

Das „*Faktenblatt*“ der HWL-GmbH



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

Die Hafen-Wittlager-Land GmbH (HWL-GmbH) ist ein gemeinsamer „wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb“ des Landkreises Osnabrück und den Gemeinden Bohmte, Bad Essen und Ostercappeln. Aufgabe der HWL-GmbH ist, am Standort Bohmte einen Binnenhafen zu „entwickeln“. Zu Beginn der Planung war beabsichtigt, direkt neben dem damals noch bestehenden Agrarhafen der Fa. „Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH“ einen Containerhafen zu errichten. Doch nachdem die HWL-GmbH 2016 den Zerhusen-Hafen aufgekauft und stillgelegt hatte, und nachdem sich der Bohmter Gemeinderat nach langer und heftiger Auseinandersetzung im März 2021 „vorerst“ zu einer kleinen Lösung entschloss, ist nun geplant, sowohl Massengüter (Agrarprodukte), als auch Container zusammen am ehemaligen Zerhusen-Standort umzuschlagen.

Das Hafenprojekt ist hoch umstritten.

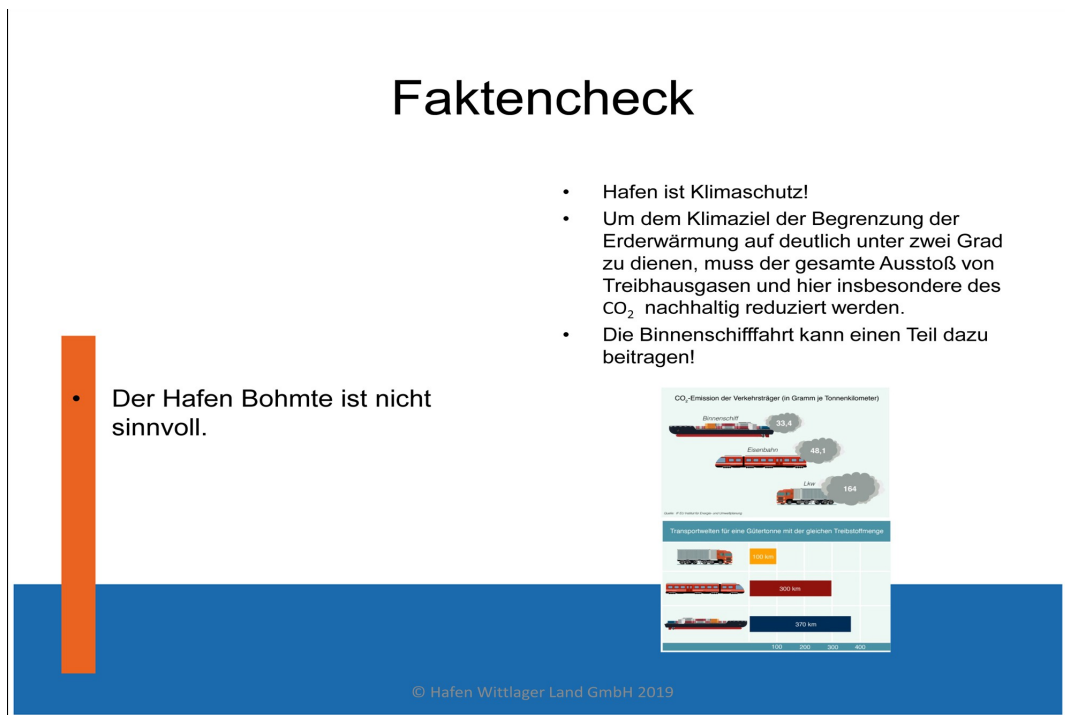
Vor allem der geplante Containerhafen wurde und wird heftig kritisiert: Die Brücken über den Kanälen seien für einen wirtschaftlichen Containerbetrieb zu niedrig, die vorgestellten Umschlagszahlen unseriös, es gebe keine unabhängige Wirtschaftlichkeitsberechnung, dafür aber jede Menge Konkurrenzhäfen in der Nachbarschaft (durchschnittlich alle 6,3 km).^[1] Das von uns, der IG Oelinger Hafen, initiierte Gutachten der Uni Münster konnte keine Notwendigkeit für einen Containerhafen in Bohmte erkennen.

Aber auch der geplante Agrarhafen steht in der Kritik. Es leuchte nicht ein und sei nach dem niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetz sogar verboten, dass die öffentliche Hand über einen „wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb“ einen privaten Hafen übernimmt, um dessen Geschäft daraufhin selber zu organisieren. Zudem fehlten unabhängige Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und Nachweise zur Notwendigkeit des öffentlichen Engagements, insbesondere vor dem Hintergrund der mehr als ausreichenden Hafendichte in der Region. Die Entwicklung der Landwirtschaft stehe einem Agrarhafen diametral entgegen, angebliche Investoren (Agrargenossenschaften), auf deren Wünsche sich die HWL-GmbH beruft, stehen nicht zu dem Projekt.

Beiden Teilen (Container- und Agrarhafen) gemeinsam gilt die Kritik, dass sie nur vorgeschoben seien und es gar nicht um eigenständige Häfen gehe, sondern tatsächlich und eigentlich um die Verlagerung des Osnabrücker Stadthafens nach Bohmte. Hauptgrund für diese Annahme ist die mangelnde Zukunftsfähigkeit des Osnabrücker Hafens, sowie die Positionierung der dortigen Hafenbetreiberin, die Stadtwerke Osnabrück AG, an zentraler Stelle im Bohmter Hafenprojekt über ihre Tochterfirma EHB-GmbH.

Die HWL-GmbH reagiert zwar nicht auf unsere Anfragen, stellt aber auf ihrer Webseite einen 10-seitigen „[Faktencheck](#)“ ^[2] zur Verfügung, der die Sache aufklären soll: „*Die häufigsten Irrtümer und konkrete Fakten zu Ihrem Hafen im Wittlager Land.*“ Womit suggeriert wird, dass die Kritik an „unserem“ (?) Hafen auf „Irrtümern“ beruht und nicht durch „Fakten“ belegt werden könne. Im Grunde wirft die HWL-GmbH ihren Kritikern (also hauptsächlich uns) Unsachlichkeit vor. Wir wollen der Sache auf den folgenden Seiten nachgehen.

„Check“ Nr.1: fehlende Sinnhaftigkeit



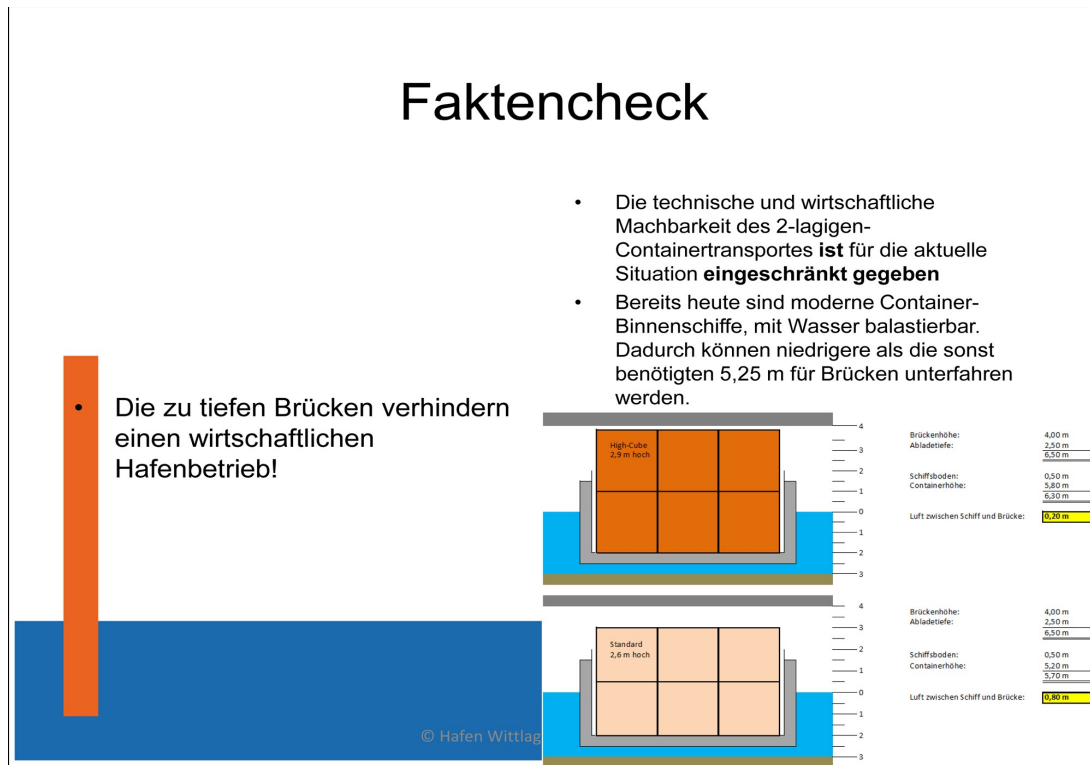
Der erste „Faktencheck“ begegnet dem Vorwurf, das Bohmter Hafenprojekt mache keinen Sinn, mit dem etwas ungenau formulierten Argument, „Hafen ist Klimaschutz!“. Dazu werden CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer, sowie Transportleistungen pro Treibstoffmenge im Vergleich zu Bahn und LKW in einer (sehr kleinen) Grafik mit unlesbarer Quellenangabe gezeigt. Demnach stoßen Binnenschiffe **33,4** Gramm pro Tonnenkilometer aus, während es bei der Bahn **48,1** und bei LKWs **164** Gramm seien.

