



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

Das „Verkehrspolitische Leitbild 2022“ der IHK

Der *Fachausschuss Verkehr* der Industrie- und Handelskammer Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim hat ein „verkehrspolitisches Leitbild 2022“ für die Region herausgegeben.¹ Dieses Papier ist aus mehrfacher Hinsicht interessant. Einmal, weil die Industrie- und Handelskammern traditionell die großen und etablierten Kräfte der Wirtschaft repräsentieren, und es ziemlich spannend ist, wie sich diese zu den aktuellen Krisen und Anforderungen in der Welt und vor Ort stellen. Zum anderen, weil es in dem Papier u.a. auch um den Binnenschiffsverkehr in der Region und um das Bohmter Hafenprojekt geht.

Im *Fachausschuss Verkehr* geben die großen Speditionen den Ton an. Vorsitzender ist Ulrich Boll von der Spedition Boll (<https://www.boll-logistik.de/>), Mitglieder und Leitbild-Mitautoren sind u.a. Rolf Meyer (<https://www.meyermeyer.com/de/>), Andreas Wolke-Hanenkamp, (<https://www.nosta.de/>) und Heinrich Koch (<https://www.koch-international.de/> oder <https://www.schoenesnatbergen.de/unsere-alte-webseite/gegener/ein-ganz-bescheidener-unternehmer-von-pp/>).

Der Ausschuss stellt gleich zu Beginn des Papiers die Behauptung auf, dass die Verkehrsinfrastruktur „*wesentliche Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg unserer Region*“ sei. Womit implizit die Angst geschürt wird, dass Schäden an dieser Struktur wirtschaftlichen Niedergang nach sich ziehen. Etwas überspitzt formuliert: Wenn der Verkehr behindert werden sollte, gehen bei uns die Lichter aus.

Dass die regionalen Verkehrsmöglichkeiten grundlegende Kraft wirtschaftlicher Entwicklung sein sollen, ist eine These, die Ursachen und Folgen vertauscht und die Rolle des Verkehrs überbewertet. Faktoren wie (Aus-)Bildung, Kreativität, finanzielle, personelle Mittel und unternehmerisches Engagement spielen da sehr viel größere Rollen als allgemeine Verkehrs- und Transportmöglichkeiten. Verkehr ist Folge unternehmerischen Handelns, nicht dessen Ursache! Da wedelt der Schwanz mit dem Hund.

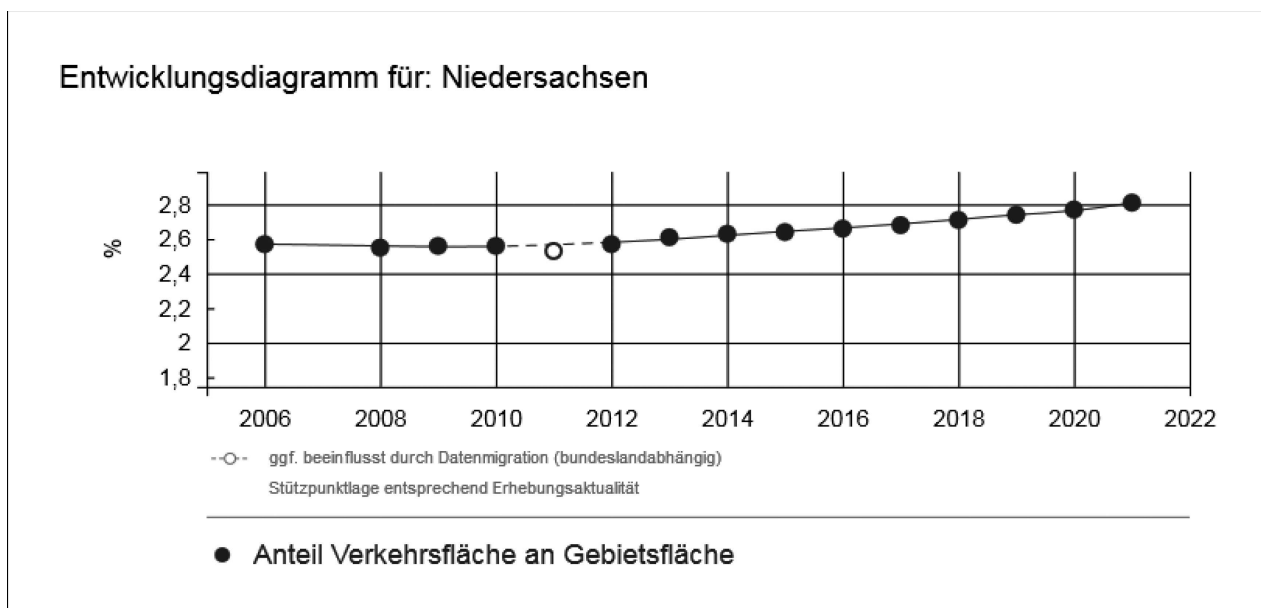
Außerdem: Grenzenlose Mobilität verliert gerade *wegen* ihrer Grenzenlosigkeit Attraktivität und Akzeptanz bei der Bevölkerung und verbraucht immer mehr Fläche, die aber immer weniger zur Verfügung steht, weil sich dadurch die Konkurrenz zu andern Nutzungen verstärkt. Laut Statistischem Bundesamt (<https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Landwirtschaft-Forstwirtschaft-Fischerei/Flaechennutzung/Tabellen/anstieg->

