



Industrie- und Handelskammer
Ostwestfalen zu Bielefeld
Zweigstelle Minden

Wirtschaftsfaktor Mittellandkanal und Weser in Minden-Lübbecke

Studie



**Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld
Zweigstelle Minden**

Oktober 2012

Impressum

Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Elsa-Brändström-Str. 1 – 3, 33602 Bielefeld, Tel. 0521 554-0, Fax 0521 554-103

Bearbeitung:

Karl-Ernst Hunting unter Mitarbeit von Marco Borgmann, Carina Gläser und Tobias Haneklaus.

(Alle Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Zweigstelle Minden, Simeonsplatz 3, 32427 Minden, Tel. 0571 38538-0, Fax 0571 38538-15)

Bild-, Grafik- und Kartenangaben: siehe Quellenverzeichnis.

Alle Rechte vorbehalten.

Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Oktober 2012

Inhalt:

Impressum	2
Einleitung	5
Zusammenfassung	6
Schlussfolgerungen	7
Rahmendaten	16
Im Kreis Minden-Lübbecke ansässige Binnenschiffer	29
Gütermengen	30
Schleusen	35
Neubau Schleuse Minden	40
Wirtschaftshäfen	44
RegioPort Weser	51
Unternehmen mit aktivem Wasserwegeanschluss	64
Freie Ansiedlungsflächen mit Wasserwegeanbindung	79
Kies- und Sandabbau mit Weseranbindung	84
Personenschifffahrt und Anlegestellen	87
Andere Anlegestellen	91
Weitere Unternehmen mit dem Geschäftsfeld „Wasser“	92
Konventionelle Kraftwerke	99
Laufwasserkraftwerke in der Weser	106
Gesamtübersicht: Entnahmen und Einleitungen	110

Yachthäfen und Motorbootvereine	112
Campingplätze und Wohnmobilplätze	117
Weserradweg	121
Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten	127
Rastplätze	141
Veranstaltungen an und auf Weser und Mittellandkanal	143
Fähren	147
Pioniere an der Weser	151
Ruder- und Kanusport an Schulen	152
Wassersportvereine	157
Dienststelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes Minden	165
Wirtschaftshistorie	170
Bildverzeichnis mit Quellenangabe	178
Grafik- und Kartenverzeichnis mit Quellenangabe	179
Tabellenverzeichnis mit Quellenangabe	182
Quellenverzeichnis	185

1. Einleitung

- Die Schlussfolgerungen in Kapitel 3 setzen sich aus Handlungsvorschlägen für eine positive Wirtschaftsentwicklung zusammen. Sie dienen als konstruktive Anregungen für zukünftige wirtschaftspolitische Diskussionen. Sie verstehen sich als Denkanstöße.
- Viele der Schlussfolgerungen sind nicht neu. Sie wurden teilweise in den vorigen Jahren in Arbeitsgruppen, in Ausschüssen und in den Medien diskutiert. Viele der Schlussfolgerungen wurden in der Vergangenheit wieder verworfen, u. a. weil sich keine Mehrheiten fanden, sie nicht weiterverfolgt wurden oder die Umsetzung nicht möglich erschien. Gleichwohl wird angeregt, die Schlussfolgerungen unter den heutigen und den absehbaren Gegebenheiten nochmals zu prüfen.
- Im Rahmen der Erarbeitung dieser Studie fanden viele Austausche mit Sach- und Fachkundigen, Unternehmensgeschäftsführern, Vereinsvertretern und weiteren Ansprechpartnern unter anderem über E-Mail und Telefon statt. Dafür bedanken wir uns an dieser Stelle sehr herzlich.
- Die Studie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie ist auch kein Unternehmensregister, kein Gastronomieführer, kein Tourismusführer und kein Vereinsführer. Vielmehr gibt sie Einblicke und Überblicke.
- Zugunsten einer besseren Lesbarkeit wurde bei wortwörtlicher Wiedergabe von Texten auf die wissenschaftliche Zitierweise (u. a. Anführungsstriche und Auslassungszeichen) verzichtet. Alle Quellen sind jedoch durch Anmerkungen / Quellenangaben nachvollziehbar.
- Der Erarbeitungszeitraum der Studie erstreckt sich von Mai 2011 bis Oktober 2012.

2. Zusammenfassung

Im Rahmen der aktuell diskutierten Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist die Einstufung der Mittelweser in Kategorie A und der Oberweser in Kategorie C notwendig und dort wesen-aufwärts ein zumindest schrittweiser Ausbau für Gütertransporte. Mit Weser und Mittellandkanal im Kreis Minden-Lübbecke sind jährliche Umsätze in Höhe von grob geschätzt 430 Mio. € (Jahr 2011) verbunden. Dabei sind die Wirtschaftspotenziale dieser beiden Gewässer noch lange nicht ausgeschöpft und optimiert.

Angeregt wird die Erarbeitung eines kreisweiten Entwicklungskonzeptes. Der Bezug aller Städte und Gemeinden zu Weser und Mittellandkanal ist nur schwach ausgeprägt. Aus dem kreisweiten Entwicklungskonzept können anschließend Fachkonzepte für Teilbereiche abgeleitet werden, etwa auch eine Entwicklungsstudie „Minden und Weser“.

Angedachte Entwicklungen am Alten Weserhafen in Minden müssen genau auf ihre Verträglichkeit mit Bestand und Entwicklungsperspektiven des auf der rechten Weserseite ansässigen Gewerbes überprüft werden. Vorgeschlagen wird die Entwicklung von zusätzlichen Flächen mit Wasserwegeanschluss in Minden-Lübbecke am Mittellandkanal, an denen sich Umschlagsunternehmen oder produzierende Unternehmen, die einen Wasserwegeanschluss benötigen, ansiedeln können. Derzeit bestehen in Minden-Lübbecke nur noch sehr wenige freie, zur gewerblichen Nutzung anstehende Flächen mit Wasserwegeanschluss.

Notwendig ist eine Abfrage und Unterstützung der Unternehmen mit aktivem Wasserwegeanschluss durch die Gebietskörperschaften. Einzelne dieser Unternehmen würden gerne erweitern, was aber aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen derzeit nicht realisierbar ist.

Wichtig ist der Einsatz für den Erhalt der Standorte für Energieerzeugung. Die Weser ist an einigen Stellen Standort für konventionelle Kraftwerke und Laufwasserkraftwerke.

Sinnvoll ist eine Prüfung, wo und mit welchen Qualitäten die Gastronomie entlang der Weser und vor allem entlang des Mittellandkanals ergänzt werden kann. Die Gastronomie ist entlang der Weser deutlich ausgeprägter entwickelt als entlang des Mittellandkanals.

Als nicht zu unterschätzender Standortfaktor sollten der wasserbezogene Betriebssport, der Ruder- und Kanusport an Schulen und die Wassersportvereine unterstützt und weiter ausgebaut werden. Sie leisten u. a. einen Beitrag zur Bindung und Gesunderhaltung von Fachkräften in der Region und zur Anwerbung zusätzlicher Fachkräfte aus anderen Regionen.

3. Schlussfolgerungen

3.1 Weserkategorisierung:

Im Rahmen der aktuell diskutierten Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist die Einstufung der Mittelweser in **Kategorie A** und der Oberweser in Kategorie C notwendig und dort weseraufwärts ein zumindest schrittweiser Ausbau für Gütertransporte.

Mit Weser und Mittellandkanal im Kreis Minden-Lübbecke sind **jährliche Umsätze** in Höhe von geschätzt 430 Mio. € (grobe konservative Schätzung für das Jahr 2011 ohne indirekte Effekte) verbunden. Dabei sind die **Wirtschaftspotenziale** dieser beiden Gewässer noch lange nicht ausgeschöpft und optimiert, ohne dabei andere Belange wie z. B. den Natur- und Hochwasserschutz wesentlich zu beeinträchtigen. Dem Mittellandkanal ist anzumerken, dass er als künstliches Bauwerk erst vor rund einem Jahrhundert in gewachsene Strukturen eingefügt wurde, die größeren Nutzen aus ihm ziehen könnten. Bei der Weser erfolgte jahrhundertlang die Entwicklung der wirtschaftsrelevanten Faktoren zeitweise und teilweise unkoordiniert und lückenhaft. Insgesamt ist aber festzustellen, dass über die Jahrhunderte sehr große Geldmittel und sehr viel Engagement in Weser und Mittellandkanal investiert wurden, um eine bessere Nutzbarkeit zu erzielen. Phasen der Ernüchterung mit geringer Nutzung der beiden Wasserstraßen wechselten sich mit Phasen der wirtschaftlichen Blüte mit hoher Nutzung der Wasserstraßen ab.

Aktuell ist in Anlage 1 (Kategorisierung des See- und Binnenwasserstraßennetzes) zum „5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“¹ vorgesehen, die Mittelweser in Kategorie B einzustufen (BMVBS = Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Die IHK setzt sich dafür ein, die **Mittelweser in Kategorie A** einzustufen (Die Kategorien sind unten in Kapitel 4 „Rahmendaten“ näher erläutert). Nur dann besteht die Chance, zukünftig den Verkehrswert des Wasserstraßenkreuzes Minden mit der aktuell im Bau befindlichen neuen Schleuse und das Entwicklungspotenzial des kurz vor Baubeginn stehenden trimodalen RegioPorts Weser (Containerhafen) am Wasserstraßenkreuz in Minden (Mittellandkanal / Weser) voll auszuschöpfen.

Die **Oberweser** wird in Anlage 1 des „5. Berichtes des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“ den „sonstigen Wasserstra-

¹ abrufbar im Internet unter www.bmvbs.de

ßen“ zugeordnet. Diese Einstufung entspricht nur bedingt der derzeitigen Nutzung durch die Wirtschaft und keinesfalls den zukünftigen Nutzungsoptionen der Wirtschaft. Die derzeitige und zukünftige Nutzung durch die Wirtschaft erfolgen im Wesentlichen durch drei Branchen:

- Die Mittelweserregion ist für die Gewinnung von Sand und Kies weitgehend erschöpft. In der Region Oberweser befinden sich sehr hochwertige Kiese und Sande, die mindestens für die nächsten 50 Jahre zum Abbau anstehen. Die Schiffsverladung des Materials ist konkret geplant und Bestandteil von aktuellen Planfeststellungsbeschlüssen. Mit der Schiffstransportklausel in den Planfeststellungsbeschlüssen wird die Genehmigungsfähigkeit des Abbaus hergestellt. Die Klausel entlastet aber auch die umliegenden Gemeinden von LKW-Straßenverkehr und senkt die Transportkosten. Bereits heute wird auf Teilabschnitten der Oberweser jährlich Rohkies im siebenstelligen Tonnen-Bereich transportiert. Zur Durchführung werden Schiffe mit entsprechenden Tiefgängen weiterentwickelt. Daneben ist die Oberweser für Getreide- und Düngertransporte interessant.
- Die Oberweser wird von Unternehmen der Personenschifffahrt wie der Mindener Fahrgastschifffahrt GmbH & Co. KG genutzt. Dieses Unternehmen verfügt zwar über Schiffe, die in relativ flachen Gewässern verkehren können, ist aber auf Gewässerstandards angewiesen, bei deren Unterschreitung ein Betrieb der Schiffe nicht mehr möglich oder nicht mehr zu verantworten ist.
- Derzeit noch vereinzelt erfolgt über die Oberweser der Transport hochwertiger Produkte eines Spezialherstellers aus dem Maschinenbaubereich, die aufgrund ihrer Größe nur sehr bedingt für die Straße zugänglich sind. Es wird derzeit ein Schiff mit geringem Tiefgang für weitere Transporte auf der Weser weiterentwickelt. Bei weiteren Unternehmen besteht konkretes Interesse an einem Transport über die Oberweser. Dies ist unter anderem auch durch vermehrte Straßen-Brückenlastreduzierungen infolge mangelnder Straßenunterhaltungen motiviert. Ein Beispiel für einen Transport über die Oberweser: Am 07. August 2012 wurde in Hann. Münden der erste von drei in Kassel gefertigten Synthesegaskühlern mit einer Länge von 34 m und 250 t Gewicht von einem Tieflader auf ein Wesertransportschiff für die Fahrt nach Bremerhaven verladen. Der Hersteller, die ALSTOM Power Energy Recovery GmbH mit Sitz in Kassel unterstreicht seinen Angaben zufolge mit diesem Auftrag seine globale technologische Führerschaft. Das Unternehmen bucht mit dieser Produktfamilie einen zweistelligen Millionenbetrag pro Jahr, der über Gehälter, Steuern

aber auch Material und Dienstleistungszukauf zu einem wesentlichen Teil der Stadt Kassel und der Region zufließe. Weitere 8 bis 10 Synthesegaskühler habe das Unternehmen in Aussicht. Die Aufträge sollen bis Anfang 2013 unterschriftsreif sein. Voraussetzung für die Annahme weiterer Aufträge sei jedoch neben der Fertigungsmöglichkeit in Kassel (220 Beschäftigte) vor allem auch die Transportmöglichkeit von Kassel über die Oberweser zu den Hochseehäfen Hamburg, Bremerhaven oder Antwerpen. Die Synthesegaskühler würden im ALSTOM-Werk in Kassel gefertigt. Nach dem Transport des ersten Kühlers würden die beiden weiteren in 4-wöchigem Abstand folgen. Die Inbetriebnahme der Gesamtanlage in Korea sei für Ende 2014 geplant, wo der koreanische Stahlhersteller POSCO derzeit die weltgrößte Anlage zur Erzeugung von synthetischem Erdgas (SNG) auf der Basis von Kohlevergasung in Gwangyang errichten ließe.²



Foto: Verladung eines Synthesegaskühlers in HannMünden auf ein Wesertransportschiff am 07. August 2012

² ALSTOM Power Energy Recovery GmbH „Verladung“ und Hessische/Niedersächsische Allgemeine (HNA) „250-Tonnen-Teil“

Die vorstehenden drei Punkte wurden auf der letzten Jahreshauptversammlung der Interessengemeinschaft Oberweser e. V.³ bestätigt und ergänzt⁴: In einem Gutachten der Railistics GmbH, das im Rahmen der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen angefertigt wurde, konnten lediglich Zahlen aus dem Jahr 2004 herangezogen werden; neuere Daten liegen erst zur Jahreswende 2012/13 vor, könnten dann aber schnell mit wenig Aufwand für ein Update des Gutachtens verarbeitet werden. Im vorliegenden Railistics-Gutachten schnitt die Oberweser sehr gut ab; es erfolgte eine Einstufung in Kategorie 2. Diese Einstufung wurde aber nicht in den „5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“ übernommen.⁵ Im Jahr 2004 hatte die Firma Richter noch nicht über einen Transport über Bundeswasserstraßen nachgedacht. Dies hat sich mittlerweile geändert, da für die Schwertransporte der Produkte keine andere Möglichkeit mehr besteht.⁶ Für einen Wasserstraßentransport sprechen auch die langen Genehmigungszeit von vier bis sechs Wochen für LKW-Schwertransportgenehmigungen durch Bremen, um an eine Verladung für den Seeweg heranzukommen. Die Oberweserregion und angrenzende Regionen sind ein Überschussgebiet (Raps / Getreide) mit wenig Veredelung (Tierhaltung). In Beverungen bestehen an der Weser 120.000 t Getreidelagerkapazitäten. Die Produkte werden exportiert oder zu Ölmühlen gebracht. Sie können nur bedingt über auf dem Schienenweg abtransportiert werden, da nur wenige Empfänger Ganzzüge entladen können. Andersherum wäre auch der Empfang von Düngemittel über die Oberweser möglich und wünschenswert.⁷ Kies wird derzeit mit dem LKW nach Bückeburg gebracht, um dort am Mittellandkanal auf Binnenschiffe verladen zu werden. Besser wäre, den Kies sofort an der Oberweser auf Spezialschiffe mit geringem Tiefgang zu verladen und dann am Mittellandkanal in größeren Binnenschiffen zusammenzufassen. Die Tagesproduktion eines Kieswerkes umfasst etwa 40 bis 120 LKW/d.⁸ Eine Einstufung der Oberweser in Kategorie C würde die für die Wirtschaft erforderliche Sicherheit

³ Siehe zur Interessengemeinschaft Oberweser e. V. auch die Ausführungen in Kapitel 4 (Rahmendaten) unter dem Stichwort „Interessenvertretungen“.

⁴ Presseöffentliche Jahreshauptversammlung der Interessengemeinschaft Oberweser e. V. vom 12. Oktober 2012 in Beverungen.

⁵ Wortbeitrag (sinngemäß; Auszug) von Dr. Joachim Koch, Member of the Board, Railistics GmbH, Bahnhofstraße 36, 65185 Wiesbaden, www.railistics.com.

