



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

# Eine kleine Geschichte über einen großen Plan

Ein Millionenprojekt mit vielen Rechtfertigungen.  
Keine passt.

Die IG Oelinger Hafen versucht nun schon seit über sieben Jahren, die Pläne der kommunalen Hafenentwicklungsgesellschaft, Hafen-Wittlager-Land GmbH (HWL-GmbH) zu verstehen.

Zu Beginn der Bohmter Hafenplanung sollte direkt neben dem bestehenden Hafen in Leckermühle (ehemals Zerhusen) ein neuer Containerhafen gebaut werden, weil auf dem Gelände des bestehenden Hafens kein Platz mehr für Container sei.

Das leuchtete uns nicht ein. Erstens, weil auf dem Hafengelände ganz offensichtlich noch ziemlich viel Platz frei war und sich der Betreiber (Zerhusen) gerne dazu bereit erklärt hatte, Container umzuschlagen – falls denn welche ankämen. Zweitens, weil die Brücken über den nordwestdeutschen Kanälen für Containertransporte zu niedrig sind, was letztlich genau der Grund dafür ist, dass in Bohmte keine Container ankommen. Es leuchtete uns nicht ein, warum die Öffentliche Hand in Bohmte einen nagelneuen Containerhafen bauen sollte, wo es doch so gut wie keinen Containerverkehr auf der Strecke gibt. 2012 prognostizierte die HWL-GmbH den Umschlag von 51.549 bzw. 71.932 Containern in Bohmte pro Jahr. Im gleichen Jahr zählte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf dem westlichen Mittellandkanal insgesamt den Transport von 48 Containern in westlicher und 6 in östlicher Richtung!

In der vielleicht etwas naiven Hoffnung, ein finanzielles Desaster verhindern zu helfen, informierten wir die HWL-GmbH über unsere Erkenntnisse und bekamen als Antwort, dass es eine „Abstimmung zwischen allen Beteiligten“ in Richtung Hamburg über die Weser nur zweilagig und in Richtung Antwerpen bis zum Rhein nur einlagig Container transportiert werden können, ist in den Planungen der HWL berücksichtigt.“

Hamburg ist per Binnenschiff gar nicht über die Weser zu erreichen. Hamburg liegt an der Elbe. Wer solche fundamentale Fehler macht, hat keine Ahnung von der Binnenschifffahrt. Und wer denkt, dass ein- oder zweilagige Containertransporte auf Schiffen wirtschaftlich erfolgen können, ebenso.

Wir mussten feststellen, dass unsere Bedenken durch diese Antwort eher gesteigert als verringert wurden. Ganz erheblich gesteigert. Denn wenn nicht Unwissenheit, sondern angeblich Planung dahinter steckt, was mag das für ein Plan sein?

Leider blieben unsere weiteren Versuche, mehr über diesen geheimnisvollen Plan zu erfahren, ergebnislos. HWL-GmbH und Lokalpolitik mauerten sich ein. Statt Informationen bekamen wir Gegenwind in Form einer arroganten bis feindseligen Stimmung. Bis auf die Linke und die Grünen in Bohmte trugen CDU und SPD den Kurs der HWL-GmbH voll mit und ließen uns abblitzen.

Diese misse Stimmung machte gegen uns machte uns noch einmal mehr misstrauisch. Warum verweigerte man sich Gesprächen und machte uns stattdessen öffentlich schlecht? Sollte da etwas verborgen werden?

2016 verschlimmerte sich die Situation sogar noch, als die HWL-GmbH den Zerhusen-Hafen für sehr, sehr teures Geld kaufte, stilllegte, aber trotzdem an den Neubauplänen für den Containerhafen festhielt. Wenn es denn wirklich ein so dringendes Bedürfnis nach Containerumschlag geben würde, wie die HWL-GmbH behauptete, warum wurde nicht im neu erworbenen Hafen damit begonnen? Stattdessen fand dort – gar nichts – mehr statt. Weder Schüttgut- noch Containerumschlag. Der Hafen verfiel.

Drei Ereignisse brachten die HWL-GmbH dann aber doch dazu, sich der Kritik zu stellen: Erstens die Potenzialanalyse der Uni Münster vom März 2019, die wir in Auftrag gegeben hatten, weil die HWL-GmbH sich geweigert hatte, ein objektives und unabhängiges Gutachten über ihre Pläne machen zu lassen. Die Münsteraner Analyse kommt zu dem Schluss, dass sich ein Containerhafen in Bohmte nicht lohnt („Containerhafen in Bohmte laut Studie überflüssig“).

