Drehscheibe am Wasserkreuz

Die Wirtschaft brummt, die Waren fließen. Das Schiff wird als Transportmittel immer wichtiger. Minden baut einen neuen Hafen, den RegioPort Weser – und will sich damit als Hinterland-Hub für Hamburg einen Namen machen.

VON THOMAS THIMM

Quasi an der Kreuzung der Wasserstraßen Weser und Mittellandkanal werden schon bald Bagger und Bauschiffe die Szenerie mitbestimmen: Die Mindener Hafen GmbH baut für 25 Millionen Euro einen neuen Containerhafen – den RegioPort Weser. „Minden will sich mit diesem Großprojekt noch stärker als Logistik-Drehscheibe profilieren“, sagt der dortige Wirtschaftsförderer Andreas Chwalek. Das Projekt ist ehrgeizig und selbstbewusst zugleich, doch schließlich zirkelt der Geschäftsführer der Mindener Hafen GmbH, Joachim Schmidt, den Einzugsbereich des hier umzuschlagenden Containergutes auch mit einem Radius von 200 Kilometern auf die Landkarte.

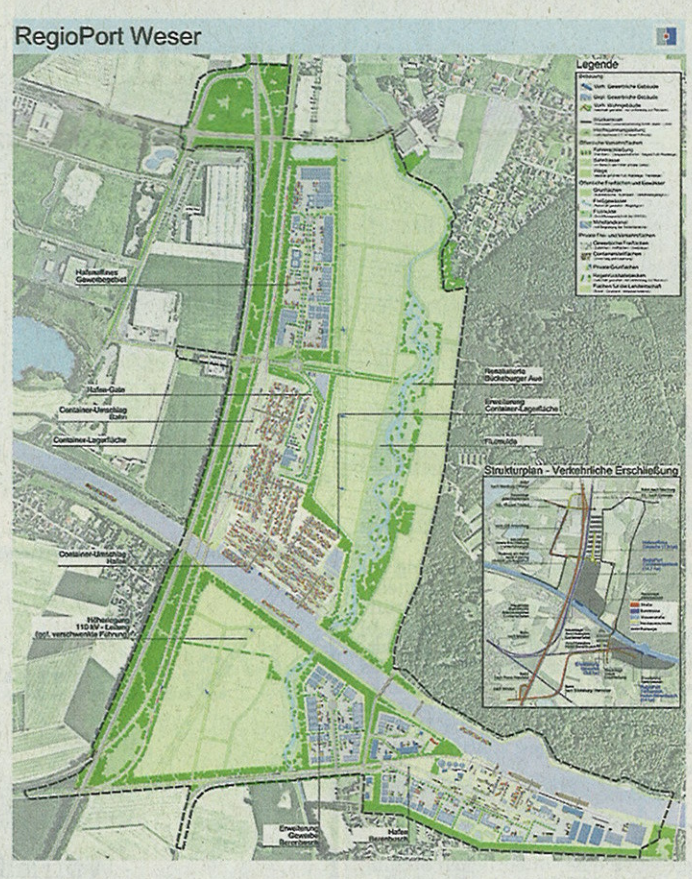
Für die Verantwortlichen gibt es zwei gute Gründe, einen neuen Hafen zu bauen: Zum einen stößt der alte Containerhafen von Minden an seine Kapazitätsgrenzen – das 3,2 Hektar große Gelände ist ausgereizt. Minden kann dort das aktuelle Jahresvolumen des Containerumschlags von 46 000 Twenty-Foot Equivalent Unit (TEU) – zu deutsch Sechs-Meter-Containern – nicht mehr steigern. Zweitens können Schiffe mit einer Länge von über 85 Metern den jetzigen Terminal nicht erreichen – im neuen Hafen sollen Schiffe mit bis zu 110 Metern Länge festmachen können.

Minden will an Bedeutung gewinnen. Als Binnenumschlagplatz wie als Hinterland-Hubstelle für Seehäfen wie Hamburg. Malte Wittbecker, Leiter der Geschäftsstelle des Planungsverbandes RegioPort, verweist auf eine Prognose des Essener Fachgutachterbüros Planco Consulting und sagt: „Der Bedarf an Hinterland-Häfen steigt vor allem in wirtschaftlich guten Zeiten. Der Hamburger Hafen will künftig fünf Prozent seines Abtransportes über Wasserstraßen und Hinterland-Hubs abwickeln. Im Jahr 2025 können über den neuen Hafen Minden pro Jahr 77 000 Container umgeschlagen werden.“ Zum Vergleich: Der Hafen Hannover wickelt aktuell pro Jahr 52 000 Einheiten ab.