Die Zahlen decken sich aber nicht mit Untersuchungen des [Bundesumweltamts](#). [3] Danach ist nicht das Binnenschiff, sondern die Bahn das Transportsystem mit den deutlich geringsten Klimaemissionen (Bahn: **16**, Binnenschiff: **31**, LKW: **111** Gramm CO₂-Äquivalente pro Tonnenkilometer). Bei Kohlenmonoxyd- und Kohlenwasserstoff-Emissionen liegt das Binnenschiff nahezu gleich hoch mit LKWs, bei Stickoxyden und Partikeln sogar darüber. Die HWL-GmbH zeigt aber nur die CO₂-Werte, und die auch noch falsch!

Hinzu kommt, dass Binnenschiffe bei gleichem Ziel teilweise erheblich weitere Strecken fahren müssen als Bahn und LKW, weil sie an die Verläufe der Wasserstraßen gebunden sind. Von Bohmte aus in Richtung Rotterdam verlängert sich die Strecke um 63 km (+19%), in Richtung Hamburg (angebliche Hauptdestination) um 360 km (+180%) für Großmotorgüterschiffe (GMS) und um 144 km (+72%) für Europaschiffe. Daraus folgen entsprechende Erhöhungen des Schadstoffausstoßes.

Da Klimaschutz hier an erster und einziger (!) Stelle für die Sinnhaftigkeit des geplanten Hafens genannt wird, die präsentierten Emissionsdaten aber offenkundig einseitig ausgewählt und zudem falsch sind, bleibt der Vorwurf der fehlenden Sinnhaftigkeit nach wie vor bestehen. Wir hatten auch nicht die Binnenschifffahrt an sich kritisiert, sondern das konkrete Bohmter Vorhaben. Vor dem Hintergrund der relativ großen Hafendichte hier in der Region hatten wir nach der Notwendigkeit für einen weiteren Hafen(-ausbau) gefragt: Wenn es bereits genügend Hafenkapazitäten in der Region gibt, warum will die Öffentliche Hand dieses Angebot noch zusätzlich vergrößern? Wo liegt denn da der Sinn?

„Check“ Nr. 2: zu niedrige Brücken



Das nordwestdeutsche Kanalsystem ist für (schwere) Massengüter, nicht für relativ leichte Container ausgerichtet. Aufgrund der Brückenhöhen können Containerverkehre von und nach Bohmte in Richtung Osten nur zweilagig, in Richtung Westen sogar nur einlagig erfolgen. Grundsätzlich können Binnenschiffe bis zur vier oder sogar fünf Lagen laden, ihre Kapazitäten auf diesen Strecken daher max. nur halb bzw. zu einem Viertel nutzen. Das macht diese Strecken unwirtschaftlich. [Berufsverbände \[4\]](#) fordern daher Brückenanhebungen, die aber im Bundesverkehrswegeplan 2030 bereits in der Voruntersuchung ausgeschieden sind.

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

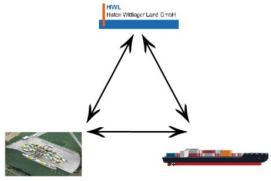
Weil auch auf Kanälen der Wasserspiegel schwankt, schreibt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine Mindestdurchfahrtshöhe von 5,25 Metern für zweilagige Containertransporte vor und warnt ausdrücklich davor, sie zu unterschreiten: [„Die verkannte Gefahr – Brückenanfahrungen im westdeutschen Kanalgebiet“](#). [\[6\]](#)

Folgerichtig finden auf den nordwestdeutschen Kanälen so gut wie keine Containertransporte statt. Die von der HWL-GmbH empfohlene Ballastierung würde die ohnehin geringe Wirtschaftlichkeit von zweilagigen Transporten noch weiter drücken und die angeblich so gute Klimabilanz nochmals verschlechtern. In der Praxis konnte sie sich *nicht* etablieren.

„Check“ Nr. 3: mangelnde Wirtschaftlichkeit

Faktencheck

- Ein Containerhafen in Bohmte kann nicht wirtschaftlich betrieben werden!



Unterschiedlicher wirtschaftlicher Betrieb :

HWL
Die HWL baut die Infrastruktur und erhält eine marktübliche Pacht, womit grds. die Kosten für den Bau über die Zeit amortisiert werden.

Terminalbetreiber
Die Möglichkeit eines wirtschaftlichen Betriebs wurde mit Antragstellung vom Fördermittelgeber umfassend geprüft.

Binnenschiff
Die Containerverkehre nach Minden zeigen, dass es grds. wirtschaftlich ist, in diese Region zu fahren.
Bereits jetzt zeigen Reeder und Terminalbetreiber Interesse am Containerhafen und fragen konkret bei der HWL nach.

© Hafener Wittlager Land GmbH 2019

Die HWL-GmbH argumentiert, durch die Aufteilung in Pächter (Terminalbetreiber) und Verpächterin (HWL-GmbH) sei die Gefahr mangelnder Wirtschaftlichkeit des Hafens behoben.

Was nicht wirklich einleuchtet. Es bestehen sehr, sehr, sehr schwerwiegende Zweifel, ob ein Betreiber / Pächter an dem Standort genügend Container umschlagen kann, um daraus die notwendigen Einnahmen zu generieren, die nötig sind, um eine Pacht zahlen zu können, die die Verpächterin / HWL-GmbH einnehmen muss, um ihrerseits ihre Investitionen ausgleichen zu können. Was dazu führt, dass der Hafen nicht aus eigener Kraft existieren, sondern entweder dauerhaft subventioniert oder wieder aufgegeben werden müsste.

Die HWL-GmbH hat sich leider geweigert, Wirtschaftlichkeitsberechnungen vorzulegen, die diese Zweifel entkräften können. Diese Weigerung bestätigt die Zweifel eher noch.

Die Jahresberichte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen lassen erkennen, dass Containerverkehre am Wasserstraßenkreuz Minden von / nach Osten und Norden her / hin erfolgen und damit auf einem Revier, das zumindest eine Zweilagigkeit erlaubt. In westlicher Richtung von Minden aus finden dagegen so gut wie keine Containerverkehre statt. Bohmte liegt ca. 50 km westlich von Minden.