⁶ Wortbeitrag (sinngemäß; Auszug) von Joachim Kraus, Richter Maschinenfabrik AG Hess-Lichtenau, www.richter-ag.de.

⁷ Wortbeitrag (sinngemäß; Auszug) von Siegbert Jäger, Gesamtleiter der Warenabteilung, VR-Bank Südniedersachsen eG, www.vrbanksn.de.

⁸ Wortbeitrag (sinngemäß; Auszug) von Dr. Peter Könemann, SKV Sand- und Kies-Vertrieb Weser GmbH, Porta Westfalica, www.skv-weser.de.

für ihre Investitionen darstellen und in diesem Zusammenhang auch Arbeitsplätze sichern und schaffen. Die Oberweser ist eine Erschließungswasserstraße für eine Region und hat damit eine andere Funktion als andere Bundeswasserstraßen; dieser Punkt wurde bei der Bundeswasserstraßenkategorisierung durch das Bundesverkehrsministerium nicht berücksichtigt.

Anzumerken ist darüber hinaus, dass in der Vergangenheit die Chance der stärkeren Nutzung der Oberweser mit kraftwerksbezogenem Güterverkehr zum und vom Gemeinschaftskraftwerk in Porta Westfalica-Veltheim verpasst wurde, weil die Wirtschaftlichkeit mit relativ kleinen Schiffen nicht gegeben war.

Die IHK setzt sich deshalb dafür ein, die Oberweser

- **in Kategorie C** einzustufen und
- zumindest ***schrittweise weseraufwärts für Gütertransporte auszubauen.***

Bei einer eventuellen Verlandung und bei einer Belastung mit Treibgut können jedenfalls Nutzungen durch die Wirtschaft nicht mehr stattfinden. Bis zu einem weiteren Ausbau ist es deshalb - vor allem für die Kieswirtschaft - erforderlich, dass eine Wassertiefe von 1,20 m (Pegel Hann. Münden) dauerhaft erhalten bleibt und eine Unterhaltung erfolgt, die eine Nutzung durch die Wirtschaft auch mit den zukünftigen Optionen ermöglicht.

3.2 Kreisweites Entwicklungskonzept:

Angeregt wird die Erarbeitung eines ***kreisweiten Entwicklungskonzeptes*** für den Bereich an und auf Weser und Mittellandkanal. Der Bezug aller Städte und Gemeinden zu Weser und Mittellandkanal ist nur schwach ausgeprägt und beschränkt sich beispielsweise auf den Weserradweg, verschiedene Gewerbeflächen und Anlegestellen. Deshalb sind die Potenziale an und auf Weser und Mittellandkanal im Kreis Minden-Lübbecke nur unzureichend ausgeschöpft. Dies gilt in vielfältiger Hinsicht. Zu denken ist dabei beispielsweise an Aspekte der maximalen Schiffsgrößen, der maximalen Beladung, der Ansiedlung von Produktionsunternehmen mit eigenen Anlegestellen, der Ansiedlung von Umschlagsunternehmen, der Ergänzung von touristischen Aktivitäten, der Veranstaltungsabstimmung und -ergänzung, der Verknüpfung von touristischen Aktivitäten, des Betriebs-, Schul- und Vereinssports, der Ergänzung der wesernahen Gastronomie, der Optimierung der Rad- und Wanderwege, der Siedlungsentwicklung und der Aufenthaltsqualität. Aus dem kreisweiten Entwicklungskonzept können Fachkonzepte abgeleitet werden, die Einzelaspekte kreisweit oder kommunalspezifisch konkretisieren. Nachfolgend wird beispielhaft ein Fachkonzept genannt.

3.3 Entwicklungsstudie „Minden und Weser“:

Vorgeschlagen wird **eine Stadtentwicklungsstudie für Minden**. Der Bezug der Weserstädte im Kreis Minden-Lübbecke zum Gewässer mit einer städtebaulichen Einbindung bei hoher (Aufenthalts- oder Wohn-)Qualität und mit weiteren untereinander abgestimmten Nutzungen, die die Qualitäten der Wasserläufe nutzen, fehlt in weiten Teilen. Die Stadtentwicklungsstudie für Minden kann sich auf zusätzliche Anknüpfungspunkte und die städtische Einbindung der Weser im räumlichen Bereich etwa zwischen Gustav-Heinemann-Brücke (=Nordbrücke) und Sommerbad konzentrieren. Fahrgastschiffahrt, Wassersport, Blaues Band der Weser, Weserpromenade und Wassermühle sind wichtig. Sie können teilweise weiterentwickelt und ergänzt werden.



Foto: Mindener linkes Weserufer südlich der Weserbrücke.



Foto: Mindener linkes Weserufer nördlich der Weserbrücke.

3.4 Alter Weserhafen:

Angedachte **Entwicklungen am Alten Weserhafen** in Minden müssen genau auf ihre Verträglichkeit mit Bestand und Entwicklungsperspektiven des auf der rechten Weserseite ansässigen Gewerbes überprüft werden.

Der „Rahmenplan Entwicklungskonzept Alter Weserhafen“⁹ sieht im Bereich des Alten Weserhafens geänderte Nutzungen (wie z. B. „Wasserstraßenrastplatz“ und „Lofts“) vor, die städtebaulich auf die Weser eingehen und Bezug nehmen. Diese Planung betrifft einen kurzen Weserabschnitt auf der rechten Weserseite von Minden. Die Planung muss sehr genau auf ihre Verträglichkeit mit Bestand und Entwicklungsperspektiven des auf der rechten Weserseite ansässigen Gewerbes überprüft werden. Laut Internet-Auftritt der Stadt Minden wurde der Rahmenplan am 15. März 2012 im Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr vorgestellt. Die Stadt Minden hatte NRW.Urban (vormals LEG Stadtentwicklung) beauftragt, ein städtebauliches Entwicklungskonzept für das Areal „Alter Weserhafen/ehemaliger Güterbahnhof“ zu erstellen.¹⁰

⁹ Stadt Minden, „Rahmenplan“

¹⁰ Stadt Minden, „Stadtumbau West“

3.5 Freie Flächen mit Wasserwegeanschluss:

Zur Vermarktung sollte ein ***kreisweites Verzeichnis von freien Industrie- und Gewerbeflächen mit Wasserwegeanschluss*** geführt werden.

An Weser und Mittellandkanal bestehen einzelne freie, zur gewerblichen Nutzung anstehende Flächen mit Wasserwegeanschluss (Perspektivflächen). Diese Flächen verfügen aufgrund ihrer Wasserwegeanbindung über ein seltenes Merkmal.

3.6 Zusätzliche Flächen mit Wasserwegeanschluss:

Vorgeschlagen wird die ***Entwicklung von zusätzlichen Flächen mit Wasserwegeanschluss*** in Minden-Lübbecke am Mittellandkanal.

Es bestehen in Minden-Lübbecke nur noch sehr wenige freie, zur gewerblichen Nutzung anstehende Flächen mit Wasserwegeanschluss. Angeregt wird deshalb die Entwicklung von zusätzlichen Flächen mit Wasserwegeanschluss in Minden-Lübbecke am Mittellandkanal in der Nähe des Wasserstraßenkreuzes, an denen sich Umschlagsunternehmen oder produzierende Unternehmen, die einen Wasserwegeanschluss benötigen, ansiedeln können. Beispielsweise könnte dies ein neu zu schaffender größerer Hafenbereich sein. Denkbar wäre auch, bestehende Häfen bzw. Wasserwegeanschlüsse zu erweitern. Wichtig ist dabei, damit nicht in Wettbewerb mit dem RegioPort Weser zu treten, also nur Unternehmen ohne oder nur Unternehmen mit geringem Containerumschlag zuzulassen.

3.7 Abfrage der Unternehmen mit aktivem Wasserwegeanschluss:

Angeregt wird eine systematische persönliche ***Abfrage*** und Unterstützung ***der Unternehmen mit Wasserwegeanschluss*** durch die Gebietskörperschaften.

So können gegebenenfalls Ansätze gefunden werden, um den Unternehmen mit nicht erfüllten Erweiterungswünschen helfen zu können. Im Rahmen der Erstellung dieser Studie wurde ersichtlich, dass einzelne Unternehmen mit aktivem Wasserwegeanschluss gerne erweitern würden, dies aber aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen derzeit nicht realisierbar ist.

3.8 Anlegestellen und Häfen in Petershagen:

Geprüft werden sollte, ob die ***vorhandenen Anlegestellen und Häfen in Petershagen*** offensiver als bisher auch für zusätzliche Güterumschläge zur Verfügung gestellt werden können.

Gemeint ist damit eine eventuelle Mitbenutzung der bestehenden Verladestelle eines Kiesabbaus in Petershagen-Wietersheim und die intensivere Nutzung der Raiffeisen-Verladestelle in Petershagen-Lahde. Eine Mitbenutzung des Kraftwerkhafens Heyden ist aufgrund der Rahmenbedingungen fraglich.

3.9 Standorte für Energieerzeugung:

Wichtig ist der Einsatz für den Erhalt der **Standorte für Energieerzeugung**.

Die Weser ist an einigen Stellen Standort für konventionelle Kraftwerke und Laufwasserkraftwerke. Damit verbunden sind unter anderem Steuereinnahmen, Spenden, Aufträge an Unternehmen der Region und Bereitstellung von Arbeitsplätzen. Eine Neuausweisung von Standorten zur Energieerzeugung würde sehr schwierig.

3.10 Gastronomie:

Sinnvoll ist eine Prüfung, wo und mit welchen Qualitäten die **Gastronomie** entlang der Weser und vor allem entlang des Mittellandkanals in Verbindung mit Rad- und Wanderwegen **ergänzt** werden kann. Diese kreisweite Prüfung sollte durch ein Fachbüro erfolgen. Die Gastronomie ist entlang der Weser deutlich ausgeprägter entwickelt als entlang des Mittellandkanals.

3.11 Verbesserung Weserradweg und Weserpromenade:

Eine Öffnung des Vereinsgeländes des MTV 1860 Minden e. V. und die **Reaktivierung der angrenzend bestehenden Bastaubrücke** würde im Zuge des Weserradweges und der Weserpromenade in Minden begrüßt.

3.12 Wassersportorganisationen:

Als nicht zu unterschätzender Standortfaktor sollten der **wasserbezogene Betriebssport, der Ruder- und Kanusport an Schulen und die Wassersportvereine** unterstützt und weiter ausgebaut werden.

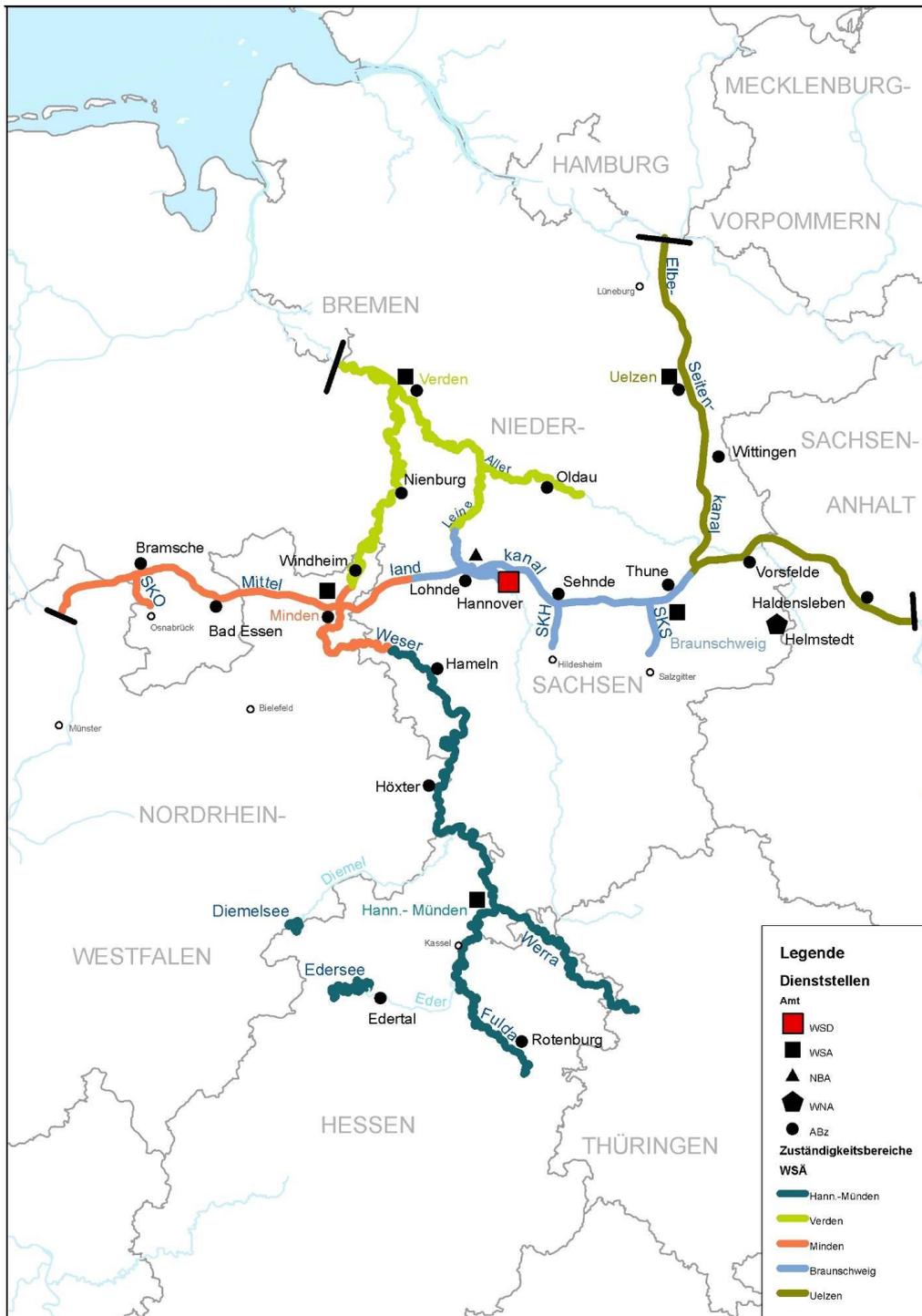
Sie leisten u. a. einen Beitrag zur Bindung und Gesunderhaltung von Fachkräften in der Region und zur Anwerbung zusätzlicher Fachkräfte aus anderen Regionen. Darüber hinaus gehen von ihnen weitere wirtschaftsrelevante Aktivitäten wie die Durchführung von Veranstaltungen aus.

3.13 Schilderansammlungen am Radweg:

Nachgedacht werden sollte über geeignete Maßnahmen zur Lichtung der **Schilderansammlungen** (Schilderwälder) **an einigen Stellen des Weserradweges**.

Den Radtouristen präsentiert sich die Region auch über das äußere Erscheinungsbild an den Radwegen.

4. Rahmendaten



Karte zum Weserverlauf.

Vorteile der Binnenschifffahrt nennt zusammenfassend das Wasser- und Schifffahrtsamt Minden in seinem Internetauftritt: „Die Vorteile der Bin-

nenschiffahrt liegen in der Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Energiesparsamkeit ihrer Transporte. Sie verfügt darüber hinaus noch über große Leistungsreserven auf ihren Verkehrswegen. ... Hinzu kommt der Transport von schweren und sperrigen Gütern, die auf dem Landwege nicht transportiert werden können Es gibt keine Verkehrsbeschränkungen an Sonn- und Feiertagen.“¹¹

Bei andauernder Kälte frieren die Wasserwege zu, was im Extremfall zur Einstellung der Schifffahrt führen kann. Eisbrecher können zeitweise die Wasserwege befahrbar halten. Der Mindener Hafen friert später zu, weil das am Wasserstraßenkreuz liegende Pumpwerk Weserwasser in den Mittellandkanal fördert. Weserwasser wird zum Kühlen in den Kraftwerken Veltheim und Grohnde genutzt. Deshalb liegt die Temperatur des Weserwassers höher als in anderen Gewässern.¹²

Weser:

Weserursprung:

Zusammenfluss von Werra und Fulda.

Gesamtgefälle:

117 m

Kilometereinteilung:

- Hannoversch Münden 0,00 m
- Bremen 366,68 m

Weserunterteilung:

- Oberweser (Hannoversch Münden bis Minden Weser-km 204,445)
- Mittelweser (Minden bis Bremen Schleuse Hemelingen Weser-km 362,000)
- Unterweser (Bremen-Hemelingen bis Bremerhaven)
- Außenweser (Bremerhaven bis Leuchtturm „Roter Sand“).

*Befahrbarkeit:*¹³

- Mittelweser: Bei einer Fahrrinntiefe von 2,50 m Binnenschiffe mit einer Länge von 85 m und einer Breite von 11,45 m sowie Schubverbände von 91 m Länge und 8,25 m Breite.

