





Gegenüberstellung

Zur GEP-Änderung
zwingend erforderlich

	2007	2010
Fläche RegioPort:	64 ha	29 ha
Fläche Hafen	40 ha	21 ha
Fläche GE-Gebiet:	24 ha	8 ha
Fläche südlich MLK:	20 ha	0 ha
Baubeginn:	2010	2013
Modalität:	Tri-	Bimodal



Bedarf / Entwicklung

Angaben Planco

Containerumschlag in Minden

Binnenschiff 2025	44.479 TEU
Bahn 2025	32.164 TEU
+ Weser 3-lagig	15.456 TEU
+ Seehafenhinterland-Hub	200.000 TEU



Entwicklung kombinierter Verkehr

KV Umschlag	Bahn	Lkw	Binnenschiff
2004 Anteil in %	0,1	88,0	0,8
2025 Anteil in %	0,1	93,8	0,5



Grundlagen

Europaschiff bis 85 m

GMS bis 110 m

ÜGMS bis 135 m

- Schiffshebewerk Scharnebeck 105 m
(kein GMS, ÜGMS über Elbe-Seiten-Kanal)
- Anpassung Mittelweser für GMS
(kein ÜGMS möglich)
- alle Strecken max. 2-lagig befahrbar



Fazit: ÜGMS kommen nicht aus HB
GMS und ÜGMS kommen nicht aus HH
Keine 3-Lagigkeit



Bauabschnitte

Angaben Masterplan

1. Bauabschnitt 3,4 ha:
1 Kran, Anleger,
Umschlagfläche am Krananleger



2. Bauabschnitt 5,8 ha:

Bahnanschluss, Kran, Umschlagfläche am Bahnanschluss, frühestens ab 2018

3. Bauabschnitt 11,5 ha:

Containerstellfläche, 2 Krananlagen

Kosten

Umlage RegioPort Haushalt Minden	2010	280.000,-- €
	2011	217.950,-- €
F-Planänderung:	2010	50.000,-- €
	2011	100.000,-- €
1. Bauabschnitt:	2013	31 Mio. €
2. Bauabschnitt:	2018	31 Mio. €



Kosten Hafenbandkooperation / Marketing / Personal ?

Kosten Landkreise Minden-Lübbecke und Schaumburg, Stadt Bückeberg ?

Landesmittel für den Knotenausbau Anschluss B482 ?

Kosten

Hafen GmbH erwirtschaftet jedes Jahr Verluste, die Minden über die MEW trägt (trotz Dividenden aus Eon-Beteiligungen: 2,2 Mio. € in 2009; 506 T€ in 2008)

Geplantes Geschäftsergebnis der RegioPort Minden GmbH:

2010	- 345.000,-- €
2011	- 348.000,-- €
2012	- 530.000,-- €
2013	- 675.000,-- € (erster Umschlag geplant!)
2014	- 830.000,-- €
2015	- 699.000,-- €
2016	- 633.000,-- €
2017	- 698.000,-- €



4.8 Mio € Verlust bis 2017 (Verluste geplant bis 2025!)

Geplantes Wachstum der Hafen GmbH ist größer als das der Planco Studie.

Zitate Planco

„An allen Standorten ist ausreichend Fläche für die Errichtung eines Seehafen-Hinterland-Hubs vorhanden, so dass die Fläche nicht das entscheidende Kriterium sein wird. Die Straßenanbindung ist an allen Standorten besser als am RegioPort Minden, welcher am weitesten von allen Standorten von der Autobahn entfernt ist.“
S.25

„Der Vorteil von Standorten wie Wolfsburg, Braunschweig und Salzgitter ist die lokale Nähe von Großverladern und Kunden, ... Solche Volumina fehlen insbesondere in Osnabrück und Minden.“ S.37

“Eine endgültige Entscheidung, ob, wie viele und welche Hub-Standorte von den deutschen Seehäfen ausgewählt werden, und das Aufkommen auf diese konzentriert wird, steht noch aus. Sowohl die Bahn ..., als auch die beiden norddeutschen Seehäfen Hamburg und Bremen untersuchen zurzeit Standorte in ihrem Hinterland, die hierfür geeignet sein könnten. Deswegen ist es zur Zeit nicht möglich abgesicherte Aussagen über die Entwicklungschancen von Minden als Seehafen-Hinterland-Hub zu treffen.“ S.37