Das angeblich große Interesse von Reedern und Terminalbetreibern halten wir angesichts der vorliegenden Zahlen für unglaubwürdig, es wurde auch nicht belegt. Wenn es ein so großes Verlangen nach Containertransporten tatsächlich geben würde, hätte es sich in jedem vorhandenen Hafen bereits etablieren können. Hat es aber nicht. Außerdem wäre ein Eingreifen der Öffentlichen Hand dann gar nicht nötig.

„Check“ Nr. 4: Umschlagszahlen

Faktencheck

- Die von der HWL veröffentlichten Containerumschlagszahlen sind unrealistisch und viel zu hoch.

- Die Unternehmen im Umkreis von 30 km um Bohmte werden seit Jahren von der railistics GmbH u.a. danach gefragt
- Welches Transportaufkommen heute im Wareneingang und Wagenausgang in Tonnen bzw. Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs vorliegt
- Welche Güter werden konkret wohin transportiert
- Welche Containergröße heute bereits genutzt werden
- Welche zukünftigen Transportmengen erwartet werden

Ergebnis heute: **33.000 Ladeeinheiten pro Jahr** im Warenein- und ausgang und einer durchschnittliche Steigerungsrate von 4%

© Hafен Wittlager Land GmbH 2019

Im Jahr 2012 prognostizierte die HWL-GmbH, in den nächsten zehn Jahren 51.549, bzw. in den nächsten 20 Jahren 71.932 Container pro Jahr in Bohmte umzuschlagen.[\[7\]](#) Tatsächlich wurden westlich von Minden auf dem Mittellandkanal in dem Jahr lediglich 48 (!) Container in westlicher und 101 (!) in östlicher Richtung gezählt.[\[8\]](#)

Inzwischen minderte die HWL-GmbH ihre Prognosen auf 33.000 Ladeeinheiten pro Jahr. Wenn diese Zahlen seriös ermittelt worden wären, wären sie Anlass zur Sorge, denn sie bedeuten eine Abnahme von 36-54 % in nicht einmal zehn Jahren. Noch dazu in Hochkonjunkturzeiten.

Die HWL-GmbH scheint sich aber keine Sorgen zu machen.

Die Unternehmensbefragung der „railistics-GmbH“ ist leider nicht öffentlich zugänglich. Nach der Darstellung in diesem „Faktencheck“ werden zwar allgemeine Im- und Exportmengen von regionalen Unternehmen abgefragt, aber nicht die Frage beantwortet, ob Container auf dem Wasserweg überhaupt realistisch von und nach Bohmte gelangen können. Da es große Zweifel daran gibt (z.B. Brückenhöhen, Laufzeiten) und sich trotz ausreichenden Hafenskapazitäten Binnenschiff-Containertransporte in der Region *nicht* etablieren konnten, ist das ein deutlicher Hinweis darauf, dass dies genau *nicht* der Fall ist.

Aufgrund der Nichtbeachtung von Hinderungsgründen zeigt die Umfrage nur eine Seite der Medaille und ist ungeeignet, das Umschlagvolumen eines Hafens seriös zu ermitteln.

„Check“ Nr. 5: Konkurrenzhäfen

Faktencheck

- In der Logistik kalkuliert man generell mit einem Vor- und Nachlauf vom maximal 30 km für den Weitertransport von Gütern des See- und Bahnverkehrs.
- Ist der Anfahrtsweg länger, werden weder das Unternehmen noch der beauftragte Spediteur vom LKW auf ein anderes Transportmittel wechseln, da die Kosten im Vor- und Nachlauf dann zu hoch sind.

• Die Unternehmen könnten schon jetzt z. B. über die Häfen Minden, Dortmund oder Ladbergen umschlagen.



© Hafen Wittlager Land GmbH 2019

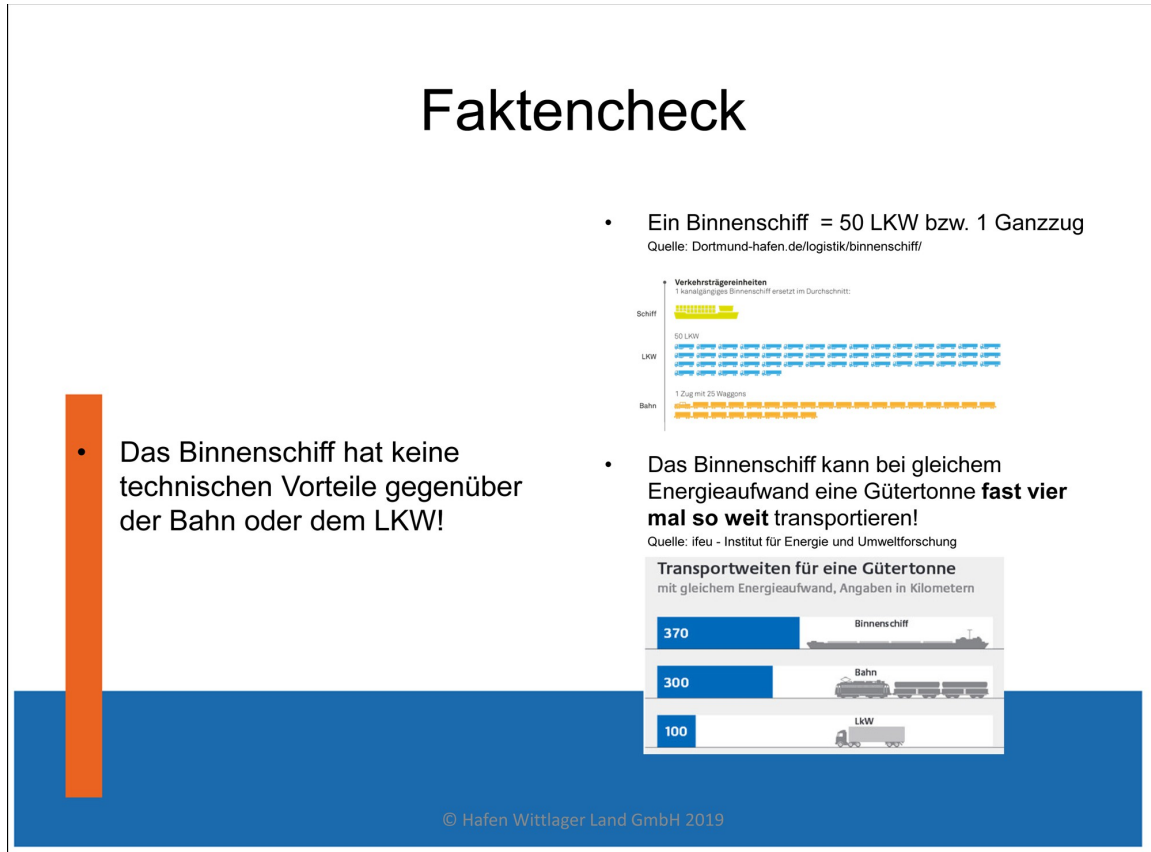
Die HWL-GmbH behauptet, dass LKW-Transporte von und nach Binnenhäfen lediglich eine maximale Länge von 30 km hätten. Längere An- oder Abfahrten würden sich nicht lohnen. Mit der Auflistung der Häfen Minden, Ladbergen und Dortmund, die alle weiter als 30 km von Bohmte entfernt sind, impliziert sie, dass dem geplanten Hafen in Bohmte keine Konkurrenz droht.

Die Binnenschifffahrts-Beratungsfirma „PLANCO Consulting GmbH“ ermittelte 2013 in dem [„Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ \[9\]](#) die Größe des Hinterlands von Häfen wie der in Bohmte geplanten Größe (Kategorie „B“) mit 100-200 km. Selbst die kleinste Hafenkategorie „C“ hätte immer noch ein Einzugsgebiet von 50-100 km. Der [„Masterplan Hafen Osnabrück“ \[10\]](#) aus dem Jahr 2020 ermittelt ebenfalls ein Einzugsgebiet von mindestens 50 km.