¹¹ Wasser- und Schifffahrtsamt Minden „Güterschifffahrt“

¹² Mindener Tageblatt „Eisbrecher“

¹³ Wasser- und Schifffahrtsamt Minden „Weser“

- Oberweser: wasserstandsabhängig Fahrzeuge und Schubverbände mit einer zulässigen Länge von 85 m und einer maximalen Breite von 11 m.



Foto: Die Grenze zwischen Oberweser und Mittelweser liegt im Bereich der Einfahrt zur unteren Schleuse in Minden. Die Einfahrt ist rechts im Bild zu sehen.

Mittelweserausbau:

Der 162 km lange Weserabschnitt zwischen Minden und Bremen – die Binnenwasserstraße Mittelweser – verbindet die Seehäfen der Unterweserregion mit den Wirtschaftsstandorten im Hinterland. Der Fluss verfügt hier über eine schiffbare Fahrrinntiefe von 2,50 m. Die durchgängige Befahrbarkeit der Mittelweser ist derzeit wegen der Fahrrinnenverhältnisse und der Abmessungen der Schleusenkammer in Minden auf „Europaschiffe“ (ES) und vergleichbare Schubverbände beschränkt. Gemäß einem Verwaltungsabkommen zwischen der Freien Hansestadt Bremen und der Bundesrepublik Deutschland wird die Mittelweser (Minden-Bremen) in den kommenden Jahren an einen eingeschränkten Begegnungsverkehr mit Großmotorgüterschiffen (GMS) mit einer reduzierten Abladetiefe von 2,50 m (und wasserstandsabhängig für das übergroße Großmotorgüterschiff üGMS) angepasst. Neben weiteren Maßnahmen wird zwischen Landesbergen und Bremen in der Flussstrecke eine durchgängige Vertiefung der Fahrrinne auf 2,80 m und eine abschnittsweise Verbreiterung vorgenommen. Zusätzlich werden 19 Engstellen (Flusskrümmungen) mit einer Gesamtlänge von 18 km durch Uferrückverlegungen aufgeweitet. Um die Eingriffe in die Natur zu minimieren und die Kosten zu reduzieren, werden sieben weitere Flusskrümmungen

nicht angepasst. Hier wird der Verkehr durch Begegnungseinschränkungen reguliert. Zusätzlich wird für die Mittelweser das Verkehrsinformationssystem AIS als Pilotprojekt eingerichtet, das aus einem automatischen Identifikationssystem für das Binnenschiff und einer elektronischen Wasserstraßenkarte besteht, damit die Schifffahrtstreibenden untereinander die erforderlichen Funkabsprachen treffen können.¹⁴

*Stauregelung der Mittelweser:*¹⁵

Errichtung von sieben Staustufen (davon zwei im Gebiet der Stadt Petershagen) in den Jahren 1906 bis 1960 mit den zugehörigen Wasserkraftwerken, Schleusen und Schleusenkanälen (schiffbare Durchstiche der vorhandenen Weserschleifen, die die von der Schifffahrt zu befahrende Weserstrecke von Minden bis Bremen um rund 20 km verkürzen).

Weser und Mittellandkanal:

Eigentümerin von Weser und Mittellandkanal:

Bundesrepublik Deutschland

Verwaltung von Weser und Mittellandkanal:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (ist dem Bundesverkehrsministerium nachgeordnet). Die Bundeswasserstraßen im Kreis Minden-Lübbecke liegen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte in Hannover (Mittelinanz) bzw. den beiden Wasser- und Schifffahrtsämtern Minden (bis Weser-km 213 in Petershagen-Heisterholz) und Verden (ab Weser-km 213) sowie dem für den Ausbau zuständigen Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals in Hannover (alle drei als Unterinstanzen).

Die Höhendifferenz zwischen dem Wasserspiegel des Mittellandkanals und dem Betriebswasserstand der Weser beträgt ca. 13,30 m. Für die Schifffahrt bestehen zwei Möglichkeiten für den Übergang zwischen Weser und Mittellandkanal:

- Verbindungskanal Nord (VKN) mit der bestehenden Schachtschleuse als direkte Verbindung.
- Verbindungskanal Süd (VKS) mit der Oberen und der Unteren Schleuse in Minden und einer Zwischenhaltung.¹⁶

¹⁴ Wasser- und Schifffahrtsamt Minden „Geschichte“, Neubauamt Hannover „Zukunft für die Mittelweser“ und Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte „AIS-Pilotbetrieb“.

¹⁵ Wasser- und Schifffahrtsamt Minden „Weser“

¹⁶ Neubauamt Hannover „Neubau“

Mittellandkanal (MLK):

Mittellandkanal Bauzeit:

1906 bis 1916 (Bergeshövede bis Hannover)

Mitte der 60er Jahre begann ein Ausbau, um auch größeren Schiffen die Benutzung zu ermöglichen. Unter anderem wurde hierzu auch die Durchfahrtshöhe unter den Brücken von 4,00 m auf 5,25 m vergrößert. Die Weststrecke wurde im Jahr 2000 fertiggestellt. In der Oststrecke zwischen Sülfeld (Stadtteil von Wolfsburg) und Magdeburg laufen noch Baumaßnahmen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17 „Wasserstraße: Ausbau Hannover – Berlin“).

Befahrbarkeit:

Großmotorgüterschiffe mit einer Länge von 110 m, einer Breite von 11,40 m, einem Tiefgang von 2,80 m und einer Ladefähigkeit bis zu 2.100 t.¹⁷

Durchgehend eine Abladetiefe von 2,80 m und eine Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m, die einen zweilagigen Containerverkehr erlaubt. Bemessungsschiff für den Ausbau des Mittellandkanals ist das 135-Meter-Schiff und der 185-Meter-Schubverband bei jeweils 11,45 m Breite.¹⁸

Eigentlich war das Bemessungsschiff das Europaschiff (85 m x 9,50 m). Später wurde geprüft: Das Großmotorgüterschiff (GMS) (110 m x 11,45 m) und Schubverbände (SV) (185 m x 11,45 m) können fahren.

Der Mittellandkanal ist zentraler Teil der einzigen West-Ost-Wasserstraße Norddeutschlands.

Dem Mittellandkanal wird durch Verdunstung, Versickerung, Schleusenbetrieb sowie durch Entnahme von Verbrauchswasser durch Industrie und Landwirtschaft ständig Wasser entzogen. Daher versorgt von Minden aus ein Speisungspumpwerk den Mittellandkanal mit Wasser aus der Weser: Das Hauptpumpwerk auf der Südseite des Mittellandkanals am westlichen Ende der Kanalbrücke. Daneben ist oft auch von dem kleinen Hilfspumpwerk auf der Ostseite die Rede, dem in diesem Zusammenhang aber keine Bedeutung zukommt. Das Hilfspumpwerk ist zwar noch betriebsbereit aber defacto nicht mehr in Betrieb. Es wird bestenfalls noch in Ausnahmefällen benutzt. Es hat seine Funktion mit der Fertigstellung der zweiten Kanalbrücke verloren.

Der Mittellandkanal ist teilweise am 4. April 1945 ausgelaufen, als die beiden Strombögen der Kanalbrücke über die Weser in Minden von

¹⁷ Wasser- und Schifffahrtsamt Minden „Mittellandkanal“

¹⁸ Hering „Mittellandkanal“

deutschen Truppen gesprengt wurden. Die Trümmernmassen stauten die Weser ca. 1,50 m auf und machten eine Umleitung der Kanalschifffahrt über die Verbindungskanäle Nord und Süd mit ihren intakten Schleusen zunächst unmöglich. Noch 1945 wurde ein rd. 700 m langer Umflutkanal durch einen der stehen gebliebenen Flutbögen gebaut. Über den Umflutkanal konnte auch die Ost-West-Schifffahrt im April 1946 wieder aufgenommen werden. Anschließend erfolgte die Räumung der Trümmer. Die Wiederinbetriebnahme der Kanalbrücke erfolgte am 18. Februar 1949.¹⁹

Daneben gab es auch Damnbrüche. Berichtet wird darüber von Martin Fiedler²⁰: Mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs erhielt die Fertigstellung der Kanalstrecke bis Minden höchste Priorität, selbst wenn der Betrieb nur provisorisch und streckenweise nur einschiffig zu gewährleisten war. Die Folge der überstürzten Abschlussarbeiten waren zwei Damnbrüche, die allerdings keine erheblichen Schäden anrichteten. Hierzu gehört ein Dambruch bei Dankersen im Jahr 1915.

Diemeltalsperre und Edertalsperre:²¹



Foto: Staumauer der Edertalsperre

¹⁹ Quellen der beiden vorstehenden Absätze: Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, „Geschichte“, „Kanalbrücken“, „Mittellandkanal“ und „Wasserstraßenkreuz“

²⁰ Fiedler „Zukunft“

²¹ Sofern nicht jeweils gesondert anders angegeben, sind Grundlage der nachfolgenden Ausführungen zur Diemeltalsperre und zur Edertalsperre einschließlich der Tabelle der Internetauftritt des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hann. Münden mit den Seiten „Talsperren“ und „Talsperrenbewirtschaftung“ und Wikipedia mit den Stichworten „Diemelsee“ und „Edersee“.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Hann. Münden ist zuständig für die Bewirtschaftung der beiden einzigen bundeseigenen Talsperren. Diese sollten ausreichend Wasser in der Weser zur Verfügung stellen, das in Minden für die Speisung des Mittellandkanals entnommen wird. Aufgrund der heutigen Stauregulierung der Mittelweser ist diese Zweckbestimmung für die Talsperren entfallen.

Nicht entfallen sind aber neben der Energieerzeugung andere beim Bau der Talsperren festgelegte Aufgaben wie der Hochwasserschutz vom 1. November bis 1. Mai zum Schutz der Unterlieger. Während kleine und mittlere Hochwasserereignisse beeinflusst werden können, lassen sich große und extreme Ereignisse durch die Talsperren kaum beeinflussen, da sie für diesen Zweck zu klein sind.

Eine weitere Aufgabe der Talsperren ist die Niedrigwasseraufhöhung der Oberweser. Hierzu wird zum 1. Mai die Vollfüllung der Talsperren angestrebt. Wenn der langfristige Mindestwasserstand am Pegel Hann. Münden von 1,20 m (bzw. 1,11 m am Pegel Karlshafen) durch die natürlichen Zuflüsse aus der Werra und Fulda nicht mehr erreicht wird, erfolgt eine Erhöhung der Abgabe aus den Talsperren über die ökologische Mindestabgabe hinaus. Zwar wird versucht, den Pegelstand in der Oberweser möglichst genau zu halten, aber es kommt doch gelegentlich zu kleineren Schwankungen, beispielsweise durch örtliche Starkregenereignisse, Abflussschwankungen aus den anderen Zuläufen oder die Steuerung der Wasserkraftwerke. Für die Schifffahrt sind dabei Sunkwellen (kurzfristige Wasserspiegelabsenkungen) besonders problematisch, die zu Fahrzeitverlängerungen und zu erheblichen Schäden an den Schiffen führen können. In einem besonders trockenen Jahr wird ggf. entschieden, den Zielwasserstand an den Pegeln in Abstimmung mit der Berufsschifffahrt zu reduzieren, wie beispielsweise im Jahr 2003 von 1,20 m auf 1,15 m und dann auf 1,10 m.

Der Bau der Edertalsperre erfolgte nach Plänen von Otto Intze und kostete rund 25 Mio. Goldmark. Im Mai 1943 wurde die Staumauer durch einen Luftangriff teilweise zerstört. Die rund 160 Mio. qm ausgeströmtes Wasser spülten hunderte Häuser sowie Fabriken, Eisenbahnstrecken, Straßen, Brücken und Bäume weg. Die Flutwelle hatte ein neunmal so großes Volumen wie das größte je aufgetretene natürliche Hochwasser. Die zerstörte Staumauer wurde bis Januar 1944 wieder aufgebaut.

Der Edersee ist der flächenmäßig zweit- und volumenmäßig drittgrößte Stausee Deutschlands. Die Edertalsperre wurde errichtet, um dem Mittellandkanal genug Wasser zuführen zu können, damit Lastkähne vom Ruhrgebiet nach Berlin fahren können. In Minden wurde dazu am Was-

serstraßenkreuz ein Pumpwerk eingerichtet, das Wasser aus der Weser in den höher gelegenen Mittellandkanal fördert. Außerdem wird über die Talsperre in den Sommermonaten der (Hoch-)Wasserstand der Eder, der Fulda und der Weser geregelt. Ab dem Spätsommer und während des Herbstes fallen oftmals große Teile des Edersees trocken, da Wasser abgelassen wird. Im Umfeld des Edersees hat sich ein recht großes (Nah)Erholungsgebiet mit zahlreichen Urlaubs- und Freizeitmöglichkeiten, Campingplätzen, zwei Jugendherbergen, Cafés, Gaststätten, Hotels, Pensionen und Restaurants entwickelt.

Die beiden Fahrgastschiffe der Personenschiffahrt Edersee GmbH u. Co Betriebs KG haben eine zulässige maximale Personenzahl von 540 bzw. ca. 700 Personen.²²

	Diemeltalsperre	Edertalsperre
Eigentum	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Zweck	1. Wasserstandsregelung der Bundeswasserstraßen Oberweser und Mittellandkanal 2. Hochwasserschutz 3. Energieerzeugung aus Wasserkraft 4. Erholung	1. Wasserbereitstellung für die Bundeswasserstraßen Oberweser und Mittellandkanal 2. Hochwasserschutz 3. Energieerzeugung aus Wasserkraft 4. Erholung
Lage	Landkreis Waldeck-Frankenberg (Hessen) und Hochsauerlandkreis (NRW)	Landkreis Waldeck-Frankenberg (Hessen)
Bauzeit	1912 - 1923	1908 - 1914
Höhe des Stauziels	376,2 m ü. NN	244,97 m ü. NN
Wasseroberfläche bei Vollstau	1,65 km ²	11,8 km ²
Speicherraum	19,93 Mio m ³	199,3 Mio m ³
Gesamtstauraum	21,75 Mio m ³	225 Mio m ³
Kraftwerksname	Kraftwerk Helmighausen	Kraftwerk Hemfurth
Kraftwerksleistung	1,04 MW	20 MW

Tabelle: Diemeltalsperre und Edertalsperre im Überblick.

Der Streit um das Wasser des Edersees ist zu einem mittlerweile alten Konflikt geworden. „Wird das Wasser knapp, beansprucht jede Seite so viel wie möglich davon für sich. Am Edersee sehen Tourismusorte und -betriebe Existenzen gefährdet, wenn der Wasserspiegel bis auf den . . . Grund fällt.“ An der Weser wiederum wird Wert auf Kanufahrer, Radler, Schiffsausflüge und den Frachtschiffverkehr gelegt.²³

²² Personenschiffahrt Edersee GmbH u. Co Betriebs KG, „Fahrgastschiffe“

²³ Hessische / Niedersächsische Allgemeine Zeitung (HNA), „Wasser-Streit“

Die Ladekapazitäten eines Binnenschiffes

Fahrzeug Länge / Breite	Tragfähigkeit in t bei Tiefgang von						Laderaumgröße
	1,50 m	2,00 m	2,50 m	2,80 m	3,50 m		
135,00 m x 11,45 m	750	1.475	2.225	2.600	3.700		100,00 m x 10,00 m
110,00 m x 11,40 m	600	1.200	1.800	2.100	3.000		75,00 m x 10,00 m
85,00 m x 9,50 m	570	930	1.350	-	-		59,00 m x 7,45 m
80,00 m x 9,50 m	600	940	1.280	-	-		54,00 m x 7,45 m
80,00 m x 8,20 m	500	800	1.100	-	-		54,00 m x 6,20 m
67,00 m x 8,20 m	420	670	1.000	-	-		47,50 m x 6,20 m

- Bezogen auf ein Binnenschiff mit den Abmessungen 85,00 m x 9,50 m bedeuten 10 cm mehr Tiefgang 80 - 100 t mehr Ladung.

- Ein Binnenschiff mit einer Ladung von 2.600 t (Abmessungen 135,00 m x 11,45 m - Tiefgang 2,80 m) ersetzt 130 LKW (20 Tonner).

Tabelle: Die Ladekapazitäten eines Binnenschiffes.

