

BürgerInitiative Containerhafen e.V.

BI Con e.V. – Gieseckenweg 9 – 31675 Bückeburg

**WSD West
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West
Cheruskerring 11
48147 Münster**



BI Con e.V.
Gieseckenweg 9
31675 Bückeburg
Vorstand: Gabriele Schmidt
Uwe Tönsing
Gisela Lindenthal
Rainer Schulze
Rudi Krüger

E-Mail: info@bi-containerhafen.de
www.bi-containerhafen.de

17/10/2011

Fördermittelantrag RegioPort Weser in Minden

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 29.09.2011 teilte der Bürgermeister der Stadt Minden öffentlich mit, dass die für die Errichtung des RegioPort Weser zwingend benötigten öffentlichen Fördermittel noch in der KW 39/2011 beantragt werden. Wir gehen daher davon aus, dass Ihnen ein entsprechender Antrag der Mindener Hafen GmbH zwischenzeitlich vorliegt.

Wie Sie vielleicht verfolgt haben, hat sich unsere Bürgerinitiative intensiv mit dem Vorhaben beschäftigt und kommt zu dem Schluss, dass der geplante Hafen mit angegliedertem Gewerbe- und Industriegebiet für hafenauffines Gewerbe zu groß und zu teuer ist und auch der Standort falsch gewählt wurde.

Im Folgenden haben wir unsere Zweifel und Fragen zusammengestellt und bitten Sie diese bei der Prüfung des Antrages zu berücksichtigen :

1. Die geplante Anlage und die Grundstücke befinden sich längst nicht alle im Eigentum der Mindener Hafen GmbH. Nur ein Teil der erforderlichen Grundstücke konnte angekauft werden. Einige Eigentümer aus dem Plangebiet wollen auch zukünftig nicht verkaufen. Damit ist die Erschließung des Hafengebietes nicht gesichert.
2. Ein Gleisanschluss ist für den neuen Hafen wirtschaftlich nicht umsetzbar. Den gesamten Bahnverkehr will man ab 2013 im "alten Hafen", Industriehafen II und den gesamten Schiffsverkehr am neuen RegioPort abwickeln. Ab 2022 will man dann darüber nachdenken, ob die Umschlagmengen über die Bahn einen Gleisanschluss des RegioPorts wirtschaftlich rechtfertigen. So die Aussage des Bürgermeisters der Stadt Minden und des Geschäftsführers der Mindener Hafen GmbH.
3. Die wichtige Trimodalität des RegioPorts, die ausschlaggebend für die Standortwahl, und auch wesentliche Begründung zur Änderung des Regionalplans war sowie als wesentlicher Standortvorteil der Planco-Analyse zu Grunde liegt, ist nicht mehr gegeben. Damit können auch die prognostizierten Umschlagmengen aus der Planco-Analyse nicht mehr am Standort erreicht werden (vgl. Fußnote der Prognose 2011 Seite 27).

