



Aus der Vogelperspektive: Der Industriehafen ist noch in Sichtweite. Künftig sollen Containerschiffe und Lkw den Regioport ansteuern, Güterzüge könnten folgen. Der erste Bauabschnitt umfasst lediglich die deutlich sichtbar vorbereitete Fläche – der angrenzende Acker dient als Reserve für künftige Ausbaustufen.

FOTO: KRISCHI MEIER

Startschuss mit vielen Fragezeichen

Regioport Minden: Das interkommunale Großprojekt geht mit einer Feierstunde in die offizielle Bauphase. Das vorläufige Ende einer langen Planungszeit beendet aber nicht den Streit um das Großprojekt

Von Henning Wandel

■ **Minden (mt).** Die Ordner zum Regioport füllen bei Joachim Schmidt schon jetzt einige Regalmeter. Dabei hat der Bau des Mindener Großprojektes kaum begonnen. Seit Anfang Juni laufen die Erdarbeiten auf dem Gelände am Mittellandkanal zwischen B 482 und Schaumburger Wald, am gestrigen Montag hat der Geschäftsführer der Mindener Hafen GmbH auch offiziell die Bauphase eingeleitet. Aus dem geplanten Spatenstich wurde nur eine kleinere Feierstunde mit geladenen Gästen. Die Änderung ist auch eine Reaktion auf den erbitterten Widerstand einer Bürgerinitiative, die Anfang der Woche mit einer Klage vor dem Oberverwaltungsgericht Münster recht bekommen hatte. Die Kläger fürchten unter anderem eine erhöhte Lärmbelastung und zweifeln an der Rechtmäßigkeit des Bebauungsplanes. Doch die Richter stützen sich lediglich auf einen Formfehler, der mit der Gründung des Planungsverbandes zusammenhängt. Schmidt hält diesen Fehler für heilbar.

Sobald das schriftliche Urteil vorliegt, will der Verband prüfen, Revision einzulegen. Im Moment deutet Vieles darauf hin, dass die Bundesverwaltungsrichter in Leipzig über den Mindener Fall entscheiden müssen. Der Zweite Senat in Münster hatte die Revision wegen der „grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache“ ausdrücklich zugelassen. Viel Hoffnung dürfen sich die Gegner des neuen Hafens wohl dennoch nicht machen. Mit einem Eilantrag gegen den Bebauungsplan war die Initiative Bicon im Oktober 2016 gescheitert. Damals hatten die Richter den Plan auch deshalb nicht außer Kraft gesetzt, weil die betroffene Wohnbebauung im Bückeburger Ortsteil Cammer relativ weit vom geplanten Hafen entfernt liegt.

Die juristische Auseinandersetzung um Gründungsdetails des Planungsverbandes sind der vorläufige Höhepunkt eines grundsätzlichen Streits um Sinn oder Unsinn der geplanten Anlage. Immer wieder wurden die Vorteile eines trimodalen Hafens hervorgehoben, der nicht nur von Schiffen und Lkw, sondern auch von Güterzügen angesteuert werden kann. Dass dieses Modell auch heute noch kaum mehr ist als eine Zu-

kunftsvision, ist in der Debatte nur selten zur Sprache gekommen. Schmidt wehrt sich gegen Vorwürfe von Kritikern, das Projekt klammheimlich immer weiter verkleinert zu haben: Der Ausbau in mehreren Stufen sei von vorne herein geplant gewesen, sagt er – auch, um Kosten zu sparen.

Das Geld spielt auch eine Rolle bei der Entscheidung, den Bau trotz des Urteils unbeirrt fortzusetzen. Der Spatenstich war zumindest inoffiziell bereits zweimal angekündigt, musste aber jeweils verschoben werden. Jeder weitere Stillstand kostet, sagt Schmidt. Vor allem kostet er aber weitere Zeit, und die wird offenbar knapp. Der Güterumschlag im Industriehafen hätten schon jetzt die Prognosen für 2026 erfüllt, sagt der Geschäftsführer. Der Regioport soll im Spätherbst für die dringend benötigte Entlastung sorgen – sofern nicht mehr dazwischen kommt.

Zeitpläne waren bei dem Projekt von Beginn an heikel. Schon im Mai 2011 hatte die Stadt zu einer Schifffahrt durch den aktuellen Hafen geladen und dort auf der „Wappen von Minden“ über die Pläne informiert. Der Raddampfer ist längst Geschichte, er liegt nicht mehr an der Mindener Schlagde, sondern als „Weserstolz“ am Martini-Anleger der Bremer Schlachte. Und auch über die damals genannten Ziele mag heute niemand mehr gerne reden. Die neue Schleuse hätte demnach schon 2013 in Betrieb gehen, die Mittelweser bis Anfang 2014 komplett ausgebaut sein sollen. Der Regioport sollte sich dort einreihen – mit einem Baubeginn noch im Jahr 2013. Keine der Prognosen hat sich erfüllt: Die Schleuse geht in diesem Sommer ans Netz und ob die Mittelweser überhaupt jemals für die neuen Großmonie im Bückeburger Ortsteil Cammer relativ weit vom geplanten Hafen entfernt liegt.

