

RegioPort Weser – die räumliche Wirksamkeit von Entwicklungen in der Güterschifffahrt in Westfalen

Man mag annehmen, dass es für Westfalen ohne Belang ist, wenn mehrere Hundert Kilometer entfernt die zweit- und viertgrößten Containerhäfen Europas in Hamburg bzw. Bremerhaven ihre Kapazitätsgrenzen erreichen. Welche Auswirkungen hat die zunehmende Containerisierung im Güterverkehr der See- und Binnenschifffahrt auf Westfalen?

Die Vorteile einer geschlossenen Transportkette durch genormte Container und damit einer schnellen Be- und Entladung gerade auch im gebrochenen Verkehr zwischen Wasser, Straße und Schiene liegen auf der Hand und haben sich seit der Einführung im Jahr 1966 durchgesetzt. Die Kosteneinsparungen auch durch versiegelte und damit gesicherte Container trugen erheblich zum Wachstum des gesamten Transportvolumens bei und veränderten auch die Struktur des Handels und der Produktion von Gütern. Etwa 90 % der Nicht-Schüttgutfracht weltweit wurde im Jahr 2008 in Containern auf Frachtschiffen transportiert (EBELING 2009).

Güterverkehr in Deutschland und NRW

Abbildung 1 zeigt, wie sich die Güterverkehrsleistung nach befördertem Gewicht bzw. Gewicht und Entfernung im Jahr 2014 auf die Verkehrszweige deutschlandweit verteilt. Die Schifffahrt nimmt nach Straßenverkehr und Eisenbahn den

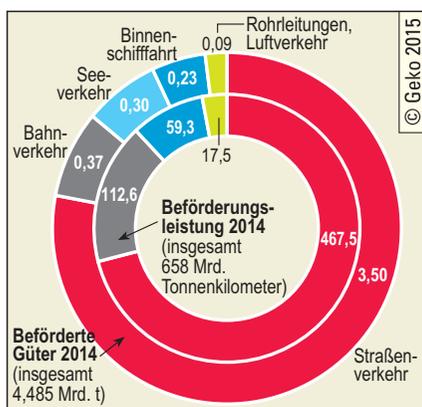


Abb. 1: Güterverkehr 2014 in Deutschland (Quelle: Stat. Bundesamt 2015)

dritten Rang ein. Nordrhein-Westfalen erreichte im Jahr 2014 mit einem Anteil von 47,9 % (127,22 Mio. t) beim Güterumschlag einen bundesweiten Spitzenplatz und verwies Baden-Württemberg (11,5 %) weit abgeschlagen auf Platz 2. Wie schnell sich der Containerumschlag im Seeverkehr nach der Wirtschaftskrise, die um das Jahr 2009 Akzente setzte, erholt hat und die Tonnage bereits erneut um 2,4 % (2014) anwuchs, zeigt Abbildung 2.



Abb. 2: Containerumschlag im Seeverkehr 1995–2014 als Index (Quelle: Stat. Bundesamt 2015)

Hintergrund und Planungsanlass

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bekundete in seinem „Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen“ (2009) den politischen Willen zur verbesserten Potenzilausschöpfung der Binnenschifffahrt im Containerbereich, da die Seehäfen dem dynamisch wachsenden Bedarf allein nicht standhalten könnten. Dieses wurde von den entsprechenden Landesministerien von Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen jeweils gestützt und in den Landesraumordnungsprogrammen (NRW 2008; Niedersachsen 2012) unterstrichen.

Westfalen wird dabei nicht unmittelbar vom Rhein als der deutschlandweit wichtigsten Wasserstraße tangiert, sondern vor allem durch Kanäle (Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal,

