schiffe 2018 im Ein- und Ausgang**



Quelle: SWO/Prognos eigene Darstellung

## 5.2 Wachstumspotenzial der aktuellen Hafennutzer

Wie bereits im vorigen Kapitel 4 ausgeführt, ist für den Ersatzneubau der Schleusen eine Steigerung der Umschlagsmengen notwendig. Hierzu wurden intensive Gespräche mit allen derzeitigen Hafennutzern geführt, so dass von einer „Vollerhebung“ aller Hafennutzer gesprochen werden kann. Die Ergebnisse im Hinblick auf das Wachstumspotenzial lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Drei der im Hafen angesiedelten Unternehmen haben konkrete Wachstumspläne. Davon hat ein Unternehmen Lagerkapazitäten eines anderen Unternehmens übernommen, was ein „Nullsummen-Spiel“ im Hinblick auf den Gesamtumschlag des Hafens bedeutet. Letztlich nannten die Hafennutzer ein echtes zusätzliches Potenzial für die Binnenschifffahrt aus deren Wachstumsplänen von rund 70.000 Tonnen pro Jahr, was ungefähr der Menge von 78 zusätzlichen Schiffen pro Jahr entspricht.
- Im Verlauf der Bearbeitung des Masterplans wurde bekannt, dass ein Unternehmen auf Grund der kurzfristigen Entwicklung die Wachstumspläne nach oben korrigiert hat. So dass letztlich mit insgesamt 87.400 Tonnen (97 Schiffe) pro Jahr aus den Wachstumsplänen der im Hafen angesiedelten Unternehmen gerechnet werden kann.

Darüber hinaus wurden mittelfristige weitere Potenziale aus folgenden Maßnahmen benannt:

- Ein Unternehmen könnte wieder mit vorhandenen Umschlagseinrichtungen Schiffsumschlag durchführen. Die Gleise unter dem Kran werden aber derzeit als Abstellgleise für Züge der Nordwestbahn genutzt. Durch die Übernahme einer benachbarten Fläche eines anderen Unternehmens könnte dieses Unternehmen seinen Umschlag um 30.000 bis 40.000 Tonnen pro Jahr im Eingang erhöhen. Diese Mehrmenge muss derzeit vollständig mit der Bahn oder dem Lkw transportiert werden, da eine Binnenschiffsverladung derzeit nicht möglich ist.
- Ein Projekt zur Lagerung und zum Recycling von 100.000 Tonnen Hochofenschlacke pro Jahr und einem Versand per Binnenschiff in die Niederlande ist gescheitert (siehe folgende Fallstudie).

**i**

### **Fallstudie Schlackenrecycling**

Im Jahr 2017 gab es Pläne eines Unternehmens auf einer eigenen Teilfläche und zusätzlich auf einer Fläche von 20.000 qm am ehem. Hyde Park Hochofenschlacke zu lagern, zu recyceln und per Binnenschiff als Unterbau für Straßenbauten in die Niederlande zu exportieren. Als Umschlagsmenge wurden damals ca. 100.000 Tonnen pro Jahr geschätzt.

Verschiedene Gründe (u.a. fehlende direkte Umschlagsmöglichkeit in das Binnenschiff, fehlende Flächen und hohe Flächenkosten) haben dazu geführt, dass der Kunde in den ca. 50 km entfernten Hafen Spelle ausgewichen ist, da hier wesentlich mehr Fläche zur Verfügung gestellt werden konnte.

Quelle: Betroffene Unternehmen, Stadtwerke Osnabrück

Neben den Wachstumsplänen und -potenzialen sind auch zukünftige Umschlagsverluste zu berücksichtigen:

- Der Steinbruch Piesberg enthält noch abbauwürdiges Material für 15–20 Jahre. Danach wird – nach Aussage des Unternehmens – der Standort aufgegeben. In dem Fachgespräch wurde angemerkt, dass somit kein Binnenschiffstransport im Ausgang mehr stattfinden wird. Allerdings könnte die verlorene Menge dadurch kompensiert werden, dass Steine und Erden per Binnenschiff in den Hafen Osnabrück transportiert werden und von dort aus in die Feinverteilung im Nahbereich gehen.

### 5.3 Wachstumspotenziale der Nicht-Hafennutzer

Um weitere Umschlagspotenziale zu erheben, wurden auch Unternehmen aus Osnabrück und den benachbarten Landkreisen Steinfurt und Osnabrück Land <sup>28</sup> befragt, die den Hafen bisher nicht nutzen. Wie bereits im Kapitel 4.1 dargestellt, konnte auf Grund der Konkurrenzsituation zu den Häfen am Dortmund-Ems-Kanal kein Unternehmen gefunden werden, das binnenschiffsauf-fine Güter empfängt oder versendet und bereit war, Umschlagsmengen nach Osnabrück zu verlagern. Zwei Unternehmen aus Osnabrück haben Potenziale benannt, die mit mehr oder weniger großen Investitionen realisierbar erscheinen bzw. deren technische und wirtschaftliche Machbarkeit noch genauer geprüft werden muss.

