

Verlust der Mindener Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungs GmbH (MEW) 2010-2018 13,2 Mio. €

**davon Hafen GmbH 7,8 Mio. €
davon RegioPort 3,8 Mio. €**

Die Häfen tun der MEW weh!

Die Gewinnrücklage der MEW beträgt

im Jahr 2010: 14 Mio. €
im Jahr 2018: 1 Mio. €

Der RegioPort zehrt die Substanz des Unternehmens auf.
(Gewinnrücklage = Bilanz Position 19 abzüglich Position 20)

Die Bilanzsumme der MEW schrumpft von 55 Mio. € im Jahr 2010 auf geplante 35 Mio. € im Jahr 2018. Hier geht es nicht um „gesund schrumpfen“, sondern um Substanzverlust.

In 2018 soll rund die Hälfte des Vermögens der MEW aus Anteilen und Forderungen an die unrentablen Tochtergesellschaften Hafen GmbH und RegioPort GmbH bestehen.

Die Situation der MEW wird viel dramatischer, da:

- der Neubau RegioPort teurer als geplant wird,
- es zu zeitlichen Verschiebungen und einer späteren Eröffnung kommt,
- die unrealistischen Wachstumszahlen im Umschlag (9% - 34 % p.a.) nicht erreicht werden können,
- der RegioPort selbst erst 2025 eine schwarze 0 plant,
- die Hafen GmbH auch über 2025 hinaus weiter Verluste macht,
- GMS (Binnenschiffe bis 110 m Länge) ausschließlich auf der Weser zum Einsatz kommen können und für Logistiker die Anschaffung aufgrund des eingeschränkten Einsatzes nicht rentabel ist,
- Lkw-Transporte zwischen den Häfen zu dramatischen Verlusten führen,
- die angekauften Flächen im Gewerbegebiet Papinghausen und das geplante Gewerbegebiet nicht, wie geplant, für die Buchwerte und die Erschließungskosten verkauft werden können,
- die gesamte Planung ohne kaufmännische Vorsicht und Sicherheitsmargen durchgeführt wird.



**Ein Hafen ohne Gleis, was für'n ...
Minden echt merkwürdig!**

Argumente zur Regionalplanänderung:

- Lagerkapazitäten am heutigen Standort sind erschöpft.
 - Zufahrt in das heutige Hafenbecken ist nur für Europaschiffe (Länge bis 85 m) möglich. GMS (110 m) und ÜGMS (135 m) können den Hafen nicht erreichen. Der heutige Standort ist von der zukünftigen Entwicklung abgeschnitten.
 - Der geplante RegioPort Weser als exklusive, trimodale Güterdrehscheibe inkl. der ergänzenden hafenorientierten Gewerbenutzungen hat ein zukunftssträchtiges Alleinstellungsmerkmal in der Region OWL und dem benachbarten Niedersachsen.
- (Quelle: Beschlussvorlage Bezirksregierung Detmold RR-16/2007)

ABER

- die Lagerkapazitäten sind durch die stagnierenden Umsätze nicht erschöpft
- das Schiffshebewerk Scharnebeck ist nicht für GMS passierbar. Es kommen keine GMS aus Hamburg.
- der Ausbau der GMS-Flotte nur für Verkehre aus Bremen ist daher auch sehr unwahrscheinlich.
- Trimodalität stellt Minden für den RegioPort bis 2025 nicht her.



Schaumburg-Lippische Landes-Zeitung
27.03.2012

**Rekordergebnis der Häfen
Hannover im Jahr 2010**

**Beteiligungspläne am
Containerhafen Wunstorf
wurden aufgegeben
“Es gibt keinen Bedarf”**

Schaumburg-Lippische
Landes-Zeitung 17.04.2012