Datteln-Hamm-Kanal und Rhein-Herne Kanal) als wichtige Binnenwasserstraßen eingebunden. Von den jüngeren Entwicklungen der Seehäfen sind der Hafen und besonders das Wasserstraßenkreuz in Minden betroffen, das Weser und Mittellandkanal durch insgesamt drei Schleusen miteinander verbindet. Sowohl durch generelle Kapazitätsprobleme für Stell- und Bewegungsflächen im 3,3 ha großen Containerhafen Minden als auch durch vermehrt gebaute **Großmotorgüterschiffe** (GMS) mit 110 m Länge, die längere Kaimauern benötigen, war eine Verlagerung des Containerhafens aus dem jeweils nur über kleine Schleusen erreichbaren Industriehafen Mindens erforderlich. Die im Jahr 1914 vollendete Schachtschleuse zwischen Weser und Mittellandkanal soll zukünftig durch die in Bau befindliche Weserschleuse ersetzt werden, die nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Ende 2016 in Dienst gestellt werden soll. Mit einer nutzbaren Länge der Schleusenkammer von 139 m und einer Breite von 12,5 m ist sie damit den technischen Anforderungen der modernen Binnenschifffahrt auf Jahrzehnte gewachsen.

Regionale Planung und Management

Im Jahr 2009 wurde nach mehrjährigen Vorüberlegungen der Planungsverband RegioPort Weser gegründet, an dem der Kreis Minden-Lübbecke, die Stadt Minden sowie auf niedersächsischer Seite der Landkreis Schaumburg und die Stadt Bückeburg, die mit dem Ortsteil Berenbusch im Planungsraum direkt eingebunden ist, beteiligt sind. Parallel dazu wurde auch eine Kooperationsvereinbarung zwischen den jeweiligen Hafenbetreibern in den kreisangehörigen Städten Preußisch Oldendorf, Lübbecke, Espelkamp, der Gemeinde Hille sowie den Städten Minden und Bückeburg (Niedersachsen) getroffen, um diese sechs

Kommunen durch das Hafenband am Mittellandkanal in ein regionales Hafenmanagement einzubeziehen. So sollen Hauptumschlagsgüter, die spezielle technische Geräte (z. B. für flüssige Güter oder Container) erfordern, an entsprechend spezialisierten Standorten gelöscht werden.

RegioPort Weser

Der neue Containerhafen in Minden-Päpinghausen, als ein Teil des Gesamtprojektes RegioPort Weser, strebt in mehreren Ausbaustufen eine trimodale Anbindung eines auf insgesamt ca. 22 ha geplanten modernen Containerhafens an. Von diesen 22 ha wird der eigentliche Hafen ca. 14 ha beanspruchen und das nördlich angrenzende hafenauffine Gewerbegebiet ca. 8 ha. Der Containerhafen am nördlichen Ufer des Mittellandkanals kann damit nicht nur Container zwischen Wasser und Straße umsetzen, sondern nutzt nach einigen Jahren auch einen eigenen, noch zu errichtenden Bahnanschluss (Abb. 3 und Tab. 1).

Der erste Teilbauabschnitt des neuen Containerhafens wird zu 78,9% u. a. für den Bau der Anlegestelle (Kaje) aus Bundesmitteln des Förderprogramms „Kombinierter Verkehr“ gefördert, das gezielt alternative und kombinierte Transportwege unterstützen will. Auch NRW-Landesmittel stehen für die verkehrliche Anbindung an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz zur Verfügung.

Im April 2015 wurde eine 100 Jahre alte Eisenbahnbrücke der Bahnlinie Minden-Nienburg durch eine neue ersetzt, um durch den verbreiterten Durchlass die straßenseitige Erschließung des Hafens sicherzustellen. Erforderlich ist darüber hinaus noch eine Erweiterung der Brücke der Bundesstraße 482. Die Verabschiedung des Satzungsbeschlusses für den Bebauungsplan im Juni 2015 und das noch laufende Planfeststellungsverfahren für die Kaje lassen auf einen Baubeginn im Herbst 2015 und nach ca. 21-mona-