- Ein Unternehmen wird im Januar 2020 ein Projekt starten, was wöchentlich 15 kranbare Satellanhänger (Trailer) aus Portugal nach Osnabrück bringt. Dieses Projekt hat eine Laufzeit von sieben Jahren: Die derzeit geplante Logistikkette sieht vor, dass die Trailer per Ro/Ro-Schiff im Short-Sea-Verkehr von Portugal nach Rotterdam befördert und dann ab Rotterdam auf der Straße nach Osnabrück transportiert werden. Wenn es gelänge, diese Trailer in Rotterdam in ein Binnenschiff zu laden und mit dem Binnenschiff von Rotterdam nach Osnabrück zu transportieren, könnte hieraus ein zusätzliches Umschlagspotenzial von ca. 12.000 Tonnen (Ladung + leere Trailer) gewonnen werden. Allerdings muss die technische und wirtschaftliche Machbarkeit geprüft werden.
- Ein anderes Unternehmen erhält jährlich ca. 80.000–85.000 Tonnen Zellstoff per Bahn im Ganzzug. Die folgende Fallstudie gibt einen ersten groben Kostenvergleich.

<sup>28</sup> In einem Gespräch mit den Stadtwerken Osnabrück, Vertretern des Hafens Bohmte und der Wirtschaftsförderung wurde vereinbart, dass Unternehmen im Einzugsbereich des Hafens Bohmte nicht befragt werden.

### Fallstudie Zellstoff

Die aktuelle Transportkette sieht wie folgt aus: In Vlissingen werden die Bahnwagen beladen und in Ganzzügen mit ca. 1.200 Tonnen Nettogewicht nach Osnabrück zum Rangierbahnhof gebracht. In Osnabrück wird der Zug geteilt und ein Teil der Wagen in das Werk in Osnabrück, der andere Teil in ein Werk nach Sachsen transportiert.

Nach ersten Kalkulationen ergeben sich die folgenden Kosten im Vergleich (aus Vertraulichkeitsgründen dürfen die Einzelkosten nicht veröffentlicht werden):

<b>Aktuell</b>	Ganzzug Vlissingen-Osnabrück Rbf		Tonnen/Zug
	Wagengruppe Osnabrück Rbf - Werk		Tonnen/Zug
	Bedienungshäufigkeit		Pro Woche
	Wöchentliche Anlieferung		Tonnen
	Kosten pro Tonne		€/Tonne
<b>Transportkette mit Binnenschiff</b>	Binnenschiff		Tonnen
	Bedienungshäufigkeit		pro Woche
	Kosten		€/Tonne
	Umschlag im Hafen OS		€/Tonne
	Zufuhr Lkw Hafen - Werk		
	Kosten Lkw Stunde		€/Stunde
	Kosten pro Lkw Tonnenstunde		€/Tonnenstunde
	Dauer Beladen - Fahrt - Entladen		Stunden
Kosten Lkw		€/Tonnenstunde	
<b>Zusammenfassung</b>	Kosten Bahn		€/Tonne
	Kosten Bisci-Lkw		€/Tonne
	Differenz	7,13	€/Tonne
	Differenz in %	49%	

Nach diesem ersten groben Kostenvergleich wäre der Transport mit dem Binnenschiff um etwas mehr als 7 EUR pro Tonne oder knapp 50 % teurer als der durchgehende Transport mit der Bahn. Die erhöhten Kosten ergeben sich vor allem aus dem zusätzlichen Umschlag im Hafen und der Zufuhr per Lkw. Trotz dieses eher negativen vorläufigen Ergebnisses erscheint es sinnvoll, die gesamte Transportkette und die einzelnen Kostenbestandteile zu optimieren, um ggf. durch eine Umorganisation der Transportkette oder durch Hebung von Kostensenkungspotenzialen den Kostenunterschied zu minimieren.

Aus der Zusammenfassung der erhobenen Potenziale lassen sich Szenarien erstellen, die im folgenden Kapitel 6 dargestellt sind.

## 5.4 Sonstige Ergebnisse aus den Fachgesprächen

Neben den konkreten Mengenpotenzialen wurden in den Gesprächen mit den Verladern auch andere „weiche“ Faktoren, wie beispielsweise die generellen Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsträger und des Hafens genannt und die sich hieraus ergebenden Forderungen der Gesprächspartner diskutiert.

Im Folgenden sind die wesentlichen Statements der befragten Unternehmen, ggf. Hintergrundinformationen hierzu und die daraus resultierenden Forderungen zusammengestellt.