4. Der jetzige Hafen für Containerumschlag ist erst 2002 mit Fördermitteln ausgebaut worden. Ende 2006 wurden die letzten 2,2 ha der Fläche befestigt und genutzt. Das Projekt wurde als langfristig erforderlich und wirtschaftlich sinnvoll dargestellt. Ab 2013 soll hier ausschließlich zwischen Lkw und Bahn umgeschlagen werden. Dass die Fläche am Wasser liegt, spielt dann keine Rolle mehr. Der Umschlag kann also auch an beliebiger anderer Stelle im Stadtgebiet mit Straßen- und Gleisanschluss erfolgen. Der Zweck der ursprünglich gewährten Fördermittel wird konterkariert und die Fördermittel müssen zurück gefordert werden.
5. Die angebliche Notwendigkeit eines neuen Hafens wird damit begründet, dass GMS-Binnenschiffe den „alten Hafen“ nicht erreichen können. Für einen neuen Hafen gilt dieses natürlich für aus Hamburg kommende Schiffe auch weiterhin, da das Schiffshebewerk Scharnebeck nur das Europaschiff transportieren kann. Auch wird der Umschlaganteil der GMS bis 2025 nur gering sein und der überwiegende Teil weiterhin auf dem Europaschiff verfrachtet.
6. Die Mindener Hafen GmbH sieht vor, die Verkehre Binnenschiff/Lkw und Eisenbahn/Lkw zu trennen. Warum kann man dann nicht im „alten Hafen“ Europaschiff/Bahn/Lkw und eventuell in einem neuen Hafen GMS/Lkw abwickeln? Also lediglich die Trennung von Europaschiff und GMS. Der Flächenbedarf für den GMS-Hafen und vor allem die Investitionskosten wären viel geringer. An einem geeigneten Standort wie z.B. dem Gelände der Glashütte in Minden wäre auch die echte Trimodalität herstellbar.
7. Es ist geplant, bis 2025 eine Größenordnung von nur rund 35.000 TEU im RegioPort umzuschlagen (Planco-Analyse 2011 S.36; Prognose Binnenschiff bei Befahrbarkeit der Mittelweser mit GMS). Davon kommt ein sehr geringer Teil per GMS. Rechtfertigen diese Zahlen die Höhe der beantragten Fördermittel?
8. Die Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes, der Bebauungsplan und die Planfeststellungsverfahren sind noch in der Entwicklung. Viele Fragen sind noch nicht geklärt und bereiten den Planern erhebliche Probleme. So ist der Schallschutz nach wie vor ungeklärt und die aktuellen Gutachten waren bisher öffentlich nicht zugänglich.
9. Teile des geplanten RegioPorts liegen im Überschwemmungsbereich der Bückeburger Aue. Als Rückhaltezone für ein Hochwasser sind große Flächen außerhalb des Plangebietes anzulegen und dauerhaft zu sichern. Hierzu liegen bislang noch keine konkreten Aussagen der Planer vor.
10. Die Darstellung der „offiziellen“ Umschlagzahlen der Mindener Hafen GmbH enthält in der Übersicht nach Gütergruppen sowohl konventionell als auch containerisiert umgeschlagener Güter. Diese Darstellung entspricht nicht den prinzipiellen Vereinbarungen der amtlichen Statistik, die den Containerumschlag unabhängig von der Containerbeladung in der Gütergruppe IX als besondere Transportgüter führt.
11. Die Planco-Analysen berücksichtigen unzureichend, dass durch zunehmende Schiffsgrößen im Welthandel mit einer weiteren Verlagerung des Containerumschlags in die Westhäfen, insbesondere nach Rotterdam, aber auch zum Jade-Weser-Port zu rechnen ist. Die schlechte Anbindung Mindens an diese Häfen wird dazu führen, dass die erhofften Umschlagzahlen nicht erreicht werden.

12. Die Umschlagentwicklung der Mindener Hafen GmbH ist maßgeblich von ganz wenigen Unternehmen abhängig. Wichtigster Kunde ist die Bobe Speditions GmbH, von deren strategischer Ausrichtung und operativen Randbedingungen der Containerumschlag in Minden geprägt ist.
13. Die topographische Situation ist für die Neuanlage eines Hafenbeckens an dieser Stelle ungeeignet. Das Gelände neben dem Kanal liegt um ca. 5 m niedriger. Ein möglicher Gleisanschluss liegt wiederum mehr als 9 m über dem Geländeniveau.
14. Landwirtschaftliche Flächen werden dauerhaft vernichtet, obwohl in unmittelbarer Nähe Industriebrachen sowie voll erschlossene Gewerbegebiete ohne Nutzer vorhanden sind.
15. Die Mindener Hafen GmbH hat erstmals 2004 Container umgeschlagen. Zu erwarten waren daher die anfänglich hohen Wachstumsraten. Diese haben sich jetzt aber normalisiert und liegen im einstelligen Bereich. Der Umschlag des Binnenschiffs lag bereits 2006 bei 13.506 TEU und erreicht 2010 mit 14.773 TEU eine vergleichbare Größenordnung. Gestiegen sind lediglich die Umschläge per Lkw. Soll mit den Fördermitteln mehr Hafen oder doch eher mehr Lkw-Verkehr subventioniert werden?
16. Die von der Mindener Hafen GmbH veranschlagten hohen Investitionskosten des RegioPorts müssen der Ausdruck der schlechten Standortwahl und der damit verbundenen Probleme sein. Wenn man den Presseberichten glauben kann, lagen die Investitionskosten für den Hafen Wustermark bei 15,2 Mio. €. Der RegioPort soll ohne Gleisanschluss über 30 Mio. € kosten.
17. Mindener Politiker und die Mindener Hafen GmbH träumen von der Funktion des Hinterlandhub für die Seehäfen Hamburg und Bremen. Die Planco-Analyse stellt fest, dass hierzu bislang keine Entscheidung getroffen ist. Ebenfalls stellt die Analyse fest, dass Minden im Vergleich zu den Standorten Braunschweig und Hannover über schlechtere Standortfaktoren, insbesondere einer schlechten Autobahnanbindung, verfügt. Auf Seite 35 der Planco-Analyse 2011 stellen die Verfasser fest: *„Die Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs in Minden bleibt fraglich. Die Planungen haben an Fahrt verloren ... Es ist damit zu rechnen, dass ein mögliches Hub in Minden vornehmlich den regionalen Einzugsbereich bedienen wird.“*
18. Die Mindener Hafen GmbH realisiert heute bei angeblicher Kapazitätsauslastung weiterhin deutliche Verluste. Diese sind dauerhaft im Wirtschaftsplan vorgesehen. Auch für den RegioPort werden dauerhafte Verluste geplant, die nur bei Realisierung der Hub-Funktion und der damit erhofften zusätzlichen Umschlagmengen nach 2022 evtl. positiv sein könnten. Die hohen Projektkosten und der „alte Hafen“ zeigen die nachhaltig fehlende Wirtschaftlichkeit.
19. Bereits in der Planco-Analyse 2008 wird regionales KV-Potenzial für das angenommene Einzugsgebiet mit einem 50 km Radius um Minden ermittelt. Zum Einzugsgebiet mit 4,02 Mio. EW (Einwohner) gehören danach auch Hannover mit 1,2 Mio. EW und die Region Osnabrück mit 0,52 Mio. EW, die zusammen 41 % der EW des Einzugsgebietes ausmachen und über eigene Häfen verfügen. Diese Abgrenzung ist aus unserer Sicht falsch und das regionale KV-Potenzial muss folglich geringer sein. In Tabelle 3 der Studienaktualisierung „Sektoren im verarbeitenden Gewerbe“ differenziert die Planco auch selbst die Wirtschaftsbereiche Ostwestfalen, Hannover und