¹ Das verkehrspolitische Leitbild 2022 der IHK kann unter der IHK-Internetseite <https://www.ihk.de> eingesehen werden. Allerdings ist die Seite wegen eines Hackerangriffs zurzeit nicht erreichbar. Wir stellen das Dokument daher unter <https://www.containerhafen-bohmte.de/app/download/16513482024/ihk-dokumentation-verkehrspolitisches-leitbild-2022-data.pdf?t=1660212227> zur Verfügung.

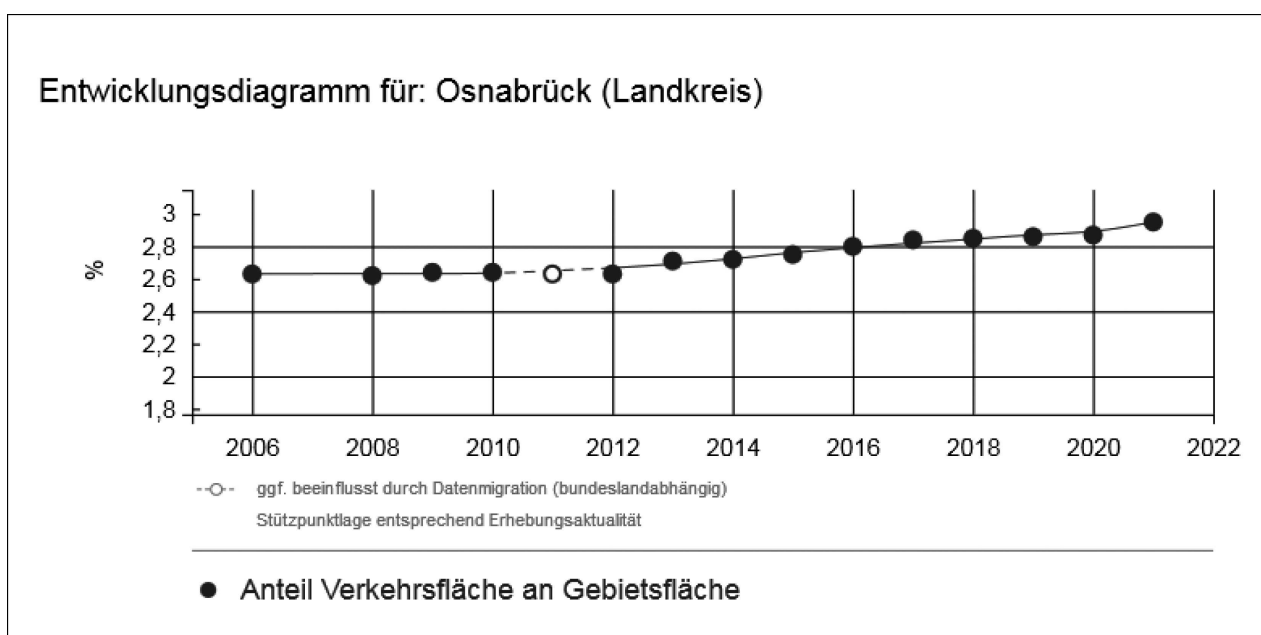
[suv.html](#)) und dem IÖR-Monitor vom Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (<https://www.ioer-monitor.de/ergebnisse/analyseergebnisse/siedlung-und-verkehr-nehmen-immer-mehr-raum-ein/>) steigt der Verbrauch von Siedlungs- und Verkehrsflächen trotz gegenteiligen Behauptungen der Politik nach wie vor nahezu ungebremst. 54 Hektar werden aktuell in Deutschland für Siedlungen und Verkehr neu in Anspruch genommen.