*Zitat: „Das Binnenschiff bietet Vorteile hinsichtlich der Kosten und der Planbarkeit der Transporte. Eine etwaige Aufgabe der Binnenschiffsanbindung würde zusätzliche Umschlagskosten in Millionenhöhe für die Unternehmen verursachen (siehe Fallstudie unten). Eine etwaige Aufgabe der Binnenschiffsanbindung und die Zufuhr per Lkw oder Bahn würde zusätzlich die komplette Umorganisation der Belieferung verursachen. Hierfür wären die vorhandenen Flächen auf dem Werksgelände zu gering bzw. kein Bahnanschluss vorhanden.“*

**i**

### Fallstudie

Das Unternehmen erhält per Binnenschiff 1.200 Tonnen Zellstoff. Das Binnenschiff wird mit zwei Personen in 6,5 Stunden, also mit 13 Personenstunden entladen. Die Entladung eines Lkws mit 24 Tonnen dauert 2,5 Stunden ebenfalls mit zwei Personen. Somit wäre rein rechnerisch für die Entladung von 1.200 Tonnen im Eingang per Lkw 250 Personenstunden zu kalkulieren.

Darüber hinaus ist das Binnenschiff deutlich preisgünstiger: der Binnenschiffstransport kostet unter 10 EUR pro Tonne, der Lkw-Transport hingegen 25 EUR pro Tonne. Das Unternehmen erhält 60.000 Tonnen pro Jahr per Binnenschiff. Eine Verlagerung des Binnenschiffsaufkommens würde daher rund 1 Mio. EUR Mehrkosten allein für den Transport verursachen. Hierzu ist noch der größere Personaleinsatz für die Entladung zu addieren.

Hieraus ergibt sich folgende Forderung der Unternehmen:

- **Die Binnenschiffsanbindung muss mindestens in der jetzigen Qualität erhalten bleiben.**

*Zitat: „Der Hafen Osnabrück bietet auf Grund seiner guten Bahnverbindung wesentliche Vorteile für die Verloader; auch als Alternative zum Binnenschiff bei Niedrigwasser (sofern die Transporte nicht ausschließlich auf dem Kanalnetz durchgeführt werden).“*

Hieraus ergeben sich folgende Forderungen der Unternehmen:

- **Die gute Bahnanbindung muss erhalten bleiben bzw. weiter ausgebaut werden.**
- **Es müssen ausreichend Abstell- und Rangiergleise sowie Rangierloks vorgehalten werden, auch nach der geplanten Inbetriebnahme des Schiene-Straße-Terminals.**

- **Das Rangieren im Terminal darf keine Priorität gegenüber den übrigen Hafennutzern bekommen.**

*Zitat: „Wir haben uns an die eingeschränkte Schleusengröße angepasst. Es gibt noch genügend Schiffsraum, der für die Schleusen passt. Bestimmte Europaschiffe dürfen mit Sondergenehmigung nach Osnabrück fahren.“*

**i**

### **Sondergenehmigungen für Europaschiffe**

Grundsätzlich sind Schiffe bis 82 m Länge freigegeben. Ab 82 m bis unter 85 m Länge brauchen Schiffe eine Sondergenehmigung. Diese Sondergenehmigung wird von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Hannover, nach Vorprüfung durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Minden für ein Jahr erteilt.

Die Sondergenehmigung ist abhängig von

- der Länge des Schiffs (< 85 m)
- dem Verhältnis von Länge und Breite
- der Bauform (Am Bug und am Heck muss das Schiff „eingezogen“ sein, damit die Schleusentore sich öffnen und schließen können)

Beispiele aus der Genehmigungspraxis

- Der Typ „Sunrise“ mit 84,96 m und einer Breite von 9,60 m und zudem fast rechteckiger Form erhält keine Sondergenehmigung, obwohl er unter 85 m Länge aufweist.
- Der ältere Typ des Doppelhüllentankers mit 84,60 m und 9,50 m Breite erhält eine Sondergenehmigung aufgrund seiner eingezogenen Bauform.

Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden (05.08.2019)

Hieraus ergibt sich folgende Forderung der Unternehmen:

- **Mindestens der Status quo für den Stichkanal muss unter allen Umständen erhalten bleiben.**

*Zitat: „Grundsätzlich gilt, dass der Schiffsraum in diesem kritischen Abmessungsbereich immer knapper wird. Es besteht die Gefahr, dass Schiffsraum wegen der „Überalterung“ der Schiffsführer aus dem Markt ausscheidet.“*

i

### Abmessungen von Neubauten

Neubauten in der Größenklasse der Europaschiffe werden heute meist mit 86 m oder knapp darunter gebaut, da laut Besatzungsordnung Schiffe mit mehr als 86 m mit Drei-Mann Besatzung gefahren werden müssen.