Container:²⁴

Ein Standardcontainer (Twenty-foot Equivalent Unit/Abkürzung TEU) ist eine international standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern verschiedener Größe und zur Beschreibung der Ladekapazität von Containerschiffen und des Umschlags von Containerterminals. Ein 20-Fuß-ISO-Container (Außenabmessungen 6,058 m x 2,438 m) ist gleich 1 TEU, ein 40-Fuß-ISO-Container entspricht 2 TEU. Achtung: In der Statistik wird zwischen „Lager-TEU“ (auf einer Fläche gelagert) und „Umschlags-TEU“ (z. B. Umschlag *von Binnenschiff auf Hafen* oder *von Hafen auf LKW*) unterschieden. Diese unterschiedlichen Zählweisen können zu unterschiedlichen Ergebnissen führen.

²⁴ Planungsverband RegioPort Weser, „Standardcontainer“ und Wikipedia, Stichwort „Container“

Zukünftige Kategorisierung von Mittellandkanal und Weser:



Karte zur Kategorisierung des See- und Binnenwasserstraßennetzes.

Für eine Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen ist eine zusammenfassende Untergliederung des Kern- und Nebennetzes in insgesamt drei Unterkategorien (A,B,C) vorgenommen worden. Diese Kategorien sind im Wesentlichen maßgebend für Investitionsentscheidungen. Die Unterteilung nimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung(BMVBS) nach den Transportmengen vor, wobei zur Berücksichtigung der Vernetzungsfunktion die Betrachtung relationsbezogen erfolgt und die jeweils aktuelle Verkehrsprognose zugrunde gelegt wird. Grundlage der Kategorisierung waren die tatsächlichen bzw. prognostizierten Gütertransportmengen (Verkehrsprognose 2025) der einzelnen Wasserstraßenrelationen in Mio. to. Für die Einstufung der einzelnen Wasserstraßen wurde jeweils der höhere Wert berücksichtigt. Ausbauminvestitionen, die die Wasserstraßenrelation durchgehend größeren Schiffseinheiten öffnen, werden künftig lediglich in der höchsten Kategorie (A) vorgenommen werden. Bei notwendigen Ersatzinvestitionen in der Kategorie B werden allerdings die Ausbauparameter der Kategorie A beachtet. Ferner können in der Kategorie B Optimierungsmaßnahmen (Tiefenbaggerungen, geringfügige Uferabtragungen, geringfügige Verbreiterungen, etc.) durchgeführt werden. Wasserstraßen der Kategorie C sowie die „sonstigen Wasserstraßen“ werden grundsätzlich nicht ausgebaut. Hier wird im Wesentlichen der Bestand erhalten. Die Intensität von Betrieb und Unterhaltung – und damit der Personal- und Sachmitteleinsatz – wird sich zukünftig ebenfalls an der Netzkategorisierung orientieren. Die Netzkategorisierung wird künftig alle 5 Jahre im Rahmen der Fortschreibung des Investitionsrahmenplanes überprüft und wenn erforderlich angepasst.

Bereits begonnene Ausbaumaßnahmen werden zu Ende geführt. Fast alle zurzeit in Bau befindlichen Projekte sind Maßnahmen, die alte oder sich ihrem Ende nähernde Anlagen (Schleusen, Wehre, Uferschutz und so weiter) ersetzen.

Die Standards für Ausbau, Betrieb und Unterhaltung innerhalb der Kategorien richten sich neben der Wirtschaftlichkeit nach dem Transportbedarf sowie zahlreichen weiteren Kriterien (Umweltschutz, Wasserbewirtschaftung, Nutzungen).

Unabhängig von der Transportfunktion und den damit verbundenen Aufgaben für Pflege und Ausbau bleibt der Bund Eigentümer der Wasserstraßen und Anlagen. Die Verkehrssicherungspflicht wird selbstverständlich in jedem Fall und unabhängig von der Kategorisierung weiterhin erfüllt. Große Chancen ergeben sich für Wasserstraßen ohne Güterverkehrsfunktion im Bereich Natur- und Umweltschutz. Auch in diesem Bereich soll die Servicefunktion der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ausgebaut werden. Naturbelassene und renaturierte Wasserstraßen sind auch für umweltverträglichen Wassersport attraktiv – eine wachsende Tourismusbranche, die große Chancen bietet.

Die neue Netzkategorisierung und die WSV-Reform bedeuten auch für Wassersportler und Wassertourismus vor allem große Chancen. Sanfter Tourismus, Natur- und Umweltschutz werden für Wasserwege ohne Transportfunktion künftig im Vordergrund stehen und auch in der WSV einen höheren Stellenwert bekommen. Mit innovativen Nutzungskonzepten können die Länder gemeinsam mit den Kommunen, den Verbänden und Privaten diese Potenziale ausschöpfen. Dies wird die Attraktivität der Wasserwege für Sport und Tourismus steigern. Die Nutzung zum Beispiel durch die immer beliebteren „muskelbetriebenen“ Wasserfahrzeuge kann so deutlich verbessert werden.

Das Konzept wurde dem Bundestag Ende Juni 2012 vorgestellt.²⁵

Binnenschiffe:

	max. Länge	max. Breite	max. Tiefgang	Transportkapazität
Klasse IV (Europaschiff)	85 m	9,5 m	2,5 m	1.000 - 1.500 t 54 TEU
Klasse Va (Großmotorgüterschiff (GMS) bzw. Großes Rheinschiff)	110 m	11,4 m	4,5	1.600 - 3.000 t 96 TEU
Übergroßes Großmotorgüterschiff (ÜGMS)	140 m	15 m		
Klasse Vb (Schubverbände mit zwei Leichtern hintereinander)	185 m	11,4 m	4,5 m	3.200 - 6.000 t
Klasse VIa (Schubverbände mit zwei Leichtern nebeneinander)	110 m	22,8 m	4,5 m	3.200 - 6.000 t
Klasse VIb (Schubverbände mit zwei Leichtern nebeneinander und hintereinander = 4 Schiffe)	195 m	22,8 m	4,5 m	6.400 - 12.000 t
Klasse VIc (wie Klasse VIb aber mit sechs Leichtern)	280 m oder 200 m	22,8 m oder 34,2 m	4,5 m	9.600 - 18.000 t
Klasse VII (Schubverbände mit neun Leichtern)	285 m	34,2 m	4,5 m	14.500 - 27.000 t

Tabelle: Schiffstypen.

²⁵ Die vorstehenden Ausführungen auf dieser und auf der vorausgehenden Seite sind folgenden Quellen entnommen und nicht deckungsgleich mit der Position der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Reform“ (Seiten 6-8 und 21-23) und „Fragen“.

Interessenvertretungen:

Für Weser und Mittellandkanal besteht eine Vielzahl von Interessenvertretungen, beispielsweise Binnenschifferverbände, touristisch ausgerichtete Verbände und eher im Naturschutz engagierte Interessengruppen. Ein Beispiel einer Interessenvertretung ist die Interessengemeinschaft Oberweser e. V., Wallstraße 24, 37603 Holzminden, Tel. 05531 1213-80, Internet www.ig-ow.de, E-Mail info@interessengemeinschaft-oberweser.de. Der Interessengemeinschaft sind zirka 25 Kommunen, Firmen und Personen als Mitglieder beigetreten. Sie setzt sich für eine Vielzahl unterschiedlicher Belange ein, die der Oberweser zugeordnet werden können. Zu deren Zielen gehören unter anderem die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Oberweser unter Berücksichtigung der Ökologie und des äußeren Landschaftsbildes und die ganzjährige Befahrbarkeit der Oberweser für die Frachtschifffahrt auch bei niedrigen Wasserständen sowie die Verbesserung der Personenschifffahrt.

5. Im Kreis Minden-Lübbecke ansässige Binnenschiffer

In der nachstehenden Tabelle sind die in einem annehmbaren Zeitaufwand recherchierten, im Kreis Minden-Lübbecke ansässigen Binnenschiffer aufgeführt. Teilweise sind Inhaber bzw. Geschäftsführer auch gleichzeitig Schiffsführer, d. h. kleine oder mittelständische Familienbetriebe.

Zu sechs Binnenschiffern waren außer Name und Adresse keine weiterführenden Informationen verfügbar; diese Binnenschiffer sind in der Tabelle nicht enthalten.

Nicht enthalten sind auch Binnenschiffer, die mit ihrem Schiff in Minden liegen, aber außerhalb des Kreises Minden-Lübbecke wohnen.

Weitere Binnenschiffer könnten wahrscheinlich über den Schifferverein „Hol fast“ e. V. mit Sitz in Minden recherchiert werden. Der im Jahr 1949 gegründete Verein verfügt über mehr als 220 Mitglieder. Zum Eintritt in den Verein sind alle Schifffahrtstreibenden und in der Schifffahrt beschäftigt gewesene Personen berechtigt, soweit sie im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte sind. Ausnahmen werden vom Vorstand beschlossen.²⁶

Im Rahmen der Recherchen klagten viele Binnenschiffer über schwierige Rahmenbedingungen und über unfairen Wettbewerb. So würden andere Verkehrsträger die Preise der Binnenschiffer systematisch unterbieten und darüber hinaus Subventionen erhalten. Die Konkurrenz aus dem

²⁶ Schifferverein "Hol fast" e.V. Minden, Internetauftritt www.hol-fast.de

Ausland mit großen Schiffen würde zu Preisabsenkungen führen. Weiter wurden Nachfolgeprobleme für den eigenen Betrieb genannt.

Firma/Inhaber	Anschrift	Transportangebot
Alfons Finger	Maximilian-Kolbe-Weg 13A 32425 Minden Tel.: 0171 6822948	Sebständiger Transporteuer/Schiffseigner Transport von Trockenfracht/Schüttgütern (Kohle, Baustoffe, etc.) Schiff: Länge 82 m, Breite 8,20 m, Ladekapazität 1.095 t
Frank Fischer	Schweidnitzer Straße 8 32469 Petershagen Tel.: 0151 50403171	Sebständiger Transporteuer/Schiffseigner Transport von Trockenfracht (Agrarprodukte, Stahl, etc.) Schiff: Länge 85 m, Breite 8,20 m, Ladekapazität 1.181 t
Gerhardt Schifffahrt GmbH & Co.	Rügenweg 15 32427 Minden Tel.: 0571 42764 / 649705 Fax: 0571 649706 www.gerhardt-schifffahrt.de Info@Gerhardt-Schifffahrt.de	Transporteuer/Schiffseigner Transport von Trockenfracht (Kohle, Erz, Stahl, etc.) 2 Schiffe: 1. Länge 95 m, Breite 9,50 m, Ladekapazität 1.760 t 2. Länge 80 m, Breite 9,50 m, Ladekapazität 1.450 t
Waltraud Hoffmann	Solingweg 3 32427 Minden Tel.: 0571 46834	Sebständiger Transporteuer/Schiffseigner Transport von Massen- und Stückgütern (Kohle, Bauteile für Windkraftanlagen, etc.)
Klaus Kleinhaus	Grannenweg 11A 32425 Minden Tel.: 0571 988409	Sebständiger Transporteuer und Schiffseigner Nationaler und Internationaler Transport von Düngemittel und Aluminiumhydrat
Wilfried Meinhardt	Ruhrstraße 23 32425 Minden Tel.: 0170 2847329	Sebständiger Transporteuer/Schiffseigner Transport von Massen- und Trockengütern (Eisenerz, Stahl, etc.) Schiff: Länge 67 m, Breite 7,86 m, Ladekapazität 695 t
Rainer Pinnow	Lübbecker Straße 114 32479 Hille Tel.: 0717 9941769 Fax: 0171 9915480	Sebständiger Transporteuer/Schiffseigner Transport von Trockenfracht/Schüttgütern (Kohle, Getreide, Kali u. Salz, etc.) Schiff: Länge 100 m, Breite 9,20 m, Ladekapazität 1.568 t
Jürgen Schlieter Binnenschifffahrt BLT GmbH	Marienstraße 10 32479 Hille Tel.: 05743 512134	Vermittler und sebständiger Transporteuer/Schiffseigner Überwiegend nationaler Transport von Holzhackschnitzel und Getreide Schiff: Länge 80 m, Breite 8,20 m, Ladekapazität 1.092 t
Rouven Schlieter	Pappelweg 1 32479 Hille Tel.: 0717 4097629	Sebständiger Transporteuer und Schiffseigner Überwiegend nationaler Transport von Holzhackschnitzel und Getreide Schiff: Länge 80 m, Breite 8,20 m, Ladekapazität 1.106 t
Dirk Sperling	Letelner Straße 25 32423 Minden Tel.: 0171 9911174	Sebständiger Transporteuer/Schiffseigner Transport von Massen- und Trockengütern (Getreide, Kohle, Kies, etc.) Schiff: Länge 85 m, Breite 8,2 m, Ladekapazität 1.149 t
Windheimer Schifffahrts GmbH	Hans-Lüken-Straße 37b 32469 Petershagen Tel.: 05705 144730	Sebständiger Transporteuer/Schiffseigner Transport von Schüttgütern

Tabelle: Binnenschiffer in Minden-Lübbecke.

6. Gütermengen

Auf der Oberweser werden im Jahr rd. 30.000 t Güter per Binnenschiff befördert. Es handelt sich dabei - zumindest in der Vergangenheit - überwiegend um Getreide. Seit 1995 werden oberhalb von Rinteln in großem Umfang Kiestransporte von neu erschlossenen Abbaufächen bei Hohenrode (Weser-km 156) zum Betonwerk in Enger (Weser-km 161) auf der Wasserstraße durchgeführt.²⁷ In der vorgenannten Zahl (30.000 t) sind Transporte mit Start und Ziel an der Oberweser offenbar nicht enthalten, wenn beide (sowohl Start als auch Ziel) an der Oberweser liegen.

²⁷ Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, „Weser“

Das Verkehrsaufkommen auf dem Mittellandkanal ist auf etwa 23 Mio. t angewachsen. Hiervon entfallen ca. 6 Mio. t auf den Durchgangsverkehr und ca. 17 Mio. t auf den Gebietsverkehr, d. h. einen Verkehr, der in den Häfen des Kanals selbst beginnt oder endet. Der Gebietsverkehr von fast 75 % zeigt, welch großen Einfluss der Kanal auf die wirtschaftliche Entwicklung seines Umfeldes hat. Alle Verkehrsprognosen sagen einen weiteren deutlichen Verkehrszuwachs voraus.²⁸

Jahr	Schiffe Anzahl	Gütermenge			
		in 1.000 t	Container	davon in %	
			in TEU	Bergfahrt	Talfahrt
1980	7.703	1.755	nicht erfasst	60	40
1985	7.717	1.778		53	47
1990	6.536	1.571		41	59
1995	5.045	2.491		50	50
1996	4.024	1.939		50	50
1997	5.008	2.609		63	47
1998	5.206	2.532		53	47
1999	3.772	2.452		42	58
2000	4.036	2.147		278	49
2001	3.959	2.268	22	61	39
2002	3.725	2.250	3.012	58	42
2003	3.972	2.366	3.912	53	47
2004	4.739	2.717	8.178	53	47
2005	4.551	2.652	7.966	49	51
2006	3.760	2.285	10.598	57	43
2007	4.107	2.622	6.680	57	43
2008	4.595	2.911	5.950	59	41
2009	4.833	2.823	7.012	56	44
2010	4.449	2.723	6.836	39	61
2011	4.362	3.008	11.081	59	41

Tabelle: Frachtschiffs- und Güterverkehr Schleuse Minden.