Zitate Hafenband Studie

„Obwohl der Hafen Minden im Vergleich mit den übrigen Hafenband-Standorten über das größte Umschlagvolumen verfügt, verteilt sich die Gesamtmenge auf nur wenige Betriebe mit signifikanten Umschlagvolumina.“ S.27

„Die Güter Erze, Metallabfälle, Eisen, Stahl und NE-Metalle werden derzeit exklusiv von der Firma Paul Jost GmbH umgeschlagen.“ S.27

„Der Containerumschlag am Standort Minden erfolgt durch die Mindener Hafen GmbH. Wichtigster Kunde und Logistikpartner ist die Bobe Speditions GmbH. Die Umschlagentwicklung wird daher maßgeblich durch die strategische Ausrichtung sowie die operativen Randbedingungen des Logistikers bestimmt.“ S.27

Zitate Hafenband Studie

„Auch die Bobe Speditions GmbH meldet als wichtigster Akteur im Containerumschlag in Minden Zweifel an der Realisierbarkeit der vorhergesagten Mengen an.“ S.86

„Eine Spezialisierung der Häfen in Form einer „Arbeitsteilung“ erscheint aufgrund vielfältiger Hemmnisse und fehlender Einflussmöglichkeiten („Die Ladung sucht sich ihren Weg“) nahezu ausgeschlossen.“ S.IV

Fazit Hafenband Studie

- Häfen mit wenigen umschlagenden Betrieben
- Wenig Potential für Spezialisierung
- Containertransport nimmt zu, aber die angegebenen Wachstumsraten sind zu hoch
- Gewerbeflächenreserven in Papinghausen sollten genutzt werden
- Mindener Hafen GmbH überlässt wertschöpfungsintensiven Teil der Containerlogistik externen Logistikern

Konzeptschwäche RegioPort

Planung

- Fehlende regionale Nachfrage
- Spezialisierung auf Container
- Entfernung zur A2
- keine Trimodalität
- Niveauunterschied (Bahn) MLK Bodenniveau
- Bahn rechtwinklig zum MLK (2. Umschlag)

- Verlegung 110 KV Leitung
- Lage im Überschwemmungsgebiet der Aue
- Lage am FFH-Gebiet Schaumburger Wald
- Ausgleichsmaßnahmen nicht vollständig im Plangebiet möglich

- Parallelbetrieb Hafenanlage Minden bis 2028 (Fördermittel-gebunden)
- 1. Bauabschnitt entspricht heutigem Hafengelände (heute schlechte Nutzung)

- Wertminderung GE-Päpinghausen durch Überplanung mit reduzierten Schallwerten
- Altindustrieflächen am jetzigen Hafen bei Verlagerung des Hafens

Konzeptschwäche RegioPort

Wirtschaftlichkeit

- Hafen heute trotz Auslastung unrentabel
- Hafen GmbH plant Verluste bis 2025
- danach nur rentabel, wenn Hinterlandhub



Infos aus der Verbandstagung

- Die 110 kV Leitung soll auf bestehender Trasse höher gelegt werden. Höchster Mast ca. 55 m. Kosten 660.000,-- €
- Schallschutzwand an B842 erforderlich. Realisierung auf der Bestandsbrücke fraglich. Kosten unbekannt.
- Schallschutzwände entlang der Bahnanlage erforderlich. Kosten unbekannt.
- Verlagerung und Verkleinerung der Kühlcontainerstellflächen (zu laut)
- Hochwasserfläche für 20.000 m³ außerhalb des Plangelandes auf Bückeburger Gebiet erforderlich. Änderung F-Plan Bückeburg, B-Plan und Sicherung der Flächen erforderlich. Geschätzter Flächenbedarf ca. 200.000 m²

Fazit BiCon

- Der RegioPort wird ein Fass ohne Boden
- Max.Containerumschläge von 75.000 TEU bis 2025, dafür reicht eine Fläche von 8 ha
- Durch Standortwahl und interne Infrastruktur wird der Hafen zu teuer
- Langfristige Haushaltsbelastung durch Verluste der Mindener Hafen GmbH
- Investitionsentscheidung beruht auf zu vielen unsicheren Annahmen
- Alternativflächen und dezentrale Lösungen im Stadtgebiet prüfen
- Industrie- und Gewerbebrachen nutzen

erSPART uns den



RegioPort Minden