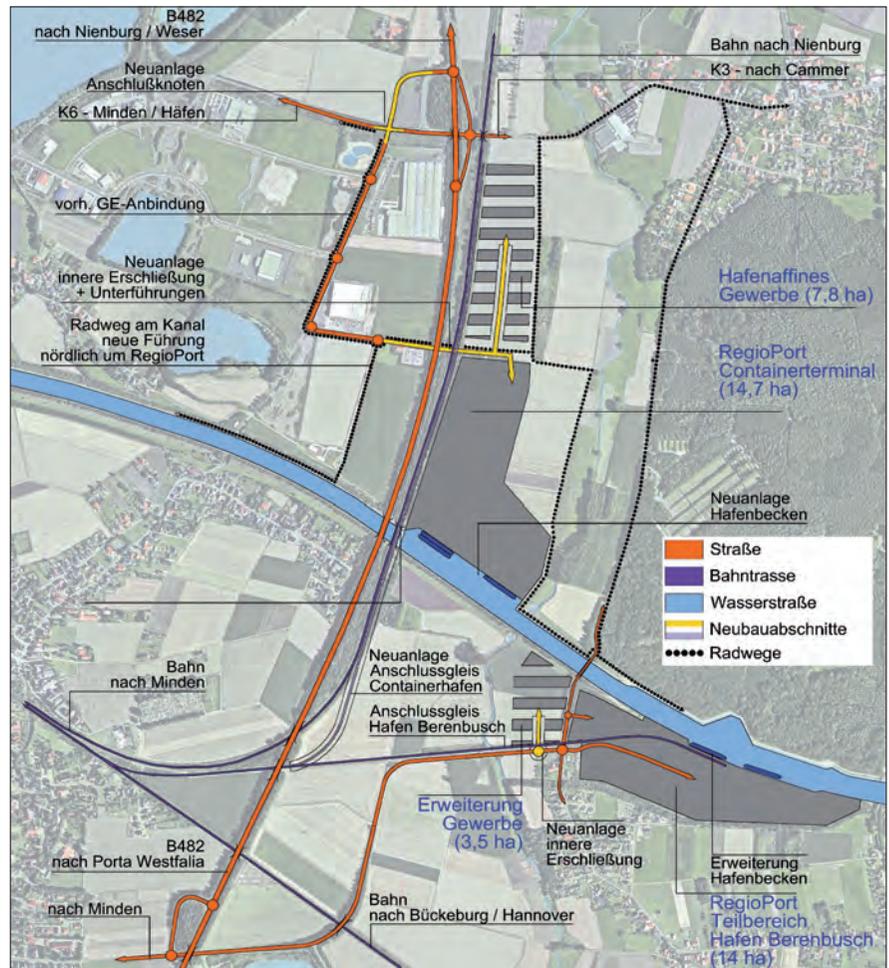


Abb. 3: Planungsszenario RegioPort Weser aus dem Masterplan (Stand 2015) (Quelle: Stadt Minden)

| | RegioPort Minden nach Fertigstellung der Endausbaustufe | Hafen Bückeburg-Berenbusch nach der Ertüchtigung |
|-----------------------------|---|--|
| Nutzbare Länge der Kaimauer | 350 Meter | 400 (aktuell 250 Meter) |
| Anzahl der Liegeplätze | 3 | 3 (aktuell 2) |
| Anzahl der Gleisanlagen | 4 (in der Endausbaustufe) | 1 |
| Gesamte Nutzfläche | ca. 14 ha (Containerumschlag und -stellfläche) | 17 ha |
| Hauptumschlaggüter | Container | Massen- und Stückgüter |
| Umschlagsanlagen | Krananlagen | Ölumschlagsanlagen; Kran-Umschlagsanlage für landwirtschaftliche Massengüter; mobile Umschlagsanlagen für Steine, Erde und Holzrecyclingprodukte |

Tab. 1: Technische Daten zum Endausbau des RegioPorts Minden und der Ertüchtigung des Hafens Bückeburg-Berenbusch (Quelle: Planungsverband RegioPort Weser 2015)

tiger Bauzeit auf die Fertigstellung der Umschlag- und Stellflächen für die Container hoffen. Damit zeichnet sich ein wichtiger Meilenstein ab.

Auch kritische Stimmen, die die Wirtschaftlichkeit des Großprojekts in Frage stellten sowie u. a. auf Lärm-, Licht- und Umweltbelastungen hinwiesen, begleiteten den Pro-

zess. Entsprechend wurden Anpassungen in der laufenden Planung vorgenommen und ein Monitoring vereinbart, bei dem z. B. durch zweijährig wiederholte Verkehrszählungen und stichprobenartige Lärmmessungen die Einhaltung der Zielwerte bzw. die Wirkungen generell dokumentieren.