²⁸ Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, „Mittellandkanal“

	D	NL	B	F	CZ	PL	Sonstige	
1980	--	--	--	--	--		--	
1985	--	--	--	--	--		--	
1990	--	--	--	--	--		--	
1995	--	--	--	--	--		--	
1996	--	--	--	--	--		--	
1997	85,1	6,4	0,5	0,2	2,1	bisher nicht erfasst	5,7	
1998	86,7	5,5	0,4	0,2	0,9		6,3	
1999	nicht erfasst							
2000	88,1	10,2	0,5	0,1	0,6			0,5
2001	85,7	10,7	0,6	0,1	1,8			1,1
2002	85,7	10,9	0,6	0,1	1,5		1,2	
2003	86,6	9,8	0,7	0,2	1,8		2,1	
2004	86,3	8,5	0,4	0,3	0,9	3,6	0,0	
2005	90,0	6,8	0,2	0,2	1,6	1,2	0,0	
2006	87,9	6,5	0,5	0,1	1,8	3,2	0,0	
2007	84,4	7,6	0,7	0,0	1,1	6,1	0,1	
2008	77,9	7,1	0,0	0,0	2,2	12,7	0,1	
2009	73,7	8,1	0,4	0,2	1,9	15,4	0,3	
2010	71,2	7,9	0,8	0,0	1,5	18,1	0,5	
2011	72,2	8,2	0,5	0,0	1,4	17,6	0,1	

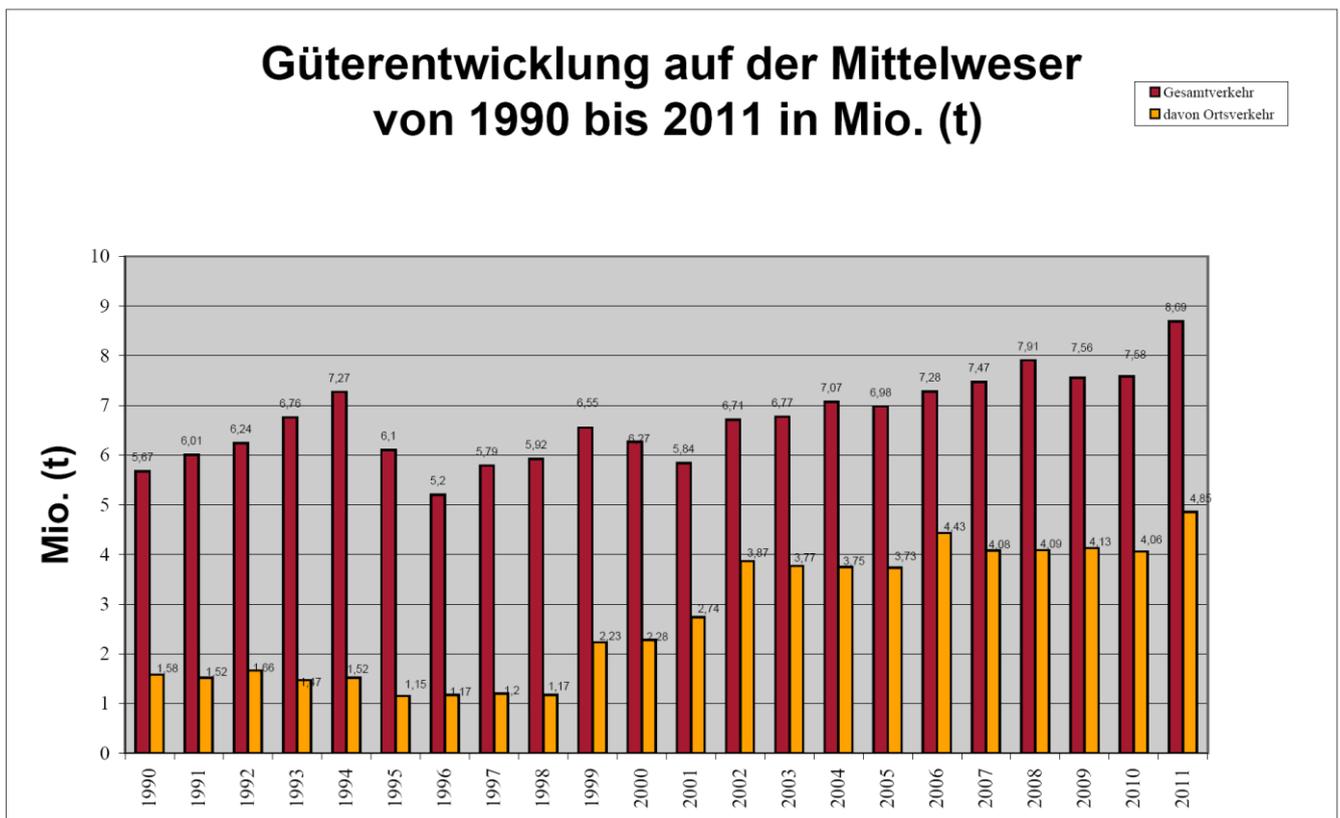
Tabelle: Güterverkehr nach Flaggen Schleuse Minden.

Gütermenge 2011 in t			
	Berg	Tal	Gesamt
Getreide	159.891	169.443	329.334
sonst. landwirtschaftl. Erzeugnisse	323.483	152.579	476.062
feste Brennstoffe	257.690	18.371	276.061
Mineralöl erzeugnisse	97.971	39.892	137.863
Erze und Metallabfälle	160.723	124.502	285.225
Eisen und Stahl	34.436	22.937	57.373
Steine, Erden einschl. Baustoffe	669.865	560.057	1.229.922
Düngemittel	9.234	102.490	111.814
chemische Erzeugnisse	61.229	25.308	86.537
sonst. Güter	1.134	16.196	17.330
Gesamt	1.775.746	1.231.775	3.007.521

Tabelle: Güterverkehr nach Hauptgüterarten Schleuse Minden.

	Anzahl der Fahrzeuge	Tragfähigkeit in Mio. t	Anzahl der beladenden Fahrzeuge	Tragfähigkeit der beladenden Fahrzeuge in Mio. t	Ladung in Mio. t	Auslastung in %
Berg	2.372	2,407	1.959	1,955	1,776	90,8
Tal	1.990	2,079	1.414	1,507	1,232	81,7
Gesamt	4.362	5,486	3.373	3,462	3,008	86,9

Tabelle: Verkehr Weser / Mittellandkanal an der Mindener Schachtschleuse im Jahr 2011.



Grafik: Güterentwicklung auf der Mittelweser.

Weitere Daten sind im Verkehrsbericht 2011 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte enthalten.²⁹

7. Schleusen



Fotos von oben nach unten: Schleuse Schlüsselburg. Schleuse Petershagen.

²⁹ Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, „Verkehrsbericht 2011“



Fotos von oben nach unten: Schachtschleuse Minden zwischen Mittellandkanal und Weser. Obere Schleuse Minden zwischen Mittellandkanal und Industriehafen Minden.



Foto: Untere Schleuse Minden zwischen Industriehafen Minden und Weser.

	Name	Wasserstraße	Baujahr	Nutzbare Kammerlänge (in m)	Kammerbreite (in m)	maximale Fallhöhe/Hubhöhe (in m)
1	Obere Schleuse Minden	Mittellandkanal / Weser (Verbindungskanal Süd)	1911 - 1914	82	10	6
2	Untere Schleuse Minden	Mittellandkanal / Weser (Verbindungskanal Süd)	1921 - 1925	82	12,50	7,08
3	Schachtschleuse Minden	Mittellandkanal / Weser (Verbindungskanal Nord)	1911 - 1914	85	10	13,20
4	Schleuse Petershagen	Weser	1953	212	12,34	6
5	Schleuse Schlüsselburg	Weser	1956	211	12,40	4,50

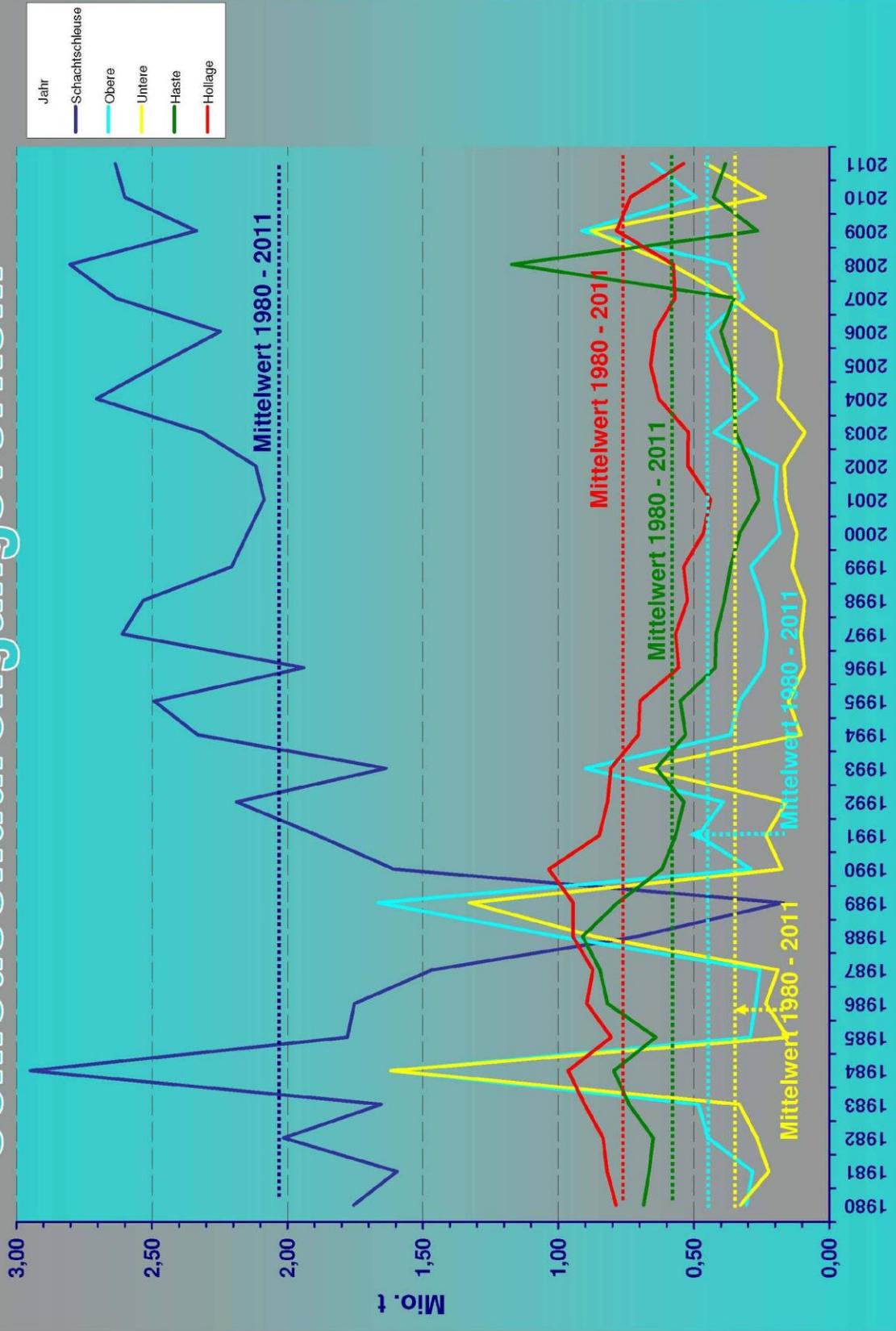
Tabelle: Schleusen im Kreis Minden-Lübbecke.

Die Schachtschleuse Minden wurde 1988/89 grundinstandgesetzt und steht seit 1987 unter Denkmalschutz.

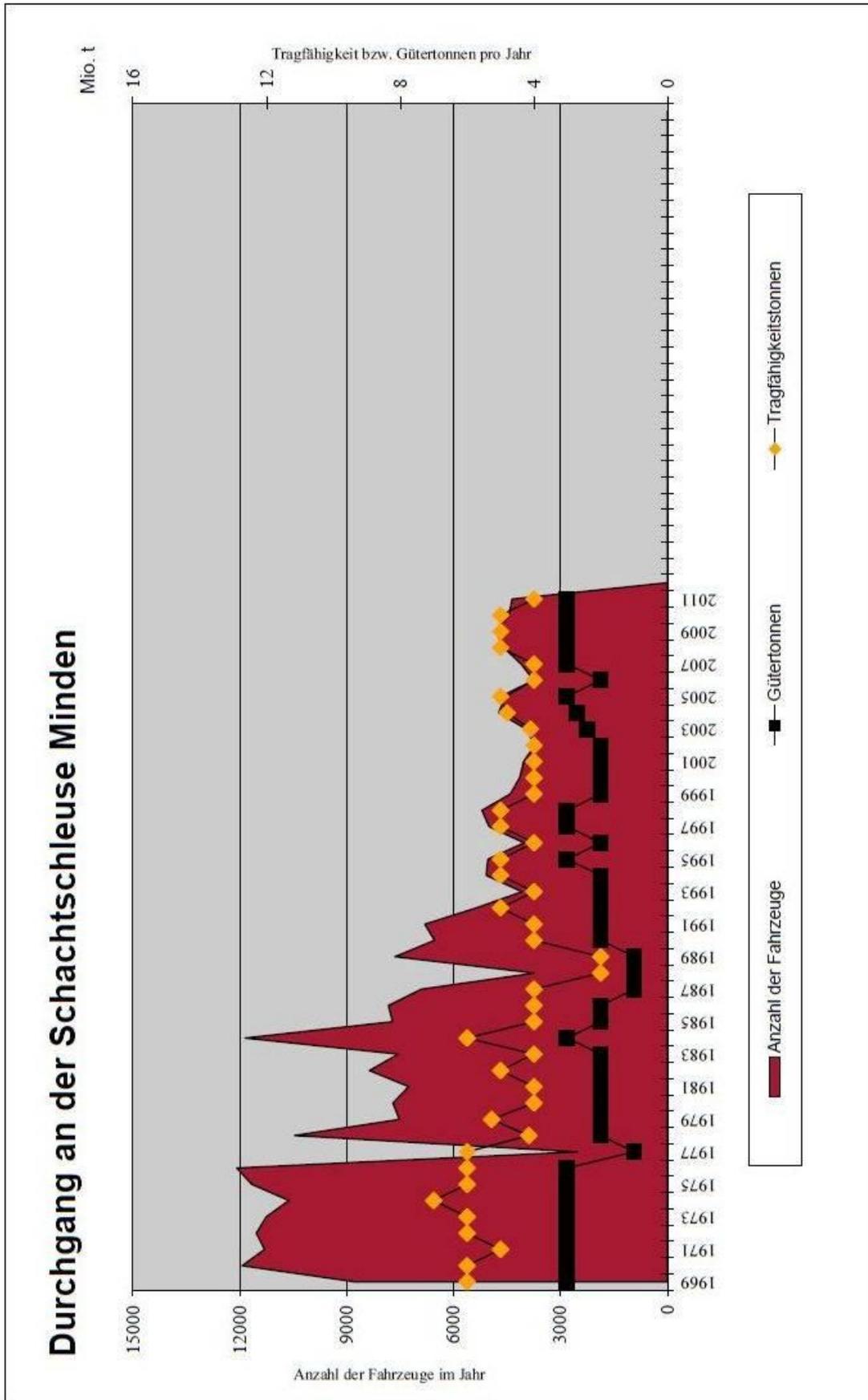
Die Obere Schleuse Minden hat ein höheres Güteraufkommen und eine höhere Anzahl von Talschleusungen als die Untere Schleuse Minden.³⁰

³⁰ Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, „Schleusen“

Schleusendurchgangsverkehr



Grafik: Schleusendurchgangsverkehr.



Grafik: Durchgang an der Schachtschleuse Minden.

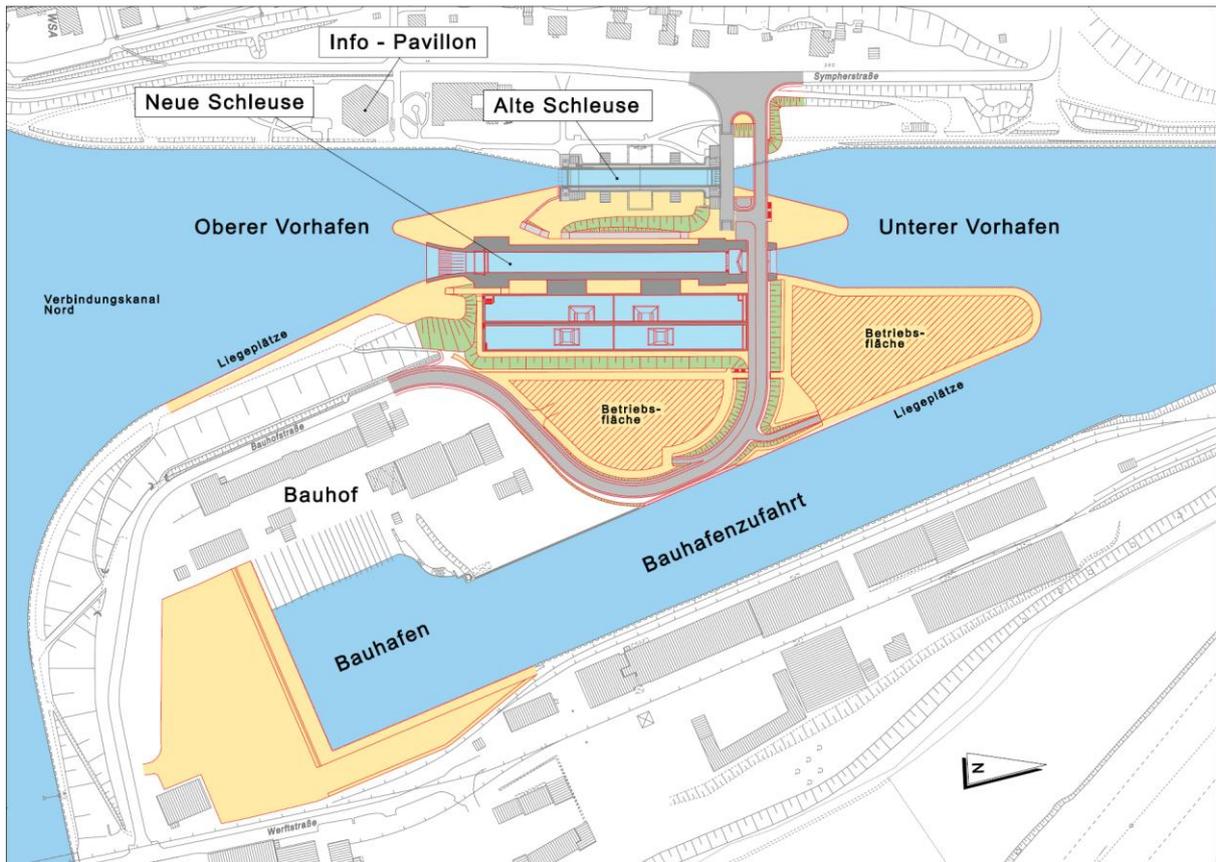
8. Neubau Schleuse Minden



Foto: Schleusenbaustelle am Wasserstraßenkreuz Minden mit der bestehenden Schachtschleuse im Hintergrund (6. Juli 2011).