Grundsätzlich gilt, dass wenn ein Markt vorhanden ist, d.h. Verlager eine langfristige Bindung mit den Binnenschiffseignern eingehen, auch kleinere Schiffe neu gebaut werden. Dies gilt sowohl für Schiffe mit niedrigem Tiefgang (z. Bsp. BASF und Thyssen-Krupp) als auch Schiffe mit kleineren Abmessungen (z. Bsp. RainEmpress)

Quelle: WSA Minden und DST

Hieraus ergibt sich folgende Forderung der Unternehmen:

- **Die Aussage im Masterplan Binnenschifffahrt des BMVI „Förderung für kleinere und für konstruktiv optimierte Binnenschiffe“ muss konkret umgesetzt werden.**

*Zitat: „Wir erwarten Kostensenkungen im Binnenschiffstransport, wenn die Schleusen vergrößert werden, dies wäre umso vorteilhafter, weil auf Grund der geringen Abladetiefe im Stadthafen nur ca. 80 % der Ladekapazität der Schiffe genutzt werden können.“*

i

### Abladetiefen im Stichkanal und Hafen Osnabrück

Abschnitt	Abladetiefen
Stichkanal bis Hollager Schleuse	2,80 m
Hollager und Haster Schleuse	2,80 m
Stadthafen	2,50 m

Quelle: WSA Minden (05.08.2019)

Hieraus ergibt sich folgende Forderung der Unternehmen:

- **Vergrößerung der Schleusen und Ausbaggerung des Hafenbeckens zur Erhöhung der Abladetiefe**

*Zitat: „Die geringen Flächenreserven im Hafen schränken die Entwicklung des Binnenschiffumschlags ein.“*

Hieraus ergibt sich folgende Forderung der Unternehmen:

- **Die wenigen noch zur Verfügung stehenden Flächen sollten vorrangig der Ansiedlung von binnenschiffahrtssaffinen Unternehmen dienen.**

*Zitat: „Auch für Unternehmen ohne Binnenschiffs- und Bahntransporte ist der Hafen ein idealer Standort, weil es hier keinen Siedlungsdruck gibt und keine Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind“*

Hieraus ergibt sich folgende Forderung der Unternehmen:

- **Auch nicht binnenschiffs- und bahnaffine Unternehmen sollten sich im Hafen entwickeln können.**

---

## 6 Entwicklungsszenarien

---

Aus der im vorigen Kapitel dargestellten Nachfrageerhebung lassen sich Szenarien zur Entwicklung des Hafenumschlags im Hafen Osnabrück ableiten. Auf Grund der relativ hohen Unsicherheit wurde ein sehr optimistisches Maximalszenario und ein eher pessimistisches Minimalszenario abgeleitet. Die Annahmen hierzu sind in der folgenden Übersicht (Tabelle 5) dargestellt.

Die Verkehrsprognose 2030 des BMVI geht von einem Wachstum des gesamten Binnenschiffsverkehrs von 20 % aus, führt dies aber im Wesentlichen auf den Containerverkehr zurück: „Während im Containerverkehr per Binnenschiff (kombinierter Verkehr) ein Zuwachs von 72 % erwartet wird, liegt das Wachstum der konventionellen Güter bei der Binnenschiffahrt bei 15 %.“<sup>29</sup> Da der Hafen Osnabrück für den Containerverkehr nicht wirtschaftlich erreichbar ist, wurde für die Szenarien von einem zusätzlichen „exogenen“ Wachstum des Binnenschiffsverkehrs von pauschal 15 % ausgegangen. Diese exogenen Maßnahmen beinhalten beispielsweise allgemeine Investitions- oder Politikmaßnahmen (beispielsweise die Abschaffung von Schifffahrtsabgaben) zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschifftransports oder die Umsetzung anderer Maßnahmen des Masterplans Binnenschiffahrt.

---

**Tabelle 6: Szenarienannahmen**

	<b>Maximalszenario</b>	<b>Minimalszenario</b>
Umschlag 2013–2018	Umschlagsspitze im Beobachtungszeitraum	Umschlagstief im Beobachtungszeitraum
Potenzial der Hafennutzer mit Wachstumsplänen	Konkrete Wachstumspläne der Hafennutzer (für beide Szenarien gleich angenommen)	
Potenzial Wiederaufnahme des Binnenschiffsumschlags	Belieferung der gesamten zusätzlich geplanten Menge mit dem Binnenschiff	Umsetzung der Projekte kommt nicht zustande
Zusätzliches Potenzial von Nicht-Hafenanliegern	Verlagerung der gesamten Menge auf das Binnenschiff	Umsetzung der Projekte kommt nicht zustande
Exogenes Wachstum des Binnenschiffsverkehrs	+15 %	+15 %

<sup>29</sup> BMVI 2014 : Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Zusammenfassung der Ergebnisse, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?__blob=publicationFile)

Aus diesen Szenarien-Annahmen ergeben sich die in der folgenden Übersicht (Tabelle 6) dargestellten zukünftigen Umschlagsmengen:

**Tabelle 7: Umschlagsmengen im Maximal- und Minimalszenario**

	<b>Maximalszenario</b>	<b>Minimalszenario</b>
	(in Tonnen)	
Umschlag 2013–2018	623.000	478.000
Potenzial der Hafennutzer mit Wachstumsplänen	87.400	87.400
Potenzial Wiederaufnahme des Binnenschiffsumschlags	40.000	0
Zusätzliches Potenzial von Nicht-Hafenanlieger	92.000	0
Zwischensumme	842.400	565.400
Exogenes Wachstum des Binnenschiffsverkehrs	126.360	84.810
<b>Gesamtsumme</b>	<b>968.760</b>	<b>650.210</b>