Aber es geht ja gar nicht nur um die von der HWL-GmbH erwähnten großen Häfen, sondern auch um die vielen kleinen Häfen dazwischen. Die bereits erwähnte [Machbarkeitsstudie „Binnenhafententwicklung im Bereich Osnabrück/ Bohmte“ aus dem Jahr 2008 \[11\]](#) erkennt allein zwischen Recke im Westen (MLK-Km: 13) und Hille im Osten (MLK-Km: 88-92) zwölf kleinere Hafenstandorte. Und das sind nicht einmal alle. (Übrigens betrachtet diese Machbarkeitsstudie damit ein Umfeld von ca. 80 km!)

Selbst wenn diese zwölf Häfen nur 30-km-Einzugsgebiete haben sollten, sind sie doch eine deutliche Konkurrenz. Gerade wenn die Minimierung von Vor- und Nachlaufstrecken tatsächlich so relevant sein sollte, wie die HWL-GmbH behauptet, wäre jeder einzelne kleine Hafen, der näher an Quelle oder Ziel liegt, eine ernsthafte Konkurrenz für Bohmte. Das würde wiederum bedeuten, dass das Bohmter Einzugsgebiet lediglich bis zur Mitte der Strecken Bohmte ↔ Wehrendorf und Bohmte ↔ Engter reichen würde.

„Check“ Nr. 6: technische Überlegenheit



Die HWL-GmbH behauptet, pro Güterschiff 50 LKW oder einen ganzen Eisenbahnzug zu ersetzen und deklariert das als „technischen Vorteil“ gegenüber Bahn und LKW.

Ein Europaschiff kann pro Lage 24 TEU und bis zu vier Lagen übereinander laden, also 96 TEU insgesamt. Ein Großmotorgüterschiff (GMS) kann 52 TEU und bis zu 5 Lagen laden, also 260 TEU. Allerdings wird die Ladungshöhe, also die Anzahl der Lagen, auf den Strecken von und nach Bohmte durch Brücken begrenzt. In Richtung Osten sind daher nur zwei, in Richtung Westen ist nur eine Lage möglich.


Ein LKW kann zwei TEU laden. Ein Europaschiff ersetzt auf der Oststrecke (Richtung Hamburg) also nicht 50, sondern nur 24 LKW, auf der Weststrecke (Richtung Rotterdam) sogar nur 12. Falls es voll beladen ist! GMS sind auf der Weststrecke nicht zugelassen. In Richtung Osten müssen sie wegen ihrer Größe einen Umweg machen. Da sie höher aus dem Wasser ragen und höhere Grundkosten haben, sind zweilagige Transporte für sie noch schwieriger und ineffektiver als für Europaschiffe. Folglich werden GMS nur dort eingesetzt, wo sie ihre Kapazitäten auch ausspielen können.

Der Begriff „technischer Vorteil“ auf einen reinen Größenvergleich anzuwenden, ist irritierend, der Begriff steht vielmehr für (Hoch-)Technologie. Wir vermuten, dass mit diesem „framing“ [12] das Image der Binnenschifffahrt vom rostigen Kohlenkahn in ein modernes Transportsystem verwandelt werden soll. Was abwegig und ungerechtfertigt ist, insbesondere beim von der HWL-GmbH so stark in den Vordergrund gestellten Schadstoffausstoß. Denn der allergrößte Teil der Binnenschiffe hat keinerlei Abgasreinigung und verweigert eine Nachrüstung! [13] Durch die Langlebigkeit der Schiffe (Trockengüterschiffe im Durchschnitt 63,1 Jahre) [14] werden alle anderen Verkehrssysteme technische Einrichtungen zur Abgasreinigung schneller installieren als die Binnenschifffahrt.

„Check“ Nr. 7: falsche Flagge

Faktencheck

- Der Stadthafen Osnabrück wird nach Bohmte verlegt!



- Der Hafen Bohmte ist als Ergänzung zum bestehenden Hafen Osnabrück zu verstehen. Dieses ist auch vom Fördermittelgeber so vorgesehen.
- Es entsteht ein trimodaler kombinierter Verkehr im Wirtschaftsraum Osnabrück.
- Ein Hafen mit zwei Standorten. In Osnabrück ist (zukünftig) der Umschlag Straße-Schiene und in Bohmte Straße-Wasser möglich. Es werden keine Unternehmen aus dem Stadthafen nach Bohmte verlegt werden

© Hafen Wittlager Land GmbH 2019

Wie bereits erwähnt ist die Hafenverlegungs-These ein Hauptvorwurf gegen die HWL-Planung. Die Kritiker (wir) sagen, dass sowohl der ursprünglich geplante Container- als auch der jetzt geplante Agrarhafen untauglich und nur vorgeschoben sind, tatsächlich aber geht es gar nicht um einen eigenständigen Hafen, sondern um die Verlagerung des Osnabrücker Stadthafens. Die HWL-GmbH segelt sozusagen unter falscher Flagge, die Bevölkerung wird über die wahren Ziele und die tatsächlichen Folgen des Projekts im Unklaren gelassen.

Dazu antwortet die HWL-GmbH in ihrem „Faktencheck“ mit folgenden drei Aussagen:

1. *„Der Hafen Bohmte ist als Ergänzung zum bestehenden Hafen Osnabrück zu verstehen. Dieses ist auch vom Fördermittelgeber so vorgesehen.“*
2. *„Es entsteht ein trimodaler kombinierter Verkehr im Wirtschaftsraum Osnabrück.“*
3. *„Ein Hafen mit zwei Standorten. In Osnabrück ist (zukünftig) der Umschlag Straße-Schiene und in Bohmte Straße-Wasser möglich. Es werden keine Unternehmen aus dem Stadthafen nach Bohmte verlegt werden.“*

Besonders die dritte Aussage ist interessant formuliert. Sie besagt, dass in Osnabrück künftig keine Schiffsbeteiligung am Warenumschlag mehr stattfinden, sondern dass dort Waren nur noch zwischen Zügen (Schiene) und LKW (Straße) umgeschlagen werden sollen. Der Warenumschlag zwischen Schiffen (Wasser) und LKW (Straße) soll stattdessen in Bohmte stattfinden. Das wird dann „*Ein Hafen mit zwei Standorten*“ genannt. In Zusammenhang mit Aussage Nr. 1 bedeutet das: In Osnabrück soll der Hafen zwar baulich erhalten – also nicht abgerissen oder zugeschüttet –, aber von der gewerblichen Schifffahrt nicht mehr genutzt werden. Er kann z.B. zu einem Sportboothafen umgerüstet werden. Für die gewerbliche Binnenschifffahrt soll dann der geplante Hafen in Bohmte dienen.

Wie soll denn das bitteschön *keine* Hafenverlegung sein?

Wenn der Schiffumschlag von Osnabrück nach Bohmte verlegt werden soll, dann ist das eine faktische Hafenverlegung! Alles andere sind sprachliche Spitzfindigkeiten! Auch wenn der Osnabrücker Stadthafen z.B. als Sportboothafen umgenutzt werden sollte, verlagert sich doch der dortige Warenumschlag – und damit der bisher alleinige Sinn und Zweck des Osnabrücker Hafens – nach Bohmte.

Die zweite Aussage, es würde ein „*trimodaler kombinierter Verkehr im Wirtschaftsraum Osnabrück*“ entstehen, ist sinnfrei. Schon jetzt gibt es vielfältige Möglichkeiten, Waren in der Region Osnabrück mit verschiedenen Verkehrsträgern zu transportieren. Auf der Straße, auf der Schiene, auf dem Wasser, sogar durch die Luft. Der Hafen in Bohmte würde daran nichts ändern.