Foto: Schleusenbaustelle am Wasserstraßenkreuz Minden und links hinten die bestehende Schachtschleuse (13. März 2012).



Plan: Neue und alte Schleuse in Minden.

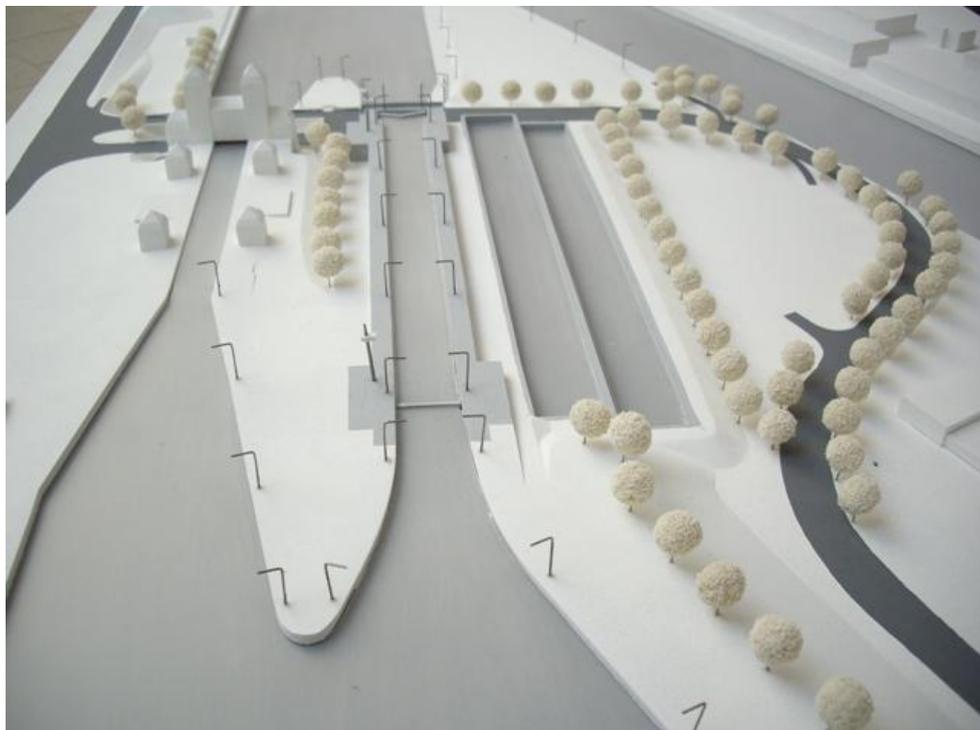


Foto: Modell der neuen Schleuse (rechts) neben der bestehenden Schachtschleuse (links).

Planung und Baudurchführung erfolgen durch das Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals (NBA)³¹.

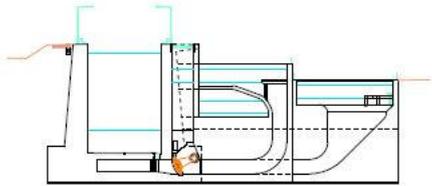
Eine Berg- und Talschleusung ist innerhalb von ca. 37 Minuten erreichbar. Damit ist die neue Schleuse trotz der sehr viel größeren Abmessungen fast so schnell wie die Schachtschleuse.

Planungsbeginn:	Oktober 2004
Einleitung Planfeststellungsverfahren:	Frühjahr 2007
Planfeststellungsbeschluss:	April 2009
Vergabe:	März 2010
Auftragnehmer:	Johann Bunte Bauunternehmung
Baubeginn:	Frühjahr 2010
Bauende:	Sommer 2013
Gesamtbaukosten:	ca. 70 Mio. €

³²

³¹ Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals (NBA), Hannover, Nikolaistr. 14/16, 30159 Hannover, Tel. 0511 9115-5111, Fax 0511 9115-5140, E-Mail nba-hannover@wsv.bund.de, Internet www.nba-hannover.wsv.de.

³² Quelle der vorstehenden Aufstellung: Neubauamt Hannover „Neubau der Schleuse Minden“ und „Neubau der Weserschleuse Minden. Erläuterungen“.



Neubau der Weserschleuse Minden

Lage: im Wasserstraßenkreuz Minden Verbindungskanal Nord
VKN km 0+500

Bauweise:

Sparschleuse mit drei Sparbecken	ca. 60 % Ersparnis
Hydraulisches System:	Grundlauf
Obertor:	Drehsegmenttor
Untertor:	Stemmtor
Betriebsverschlüsse:	Segmentschütze

Hauptabmessungen:

Nutzlänge der Schleusenammer:	139,00 m
Breite der Schleusenammer:	12,50 m
Hubhöhe:	13,30 m
Drempeltiefe:	4,00 m
Bauwerkshöhe von der Sohle bis zur Kammerplanie:	23,80 m

Wesentliche Massen:

Erdarbeiten:	250.000 m ³
Baugrubenwände:	11.400 m ²
Spundwände:	14.400 m ²
Beton/Stahlbeton:	90.000 m ³
Bewehrungsstahl:	10.000 t
Stahlwasserbau	550 t

Übersicht: Neubau der Weserschleuse Minden.

9. Wirtschaftshäfen

Häfen in Minden:

Folgende Wirtschaftshäfen bestehen im Stadtgebiet von Minden:

Hafen

Westhafen
Osthafen
Industriehafen
Abstiegshafen
Alter Weserhafen

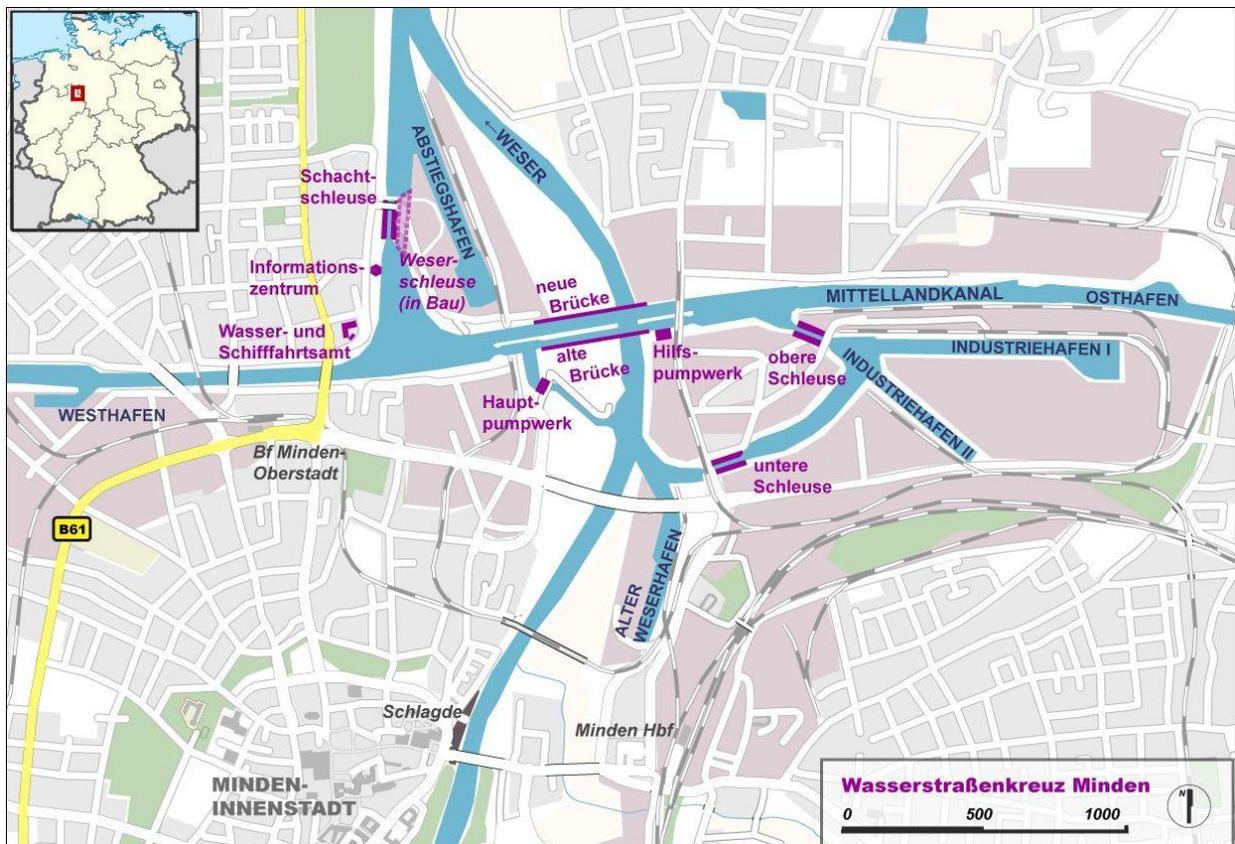
Gewässer

Mittellandkanal
Mittellandkanal
Weser
Weser

Der **Industriehafen** besteht aus zwei Hafenbecken, befindet sich zwischen Mittellandkanal und Weser und ist über die Obere Schleuse und die Untere Schleuse zu erreichen. Ein Hafenbecken wurde 1915 in Betrieb genommen, das zweite Hafenbecken wurde 1967 errichtet.³³

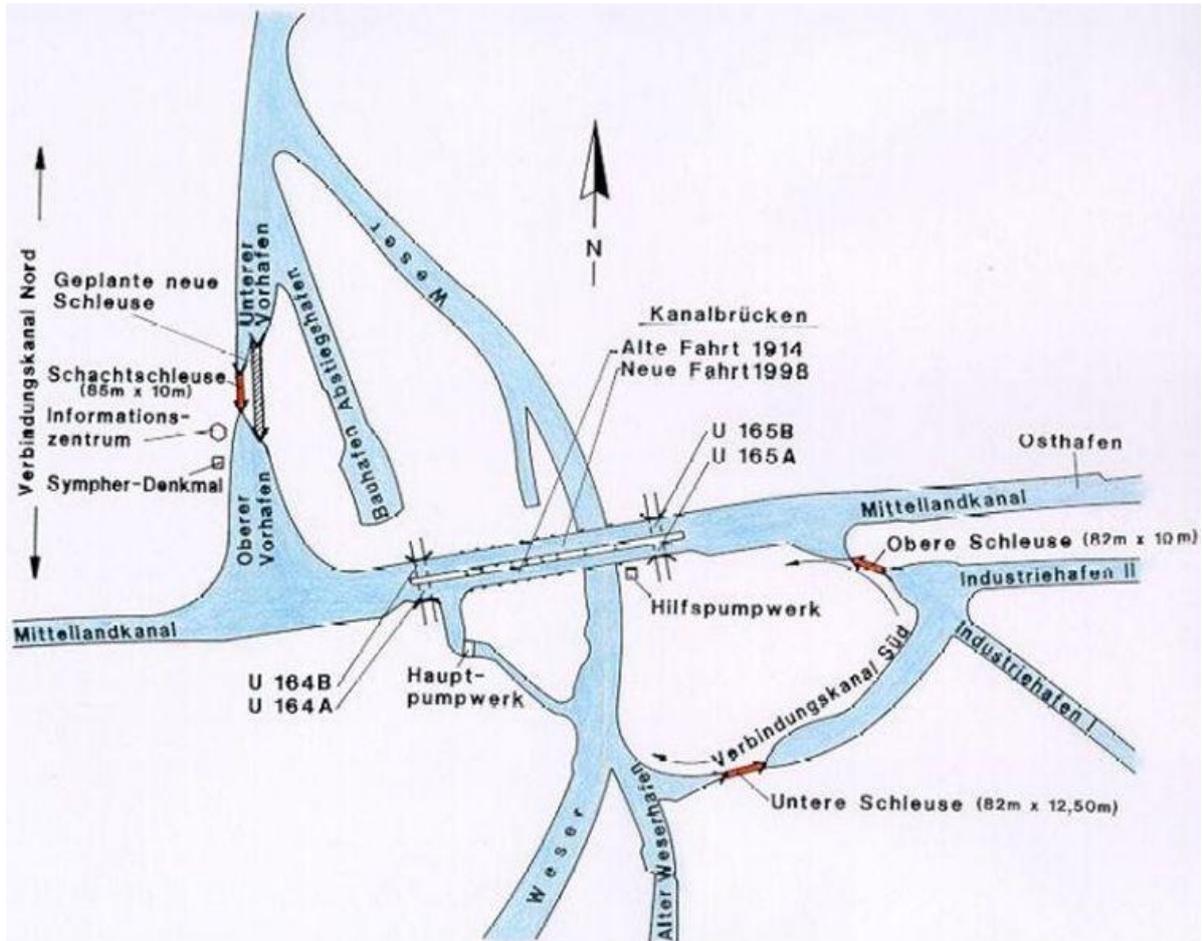
Der **derzeitige Containerterminal** befindet sich auf Flächen im Industriehafen.

Der **geplante RegioPort Weser** ist auf Flächen am Mittellandkanal am östlichen Stadtrand von Minden vorgesehen, also nicht im Industriehafen.



Karte: Der Bereich um das Wasserstraßenkreuz Minden.

³³ Wasser- und Schiffsamt Minden, „Wasserstraßenkreuz“



Karte: Der Bereich um das Wasserstraßenkreuz Minden.

Darüber hinaus finden sich in verschiedenen Karten weitere Hafenbezeichnungen, wie beispielsweise:

Hafen in Petershagen. Liegt nördlich des Schlosses Petershagen in der Mündung der Ösper in die Weser und ist nicht mehr als Hafen in Funktion, sondern Laichgebiet.

Unterhafen (oder Unterer Vorhafen). Liegt nördlich vor der Schachtschleuse Minden unten auf Weserniveau.

Nordabstieg und **Oberhafen** (oder **Oberer Vorhafen**). Liegen südlich vor der Schachtschleuse Minden oben auf Mittellandkanal-Niveau.

Schutz- und Liegehafen. Alte Bezeichnung für den Abstiegshafen Minden an der Weser.

Bauhafen. Schließt auf Weserniveau südlich direkt an den Abstiegshafen Minden an; quasi als Sackgasse.

Yachthafen. Liegt in Minden an der Weser nördlich der Kanalüberführung und ist nicht mehr als Yachthafen in Funktion.

Vorhafen. Liegt nordwestlich vor der Oberen Schleuse Minden oben auf Mittellandkanal-Niveau.

Südabstieg (oder **Oberkanal**). Liegt südöstlich vor der Oberen Schleuse Minden unten auf Industriefahen-Niveau und erstreckt sich bis vor die Untere Schleuse.

Unterkanal. Liegt westlich vor der Unteren Schleuse Minden unten auf Weserniveau.

Yachthafen in Preußisch Oldendorf-Getmold. Liegt am Mittellandkanal und ist teilweise nicht mehr als Yachthafen in Funktion (abgesperrt).

Schleppbetriebshafen. Ist heute Teil des Westhafens Minden am Mittellandkanal.

Hafen	Hauptumschlaggüter
Westhafen	Zellulose, Zucker
Osthafen	landwirtschaftliche Erprodukte
Abstiegshafen	landwirtschaftliche Erprodukte
Industriefahen	Containerterminal, landwirtschaftliche Produkte, Schrott, Steine

Tabelle: Hauptumschlaggüter der Mindener Häfen (ohne Alter Weserhafen).