Somit ergibt sich im optimistischen Maximalszenario ein Umschlag von mehr als 968.000 Tonnen und damit von rund einer Million Tonnen, die für ein NKV in der Größenordnung von 1,0 für das Projekt „W 09 Ersatzneubau von zwei Schleusen am Stichkanal Osnabrück“ nötig wäre. Im Gegensatz dazu würde auch im pessimistischen Minimalszenario eine Umschlagsmenge von 650.210 Tonnen erreicht werden, so dass der Hafen Osnabrück in die Netzkategorie C des BVWP (siehe Kapitel 4.2.1) eingestuft würde.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass die im Maximalszenario aufgenommenen Planungen unterschiedlich „reif“ sind. Das Abbau-Ende Piesberg wird erst in 15–20 Jahren eintreten werden. Die

langfristigen Auswirkungen auf den Schiffsumschlag können noch nicht seriös abgeschätzt werden.

Somit kann als Fazit festgehalten werden, dass eine dauerhafte Erhöhung der Umschlagsmenge auf über 600.000 Tonnen realistisch erreicht werden kann, was die Einstufung in die Wasserstraßenkategorie C rechtfertigen würde. Eine dauerhafte Umschlagserhöhung auf ca. 1 Mio. erscheint nur unter den Annahmen des Maximalszenarios erreichbar.

---

## 7 Handlungsempfehlungen

---

### 7.1 Erneute Aufnahme des Projektes „Ersatzneubau von zwei Schleusen am Stichkanal Osnabrück“ in den BVWP

Osnabrück gehört zu den wachsenden Städten und hat sich in den zurückliegenden Jahren wirtschaftlich - getrieben insbesondere durch den Dienstleistungssektor - gut entwickelt. Im Gegensatz dazu mussten die binnenschiffahrtsaffinen<sup>30</sup> Branchen eher Beschäftigte abgeben. Eine Ausnahme bildet die Papier- und Pappindustrie, die äußerst prägend für die Wirtschaftsstruktur der Stadt ist. Auch die im Hafen ansässigen Unternehmen konnten nach eigener Aussage weiter erfolgreich am Markt agieren.

Das Hafenaerial ist attraktiv für ansiedlungswillige Unternehmen. Es bestehen kaum Nutzungskonkurrenzen zu den umliegenden Gebieten und die Anfragen nach Industrie- und Gewerbeflächen haben nach Aussage der Stadtwerke in den letzten Jahren eher zugenommen. Jedoch ist das Flächenangebot beschränkt. Zwar finden sich im Areal noch einige Flächen, jedoch verfügen diese teilweise nicht über einen direkten Kaizugang, zeigen Restriktionen bspw. bei den Schallemissionen oder bieten keinen Platz für zukünftige Erweiterungen. Eine signifikante Steigerung der Umschlagsaktivitäten im Hafen durch die Ansiedlung neuer Unternehmen erscheint damit nur in begrenztem Maße umsetzbar.

Die Entwicklung des Stadthafens Osnabrück wird durch drei Faktoren behindert:

1. Eingeschränkte Erreichbarkeit durch die beschränkten Schleusenabmessungen, die nicht für Europaschiffe geeignet sind
2. Geringe Abladetiefen im Hafen, was die Nutzung des Schiffsraums einschränkt
3. Relativ geringe Flächenverfügbarkeiten für Erweiterungen und Neuansiedlungen

Demgegenüber bietet der Hafen mit der sehr guten Verknüpfung aller drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Straße ein sehr gutes Angebot für Verlader und Logistikdienstleister.

Primäres Ziel dieses Masterplans war es, die Möglichkeiten zu prüfen, eine Erhöhung des Binnenschiffsumschlags zu erreichen, um zum einen eine Einstufung des Stichkanals Osnabrück in die Wasserstraßenkategorie C zu erreichen und zum anderen eine Neubewertung des Projektes „Ersatzneubau von zwei Schleusen am Stichkanal Osnabrück“ im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans voranzutreiben.

<sup>30</sup> Die binnenschiffsaffinen Branchen sind in Anhang B dargestellt

In Kapitel 4 und 5 wurde abgeleitet, dass selbst im pessimistischen Minimalszenario eine Erhöhung des Schiffsumschlags auf rund 650.000 Tonnen erreicht werden kann. Eine solche dauerhafte Steigerung des Schiffsumschlags würde dazu führen, dass der Hafen Osnabrück in das Kernnetz C des Bundesverkehrswegeplans für Wasserstraßen eingestuft würde. Damit wäre die Voraussetzung geschaffen, Schleusenausbaumaßnahmen im Rahmen der BVWP durchzuführen und dadurch zu gewährleisten, dass der Hafen Osnabrück mit Europaschiffen befahren werden kann.

Im optimistischen Maximalszenario werden Umschlagsmengen von knapp unter 1 Mio. Tonnen erreicht, so dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Ersatzneubau der zwei Schleusen am Stichkanal Osnabrück annähernd ausgewogen wäre.

