

Mindener Möglichmacher

Kooperationen werden großgeschrieben am Mindener Hafen, der Teil des Hafenbands am Mittellandkanal ist. Projektkoordinator Sebastian Jezek berichtet von aktuellen Entwicklungen – darunter die Konzeption weiterer Ladesäulen für E-Lkw.



Regioport OWL Betriebs

Regioport OWL – Teil des Hafenbands am Mittellandkanal.

Nachdem Krisen wie Corona und die afrikanische Schweinepest für eine Delle im Umsatz des Hafens in Minden sorgten, wird dort seit 2024 wieder der Wachstumspfad bestritten. „2025 befinden wir uns zum Jahresende in etwa beim gleichen Gesamtumschlag wie 2024, wir werden wieder eine Steigerungsrate verzeichnen und sind zufrieden mit der Entwicklung“, bilanziert Sebastian Jezek, der vor 15 Jahren zum Mindener Hafen kam, um dort das Hafenband am Mittellandkanal aufzubauen und sich mittlerweile um Verbands-, Öffentlichkeitsarbeit und strategische Themen kümmert.

Dabei gibt Jezek zu bedenken, dass der Hafen als Teil der gesamtwirtschaftlichen Kette vielen volatilen Einflüssen und der angespannten Marktlage ausgesetzt sei, was die Planung erschwere: „Unsere Kunden bilden ein heterogenes Feld aus dem gesamten Wirtschaftsraum in Ostwestfalen und dem östlichen Niedersachsen. Die große Bandbreite an Waren ist unterschiedlichsten Rahmenbedingungen ausgesetzt.“

Doch nicht immer ist es von Nachteil, innerhalb eines Verbunds zu sein. Ganz im Gegenteil. Wenn es etwa um Infrastrukturprojekte, politische Maßnahmen und Finanzierungen geht, freuen sich die Mindener über die Anbindung an Branchenverbände, vorneweg an den Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), der mit ihnen und für sie streitet. „Die Wasserstraßeninfrastruktur ist in keinem guten Zustand. Wir brauchen eine bedarfsgerechte, vertrauenswürdige, verlässliche Agenda, um die Infrastruktur in einen Zustand zu versetzen, in dem wir unsere Aufgaben erfüllen können“, so Jezeks klares Plädoyer, wenn er an diverse Bottlenecks in Richtung Hamburg mit dem Schiffshebewerk in Scharnebeck oder an die Schleusen Uelzen

und Anderten denkt, die immer wieder für Verzögerungen und Unsicherheiten sorgen.

Die eigene Infrastruktur am Hafen in Minden haben die 15 Mitarbeitenden in der Operative, die an den zwei Standorten, dem Containerhafen Regioport und dem Kombinierten-Verkehrsterminal Industriehafen II, im Zweischichtsystem arbeiten, im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht mit regelmäßigen Überprüfungen und Instandhaltungen dagegen im Griff. Erst kürzlich fand die Messung der Restwanddicke an der Spundwand statt. Außerdem gibt es Anforderungen der Kunden. „Die Spedition Bobe intensiviert zum Beispiel den Einsatz von elektrischen Lkw für den Transport der Container ab und zum Binnenschiff und braucht dafür am Hafen mehr als die aktuell schon vorhandene Ladeinfrastruktur“, zählt Jezek ein aktuelles Beispiel auf. Dafür haben er und seine Kollegen gemeinsam mit den Stadtwerken in Minden und Westfalen Weser Netz (WWN) ein Konzept erarbeitet. Von Vorteil sei dabei, dass es im Hafen in Minden bereits einen Transformator für die Versorgung der Container mit 38 Kühlan schlüsse gibt. „Jetzt muss nur noch ein wirtschaftliches Angebot entwickelt werden“, blickt Jezek auf die nächsten anstehenden Schritte auf dem Weg zu weiteren Ladepunkten am Terminal.

Aber schon heute zeigt der Hafen viel Engagement in Sachen Nachhaltigkeit. Es gibt eine elektrisch betriebene Kranbrücke und Landstrommöglichkeiten für die Binnenschiffe. Und auch wenn der Hafen selbst keine geeigneten Gebäude für Photovoltaikanlagen hat: Die 450 Meter lange Halle inklusive Ladeinfrastruktur für Lkw im Gewerbegebiet des Hafens, vermarktet an die Spedition Hölkemeier, die seit 2019 zur LIT-Gruppe gehört, hat eine große Photovoltaikanlage auf dem Dach. „Perspektivisch soll die Anlage von März bis Oktober autark sein“, so Jezek. Praktisch, denn der Energiebedarf ist hoch: Minden ist ein zentrales Drehkreuz für einen der größten Süßigkeiten-Produzenten der Welt geworden. Dafür muss die Halle gekühlt werden, weshalb sie in verschiedene Temperaturbereiche unterteilt ist.