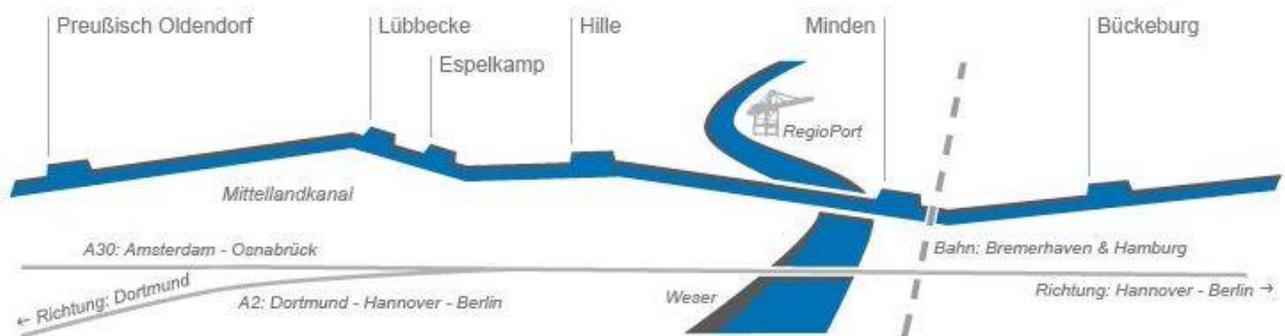
Hafenband am Mittellandkanal:

Im Juni 2008 wurde der Kooperationsvertrag zum „Hafenband am Mittellandkanal“ mit dem Ziel unterzeichnet, für alle Standorte leistungs- und kundenorientierte Lösungen zu etablieren. Insgesamt belief sich der Umschlag in den Partnerhäfen im Jahr 2010 auf 900.000 to und 60.000 TEU (Umschlags-TEU). Ein bei der Mindener Hafen GmbH eingerichtetes regionales Hafenbandmanagement ist zentraler Ansprechpartner und koordiniert die Hafenaktivitäten und vernetzt Kunden, Lieferanten und Hafenbetreiber. Das Hafenbandmanagement übernimmt die zentral gesteuerten Schiffs- Bahn,- und LKW-Verkehre im Verbundraum und erarbeitet optimale Transportketten, sowie zeitnahe Angebote für Dienstleistungen rund um den Hafenbetrieb. Neben der Koordination von trimodalen Verkehren bietet das Management an den Hafenband-Standorten folgende Dienstleistungen:

- Umschlag von Massengut, Stückgut und Containern
- Lagerlogistik
(Verpackung, Kommissionierung, Bestandsführung)
- Hinterlandverkehre / Organisation oder Vermittlung von Vor- und Nachläufen

Zudem unterstützt das Hafenmanagement auch die Suche nach Gewerbe-, Lager-, und Büroflächen oder Immobilien.³⁴

Das Hafenband war 2008 im Förderwettbewerb Logistik.NRW als überregional bedeutsam und förderwürdig eingestuft worden. 950.000 € Fördermittel stehen 2010 und 2011 zur Verfügung. Die Projektbeteiligten stocken diese Summe auf insgesamt 1,2 Mio € auf.³⁵



Grafik: Übersicht der am Hafenband teilnehmenden Häfen.



Foto: Bauarbeiten im Lübbecke-Hafen (Oktober 2012).

³⁴ Hafenband am Mittellandkanal, „Hafenband am Mittellandkanal“ und „Leistungen“

³⁵ Schneller, Anne, „Kirchturm-Denken“

Hafen	Hafenträger	Mittel-landkanal bei km	Anspruchspartner Gewerbeflächen	Liegeplätze (Europaschiffe)	Länge der Anlegeplätze	Schiffslinienverkehr	Bahn	Hauptumschlagsgüter	Umschlaggeräte	Dienstleistungen	Lagermöglichkeiten (m²)
Preußisch Oldendorf	Stadt Preußisch Oldendorf Hafenstraße 32361 Preußisch Oldendorf	71	Marko Steiner Tel.: 05742 9311-42 E-Mail: M.Steiner@preussischoldendorf.de	10	817			Minerale, Mineralische Baustoffe, Krügerite, Purusite, Mucoa, Feldspat, Getreide, grobkörnische und feuerfeste Baustoffe, Walzraht, Holz, Düngemittel, Saatgut, Stückgut, Schwerlastgüter	Mobiler Kran (Sennebogen 835), Haken für den Umschlag von bspw. Coils, Mehrschalengeräuer, Schaufel für Schüttgut, 3-Fraktionen Siebanlage	Vor-/Nachlauf kann organisiert werden, Vermittlung durch das Hafentband Management	gedeckte Lagerfläche: 900 ungedekzte Lagerfläche: 10.000 Lagerfl. Zugang Wasser: 2.000 Freilagerflächen befestigt: 5.000 Freilagerflächen unbefestigt: 5.000
Lübbecke	Stadwerke Lübbecke GmbH Am Hafen 2 - 4 32312 Lübbecke	80	Claus Buschmann Tel.: 05741 276-155 Fax: 05742 90561 E-Mail: c.buschmann@luebbecke.de	2	180		Bahnanbindung reaktivierbar	Mineralöl, Düngemittel, Getreide, Schüttgüter, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Futtermittel, Holz, Grünschnitt	Mobilkran, Löscheinrichtung für Schüttgüter, Umschlaganlage für Stückgut, Brückenwaage, Aufnahmehalle (200 bis 400 v/Std.)	Lagerung loser Massengüter in Schüttboxen, Vor-/Nachlauf kann organisiert werden, Vermittlung durch das Hafentband Management	gedeckte Lagerfläche: 5.000 ungedekzte Lagerfläche: 1.000 Lagerfl. Zugang Wasser: 1.000 Freilagerflächen befestigt: 1.000
Espelkamp	Stadt Espelkamp Ferdinand-Porsche-Str. 13 32339 Espelkamp	80	Günter Segelhorst Tel.: 05772 562218 E-Mail: g.segelhorst@espekamp.de	3	350			Flüssig- und Feststoffdünger, lose Schüttgüter, Düngemittel	Schienegebundener Portaldrehkran (8 - 9 t), Umschlaganlage für Flüssiggüter, Ladestraße, Brückenwaage, 3 Flüssigdüngertanks (5.000 t)	Mischen von Düngemittel, Vor-/Nachlauf kann organisiert werden, Vermittlung durch das Hafentband Management	gedeckte Lagerfläche: 3.000 ungedekzte Lagerfläche: 2.400 Lagerfl. Zugang Wasser: 5.400 Freilagerflächen befestigt: 2.400
Hille	Wirtschafts-Betriebs-Gesellschaft Hille mbH Industriehafen 9-13 32479 Hille	89	Hans-Peter Seele Tel.: 0571 4044-207 Fax: 0571 4044-400 E-Mail: h.seele@hille.de	7	634		Anschlussgleis vorhanden 1 Anschlussgleis teilweise überdacht	Dünger, Quarzit, Mineralalkali, Zellulose, Granulat, Altholz, Kohle, Bodenaushub, empfindliche Schüttgüter, Mineralalkali, Rundholz, Futtermittel, Steine, Erden, Sande, Steusalz, Holzackerschmitz, Graphit, Magnesit, Natriumchlorid, Kaolin, Schwerlast-Stückgüter	Mobiles Umschlaggerät Liebherr A 944 geeignet für den Umschlag von massenhaften Gütern und Messgut in loser Schüttung, Hallenkran (2 x 10 t), Laufkatze geeignet für den Umschlag von Stückgütern, massenhaften Gütern und Messgut in loser Schüttung, Überdachter Platz für Trockenumschlag mit Schwerlastbrückenkran, Lagergebäude für Handelslogistik/Messgüter	Be- und Entladung, Speditorsaufgaben, Lagerung, Kommissionierung, auf Anfrage sind Freilagerflächen befestigt: 20.000 Freilagerflächen unbefestigt: 50.000	gedeckte Lagerfläche: 12.000 ungedekzte Lagerfläche: 58.000 Lagerfl. Zugang Wasser: 6.000 Freilagerflächen befestigt: 20.000 Freilagerflächen unbefestigt: 50.000
Minden Container-terminal	Mindener Hafen GmbH Karlsru. 45 32423 Minden	103	Sebastian Jezek Tel.: 0571 82885-22 Fax: 0571 82885-24 E-Mail: logistik@hafentband.de	2	200	regelmäßige Abfahrten von und nach Hamburg (3 x die Woche) und Bremerhaven (2 x die Woche)	Container-Liniierung von und nach Hamburg (1 x die Woche)	Container	2 Reachtacker, 1 Leercontainer-Stapler, 3 Gabelstapler (3,5 bis 5,5 t)	Containerumschlag, Lagerung, Kommissionierung, Distribution, Containerstauung und Entladung, auf Wunsch auch seemäßige Verpackung, Organisation von Intermodalverkehren, Verzoilung, Rückführung von Leercontainern, Reinigung und Reparatur von Containern	gedeckte Lagerfläche: 3.000 ungedekzte Lagerfläche: 30.000 Lagerfl. Zugang Wasser: 30.000 Freilagerflächen befestigt: 33.000
RegioPort Weser	RegioPort Minden GmbH 32423 Minden		Sebastian Jezek Tel.: 0571 82885-22 Fax: 0571 82885-24 E-Mail: logistik@hafentband.de	3	350	Regelverkehre geplant	4 Gleisanlagen in der Endausbaustufe für zwei Ganzzüge, Anschluss an die Bahnstrecke Minden-Nienburg. Regelverkehre geplant	Container	Krananlagen für den Umschlag auf Schiff und Bahn	Dienstleistungen rund um den Container	ungedekzte Lagerfläche: 21.000 Lagerfl. Zugang Wasser: 21.000 Freilagerflächen befestigt: 21.000

Tabelle: Die am Hafentband teilnehmenden Häfen (ohne Bückeburg).

Für alle in der oben aufgeführten Tabelle genannten Häfen sind im Internetauftritt des Hafenbandes gleichlautend die folgenden Informationen angegeben:³⁶

- Ansprechpartner Logistik: Sebastian Jezek, Projektkoordinator "Hafenband am Mittellandkanal", Tel.: 0571 82 885 22, Fax: 0571 82 885 24, E-Mail: logistik@hafenband.de
- max. Abladetiefe (m): 2,5
- max. Containerlagen: 2

Fahrplan Bremerhaven – Minden – Bremerhaven

Wochentag	Hafen	Ankunft	Abfahrt	Änderungen
Freitag	Bremerhaven		22:00h	
Dienstag	Minden	06:00h	09:00h	
Mittwoch	Bremerhaven	06:00h	09:00h	
Donnerstag	Minden	14:00h	17:00h	
Freitag	Bremerhaven	17:00h		

Fahrplan Hamburg – Minden – Hamburg

Wochentag	Hafen	Ankunft	Abfahrt	Änderungen
Freitag	Hamburg	07:00h		
Freitag	Minden		06:00h	
Samstag	Hamburg		08:00h	
Samstag	Minden	18:00h	19:00h	bis oberhalb Schleuse
Montag	Hamburg	07:00h		
Montag	Minden	18:00h		
Dienstag	Hamburg		08:00h	
Dienstag	Minden		06:00h	
Mittwoch	Hamburg	07:00h		
Donnerstag	Hamburg		08:00h	
Donnerstag	Minden	18:00h		

Stand: 09/2010. Änderungen vorbehalten.

Tabellen: Die Fahrpläne der Schiffs-Linien im Mindener Hafen.

Größter Industriehafen zwischen Minden und Osnabrück ist der Industriehafen Getmold.³⁷

Der Lübbecke Hafen ist geeignet für Europaschiffe mit einer Abladetiefe bis 2,6 m und Tragfähigkeit bis 1500 t. An der östlichen Kaimauer (38 m) sind Tiefen von 4 m möglich. Die Stadtwerke Lübbecke GmbH ist seit

³⁶ Hafenband am Mittellandkanal, Unterseiten zur Seite „Hafenband am Mittellandkanal“, im Internetauftritt www.hafenband.de

³⁷ Stadt Preußisch Oldendorf, „Industriehafen Getmold“

1975 Eigentümerin der Hafengebiete.³⁸ Nach einer Bekanntmachung vom 28.09.2001 der Stadtwerke Lübbecke GmbH wird Hafengeld für den Aufenthalt im Hafengebiet und Ufergeld für das Ein- oder Ausladen bzw. Umschlagen von Gütern und für den Ein- und Ausstieg von Personen im Fahrgastverkehr über das Ufer erhoben.³⁹ Die Stadtwerke haben die Hafengebiete seit 2007 an die Lübbecke Hafen GmbH⁴⁰ vermietet, die den Hafen betreibt. Die Lübbecke Hafen GmbH ist eine 100 %ige Tochtergesellschaft der BBAG Lübbecke e. G.⁴¹. Zu den Haupteinlagerern und Hauptumschlagern von Getreide / Raps gehören örtliche Landhändler und Genossenschaften, aber auch der überregionale Großhandel, Ölmühlen, Zuckerfabriken oder die weiterverarbeitende Lebensmittelindustrie. Gepresste Melasseschnitzel werden für umliegende Zuckerfabriken umgeschlagen.⁴²

Im Februar 2012, wenn üblicherweise die niedrigste Umschlagsfrequenz im Hafen verzeichnet wird, sollen im Lübbecke Hafen die Bauarbeiten beginnen für die Erneuerung der Spundwand, die Erweiterung der Kaianlage um 31 m in Richtung Westen und die Schaffung eines Bereiches für Schwerlastverladungen auf einer Länge von etwa 25 m. Die Gesamtkosten belaufen sich auf etwa 1,3 Mio. €. Zukünftig können zwei Europaschiffe gleichzeitig im Lübbecke Hafen anlegen.⁴³

Ufergelder im Verbundraum "Hafenband am Mittellandkanal"

Stand: 05/2010

Ufergeld je to umgeschlagenen Gutes

Güterklasse	I	II	III	IV	V	VI
Standort						
Pr. Oldendorf	0,41 €	0,41 €	0,31 €	0,28 €	0,26 €	0,18 €
Lübbecke	0,41 €	0,41 €	0,31 €	0,31 €	0,26 €	0,18 €
Espelkamp	-	-	-	-	-	-
Hille	0,40 €	0,40 €	0,30 €	0,30 €	0,25 €	0,18 €
Minden	0,45 €	0,45 €	0,34 €	0,34 €	0,29 €	0,20 €
Bückeburg	0,55 €	0,50 €	0,45 €	0,40 €	0,35 €	0,30 €

Güterklassen gemäß Güterverzeichnis für den Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen
neuste Fassung

Preise netto exkl. Mwst

Tabelle: Übersicht der Ufergelder der am Hafenband teilnehmenden Häfen.

³⁸ Stadtwerke Lübbecke GmbH, „Der Hafen“

³⁹ Stadtwerke Lübbecke GmbH, „Tarif“

⁴⁰ Adresse: Am Hafen 2-4, 32312 Lübbecke, Tel. 05741 34010, Geschäftsführer: Wilhelm von Behren

⁴¹ Bäuerliche Bezugs- und Absatzgenossenschaft Lübbecke e. G., www.raiffeisen-luebbecke.de

⁴² Lübbecke Hafen GmbH, „Geschichte“, „Getreide/Raps“, „Melasseschnitzel“ und „Umfeld“

⁴³ Stadt Lübbecke und Stadtwerke Lübbecke GmbH, „Lübbecke Hafen“

Wird die Mindener Hafen GmbH nicht mit dem Be- und/oder Entladen beauftragt, werden Entgelte für die Nutzung der Gleisanlagen erhoben: Jeweils 6,50 € für jeden ein- oder ausfahrenden Waggon für die Benutzung der Gleisanlagen und jeweils 5,50 € für jeden ein- oder ausfahrenden Waggon für die Nutzung der Infrastruktur für Containerzüge.⁴⁴

10. RegioPort Weser

Der Regioport in Minden ist ein gutes Beispiel für moderne trimodale Logistikzentren. Minden gewinnt seine Bedeutung nicht nur als regionaler Hafenstandort, sondern auch als Verteilzentrum für den Seehafen Bremerhaven.⁴⁵

Für das Projekt RegioPort Weser wurde im April 2009 als Zweckverband der „Planungsverband RegioPort Weser“ (Körperschaft des Öffentlichen Rechts) gegründet.⁴⁶ Vorstandsvorsteher ist der Mindener Bürgermeister Michael Buhre. Vorsitzender der Verbandsversammlung ist der Schaumburger Landrat Jörg Farr. Dem Verband wurde die verbindliche Bauleitplanung gem. § 1 des Baugesetzbuches und ihre Durchführung für den Bereich des Verbandsgebietes von den Städten Minden und Bückeburg übertragen.

Die RegioPort Minden GmbH ist eine 100% Tochter der Mindener Hafen GmbH. Sie wurde zum Zweck gegründet, den Hafen RegioPort Minden zu planen und nach Fertigstellung zu betreiben.