Vor diesem Hintergrund geht es darum, realistische Handlungsempfehlungen zu formulieren, die unter Berücksichtigung der oben genannten Einschränkungen eine positive Entwicklung des Hafens fördern.

Auf der Basis der Ergebnisse der Nachfrageanalyse (Kapitel 5) und der Entwicklungsszenarien (Kapitel 6) erscheint die Forderung nach einer Einstufung in die Wasserstraßenkategorie C und der Neubewertung des Projektes „Ersatzneubau der Haster und Hollager Schleuse“ in der nächsten Runde des BVWP gerechtfertigt. Hierfür hat die Landesregierung Niedersachsen ihre Unterstützung zugesagt (siehe Kapitel 4.2.2).

Die Forderung kann damit begründet werden, dass selbst im pessimistischen Minimalszenario der Schwellenwert von 0,6 Mio. t/a für die Einstufung des Stichkanals in die Wasserstraßenkategorie C des Kernnetzes relativ deutlich um gut 50.000 Tonnen pro Jahr überschritten wird, so dass eine entsprechende Einstufung gerechtfertigt erscheint. Dies wird auch dadurch bestätigt, dass in den Jahren 2003–2005 und 2015 sowie 2016 die 0,6 Mio. Tonnen erreicht wurden bzw. nur sehr knapp (2015) verfehlt wurden. Selbst die BVWP Prognosen gehen für 2030 von 0,6 Mio. Jahrestonnen aus (siehe Tabelle 3).

Eine Erhöhung des bisherigen NKV aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 von 0,4 auf die Größenordnung von 1,0 und damit die Hochstufung des Ersatzneubaus vom „Weiteren Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ erscheint unter den Annahmen des Maximalszenarios mit knapp 1 Mio. Jahrestonnen erreichbar. Selbst wenn ein NKV von 1,0 nicht erreicht wird, gibt es Beispiele im derzeitigen BVWP, das Vorhaben mit einem NKV von < 1,0 in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen wurden (siehe Kapitel 4.2.1.).

Als **Handlungsempfehlung** sollten auf der Basis des Masterplans Gespräche mit der Landesregierung in Niedersachsen und dem BMVI geführt werden, mit dem Ziel der Hochstufung des Stichkanals in die Netzkategorie C und einer Neubewertung in der nächsten BVWP-Runde.

Die Wirtschaftsförderung Osnabrück bzw. die Stadtwerke Osnabrück als Hafenbetreiber sollten kurzfristig in Gespräche mit den Verladern gehen, um sicherzustellen, dass die in den Fachgesprächen genannten und im Masterplan beschriebenen Potenziale gehoben werden können.

Im Kapitel 2.2 dieses Berichts wurde ein Konzept für die Bedienung des Hafens mit Schubverbänden und angetriebenen Leichtern skizziert, die ab der Hollager Schleuse den Hafen Osnabrück bedienen und die Schleusengröße besser ausnutzen. Es wird empfohlen, dass die Hafennutzer als Nachfrager von Schiffskapazitäten Kontakt zu den Reedern und Partikulieren aufnehmen, um

zu klären, ob die Bedienung des Hafens mit Schubverbänden und Leichtern eine umsetzbare Option darstellt. Stadtwerke und Wirtschaftsförderung haben zugesagt, entsprechende Gespräche zu begleiten.

Die folgenden Handlungsempfehlungen zielen auf die langfristige Sicherung des Bedienungsangebotes mit den generalsanierten, noch nicht vergrößerten, Schleusen. Hierzu werden die Handlungsempfehlungen, wo möglich, entsprechend ihrer Fristigkeit (kurz-, mittel- bzw. langfristig) geordnet und den Handlungsbedarfen „Sicherung der Erreichbarkeit des Hafens auch bei geringen Schleusenabmessungen“, „Geringe Abladetiefen im Hafen, was die Nutzung des Schiffsraums einschränkt“, „Geringe Flächenverfügbarkeiten für Erweiterungen und Neuansiedlungen“ und „Sonstige Handlungsempfehlungen“ zugeordnet.

## **7.2 Handlungsbedarf: Sicherung der Erreichbarkeit des Hafens auch bei geringen Schleusenabmessungen**

### **7.2.1 Kurzfristige Handlungsempfehlungen**

Die Fachgespräche haben gezeigt, dass die Schiffe, die die beiden Schleusen befahren können, relativ alt sind. Es wird immer wieder die Befürchtung laut, dass diese Schiffe aus dem Markt gehen. Das BMVI hat ein Förderprogramm Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen aufgelegt.<sup>31</sup> Dieses Programm unterstützt u.a. Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und somit einer Senkung der Treibstoffkosten.