Pro Tag!

Der Anteil der Verkehrsfläche (ohne Binnenschifffahrt) liegt im Bundesland Niedersachsen bei 2,8% der gesamten Landesfläche, im Landkreis Osnabrück mit 3% sogar noch darüber. Trotzdem fordert die IHK in diesem Papier den weiteren Ausbau von Straßen, Bahnstrecken, Wasserstraßen und des FMO-Flughafens, z.B. den Bau der A33-Nord und den 6-streifigen Ausbau von A30 und A1, den Bau von Ortsumgehungen, Verbesserungen des Eisenbahnnetzes und Verbreiterungen des Dortmund-Ems- sowie des Küstenkanals. Flächenprobleme tauchen in diesem Papier gar nicht erst auf.



Beide Grafiken: IÖR-Monitor



Probleme sieht der Ausschuss nicht bei den Unternehmen, sondern vielmehr bei der Öffentlichen Hand, die den Straßen-, Eisenbahn-, Schiffs- und Flugverkehr in der Region bislang vernachlässigt habe (verbunden mit der kaum zu ertragenden Aussage, dass damit „die Umwelt“ beeinträchtigt worden sei), bzw. beim Gesetzgeber, der durch Umwelt- und Klimaschutzgesetze die Unternehmen in ihren Handlungsspielräumen einschränke. Daher sollten die gesetzlichen Klimaziele möglichst „effizient“ umgesetzt werden – was heißen soll, ohne die Unternehmen zu belasten, damit „*unangemessen hohe Belastungen und Strukturbrüche*“ vermieden werden. Letztlich also eine Forderung nach Schonung, verbunden mit der nur wenig verkleideten Drohung vor wirtschaftlichen Zusammenbrüchen.

Die Unternehmen würden ihren Teil zum Klimaschutz beitragen, indem sie ihre Flotten technisch modernisieren, z.B. durch alternative Antriebe, Digitalisierung von Logistikprozessen und durch eine bessere Auslastung. Aber auch dazu wird eine „*erhöhte Förderung durch Investitionszuschüsse und steuerliche Erleichterungen*“ gefordert.

Doch die Chancen von technischen Neuerungen werden von den Unternehmen falsch dargestellt. So behauptet z.B. Heinrich Koch in dem Papier: „*Lkw mit Flüssiggasantrieb (LNG) stoßen 15 Prozent weniger CO2 aus.*“ Nach Untersuchungen des Bundesumweltamtes ist der Klimavorteil von LNG-Antrieben aber vernachlässigbar gering, weil die energieintensiven Prozesse zur Bereitstellung des Treibstoffs (Verflüssigung) mit einbezogen werden müssen (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/fluessigerdgas-lkw-haben-kaum-einen-klimavorteil>).

Die fehlerhafte Darstellung zeigt den Wunsch der Unternehmen, mithilfe technischer Möglichkeiten ihre Geschäftsmodelle nicht grundlegend ändern zu müssen und mit ein bisschen Greenwashing weiter machen zu können, wie bisher. Insgesamt bekommt man den Eindruck, dass die beteiligten Unternehmen nicht ernsthaft bereit sind, sich wirklich neu zu orientieren und sich stattdessen mit einer umfangreichen Ich-Wünsch-Mir-Was-Liste an die öffentliche Hand richten, damit die ihnen die Arbeit erleichtert.

Was den **Binnenschiffsverkehr** angeht, konstatiert die IHK: „*Das Binnenschiff hat in den letzten Jahren sogar tendenziell Marktanteile verloren.*“ Grund dafür sei die Unzulänglichkeit der Kanäle. Die Kanäle seien für Großmotorgüterschiffe (GMS) nicht durchgängig befahrbar, Schleusen seien veraltet und zu klein (insbesondere beim Stichkanal Osnabrück) und insgesamt seien die Brückenhöhen auf dem westdeutschen Kanälen zu gering: „*Zur Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am Güterverkehr sind hohe Investitionen in die Infrastruktur wie Kanäle, Schleusen und Brückenbauwerke erforderlich. Das westdeutsche Kanalnetz ist nicht durchgängig mit dem Großmotorgüterschiff als aktuellem Binnenschiffsstandard befahrbar. Auch lassen viele Brücken einen zweilagigen und damit wirtschaftlichen Containertransport mit dem Binnenschiff nicht zu.*“