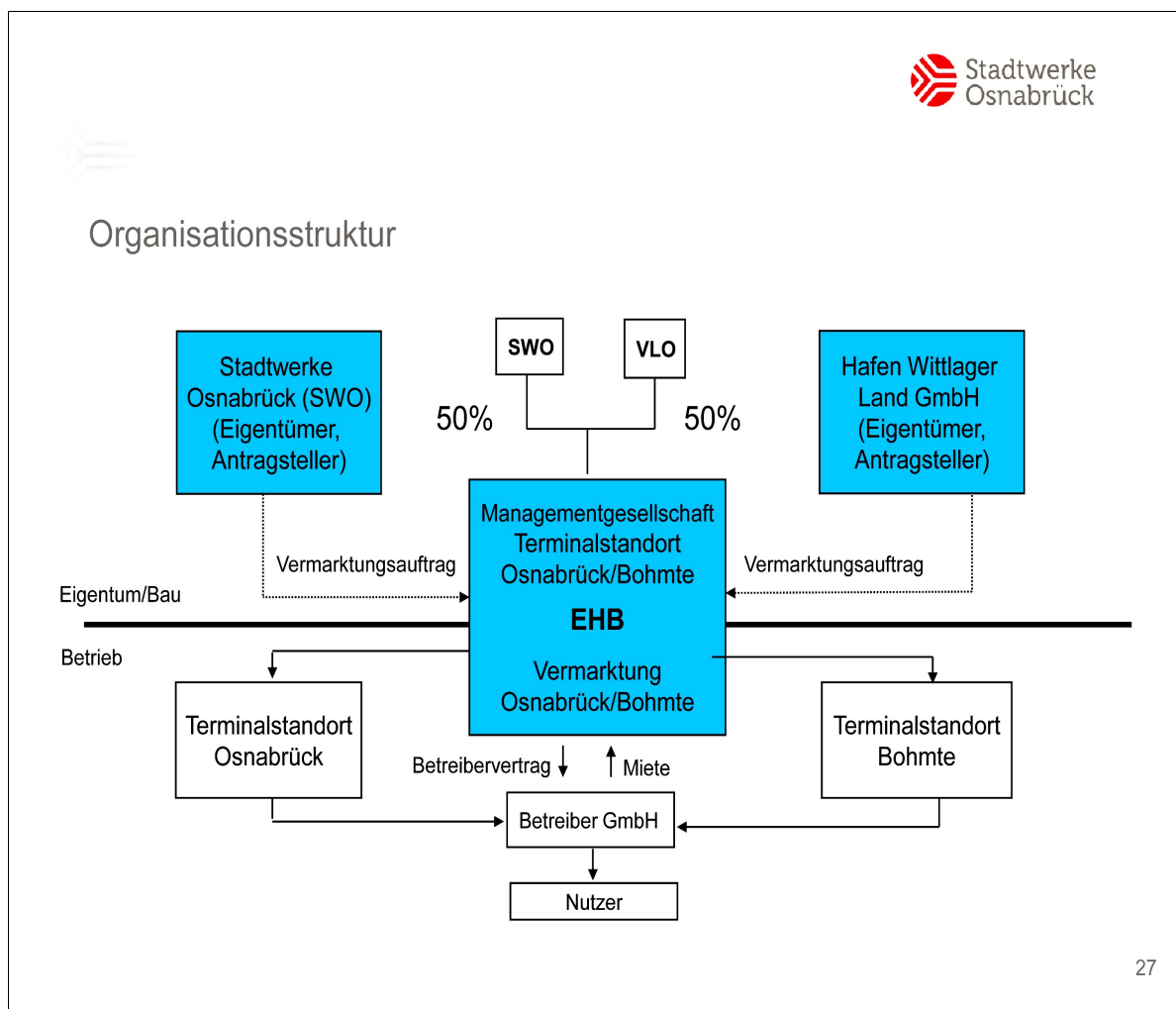
Und die Aussage, es würden „*keine Unternehmen aus dem Stadthafen nach Bohmte verlegt werden*“, ist unglaublich und eigentlich auch überflüssig für die Beantwortung der Frage. Denn über ihre Standorte entscheiden die Unternehmen selbst, nicht die HWL-GmbH. Diese widerspricht sich dabei sogar selbst, denn [an anderer Stelle \[15\]](#) wirbt sie damit, dass sich „hafenauffine Unternehmen“ rund um den geplanten Hafen ansiedeln sollen, wofür sie umfangreich Flächen aufgekauft hat, die von der Gemeinde Bohmte (zweitgrößte HWL-Gesellschafterin) zu Gewerbeflächen umgewidmet worden sind. Wenn also das gewerbliche Hafengeschäft von Osnabrück nach Bohmte wandert, ist es unlogisch und unglaubwürdig, dass die davon abhängigen Betriebe *nicht* mitwandern, insbesondere wenn sie in Bohmte offenkundig sehr erwünscht sind und heftig umworben werden.

Es stellt sich die Frage, warum dieser Satz überhaupt erwähnt wird. Die HWL-GmbH hätte sich das doch besser sparen können. Die Aussage scheint als Verschleierung und als Beruhigung gedacht zu sein, dass es so schlimm schon nicht werden wird. Was wiederum als indirekte Bestätigung der Hafenverlegungs-These verstanden werden kann.

Tatsächlich gibt es erstaunlich viele direkte und indirekte Indizien für die Hafenverlegungs-Theorie, die aber alle von der HWL-GmbH in ihrem „Faktencheck“ ignoriert werden:

1. Die mangelnde Zukunftsfähigkeit des Osnabrücker Stadthafens (Weigerung der Landes- und Bundesregierung zum Neubau der Schleusen, geringe Abladehöhe [Tiefe] von 2,20 m, zu kurze Spundwände für eine Vertiefung, zu kleines Wendebassin, sowie Raum- bzw. Flächenmangel auf dem Osnabrücker Hafengelände).
2. Die [Machbarkeitsstudie](#) „Binnenhafenentwicklung im Bereich Osnabrück/ Bohmte“, die die Stadtwerke Osnabrück AG als Betreiberin des Osnabrücker Hafens 2008 in Auftrag gegeben hatte und in der Bohmte Vorrang vor Osnabrück gegeben wird. [\[16\]](#)
3. Die Niedersächsische Landesregierung: „*Das Land Niedersachsen unterstützt die Entwicklung dieses neuen Hafengebietes [in Bohmte], da hiermit eine Versorgung der Region Osnabrück über den Hauptkanal auch mit größeren Schiffseinheiten sichergestellt werden kann.*“ ([Drucksache 17/7007, S.3](#)). [\[17\]](#)
4. Die „[Stellungnahme](#)“ des ehemaligen Ministerialrats Wolfgang Weber: „*Der **Massengutbereich** am Standort ist für die Region Osnabrück von strategischer Bedeutung, da die Abfertigung der großen Schiffseinheiten (GMS/ÜGMS/SV: Abladetiefe 2,80 m) nur durch seine Lage unmittelbar am Mittellandkanal möglich ist. Der Hafenstandort in Osnabrück (Stadthafen) ist hierfür wegen der zu kleinen Schleusenabmessungen in Hollage und in Haste sowie wegen der zu geringen Abladetiefe im Hafenbecken (T_{max}=2,20 m) nicht geeignet.*“ (Hervorhebung - **fett** - im Original). [\[18\]](#)

5. Die [Aussage](#) des Osnabrücker Stadtwerke-Vorstands Dr. Rolfes: „*Warenumschlag Straße/Schiene in Osnabrück sowie der Umschlag Wasserstraße-Straße am Hafen Stirpe-Oelingen bei Bohmte.*“ [\[19\]](#)
6. Der nahezu verzweifelte Ausruf des ehemaligen Landrats und HWL-Aufsichtsrats-Vorsitzenden Dr. Lübbersmann auf der [Podiumsdiskussion am 13. Mai 2019](#): „*Ich weiß, dass der Hafen ein Erfolg wird!*“, ohne aber verraten zu wollen, woher dieses Wissen stammt. Er hat lieber einen schlechten Eindruck hinterlassen und seine Wiederwahl riskiert (und prompt verloren), als sein Wissen zu teilen. [\[20\]](#)
7. Die Untauglichkeit sämtlicher vorgebrachten HWL-Argumente zur Rechtfertigung ihrer Container- und Agrarhafenpläne (inklusive dieses „Faktenschecks“), sowie deren [Weigerung, mit uns darüber zu sprechen.](#) [\[21\]](#)
8. Die starke Betonung der Regionalität des Projekts und die außergewöhnliche Berücksichtigung der Betreiberin des Osnabrücker Hafens, die Stadtwerke Osnabrück AG, bei der Bohmter Bauleitplanung.
9. Und besonders deutlich: Die Positionierung der Osnabrücker Stadtwerke AG an zentraler Stelle des Bohmter Hafenprojekts über die Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft mbH (EHB-GmbH, inzwischen eine 100%ige Tochtergesellschaft der Stadtwerke Osnabrück AG) als Betreiberin oder Verpächterin.