Osnabrück; fasst diese jedoch fälschlicherweise wieder zum Einzugsraum zusammen.

20. Die Bevölkerung im Einzugsgebiet der Analyse ist von 2006 auf 2009 um 43.354 EW gesunken. Eine ganze Stadt ist in nur 3 Jahren verschwunden. Da die Region Hannover Einwohner gewonnen hat und Osnabrücks Einwohnerzahl stagniert, verteilt sich der verbleibende Rückgang von 42.306 EW überwiegend auf die Kreise Lippe (-8.642 EW), Minden-Lübbecke (-6.473 EW), Hameln-Pyrmont (-4.976 EW) und Herford (-4.434 EW). Denkt man diese Entwicklung linear weiter, schrumpft das Mindener Einzugsgebiet bis 2025 um 169.242 Einwohner.
21. Auf S. 28 der Aktualisierung stellt die Planco fest, dass bereits erfolgte Kapazitätserweiterung z.B. in Bremerhaven und auch der Tiefseewasserhafen bei Wilhelmshaven die Situation in Hamburg und Bremen entspannt haben. Die Planco schließt nicht mehr aus, dass in den deutschen Seehäfen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, um auf das Umschlagvolumen vorbereitet zu sein und ein Hinterland-Hub also nicht erforderlich ist.
22. Die Planco-Analyse 2008 fußte auf 4 Jahre Erfahrungen und Umschlagzahlen der Mindener Hafen GmbH. Die Prognosezahlen waren bereits bei der Veröffentlichung, durch die Wirtschaftskrise 2009, nicht mehr das Papier wert, auf dem sie standen. Jetzt wird eine aktualisierte Prognose vorgelegt, die sich nur auf wenige positive Monate nach der Krise stützt und gibt die Entwicklung bis 2025 vor. Aktuell werden in den Medien die erwarteten Wachstumszahlen der Wirtschaft zurückgenommen und wir steuern auf die nächste konjunkturelle Delle zu. Wiederum muss man Zweifel an den Zahlen der Planco haben.

Letztlich zeigt das zur Farce werdende Verfahren um den RegioPort, dass der Standort falsch gewählt ist.

Bitte lehnen Sie den Fördermittelantrag ab und verhindern so eine weitere Subventionsruine und die Verschwendung von Steuergeldern in Zeiten schwacher Kassen. Lassen Sie nicht zu, dass dieses wirtschaftlich unsinnige Mega-Projekt zur Profilierung einiger Personen den Lebensraum und die angrenzenden Anwohner dauerhaft und nicht umkehrbar negativ belastet.

Zu Ihrer Information: Wir werden dieses Schreiben auf unserer Internet-Seite veröffentlichen.

Wir geben gerne zu den einzelnen, oben nur angerissenen Punkten eine ausführliche Stellungnahme ab.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gabriele Schmidt
- für den Vorstand -