Wir möchten an dieser Stelle noch einmal feststellen, dass die IHK damit unsere Position bestärkt, dass Containerverkehre auf den westdeutschen Kanälen aufgrund der niedrigen Brücken nicht wirtschaftlich sind. Die Hafen-Wittlager-Land GmbH behauptet das Gegenteil und rechnet einlagige Verkehre zwischen Bohmte und den ZARA-Häfen in ihre Prognosen ein. Dazu hatte sie externe „Stellungnahmen“ beigebracht, die wir als einseitiges und faktisch falsches Lobbying entlarven konnten (<https://www.containerhafen-bohmte.de/wo-bleiben-die-argumente/>). Unsere Kritik wurde / wird leider ignoriert.

Die IHK fordert daher folgerichtig, Schleusen zu erweitern, Brücken anzuheben und eine durchgehende GMS-Fähigkeit der Kanäle in der Region herzustellen, um die Binnenschiffahrt wirtschaftlich zu machen. Sie schlägt auch vor, wenn die Schleusen des Osnabrücker Stichkanals, der bis auf die beiden Schleusen mit großem Aufwand bereits GMS-fähig gemacht worden ist, schon nicht auf 110 m für GMS erweitert werden sollen, sie zumindest um 3 m auf 85 m Länge zu vergrößern, damit auch „normale“ Europaschiffe den Hafen erreichen können.²

Allerdings agiert die IHK nicht konsequent. Obwohl sie zuvor dargestellt hat, dass die regionale Binnenschiffahrt ohne die geforderten Maßnahmen nicht erfolgreich sein kann, hält sie trotz der aufgeführten Unzulänglichkeiten am Ausbau des Bohmter Hafens fest. Wobei sie wiederum einschränkt, dass das nur mit Bahnanschluss wirklich Sinn macht: *„Der Hafen am Mittellandkanal bei Bohmte ist sowohl für den Schüttgut- und Containerumschlag als auch für Projektladung auszubauen. Dabei sollte auch die Option einer Schienenanbindung perspektivisch geprüft werden.“*

Es ist nicht nur unlogisch, zuerst einen Hafen zu bauen, um danach die Bedingungen zu schaffen, damit er auch arbeiten kann. Die finanziellen Mittel, die zum Hafenbau aufgewendet wurden, fehlen auch beim geforderten Ausbau der Wasserstraßen. Wobei gerade dieser Ausbau Aufgabe der Öffentlichen Hand ist, nicht der Bau eines einzelnen Hafens.

In unseren Augen versucht die IHK, sich möglichst unauffällig vom Bohmter Hafenprojekt zu verabschieden. Im Dezember 2019 hatte sie das Bohmter Hafenprojekt noch vehement unterstützt (<https://www.containerhafen-bohmte.de/2020/02/06/die-industrie-und-handelskammer-und-der-containerhafen/>). Das ist heute anders. Der Vorschlag, den Hafen für „Projektladung“ zu nutzen, klingt doch sehr nach Abstellkammer für Sonstiges. Und die Forderung nach einem Bahnanschluss ist problematisch, wenn man bedenkt, dass nur 4 km vom geplanten Hafen in Bohmte entfernt bereits ein kaum genutzter Hafen mitsamt Bahnanschluss existiert (<https://www.containerhafen-bohmte.de/2020/05/10/zwei-containerh%C3%A4fen-in-4-km-abstand/>).

2 Zwischen dem MLK (50,30 m ü. NN) und dem Hafen Osnabrück (59,80 m ü. NN) wird der Höhenunterschied von 9,50 m im Stichkanal Osnabrück durch die Hollager und die Haster Schleuse überwunden. Die Strecke zwischen beiden Schleusen beträgt 5,5 km, die Schleusenbecken haben eine Länge von 82 m. Doch Land und Bund weigern sich trotz Regierungsabkommen von 1965 die Schleusen GMS-fähig auszubauen (<https://www.containerhafen-bohmte.de/2018/02/19/cdu-politiker-f%C3%BCr-erhalt-des-osnabr%C3%BCcker-hafens/>).

Statt beide Schleusen lediglich um 3 m zu vergrößern, regen wir an, zu prüfen, ob nicht eine gemeinsame große Schleuse für GMS die beiden kleinen ersetzen kann.