Organisationsschema des Bohmter Hafenprojekts. Quelle: Vortrag von Stadtwerke-Mitarbeiter Dipl. Ing. Jürgen Werner vom 4.12.2013 vor der IHK Oldenburg.

„Check“ Nr. 8:

Faktencheck

- Mit diesem Projekt werden Steuergelder verbrannt, die anders sinnvoll verwendet werden könnten!

- Dem Einsatz der Fördergelder stehen tatsächliche Werte an Infrastruktur gegenüber. Die Mittel sind nicht weg, sondern als Investitionsgut in der Bilanz der HWL aktiviert.
- Gleichermaßen erzielt die HWL zukünftig Pachteinahmen, welche die Ausgaben in Infrastruktur sowie die damit verbundenen Finanzierungskosten langfristig amortisieren.
- Weiterhin muss neben der betriebswirtschaftlich auch die volkswirtschaftlich Betrachtung erfolgen. Durch die Ansiedlung von Gewerbe steigen die Steuereinnahmen. Es werden weiterhin Arbeitsplätze geschaffen.

© Hafan Wittlager Land GmbH 2019

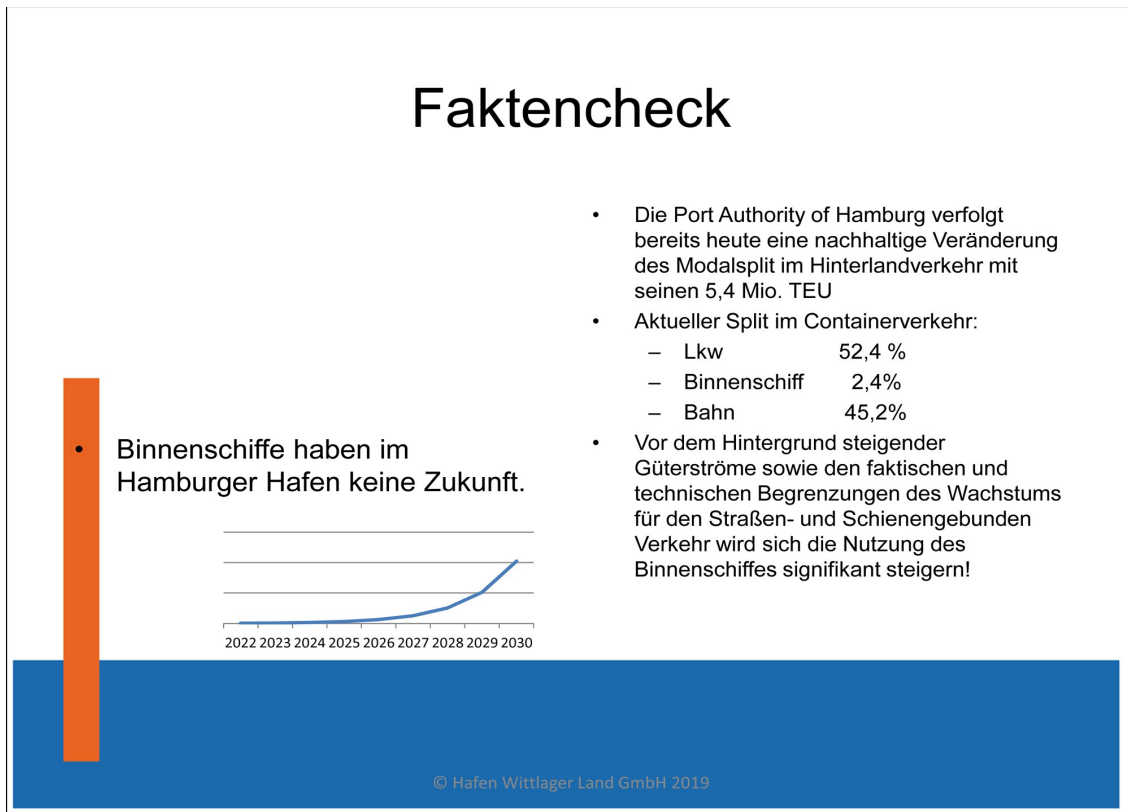
Mit dem kombinierten Container- und Agrarhafen plant die HWL-GmbH haargenau das Geschäft, das der ehemalige Hafenbetreiber Zerhusen dort seit langer Zeit betrieb bzw. erweitern wollte. Hätte die HWL-GmbH den Zerhusen-Hafen *nicht* aufgekauft, wäre die öffentliche Hand jetzt um mindestens 15 Mio. € reicher und Bohmte würde über einen etablierten Hafen verfügen.

Der Kaufpreis für den Zerhusen-Hafen betrug 5,1 Mio. € für Gebäude, Anlagen und eine Hafensfläche von 20.913 m² (ohne Lizenzen, Kundenstamm oder ähnliches). Das sind 243,87 € pro Quadratmeter. Laut Gutachterausschuss lagen die üblichen Gewerbeflächenpreise im Jahr 2016 bei 10-15 € pro Quadratmeter. [22] Hinzu kommen noch die Abrisskosten, u.a. auch für das neue Metallsilo. Außerdem hat die HWL-GmbH zwei (drei?) Wohnhäuser in der direkten Umgebung aufgekauft und ebenfalls abreißen lassen. Es wurden also Werte vernichtet. Die HWL-GmbH mag dies alles in ihre Bilanz als Aktiva führen, ob sie aber einem realen Gegenwert entsprechen, ist mehr als fraglich.

Zu den erhofften Pachteinahmen s. „Check“ Nr. 3 (S. 4). Über eine „langfristige Amortisation“ wurde von der HWL-GmbH keinerlei Berechnung oder Konzept vorgelegt.

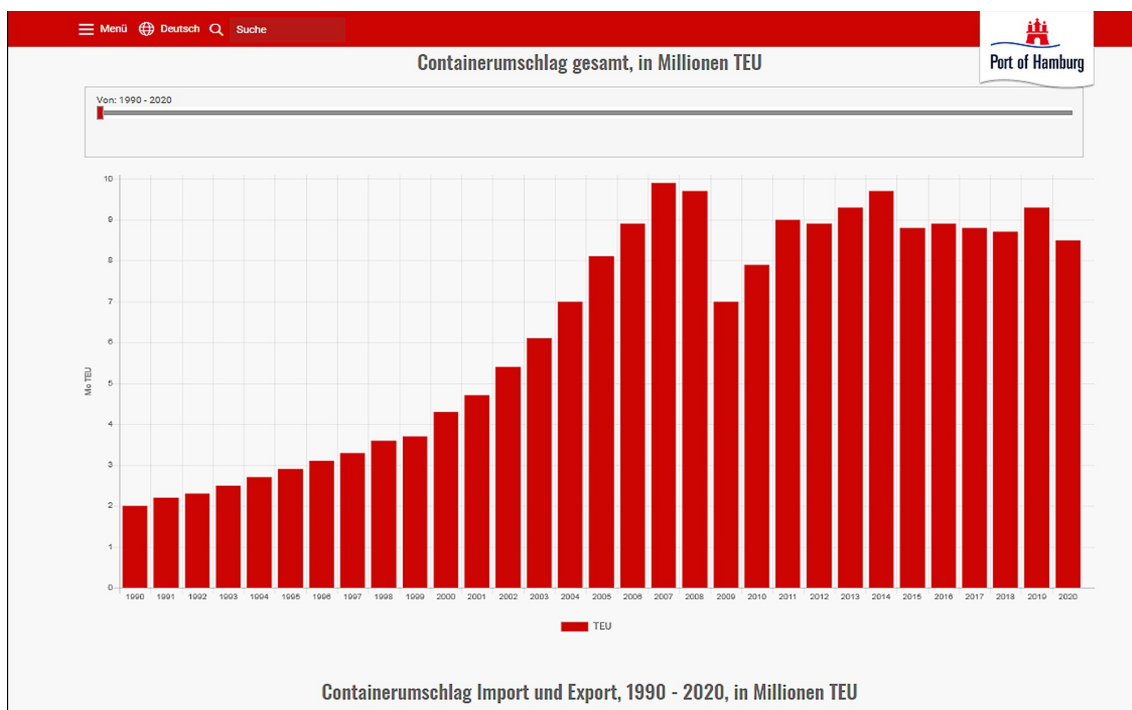
Was den „volkswirtschaftliche“ Nutzen angeht – sozusagen die vorauseilende Hintertüre für den Fall eines betriebswirtschaftlichen Scheiterns – haben wir hier bereits mehrfach dargelegt, dass es Umschlagsmöglichkeiten für Massengüter am Mittellandkanal sowieso schon in mehr als ausreichender Anzahl gibt, und dass ein Containerumschlag aufgrund der zu niedrigen Brücken an dem Standort nicht wirtschaftlich sein kann. Große Auswirkungen auf Arbeitsplätze können wir da nicht erkennen. Außerdem scheint die HWL-GmbH dabei die bisherigen Arbeitsplätze und Steuerzahlungen der Firma „Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH“ zu übersehen.