Der zweite Punkt war die Wahl der Grünen Kandidatin Anna Kecsbschull zur Landrätin des Kreis Osnabrück am 16. Juni 2019. Frau Kecsbschull hatte sich im Wahlkampf gegen den Bau eines Containerhafens gestellt.

Der dritte Punkt, der die Arroganz der Macht erschütterte, war das Urteil des OVG in Lüneburg vom 18. Juli 2019, das den Hafen-Bebauungsplan für ungültig er-

klärte. Ab dem Moment war klar, dass sich die HWL-GmbH der Kritik stellen muss und nicht einfach stumpf durchmarschieren kann.

Doch genau dies versuchte die HWL-GmbH und begangen schon mal mit dem Planfeststellungsverfahren. Das ist der baurechtlich vorgeschriebene Schritt zwischen Bebauungsplan und Baugenehmigung. Was ein wenig kurios war, weil es zu dem Zeitpunkt den Bebauungsplan für diese Planfeststellung nicht mehr gab.

Noch immer wehrten sich die Verantwortlichen also, die Realitäten anzuerkennen. Im Oktober 2019 wurde (nichtöffentlich) eine „Stellungnahme“ des Osnabrücker Hochschulprofessors Wolfgang Bode für den Bohmter Containerhafen präsentiert. Nach Bekanntwerden dieser Stellungnahme analysierten wir sie sehr, sehr genau und gelangten zu dem Ergebnis, dass es sich um eine grobe Lobbyismus-Aktion handelt, die Fakten verdreht, suggestiv und unwissenschaftlich argumentiert, fehlerhaft, manipulativ und abwegig ist. Wir stellten unsere Analyse allen Beteiligten, auch Herrn Bode und der Hochschule Osnabrück zur Verfügung, bekamen aber keine Antwort. Das bedeutet, dass unsere Analyse nicht widerlegt wurde. Die „Stellungnahme“ von Herrn Bode ist als entkräftigt anzusehen.

Was die Hafen-Befürworter aber nicht davon abhielt, weiter an ihrem Projekt festzuhalten.

Gegen erbitterte und erschreckend unsachliche Widerstände schwenkte dann die Bohmter SPD-Fraktion im Juni 2020 um und schloss sich einem Antrag der Grünen und Linken im Gemeinderat an, auf einen gesonderten Containerhafen zu verzichten und stattdessen Massengüter und Container gemeinsam auf dem Gelände des stillgelegten ehemaligen Zerhusen-Hafen umzuschlagen.

Allerdings kassierte Bohmtes Bürgermeisterin Tanja Strotmann diesen Ratsbeschluss wieder ein

und begründete dies mit einem – in dieser Geschichte nicht gerade seltenen – Gefälligkeitsgutachten. Die Containerhafenplanung sollte weiter durchgezogen werden. Dafür wurde eine weitere „Stellungnahme“ in Position gebracht (ehem. Ministerialrat Wolfgang Weber) – ebenfalls nichtöffentlich –, die wir ebenso akribisch analysierten wie die Bode-Stellungnahme und ebenso deutlich als blankes Lobbying entlarven konnten. Was die Hafen-Befürworter aber nicht daran hinderte, Teile dieser Stellungnahme wörtlich in Beschlussvorlagen zu übernehmen.

Im März 2021 wiederholte der Gemeinderat dann aber seine Entscheidung vom Juni 2020, nachdem die HWL-GmbH signalisiert hatte, auf einen gesonderten Containerhafen vorerst zu verzichten, wenn die Option darauf erhalten bliebe, die Flächen also nicht anderweitig überplant werden.

Aktuell stellt sich die Situation so dar, dass auf der Fläche des ehemaligen Zerhusen-Hafens ein Agrarhafen mit angefügtem Containerumschlag entstehen soll. Also haargenau das, was der damalige Hafenbetreiber Zerhusen dort auch schon gemacht hat, bzw. machen wollte, bevor die Gemeinde ihn daran hinderte und die HWL-GmbH ihn aufkaufte. Dafür sind bis jetzt bereits 15 Mio. € öffentliche Gelder ausgegeben worden.