Die kurzfristige Handlungsempfehlung wäre es, die Schiffseigner über dieses Programm zu informieren und Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln zu geben

Aufgrund steigender Kapazitätsengpässe im Straßen- und Schienennetz tritt der Transport mit dem Binnenschiff wieder mehr in den Vordergrund. Häufig wird jedoch von Verlagerer Seite argumentiert, dass die Mengen zu gering sind, um einen wirtschaftlich tragfähigen Binnenschiffstransport durchzuführen. Hier kann eine Vernetzung der Binnenschiffs-Verlagerer beispielsweise im Westdeutschen Kanalnetz helfen, Synergien zu heben und Verlagerer zu identifizieren, die aus logistischen oder anderen Gründen kleinere Schiffseinheiten benötigen. Diese Vernetzung kann beispielsweise über das KNI Kompetenznetz Individuallogistik e. V., über das Kompetenznetz Logistik.NRW und das Logistikportal Niedersachsen e.V. erfolgen, die Veranstaltungen zum Thema kleine Losgrößen im Binnenschiffstransport organisieren können, bei denen sich Verlagerer und Hafenbetreiber austauschen und Zusammenarbeitspotenziale heben können.

### **7.2.2 Mittelfristige und langfristige Handlungsempfehlungen**

Selbst wenn Schiffseigner planen ihre relativ alten Schiffe mit Unterstützung von Fördermitteln zu modernisieren, brauchen die Schiffseigner Investitionssicherheit, damit sich die Modernisierungsinvestition langfristig amortisiert. Dies könnte über langfristige Verträge zwischen Verlagerern im Hafen Osnabrück und Schiffseignern erfolgen. Dies gilt umso mehr, sollten sich Schiffseigner entschließen kleinere Schiffseinheiten neu zu bestellen. Hier könnte die Wirtschaftsförderung

Osnabrück und/oder der Hafentreiber als Vermittler zwischen Schiffseigner und Verleger auftreten.

Im Kapitel 2.2 dieses Berichts wurde ein Konzept für die Bedienung des Hafens mit Schubverbänden und angetriebenen Leichtern skizziert, die ab der Hollager Schleuse den Hafen Osnabrück bedienen und die Schleusengröße besser ausnutzen können. Für dieses Konzept müsste eine Machbarkeitsuntersuchung erstellt werden, um die logistische und wirtschaftliche Machbarkeit eines solchen Konzepts zu prüfen. Bestandteil dieser Machbarkeitsuntersuchung könnte auch die langfristige Sicht sein, den Stichkanal so auszurüsten, dass autonom fahrende Leichter zwischen dem Abzweig am Mittellandkanal und dem Hafen Osnabrück fahren sowie elektrische Schubschiffe eingesetzt werden könnten (Kapitel 2.2). Im Rahmen der Machbarkeitsstudie könnte auch geprüft werden, ob die Stadtwerke Teile der Dienstleistung (Schubschiffahrt auf dem Stichkanal und im Hafen) übernehmen könnten.

### **7.3 Handlungsbedarf: Geringe Abladetiefen im Hafen, was die Nutzung des Schiffsraums einschränkt**

Neben der geringen Schleusengröße ist auch die geringe Abladetiefe von 2,50 m im Hafen Osnabrück ein Nachteil für die im Hafen angesiedelten Verleger. Vor einigen Jahren wurde vom Hafentreiber vorgeschlagen unter Kostenbeteiligung der Verleger den Hafen auf die schon im Stichkanal und den Schleusen vorhandene Abladetiefe von 2,80 m auszubaggern. Dies wurde aus Kostengründen nicht umgesetzt. Es wird empfohlen, die wirtschaftliche Machbarkeit der Hafenvertiefung erneut zu prüfen. Dazu haben die Stadtwerke und die Wirtschaftsförderung auf der Grundlage einer Kostenschätzung der Stadtwerke zugesagt zu prüfen, ob für diese Maßnahmen Fördermittel akquiriert werden können. Über den nicht förderbaren Restbetrag müssten die Verhandlungen zur Finanzierungsbeteiligung mit den Hafennutzern, die einen Schiffsumschlag haben, erneut aufgenommen werden.

### **7.4 Handlungsbedarf: Geringe Flächenverfügbarkeiten für Erweiterungen und Neuan siedlungen**

Im Kapitel 3.2 wurden die geringen noch verfügbaren Flächen im Hafen thematisiert. Hiernach stehen nur noch geringe Flächen zur Verfügung, die für den Binnenschiffsumschlag geeignet sind. Die Bemühungen zur Vermarktung dieser Flächen sollten intensiviert werden, damit der Schiffsumschlag erhöht wird. Aus dieser Tatsache ergeben sich zwei Handlungsoptionen: Zum einen könnten die Restflächen für Ansiedler reserviert werden, die ein Logistikkonzept unter Beteiligung des Binnenschiffs vorlegen. Zum anderen könnten die Restflächen von einem Hafenunternehmen genutzt werden, um Umschlag für Dritte durchzuführen.