„Check“ Nr. 9:



Die von der HWL-GmbH hier gezeigte Grafik (ohne Quellen- und Einheitsangabe) soll anscheinend die steil ansteigende Entwicklung darstellen, die von der HWL-GmbH aufgrund „steigender Güterströme“ im Hamburger Hafen erwartet wird.

Allein, die „Güterströme“ steigen gar nicht!



<https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag> [23]

Fazit

Statt direkt mit den Projektgegnern (uns) zu kommunizieren, veröffentlicht die HWL-GmbH lieber ein „Faktenblatt“, um unsere Argumente zu widerlegen. Das ist zwar etwas ungewöhnlich, wäre aber okay, wenn dieses „Faktenblatt“ wenigstens korrekt und angemessen wäre. Die Untersuchung der einzelnen „Faktenchecks“ zeigt aber, dass das „Fakten“-Blatt keins ist.

1. Bei dem Abgaswerte-Vergleich wird mit ausgewählten und zusätzlich noch falschen Werten (!) argumentiert. Die daraus abgeleitete Legitimation (Sinn und Zweck) des Hafenprojekts ist damit hinfällig.
2. Beim Brückenhöhen-Problem wird die Realität stumpf ausgeblendet und eine riskante, rein theoretische und umweltschädliche Variante empfohlen, die in der Praxis keine Anwendung findet.
3. Die HWL-Antwort – die Wirtschaftlichkeit des Projekts sei Aufgabe der Pächter – ist entweder böswillig oder naiv. Immerhin will die HWL-GmbH ca. 20 Mio. € Steuergelder verbauen. Die Verantwortung dafür möglichen Pächtern aufzubürden, wird diesem Auftrag *nicht* gerecht. Keine Wirtschaftlichkeitsberechnung oder Kostenkalkulation vorzulegen, ist (grob) fahrlässig und berechtigt zu Schadensersatzforderungen!
4. Westlich von Minden finden so gut wie keine Containertransporte auf dem Mittelkanal statt. In dieser Situation prognostizierte die HWL-GmbH, 51.549, bzw. 71.932 Container pro Jahr in Bohmte umzuschlagen, ohne diese erstaunlich große Differenz plausibel zu begründen. Die von der HWL-GmbH beauftragte Unternehmensbefragung hat erhebliche methodische Mängel und ist dazu ungeeignet.
5. Um Konkurrenzhäfen auszublenden, zieht die HWL-GmbH einen 30-Km-Kreis um ihren Hafen und behauptet pauschal, Hafeneinzugsgebiete seien nicht größer. Sie belegt diese Aussage nicht, obwohl sie im Gegensatz zu anderen Studien und sogar zu der von ihr selbst bei ihrer eigenen Standortsuche verwendeten „Machbarkeitsstudie 2008“ der Stadtwerke Osnabrück AG steht. Sie berücksichtigt ebenfalls nicht, dass sich auch innerhalb dieses 30-km-Radius Konkurrenzhäfen befinden.
6. Obwohl die HWL-GmbH selbst in ihrem „Faktencheck“ angibt, dass aufgrund der Brückenhöhen höchstens ein zweilagiger Containertransport möglich ist, kalkuliert sie mit vier Lagen, und präsentiert so die Menge von 50 LKW, die ein Binnenschiff ersetzen solle. Tatsächlich sind es aber nur 24 in Richtung Osten, bzw. 12 nach Westen. Falls das Schiff voll beladen ist. In Fragen der Energieeffizienz bezieht sich die HWL-GmbH dabei auf das [IFEU-Institut \[24\]](#). Eine Internetrecherche zeigt dort aber keinerlei Treffer zu den Stichworten „Binnenschiff“, „Gütertonne“ oder auch nur „Güterverkehr“.
7. Der Vorwurf, sowohl Container- als auch Agrarhafen seien nur vorgeschoben, in Wirklichkeit gehe es jedoch um die Verlagerung des Osnabrücker Stadthafens, konnte nicht entkräftet werden. Im Gegenteil: Die HWL-GmbH formuliert, dass der Osnabrücker Hafen zwar als Bauwerk / Einrichtung erhalten, dessen Sinn und Zweck (Warenverkehr) aber von Osnabrück nach Bohmte verlagert werden soll.

8. Die Frage der Sinnhaftigkeit des Projekts (s.o.) ergänzt die HWL-GmbH mit Arbeitsplätzen und Infrastrukturwerten. Tatsächlich hat sie bislang Arbeitsplätze und Infrastruktur zerstört. Ob durch das Projekt nennenswert Arbeitsplätze geschaffen werden, ist sehr fraglich, auch wäre die neue Infrastruktur sehr, sehr teuer erkaufte. Vor allem aber ist sie nicht legitimiert und nach den Angaben, die die HWL-GmbH über ihr eigenes Projekt macht, schlicht überflüssig.
9. Die steigenden Binnenschiff-Umschlagzahlen des Hamburger Hafens sind frei erfunden, nicht belegt und stehen im Widerspruch zur Realität.

Insgesamt fällt der oberflächliche und fahrlässige Umgang mit Fakten in diesem „Faktenblatt“ auf. Zahlen stimmen nicht, sind pauschal und / oder unbegründet. Quellenangaben sind falsch, unleserlich oder unkorrekt (z.B. : Dortmund-hafen.de/logistik/binnenschiff/ statt: <https://www.dortmunder-hafen.de/logistik/binnenschiffahrt/>, wobei eine Hafengesellschaft bei diesem Thema wohl kaum als glaubwürdige Quelle angesehen werden kann).

Als Rechtfertigung für ihre Planung gibt die HWL-GmbH Klimagründe an und stellt das Binnenschiff als besonders umweltfreundliches Transportsystem dar, das 50 LKW pro Schiff ersetzen kann. In der konkreten Realität sind es jedoch nur 12 oder 24, wobei noch Umwege von 20-180% hinzu kommen. Im Schnitt also eine Verdoppelung der Strecke. Bezieht man das mit ein, werden nur noch 6-12 LKW pro Schiff ersetzt. Berücksichtigt man dann noch die anderen Schadstoffemissionen der Binnenschiffahrt, entsteht eine sehr deutlich negative Umweltbilanz.

Es bleibt mehr als ein schaler Nachgeschmack: Wenn dieses Papier die Antwort auf unsere Fragen ist, dann bleiben sämtliche Vorwürfe bestehen. Insbesondere der der mangelnden Sinnhaftigkeit des Projekts. Keine dieser Antworten konnte befriedigen, teilweise waren sie sogar irreführend und falsch.