Mindener Hafen im Profil

- » Binnenschiff: Am Mittellandkanal bei Kilometer 106 werden über den Regioport OWL regelmäßige Abfahrten von und nach Hamburg und Bremerhaven angeboten.
- » Bahn: regelmäßige Abfahrten von und nach Hamburg sowie Bremerhaven über das Containerterminal im Industriehafen II.
- » 200 Meter lange Kaimauer mit zwei Liegeplätzen
- » Gesamte Nutzfläche: ca. 3,3 Hektar



Stark im Verbund

Ein weiteres vorteilhaftes Netzwerk für den Mindener Hafen ist das Hafenband am Mittellandkanal, das seit 2008 sechs Standorte in Ostwestfalen-Lippe und Niedersachsen verbindet, wobei jeder Hafen individuelle Stärken und alle gemeinsam ein breites Portfolio an trimodalen Logistiklösungen bieten. „Die meist kleineren Standorte können Anfragen alleine oft nicht so gut realisieren wie wir es zusammen leisten können“, konkretisiert Jezek. So kann Minden etwa mit der Containerbrücke Ladung bis zu 48 Tonnen umschlagen. „Anfragen im Rahmen der immer stärker in den Fokus geratenden Großraum- und Projektladungen können wir dann etwa an Bohmte, Lübbecke oder Bückeburg weiterleiten.“ Neben einer Zunahme von Projektladungen registriert Jezek ein Mehr an Transporten von Gefahrgut wie BESS-Containern (Battery Storage System Container). „Diese Stromspeichercontainer sind aufgrund ihres hohen Gewichts prädestiniert für Bahn und Binnenschiff“, sagt Jezek.

Jezek begeistert der Hafen aber vor allem als spannendes, heterogenes Arbeitsumfeld, in dem es nicht immer nur um „höher, größer, schneller und weiter“ geht. „Wir schlagen für einen Jungunternehmer aus der Region Kei-Trucks um, japanische Kleintransporter, die in Deutschland sehr selten sind“, nennt er eine exemplarische Anekdote. „Da kommen ein oder zwei Container mit etwa sechs Fahrzeugen im halben Jahr über den Seehafen Hamburg via Binnenschiff an. Der junge Importeur holt die ab, restauriert sie für den deutschen Markt und vertreibt die.“ Das sei keine große Wertschöpfung, aber eine interessante Kuriosität – auch für die Belegschaft.

Ein Beispiel dafür, dass Logistik und Binnenschifffahrt als „Möglichmacher“ spannende Betätigungsfelder sind, die nicht nur Standardlösungen bieten: das saisonale Geschäft des Zuckertransports. „Ein Kunde transportiert Zucker in 32 Spezialcontainern pro Schiff von Minden in die Niederlande, was lange als kaum umsetzbar galt – aufgrund einer Brücke in Münster, die eigentlich nicht für zweilagigen Containerverkehr geeignet ist.“ Doch durch die schweren, identischen Container könne ein passender Tiefgang erzeugt werden.



Mindener Hafen

Hafenpraktikum Minden: Oliver Vogt auf der Kranbrücke im Regioport in Minden II.

„Nicht umsonst werden Häfen als Möglichmacher bezeichnet. Wir sind Orte der Transformation“, resümiert er. Bedarfe identifizieren und zusammenführen, so lautet laut Jezek die zentrale Aufgabe des Hafenwesens: „Seit Jahrzehnten schon passt sich die Branche kontinuierlich jedem strukturellen Wandel an, aber dafür brauchen wir die passenden Rahmenbedingungen wie Flächen, Strukturen und schnelle Genehmigungsverfahren.“ Damit spricht er an, wie wichtig es in seinen Augen ist, den Hafen und seine Aktivitäten öffentlichkeitswirksam darzustellen, um politische Unterstützung zu erlangen.

Deshalb hat der Hafen Minden regelmäßig prominenten Besuch aus der Politik. So war 2025 die Regierungspräsidentin der Bezirksregierung Detmold zu Gast, Anna Katharina Bölling. 2024 nahm der Mindener Hafen zum ersten, aber nicht letzten Mal am vom BÖB initiierten „Hafenpraktikum“ teil, bei dem ein Politiker aus der Region den Hafen einen Tag lang hautnah erlebt: Nach Minden kam im August der Bundestagsabgeordnete Oliver Vogt, der sich spätestens auf der Containerbrücke in luftiger Höhe beeindruckt zeigte, wie schnell und präzise dort gearbeitet wird. 2024 absolvierte MdB Frank Schäffler sein Praktikum im Regioport. „Das Ziel so eines Hafenpraktikums ist letztlich die eigene Daseinsvorsorge“, so Jezek. Im Sinne von: Gutes tun und darüber sprechen ...

Susanne Löw

Anzeige

D8 / D13

ABGASSTUFE V

bis 300 kW



IWA/IWP MOTOREN

- ERPROBT
- ZERTIFIZIERT
- Förderfähig nach NRMM 2016/1628
- Betriebszyklen E2, E3, C1, D2
- Haupt- und Generatorantrieb
- HVO Kraftstoffe (GTL) freigegeben

VOLVO PENTA

www.volvopenta.com