Warum braucht Minden also einen neuen Hafen, wenn weder feststeht, ob er jemals trimodal wird, noch, ob ihn die erhofften großen Schiffe problemlos erreichen können? Joachim Schmidt hat diese Frage schon so oft gehört, dass die Antwort nicht lange auf sich warten lässt. Und sie ist erstaunlich einfach: Der Industriehafen platzt aus allen Nähten. Ein Blick auf die Statistik zeigt, dass die Begrün-



dung so falsch nicht sein kann. Seit 2008 ist der gesamte Güterumschlag in der Mindener Hafen um 20 Prozent gewachsen, während für Nordrhein-Westfalen insgesamt im selben Zeitraum ein Rückgang um vier Prozent in den Bü-

chern steht. Dabei hat auch Minden den Einbruch im Güterverkehr in den Jahren 2009 und 2010 zu spüren bekommen, seitdem geht es aber permanent bergauf.

Die alten Anlagen am Wasserstraßenkreuz lassen aber

keinen weiteren Ausbau der Häfen mehr zu. Auch die benachbarten Industriebetriebe sehnen sich hier nach mehr Platz, der Standort Minden wächst seit Jahren. Ein neuer Hafen hätte also so oder so gebaut werden müssen, heißt es gebetsmühlenartig vonseiten der Mindener Hafen. Und damit der dann auch wirklich zukunftsfähig ist, sollten von Anfang an die nötigen rechtlichen Grundlagen geschaffen werden. In der Folge ging es also früh um eine maximale Gesamtfläche von 140 Hektar und den möglichen Gleisanschluss. Schmidt spricht von einer höchst transparenten Planung – auch mit Blick auf die Beteiligung der Kreise, die jetzt von den Münsteraner Richtern bemängelt wurde. Auch seien viele Kompromisse gemacht worden, um auf Sorgen von Anwohnern und Naturschützern zu reagieren – und ausgerechnet diese Transparenz fällt dem Projekt immer wieder auf die Füße.

Tatsächlich fällt die erste Ausbaustufe bescheiden aus. Die 200 Meter lange Kaimauer bietet Platz für maximal vier Schiffe, wenn zwei bisher übliche Europaschiffe nebeneinander festmachen. Die Ladung wird mit einem Portalkran gelöscht, der Abfertigungsbereich wird zunächst als Provisorium gebaut, um bei einem möglichen weiteren Ausbau keinen teuren Festbau

umsetzen zu müssen. Insgesamt umfasst der Hafen dann 53 Hektar, also etwas mehr als ein Drittel der überplanten Fläche. Ob und wann weitere Flächen dazu kommen, ist zu diesem Zeitpunkt offen und hängt von der weiteren Entwicklung des Containerverkehrs ab.

Wenn sich diese Sparte weiter so entwickelt wie in den vergangenen Jahren, dürfte Stufe zwei nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen. In den vergangenen zehn Jahren hat sich der Containerumschlag in Minden fast verfünffacht. Aus knapp 36 500 TEU (einer Umrechnung auf Basis eines 20-Fuß-Containers) im Jahr 2006 wurde knapp 180 000 im vergangenen Jahr. Das waren fast 50 000 einzelne Container – in der Umschlagstatistik wird doppelt gezählt: Wenn er ankommt und wieder verschickt wird. Bei einem genaueren Blick auf die Zahlen fällt aber auch auf, dass der Anteil der Binnenschiffe mit einem Plus von 20 Prozent weniger stark angestiegen ist, während der Transport per Lkw und vor allem auf der Schiene förmlich explodiert ist. Mit 163 000 TEU machen diese beiden Verkehrsträger mehr als 90 Prozent des Containerverkehrs aus. Auch hier sehen Kritiker einen Ansatz: Der Hafen als Alibi für einen neuen Containerumschlagplatz für Lkw.

