



Blick auf das Containerterminal im Industriehafen II Minden.

Mindener Hafen GmbH

Trimodale Chancen

Der Hafen Minden am Standort RegioPort OWL setzt nach seinem fünfjährigen Betriebsjubiläum auch weiterhin auf eine nachhaltigere Logistik am Mittellandkanal. SUT sprach mit Joachim Schmidt, Geschäftsführer der Mindener Hafen GmbH, über die Potenziale im Containerumschlag.

SUT: Herr Schmidt, wie blicken Sie auf das vergangene Jahr 2024 zurück und welche Neuerungen und Entwicklungen werden in diesem Jahr auf den Hafen Minden zukommen?

Joachim Schmidt: Das Jahr 2023 war mit einem Umsatzrückgang von 30,34 Prozent TEU ein herausforderndes Jahr für uns. Im Jahr 2024 verzeichneten wir ein Plus von 23,75 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Durch die Zahlen wird also erkennbar, dass wir mit unserer Umschlagentwicklung wieder Fahrt aufnehmen und hoffen, dass wir ab Mitte 2025 wieder auf unseren ursprünglichen Wachstumspfad zurückkommen. Bis die Corona-Krise einsetzte und die Afrikanische Schweinepest in Deutschland ein Thema wurde, lagen wir stets deutlich über den Umschlagprognosen. Wir sind daher überzeugt, diesen alten Pfad wieder erreichen zu können. Insgesamt stimmt uns die allgemeine Umschlagentwicklung im Hafen Minden positiv. Zudem haben wir nördlich des RegioPort OWL ein hafenauffines Gewerbegebiet verkauft. Darauf entsteht nun eine 40.600 Quadratmeter große Gewerbehalle, die zu 50 Prozent mit Containerware befüllt werden soll. Wir versprechen uns in der Hin-



RegioPort OWL Betriebs GmbH

Der RegioPort OWL in Minden, wo der Containerumschlag per Binnenschiff stattfindet.



sicht daher einige neue Impulse. Erfreulich ist auch, dass wir einen neuen Konecranes-Reachstacker als Leasing-Fahrzeug bestellt haben, der im Frühjahr 2025 ausgeliefert wird.

SUT: Wie ist der Hafen Minden Stand heute aufgebaut und welche der Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn, Lkw sind im Hafen Minden derzeit vornehmlich im Einsatz?

Joachim Schmidt: Der Hafenstandort Minden ist auf den trimodalen Umschlag von Gütern ausgerichtet. Unsere bahn- und wasserseitige Anbindung ist momentan jedoch noch voneinander getrennt. Das liegt daran, dass der RegioPort ursprünglich als wasserseitige Umschlagstelle errichtet wurde. Die bahnseitige Anbindung soll dann folgen, wenn im Industriehafen II die bahnseitige Kapazitätsgrenze erreicht wird. Dieser Ausbauschritt ist aufgrund der aktuellen Annäherung an die ursprünglichen Umschlagzahlen zwar noch nicht konkret absehbar, kann aber in der Zukunft relevant werden, sobald sich die Ausbaumaßnahme absehbar rentiert.

SUT: Also geht erstmal alles weiter wie bisher?

Joachim Schmidt: Ja, unsere Kunden können weiterhin ihre Ware per Binnenschiff, Bahn oder Lkw bei uns erhalten oder weitertransportieren. Erfreulich ist vor diesem Hintergrund, dass seit Kurzem wieder eine regelmäßige Binnenschiffverbindung zwischen den Hafenstandorten Minden und Bremerhaven über die Mittelweser eingerichtet wurde. Fest steht jedoch auch,

dass bei uns der Verkehrsträger Bahn derzeit etwa das dreifache Umschlagvolumen im Vergleich zum Binnenschiff abdeckt. Insgesamt betrachtet müssen noch viel mehr Gütermassen weg von der Straße auf die alternativen Verkehrsträger verlagert werden.

SUT: Warum verläuft diese Verlagerung aus Ihrer Sicht heute noch eher schleppend?

Joachim Schmidt: Weil sich viele Akteure aus der Transport- und Logistikbranche den vorhandenen Möglichkeiten noch nicht bewusst sind – und das funktionierende System Kombierter Verkehr (KV) noch nicht kennengelernt haben. Von Bedeutung ist, dass die transportierten Container pünktlich im Seehafen abgegeben und abgeholt werden. Sowohl das Binnenschiff als auch die Bahn ist in der Lage dazu. So nutzen wir als Hinterland-Terminal mit Hauptumschlaggebiet Ostwestfalen-Lippe den Verkehrsträger Lkw mehrmals am Tag für kurze Distanzen zwischen verschiedenen Standorten. Damit garantieren wir den Mitarbeitenden, dass sie abends zu Hause sind und einen geregelten Tagesablauf haben. Würden die Fahrer jedoch ihre Ware von Minden bis nach Hamburg oder Bremerhaven transportieren, wäre diese Sicherheit nicht gegeben – denn der Rückweg kann erst angetreten werden, sobald der Container abgegeben wurde. Schon allein, um dem Fahrermangel entgegenzuwirken, ist mehr Verlagerung notwendig. Und auf dem Mittellandkanal sind beispielsweise noch reichlich Kapazitäten vorhanden.

Sarah Kuhn

Anzeige

Anzeige

VOS Kaiser GmbH & BING Kaiser
east - west connections
+49 (0) 170 35 73 922
info@bingvoskaiser.de
www.bingvoskaiser.de

Schiffsdesign Zeichnungen für Binnenschiffe Bauüberwachung

Neubau Kaskos für Binnenschiffe

Rohrsysteme Propellerdüsen Schiffsausrüstung

>> HOMA FEKA unit TP 28

Schmutzwasserpumpensysteme
 Für das Pumpen von Toiletten, Küchen- und
 Badewasser aus dem Schiff.



Mit neuen Hcon Pumpensteuerung:

- ◆ Niveaue Erfassung durch internen Druckwandler
- ◆ Ab 500 Liter Inhalt Niveaue Erfassung durch externe 4-20 mA Sonde
- ◆ Grafisches Display für Betriebs- und Störmeldungen und füllstand.

>> Auch lieferbar für personenschiffahrt mit TP50/ MX

HOMA
 POMPENTECHNIK

Technikweg 16, 4207 HD Gorinchem
 Tel. +31(0)183-622212
 info@homapompen.nl, www.homapompen.nl