Der Schiffsumschlag für Dritte wird zwar bereits heute in Einzelfällen und in geringem Maße von einem Verleger im Hafen durchgeführt, dort werden aber nur Steine und Erden umgeschlagen. Um belastbar zu ermitteln, ob ein Schiffsumschlag für Dritte wirtschaftlich tragfähig ist und angeboten werden kann, sind folgende weitere Schritte zu unternehmen:

- 1.** Wirtschaftsförderung und Stadtwerke sollten in den nächsten zwei Jahren in Gesprächen mit Unternehmen prüfen, welche Umschlagmenge von Dritten, die nicht im Hafen ansässig sind, akquiriert werden kann. Benötigt werden dazu belastbare Umschlagmengen, auf deren

Grundlage tatsächlich Investitionsentscheidungen für ein Schiffsumschlagterminal getroffen werden können.

2. Darauf aufbauend sollte ermittelt werden, ob die vorhandenen Hafennutzer diese Menge ganz oder teilweise mitumschlagen können oder ob neu akquirierte Hafennutzer in eigene Umschlaganlagen investieren möchten.
3. Wenn die zusätzliche Umschlagmenge nicht durch im Hafen ansässige Unternehmen umgeschlagen werden kann, sollten Stadtwerke und Wirtschaftsförderung bewerten, ob die Errichtung und der Betrieb eines Umschlagterminals für Dritte im Hafen voraussichtlich wirtschaftlich tragfähig sein wird.
4. Ist dies der Fall, sollten Stadtwerke und Wirtschaftsförderung aktiv einen Logistikdienstleister akquirieren, der die Investitionen für den Bau einer Umschlaganlage trägt. Der Betrieb einer Schiffsumschlaganlage gehört nicht zum Kerngeschäft der Stadtwerke Osnabrück.
5. Für die Ansiedlung eines Umschlagterminals sind derzeit noch drei Grundstücke (Elbestraße, Süberweg oder Dornierstraße) verfügbar. Mit dem Investor wäre zu klären, welches Grundstück für den geplanten Warenumschlag am besten geeignet ist.

## 7.5 Sonstige Handlungsbedarfe

### 7.5.1 Bewahrung der sehr guten Verknüpfung zwischen Bahn und übrigen Verkehrsträgern

In den Fachgesprächen wurde immer wieder hervorgehoben, dass ein Vorteil des Hafens Osnabrück die gute Bahnverknüpfung ist. Gleichzeitig wurde jedoch die Befürchtung geäußert, dass wenn das neue Schiene-Straße-Terminal in Betrieb geht, nicht genügend Rangierlokomotiven und Gleiskapazitäten zur Verfügung stehen und unter Umständen das Rangiergeschäft für das Terminal Priorität vor dem Rangiergeschäft für die Verloader im Hafen hätte.

Daher ist die Handlungsempfehlung, dass die Stadtwerke bzw. die Hafenbahn ausreichend Rangierlokomotiven und Gleiskapazitäten zur Verfügung vorhält und Abbau oder Umnutzung von Gleiskapazitäten verhindert.

---

## 8 Anhang

---

### Anhang: Binnenschiffsaffine Branchen

02 Forstwirtschaft und Holzeinschlag
10 Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln
17 Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus
20 Herstellung von chemischen Erzeugnissen
22 Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren
23 Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden
24 Metallherzeugung und -bearbeitung
28 Maschinenbau
29 Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen
30 Sonstiger Fahrzeugbau
38 Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung
42 Tiefbau
46 Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)
52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr

---

## 9 Impressum

---

### Erstellt im Auftrag von

Wirtschaftsförderung Osnabrück  
Natruper-Tor-Wall 2A  
49076 Osnabrück  
Telefon: 0541 / 3314 012  
Fax: 0541 / 260 800  
E-Mail: [info@wfo.de](mailto:info@wfo.de)  
Internetadresse: [www.wfo.de](http://www.wfo.de)

---

### Bearbeitet von

Prognos AG  
Schwanenmarkt 21  
40213 Düsseldorf  
Telefon: +49 211 913 16-110  
Fax: +49 211 913 16-141  
E-Mail: [info@prognos.com](mailto:info@prognos.com)  
[www.prognos.com](http://www.prognos.com)  
[twitter.com/Prognos\\_AG](https://twitter.com/Prognos_AG)

---

### Autoren

Hans-Paul Kienzler  
Fabian Malik

### Kontakt Hans-Paul Kienzler (Projektleitung)

Telefon: +49 211 91316 - 120  
E-Mail: [Hans-Paul.Kienzler@prognos.com](mailto:Hans-Paul.Kienzler@prognos.com)

---

Satz und Layout: Prognos AG  
Stand: Februar 2020  
Copyright: 2020, Prognos AG

---

*Alle Inhalte dieses Werkes, insbesondere Texte, Abbildungen und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei der Prognos AG. Jede Art der Vervielfältigung, Verbreitung, öffentlichen Zugänglichmachung oder andere Nutzung bedarf der ausdrücklichen, schriftlichen Zustimmung der Prognos AG*

*Zitate im Sinne von § 51 UrhG sollen mit folgender Quellenangabe versehen sein: Prognos AG (2020): Masterplan Hafen Osnabrück*