Das Problem dabei sind aber nicht nur Geldverschwendung und der Verstoß gegen das Kommunalverfassungsgesetz, das solche Aktionen eigentlich untersagt. Das große Problem ist, dass es genau wie bei der Containerhafenplanung keine Begründung für das Projekt gibt. Es gibt keine Wirtschaftlichkeitsberechnung, keine Potenzialanalyse, kein Nachweis der Notwendigkeit.

Die HWL-GmbH verdankt ihre Existenz der Idee, in Bohmte einen Containerhafen zu bauen. Doch da-

von ist jetzt keine Rede mehr. Stattdessen wird einfach das Projektziel ausgetauscht und aus dem Container wird nun ein Agrarhafen. Mit der fachensicheren Begründung, zwei Agraragenschaften wollten das so.

Dieses Manöver ist an sich schon diskussionswürdig. Ein Austausch der Hauptmotivation für ein mindestens 20-Mio-Euro-Projekt der Öffentlichen Hand ist ziemlich ungewöhnlich und hätte auf jeden Fall sehr gut belegt und begründet, sowie öffentlich breit diskutiert werden müssen. Denn es gibt viele Gründe, die gegen einen Agrarhafen sprechen und die durch die überraschende Kurskorrektur vollkommen unbeachtet geblieben sind.

Beispielsweise die Krise der Landwirtschaft. Die Bundesregierung hat extra eine „Zukunftskommission Landwirtschaft“ ins Leben gerufen, die in ihrem Abschlussbericht zu dem Ergebnis kommt, dass Landwirtschaft und ländliche Räume „vor großen strukturellen und wirtschaftlichen Veränderungen“ stehen. Diese Änderungen werden zugunsten regionaler Kreisläufe und zulasten internationaler Im- und Exporte gehen. Die Kommission hält dafür auch ggf. gesetzgeberische Eingriffe (Zölle, Handelsbeschränkungen) für nötig.

Für einen Agrarhafen, der dem internationalen Handel dient, sind das schlechte Aussichten. Sehr schlechte!

Wir haben diese Bedenken der HWL-GmbH mitgeteilt, doch keine Antwort bekommen. Stattdessen wurde eine „Kunst-Aktion“ am Hafen initiiert und in der Presse die „Vision“ wiederholt, mit dem geplanten Hafen für den Klimaschutz beitragen zu wollen.

Doch wenn Klimaschutz tatsächlich vorrangiges Ziel sein würde, dann wäre nicht das Binnenschiff, sondern die Bahn erste Wahl, denn sie stößt ganz erheblich weniger Schadstoffe aus als LKW oder Binnenschiffe. Bei den Treibhausgasen beträgt ihr Schadstoffausstoß bei Berücksichtigung der unterschiedlichen Streckenlängen lediglich 20% bis 48% der Emissionen eines Binnenschiffs, bei anderen Parametern sogar nur wenige Prozentpunkte, während Binnenschiffe sogar ganz erheblich mehr dieser Schadstoffe ausstoßen als alle anderen Transportträger, auch LKW.

## Schadstoffausstoß in Abhängigkeit von Transportsystemen und ihren Streckenlängen, Angaben für einen Container mit 10 to. Gesamtgewicht

Bohmte – Hamburger Hafen	km	Treib - haugase (g)	Kohlenmonoxid (g)	Flüchtige Kohlenwasserstoffe (g)	Stickoxide (g)	Partikel (g)
Binnenschiff über Magdeburg	560	168.000,00	453,60	156,80	2.139,2	50,40
Binnenschiff über Elbe-seitenkanal *	344	103.200,00	278,64	96,32	1.314,0	30,96
LKW	200	222.000,00	172,00	74,00	488,00	12,00
Bahn	199	33.830,00	21,89	3,98	51,74	1,99
<b>Bohmte – Hafen Rotterdam</b>						
Binnenschiff	408	122.400,00	330,48	114,24	1.558,5	36,72
LKW	346	384.060,00	297,56	128,02	844,24	20,76
Bahn	347	58.990,00	38,17	6,94	90,22	3,47

\* nur für Schiffe unter 100 m Länge geeignet (keine GMS)

Quelle: Bundesumweltamt, eigene Umrechnung

Womit wir wieder am Anfang unserer Geschichte sind. Die Klimaschutz- und Agrarhafenplanung ist ebenso unlogisch wie die Containerhafenplanung. Damals wurde mit dem wirtschaftlichen Fortschritt geworben, der durch den Containerhafen entstehen sollte, heute mit Umwelt- und Klimaschutz.

Was ist also der Plan hinter der Planung?