Dieses „Faktenblatt“ macht uns sehr misstrauisch. Wir sehen unsere Argumentation bestätigt, halten unsere Kritik aufrecht und fordern alle Beteiligten, insbesondere aus der Politik auf, sich ernsthaft mit diesem Problem zu beschäftigen!

Anmerkungen

[1] s. Anm.: 11, S.16.

[2] https://www.hafen-bohnte.de/images/pdf/2019-12-02_Faktenblatt_neu.pdf
s.a.: https://www.containerhafen-bohnte.de/app/download/16358174324/HWL2019-12-02_Faktenblatt_neu.pdf?t=1641289648.

[3]

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.21 (11/2021)

Bezugsjahr 2019	Verkehrsmittel	g / tkm	Treibhausgase ¹	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁴	Stickoxide	Partikel ⁵
	Lkw ²		115	0,089	0,038	0,253	0,006
Güterbahn ³	17	0,011	0,002	0,027	0,001		
Binnenschiff	30	0,074	0,028	0,388	0,008		
Bezugsjahr 2020	Verkehrsmittel	g / tkm	Treibhausgase ¹	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁴	Stickoxide	Partikel ⁵
	Lkw ²		111	0,077	0,036	0,232	0,005
Güterbahn ³	16	0,010	0,002	0,025	0,001		
Binnenschiff	31	0,076	0,029	0,403	0,008		

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

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² Lkw ab 3,5t, Sattelzüge, Lastzüge

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

⁴ ohne Methan

⁵ ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

Für Informationen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbereitstellung siehe UBA-Broschüre "Umweltfreundlich mobil!"

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/dateien/uba_emissionstabelle_gueterverkehr_2020.pdf

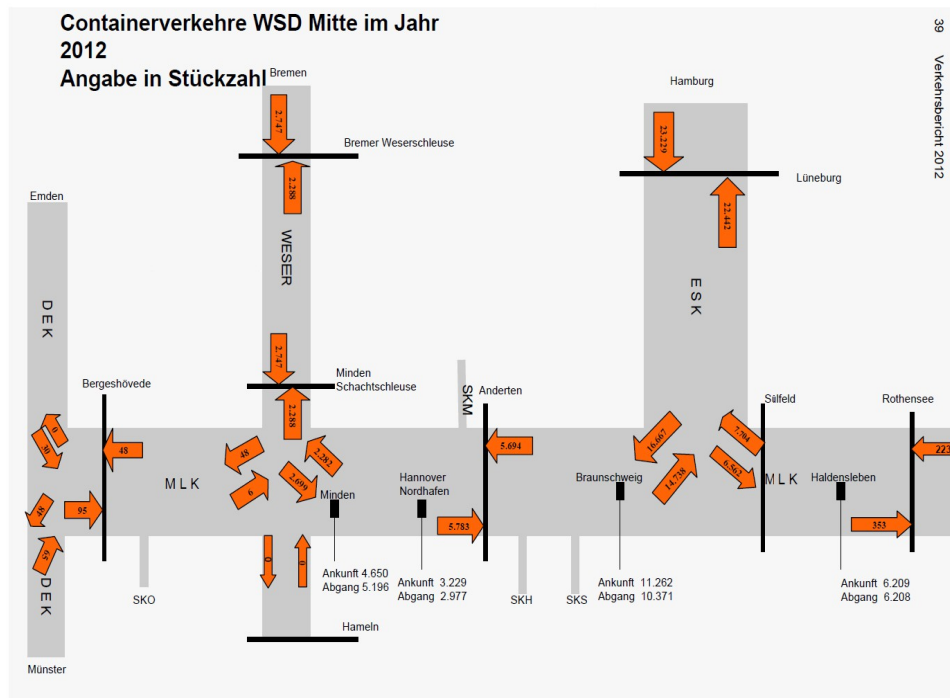
[4] <https://www.binnenschiff.de/pressemitteilung/zweilagiger-containerverkehr-auf-den-kanalen-in-nrw-bleibt-ein-zukunftsprojekt/>.

[5] Bundesverkehrsministerium: Masterplan Binnenschifffahrt, 2019, S. 5-6.
(https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/masterplan-binnenschifffahrt-de.pdf?__blob=publicationFile).

[6] https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/_GDWS/Schiffahrt/Brueckenanfahung.pdf?__blob=publicationFile&v=5.

[7] Urteil des Verwaltungsgerichts Osnabrück vom 23.9.2014, AZ: 1 A 9/14, S.14.

[8] WSV-Mitte: Verkehrsbericht 2012, S. 39.
(https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsberichte/Mitte/Bericht_2012.pdf;jsessionid=4EE25ACF5187F0C0278B8766759D1CD5.live21322?__blob=publicationFile&v=2).



[9] <https://www.containerhafen-bohmte.de/containerhafenplanung/expertenmeinung/>.

[10] <https://www.containerhafen-bohmte.de/2020/06/28/masterplan-hafen-osnabr%C3%BCck/>.

[11] <https://www.containerhafen-bohmte.de/vorgeschichten/machbarkeitsstudie-2008/>.

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

x erfüllt
0 bedingt erfüllt
- nicht erfüllt

Standortmatrix aus der Machbarkeitsstudie 2008

[12] <https://de.wikipedia.org/wiki/Framing-Effekt>.

[13] „Im Vergleich zu den Dieselmotoren vieler Wasserfahrzeuge sind die manipulierten Pkw-Motoren im Straßenverkehr Luftreinigungsmaschinen“
(<https://www.sueddeutsche.de/wissen/verkehrstechnik-smoke-on-the-water-1.3625008>).

„Das Erbringen des Nachweises von Energieeffizienzsteigerungen stellt die Binnenschifffahrt vor erhebliche Probleme“. Bundesverkehrsministerium (Hg):
Masterplan Binnenschifffahrt. Berlin 2019, S. 15

(https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/masterplan-binnenschifffahrt-de.pdf?__blob=publicationFile).

[14] ebd.: Masterplan Binnenschifffahrt. Berlin 2019, S. 13.

[15] <https://www.hafen-bohmte.de/ueber-uns/leitgedanke>.

[16] <https://www.containerhafen-bohmte.de/vorgeschichten/machbarkeitsstudie-2008/>.

[17] https://www.landtag-niedersachsen.de/drucksachen/drucksachen_17_7500/7001-7500/17-7007.pdf.

[18] <https://www.containerhafen-bohmte.de/containerhafenplanung/expertenmeinungen/wolfgang-weber/>.

[19] <https://www.containerhafen-bohmte.de/2020/09/02/interessantes-interview/>.

[20] <https://www.containerhafen-bohmte.de/2019/05/15/%C3%A4u%C3%9Ferst-spannende-diskussion/>.

[21] <https://www.containerhafen-bohmte.de/2021/08/20/freundliche-erinnerung-an-hwl-gesch%C3%A4fts%C3%BChrung/>.

[22] Tatsächlich hat die HWL-GmbH zwar knapp 37.000 m² Fläche aufgekauft, bei den restlichen 15.930 m² handelt es sich aber um landwirtschaftliche Flächen außerhalb des Gewerbegebietes, die nicht zum Hafen gehören, und die auch nicht innerhalb des Bebauungsplans liegen.

[23] <https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag>.

Der Hamburger Hafen hat mit erheblichen Problemen zu kämpfen, beispielsweise die immer schwieriger werdende Elbvertiefung oder die steigende Konkurrenz in Rotterdam, Antwerpen oder Wilhelmshaven (<https://www.containerhafen-bohmte.de/2021/03/06/das-bohmter-hafenprojekt-und-die-elbvertiefung/>). Es gibt keine Anzeichen dafür, dass der Anteil der Binnenschiffe im Hinterland zunehmen wird, wohl aber dafür, dass das Gesamtvolumen abnimmt.

[24] <https://www.ifeu.de/>.