Es war einst Kaiser Karl V., der der Hansestadt Minden am 4. Januar 1552 das Stapelrecht verlieh. Dieses Recht verpflichtete alle Weserschiffer, ihre Waren in der Stadt Minden auszuladen und zum Kauf anzubieten. Daraus erwuchs Mindens Hafengeschichte: 1572 wurde der erste Anleger an der Weser gebaut, die sogenannte Schlagde. Rund 200 Jahre später wurde der Hafen erweitert, der erste Kran kam hinzu. 1910 folgten im Rahmen des Baus des Mittellandkanals weitere Häfen. Minden ist ein sogenannter trimodaler Hafen, weil hier die drei Transportwege Wasser, Schiene und Straße zusammenkommen. Pro Jahr werden in Minden mittlerweile 46 000 Sechs-Meter-Container umgeschlagen. Damit hat Minden allerdings seine Kapazitätsgrenze erreicht – und deshalb wird nun für viel Geld neu gebaut. Der RegioPort Weser entsteht zwischen dem Mindener Stadtteil Dankersen und den Bückeburger Stadtteilen Cammer und Berenbusch.

Mit dem RegioPort Weser soll Minden sukzessive zu einem Hinterland-Hub für den Containerverkehr mit den norddeutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven ausgebaut werden. Durch einen Neubau der Mindener Weserschleuse werden künftig auch Großmotorgüterschiffe über die Mittelweser den Mindener Hafen anlaufen und noch mehr Container bringen können. Das ist auch für die Anbindung an den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven von großer Wichtigkeit – auch wenn dieser 2012 eingeweihte Seehafen noch nicht der Bringer ist, aber die Möglichkeiten wären dann wenigstens vorhanden.

Wenn der RegioPort im Sommer 2016 eröffnet, dann werden seit der Idee für den neuen Hafen zehn Jahre vergangen sein. Joachim Schmidt, Geschäftsführer der Mindener Hafen GmbH, skizziert, was denn alles neu entsteht: „Der Hafenbereich wird 14 bis 15 Hektar groß sein und es werden sich acht Hektar Gewerbegebiet anschließen. Im ersten Bauabschnitt werden 200 Meter Kaje und reichlich Container-Stellflächen gebaut, ein



Portalkran installiert und Ausgleichsflächen für den Naturschutz geschaffen.“ Die Planung sieht vor, dass der RegioPort später in ein oder zwei Schritten noch erweitert werden kann. Die Kaje ist verlängerbar, und auch die Bahnanschlüsse können noch ausgebaut werden.

So wird der Mindener RegioPort Weser nach den Plänen der Planer Drees & Huesmann aus Bielefeld aussehen. *Animation: Drees & Huesmann*

Die Mindener Hafen GmbH, eine 100-prozentige Enkeltochter der Stadt Minden, macht einen Jahresumsatz von 1,7 Millionen Euro – wäre also allein zu klein, um ein solches Projekt zu stemmen. Muss sie aber auch gar nicht. Die Bundesrepublik und Nordrhein-Westfalen sind Partner des RegioPorts: Der Bund übernimmt 78,9 Prozent der Kosten für den Hafen und das Land 60 Prozent der äußeren Anbindung. Später haben auf den Gleisanlagen des RegioPorts Züge mit einer Gesamtlänge von 1,4 Kilometern Platz.

Geschäftsführer Schmidt bekennt, dass es auch Gegner des Großprojektes gibt. Allerdings haben für ihn die wirtschaftlichen Belange deutlichen Vorrang: „Wir würden abgehängt werden, wenn wir nicht bauen würden. Minden würde sich dann in dieser Hinsicht nicht weiterentwickeln können. Natürlich wird der Eingriff in den Landschaftsraum auf das nur unbedingt notwendige Maß beschränkt.“ Und Mindens Wirtschaftsförderer Andreas Chwalek ergänzt: „Wir verlagern weitere Güter von der Straße auf Bahn und Schiff, das ist ja ökologisch durchaus erwünscht. Und wirtschaftlich wird sich Minden noch stärker als Logistik-Drehscheibe profilieren können. Unser regionaler Anspruch gilt dabei nicht nur Ostwestfalen, sondern auch dem südlichen Niedersachsen.“

Malte Wittbecker vom Planungsverbund RegioPort bedauert deshalb, dass die Weser südlich von Minden als Gütertransportweg nicht mehr den Stellenwert hat wie früher. „Die Bundeswasserstraßen werden nach Tonnage und nicht nach Volumen bewertet, das trifft leider auch die Oberweser. In der Folge gibt es schon Kritik an der Klassifizierung der Oberweser in Klasse C.“ So habe die Weser ab Minden flussaufwärts „eher eine touristische Aufgabe.“ Sehr zum Leidwesen von Städten wie Hameln, Bodenwerder und Holzminden.