Joachim Schmidt kontert die von Kritikern immer wieder vorgetragene Argumente nüchtern: Der Bedarf wächst, ein Ausbau des bestehenden Hafens ist nicht möglich. So oder so müsse also ein Neubau her. Und der soll entsprechend mitwachsen können – auch in Richtung Trimodalität. Dass die Deutsche Bahn gern als Kronzeuge für einen Mangel an Bedarf herangezogen wird, bringt Schmidt ebenfalls nicht aus der Ruhe. Der Gleisanschluss würde von der Mindener Hafen gebaut, nicht von der Bahn – und eben erst dann, wenn der Bedarf da ist. Bis dahin steuern die Güterzüge weiter den Industriehafen an. Zuletzt kam etwa jeder dritte Container auf diesem Weg nach Minden. Und weil Lkw und Binnenschiffen am Regioport eine neue Anlaufstelle erhielten, sei im alten Hafen auch wieder Luft für die Züge, sagt Schmidt.

Für die Wirtschaft ist der Regioport trotz allem ein wichtiges Zukunftsprojekt.

Um bis zu 22 Prozent könnten allein die Wasserstraßen an Bedeutung zulegen, sagt IHK-Zweigstellenleiter Karl-Ernst Hunting mit Bezug auf eine Prognose des Landes NRW. Der zügige Ausbau des Regioports sei daher ein vorrangiges Projekt in Ostwestfalen. Das Zusammenspiel von neuer Schleuse, ausgebauter Mittelweser und neuem Hafen werde die ohnehin bedeutende Rolle Mindens am Wasserstraßenkreuz stärken. Das sieht auch Mindens Bürgermeister Michael Jäcke so. Der neue Hafen sichere die Zukunftsfähigkeit der Stadt und ziehe neue Fachkräfte in die Region.

Noch aber fußt die Planung weiterhin auf Prognosen und Annahmen – und lässt daher Raum für Widerspruch, der besonders aus Cammer nicht verstanden wird. Im Gegenteil: Der Bicon-Vorsitzende Uwe Tönsing bezweifelt nach wie vor die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Hafens und behält sich weitere rechtliche Schritte gegen den Bebauungsplan und die auf dessen Basis erteilten Genehmigungen vor, derzeit werden mögliche Klagen geprüft. Das Ziel: ein möglichst schneller Baustopp. Ob Spatenstich oder Richterspruch: Der Kampf um die Regioport ist noch lange nicht entschieden.

Zahlen und Fakten

◆ **Die Containerbrücke:** Gewicht: 600 Tonnen, Länge des Kranträgers: 130 Meter, Breite zwischen den Kranschielen: 60 Meter, Umschlagleistung: bis zu 30 Container pro Stunde, Preis: ca. 5 Millionen Euro.

◆ **Die Spundwand:** Anzahl Spundbohlen: ca. 530, Länge der Bohlen: 3,50 bis 9 Meter, Gesamtgewicht: ca. 560 Tonnen.

◆ **Die Bodenbewegungen:** Insgesamt werden .80.000 Kubikmeter Boden bearbeitet, also abgeschoben, in Erdmieten aufgesetzt, wieder eingebaut und teilweise neu geliefert. Würde dieses Volumen in TEU verladen, entspräche dies etwa 2.700 Containern.



„Der Mindener Hafen ist das ‚Tor zur Nordsee‘ und zu den norddeutschen Seehäfen. Eine Besonderheit ist, dass er bedarfsgerecht ausgebaut werden kann, das heißt, auf sich verändernde wirtschaftliche Situationen kann reagiert werden. Ein neuer Hafen sichert zuletzt auch die Zukunftsfähigkeit Mindens und der Regioport.“
Michael Jäcke, Bürgermeister der Stadt Minden



„Das Projekt Regioport kann weiterhin ein wichtiger Impuls für die Zukunft werden. Das Urteil des OVG stimmt uns allerdings nachdenklich. Dessen ungeachtet bleibt der Kreis natürlich fest an der Seite der hauptverantwortlichen Stadt Minden, soweit es um die Realisierung des Vorhabens geht.“
Ralf Niermann, Landrat des Kreises Minden-Lübbecke



„Der Regioport Weser spielt in einer Liga mit anderen deutschen Großprojekten: Der Bedarf wurde offensichtlich nach der gleichen Methode ermittelt wie beim Flughafen Kassel-Calden, die Planung ist qualitativ auf dem Niveau des Berliner Flughafens BER, wurde politisch überzeugend in Szene gesetzt wie Stuttgart 21.“
Uwe Tönsing, Bicon-Vorsitzender



„Die Stadt Porta Westfalica hat sich eingeschaltet, da ein voraussehbar höheres Verkehrsaufkommen durch den Regioport in der Planung nicht berücksichtigt worden ist. Wir haben nicht die Absicht, den Regioport generell zu verhindern, und es wurden bereits Gespräche mit der Stadt Minden aufgenommen.“
Bernd Hedtmann, Bürgermeister der Stadt Porta Westfalica