Die Ingenieurgemeinschaft RegioPort Weser (bremenports / BPR) übernimmt die Planung und Errichtung der trimodalen Containerumschlaganlagen mit Liegeplätzen für Binnenschiffe, Gleis- und Straßenanbindung.⁴⁷

Die voraussichtliche Inbetriebnahme von Bauabschnitt Ia des neuen Containerhafens am Mittellandkanal in Minden-Päpinghausen ist das Jahr 2015, von Bauabschnitt Ib das Jahr 2022.⁴⁸

Innerhalb des Gesamtprojektes RegioPort Weser sollen im Planungsgebiet ein Hafen in Minden neu gebaut und ein Hafen in Bückeburg (Nie-

⁴⁴ Mindener Hafen GmbH, „Preisliste“

⁴⁵ Hering, „Mittellandkanal“

⁴⁶ Geschäftsstellensitz: Kleiner Domhof 17, 32423 Minden (Rathaus der Stadt Minden), Tel. 0571 89-0, Fax 0571 89-11249, E-Mail info@regioport-weser.de, Internet www.regioport-weser.de

⁴⁷ Quelle der drei vorstehenden Absätze: Planungsverband RegioPort Weser, „Impressum“, „Planungsverband“ und „Projektpartner“

⁴⁸ Schmidt, „Sachstandsbericht“ Chart 10

dersachsen; Schwerpunkt auf dem Umschlag für landwirtschaftliche Massengüter (Getreide, Dünger) und für flüssige Massengüter wie Rohöl und Chemikalien) ertüchtigt werden. Der RegioPort Minden ist als trimodale Logistikkreuzung für den Containerverkehr mit Anschluss an Straße, Schiene und Wasserstraße konzipiert. Damit soll an den Erfolg des im Industriehafen im Jahr 2002 errichteten Containerterminals angeknüpft werden, das unter anderem hinsichtlich seiner Erreichbarkeit mit größeren Binnenschiffen und hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Fläche an seinen Grenzen angekommen ist.

Die zukünftigen Wachstumschancen ergeben sich durch das Wachstum im nationalen und internationalen Containerverkehr sowie durch die Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs (Hauptumschlagsbasis für die Seehäfen). Eine Potenzialanalyse (Planco Consulting GmbH) prognostiziert eine sehr positive Mengenentwicklung. Dabei wird ein Umschlagsvolumen von 138.000 TEU für das Jahr 2025 genannt. Ein eventueller Verzicht des Ausbaus der Mittelweser für übergroße Gütermotorschiffe (ÜGMS) verringert die Erwartungen für 2025 auf 128.000 TEU.⁴⁹ Der überwiegende Anteil des erwarteten Aufkommens entfällt unverändert auf das Binnenschiff. Dabei sind die Anteile von Bahn und Binnenschiff von den Befahrbarkeitsstandards der Mittelweser abhängig und können sich aufgrund heute nicht absehbarer Entwicklung verschieben, ohne das Gesamtpotenzial zu verändern. Die Bildung eines regionalen Hinterland-Hubs in Minden würde ein zusätzliches Aufkommenspotenzial von rund 220.000 TEU bis zum Jahr 2025 bedeuten.

Mit dem Containerhafen sind neben den Flächen für die reinen Umschlagsaufgaben zukünftig auch hafengewerbliche Bereiche für das Handling von Containern und Warenlieferungen mit Containern vorgesehen, die ein integrativer Teil des Hafens sind. Dieser Bereich schließt sich sinnvollerweise direkt nördlich der Containerstellfläche an, um Umschlag- und Transportverkehre außerhalb der Hafensfläche zu vermeiden.

Im Laufe der Planungen wurde die Gesamtfläche, die für den Hafenbau benötigt wird, deutlich reduziert. Der Containerhafen soll aktuell rund 15 ha Fläche in Anspruch nehmen. Die Trimodalität, also die Anbindung an Wasserstraße, Bahn und Straße ist und bleibt gewährleistet. Sowohl am jetzigen Hafenstandort im Industriehafen, der weiter betrieben wird, als auch am neuen Hafen wird es einen Bahnanschluss geben. Der Anschluss an die Bahn am Standort Minden-Päpinghausen ist im zweiten Teil des 1. Bauabschnitts vorgesehen. Das Projekt soll mit Mitteln aus dem Förderprogramm „Kombinierter Verkehr“ des Bundes gefördert

⁴⁹ Zur Abkürzung TEU siehe Erläuterungen oben in Kapitel „Rahmendaten“

werden. Die Gesamtkosten des Projekts bei einem Maximalausbau belaufen sich auf unter 100 Millionen Euro; ursprünglich wurden dafür 136,8 Millionen Euro einkalkuliert. Das Investitionsvolumen für den ersten Bauabschnitt, der die wasser- und bahnseitige Erschließung beinhaltet, liegt bei 65,2 Millionen Euro.⁵⁰

Für den Containerhafen besteht ein Masterplan als zusammenfassendes informelles (d. h. unverbindlicher, nicht in Rechtsvorschriften geforderter Plan) Planungsinstrument. Der Masterplan wird jeweils den sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst. In Aufstellung befinden sich die 202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden („RegioPort Weser“) und der Bebauungsplan „RegioPort Weser I“.⁵¹

850.000 € fließen in drei Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen zur Optimierung des Containerumschlags im RegioPort:

- Für die Containerstellflächen Entwicklung einer neuartigen, umweltschonenden Bodendecke unter Verwendung von wasserdurchlässigem Geokunststoffvlies (Standort Minden der FH Bielefeld).
- Szenarien für ein optimales Kranmanagement (TU Dortmund). Für den RegioPort Minden ist ein System mit Kranbrücken (Over-HeadBridge) geplant.
- Entwicklung eines integrierten RFID-basierten Container-Überwachungssystems (Harting KGaA, Espelkamp). RFID (Radio Frequency Identification) wird zur Identifikation der Container mittels elektrischer Wellen eines Transponders eingesetzt.⁵²

⁵⁰ Quelle der vier vorstehenden Absätze: Planungsverband RegioPort Weser, „Potenzial“, „Crashkurs“, „Flächenreduzierung“ und „Wirtschaftlicher Hintergrund“

⁵¹ Schmidt, „Sachstandsbericht“ Charts 9 und 11

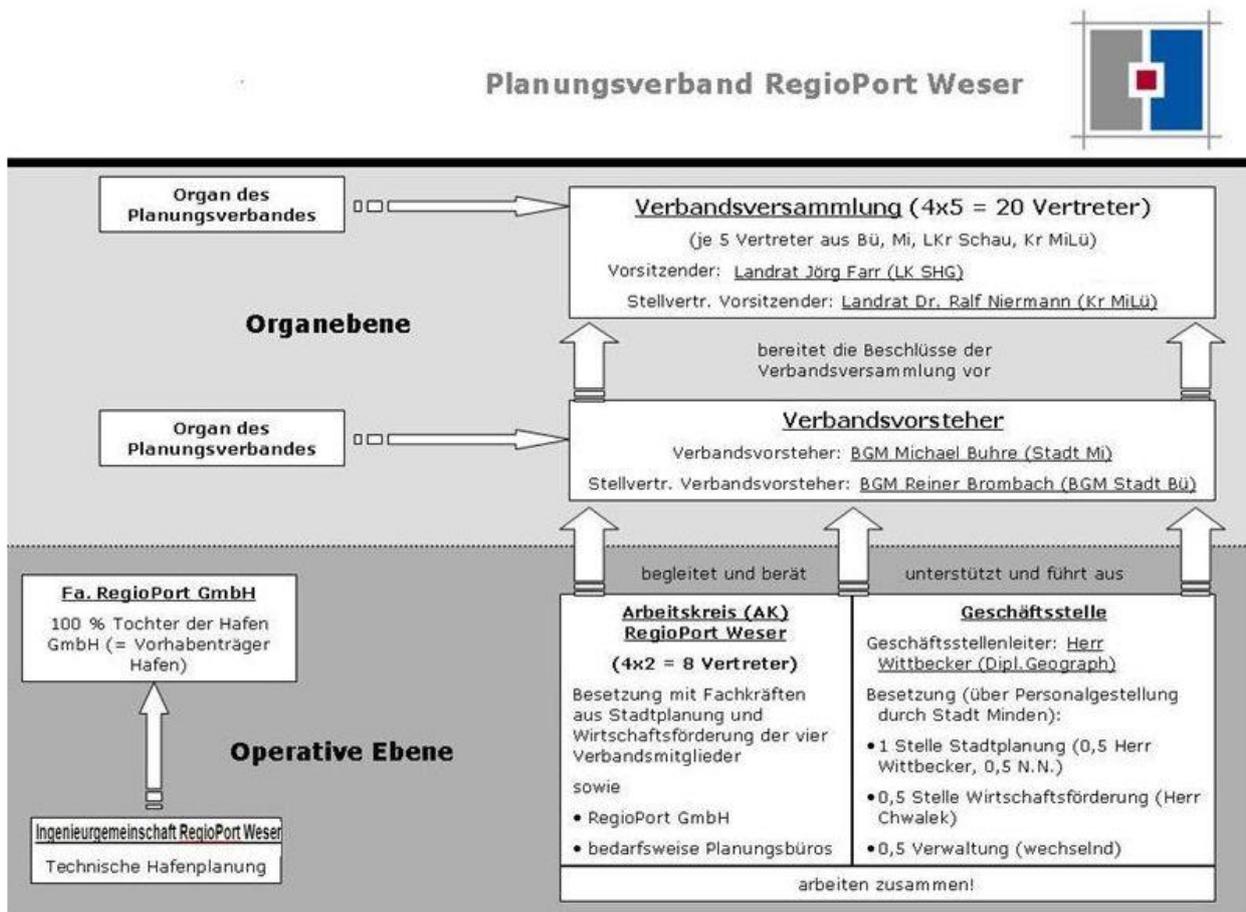
⁵² Schneller, Anne, „Kirchturm-Denken“ und Planungsverband RegioPort Weser „Suprastruktur“



Fotos von oben nach unten: Fläche des RegioPort Weser Minden, Nordteil. Fläche des RegioPort Weser Minden, Südteil.



Foto: Trimodale Umschlagsanlage Minden Industriehafen.



Grafik: Organigramm des Planungsverbandes RegioPort Weser.

Mindener Hafen GmbH

Modal-Split Containerterminal Industriefhafen II

a) TEU Jahr	Binnenschiff		LKW		Bahn		SUMME		Veränderung gesamt
	TEU	%	TEU	%	TEU	%	TEU	%	
2006	13.506	37,04%	22.412	61,47%	544	1,49%	36.462	100,00%	
2007	9.736	21,87%	29.006	65,15%	5.780	12,98%	44.522	100,00%	22,11%
2008	12.737	21,64%	38.489	65,40%	7.626	12,96%	58.852	100,00%	32,19%
2009	17.276	27,68%	43.418	69,56%	1.720	2,76%	62.414	100,00%	6,05%
2010	14.773	24,90%	44.406	74,84%	159	0,27%	59.338	100,00%	-4,93%
2011	18.589	22,77%	55.631	68,14%	7.418	9,09%	81.638	100,00%	37,58%
01-08/2012	11.535	15,56%	44.871	60,54%	17.706	23,89%	74.112	100,00%	48,65% gegenüber 01-08/2011
							105.892		29,71% Hochrechnung 01-12/2012

b) Container Jahr	Binnenschiff		LKW		Bahn		SUMME		Veränderung gesamt
	Cont.	%	Cont.	%	Cont.	%	Cont.	%	
2006	9.923	38,38%	15.659	60,57%	272	1,05%	25.854	100,00%	
2007	7.293	24,61%	18.925	63,86%	3.419	11,54%	29.637	100,00%	14,63%
2008	8.629	24,15%	22.930	64,18%	4.170	11,67%	35.729	100,00%	20,56%
2009	12.127	30,38%	26.881	67,34%	912	2,28%	39.920	100,00%	11,73%
2010	8.999	25,35%	26.390	74,35%	105	0,30%	35.494	100,00%	-11,09%
2011	10.940	23,27%	32.000	68,06%	4.074	8,67%	47.014	100,00%	32,46%
01-08/2012	7.043	16,96%	25.417	61,22%	9.058	21,82%	41.518	100,00%	42,55% gegenüber 01-08/2011

06.09.2012

Tabelle: Modal-Split Containerterminal Industriefhafen II Minden. Angaben in Umschlags-TEU.

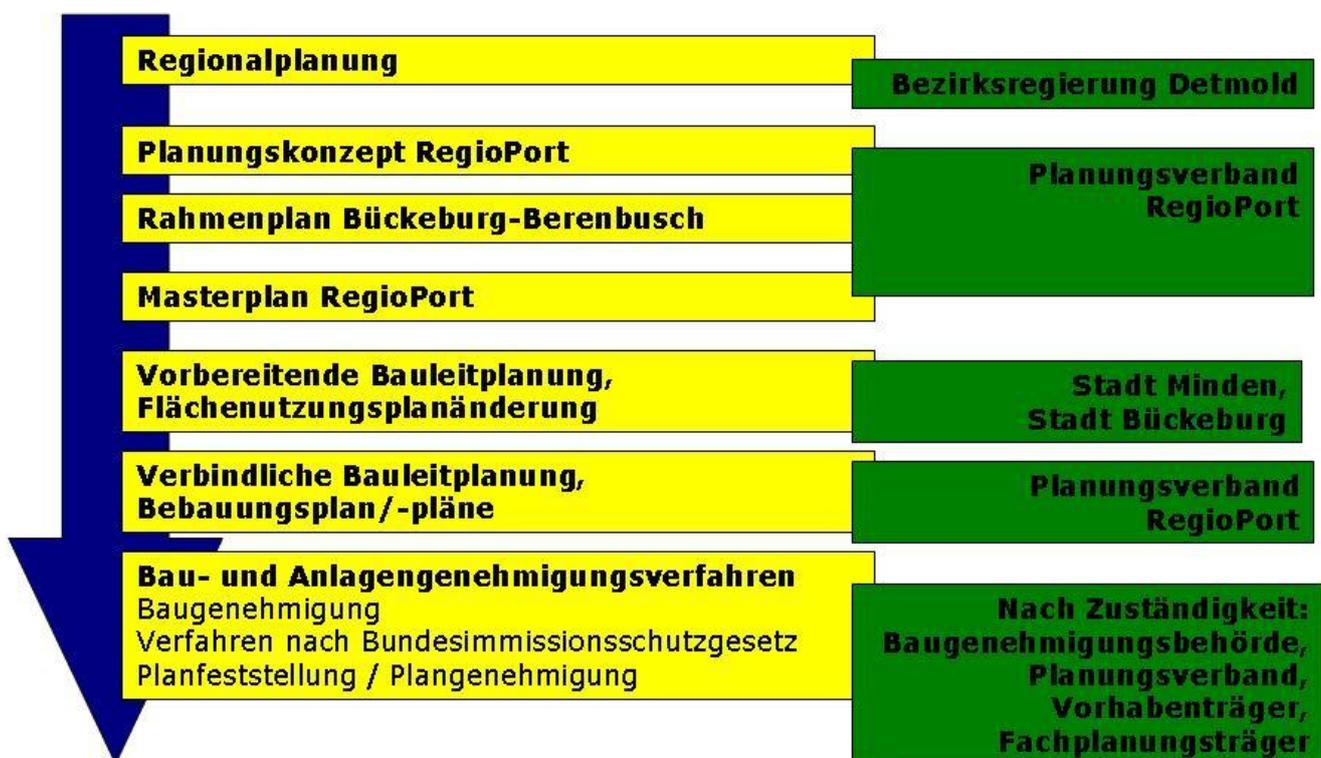
Technische Daten

RegioPort Minden nach Fertigstellung in der Endausbaustufe

Nutzbare Lände der Kaimauer	350 Meter
Anzahl der Liegeplätze	3
Anzahl der Gleisanlagen	4 (in der Endausbaustufe)
Gesamte Nutzfläche	14 Hektar (Containerumschlag und -stellfläche)
Hauptumschlaggüter	Container
Umschlagsanlagen	Krananlagen

Tabelle: Technische Daten zum RegioPort Minden; aktualisiert.

Planungsschichten



Grafik: Planungsschichten zum RegioPort.

Für den RegioPort Minden werden folgende Verfahren durchgeführt:⁵³

- Planfeststellungsverfahren gem. Bundeswasserstraßengesetz (Umschlagstelle)
- Plangenehmigungsverfahren gem. Eisenbahngesetz (Bahnan-schluss)
- Anzeigeverfahren gem. Energiewirtschaftsgesetz (Höherlegung der 110-kV Leitung)
- Planfeststellungsverfahren gem. Wasserhaushaltsgesetz (Renatu-rierung Bückeburger Aue)
- Planfeststellungsverfahren gem. Straßen- und Wegegesetz (Ver-kehrsseitige Erschließung)

Zeitplan

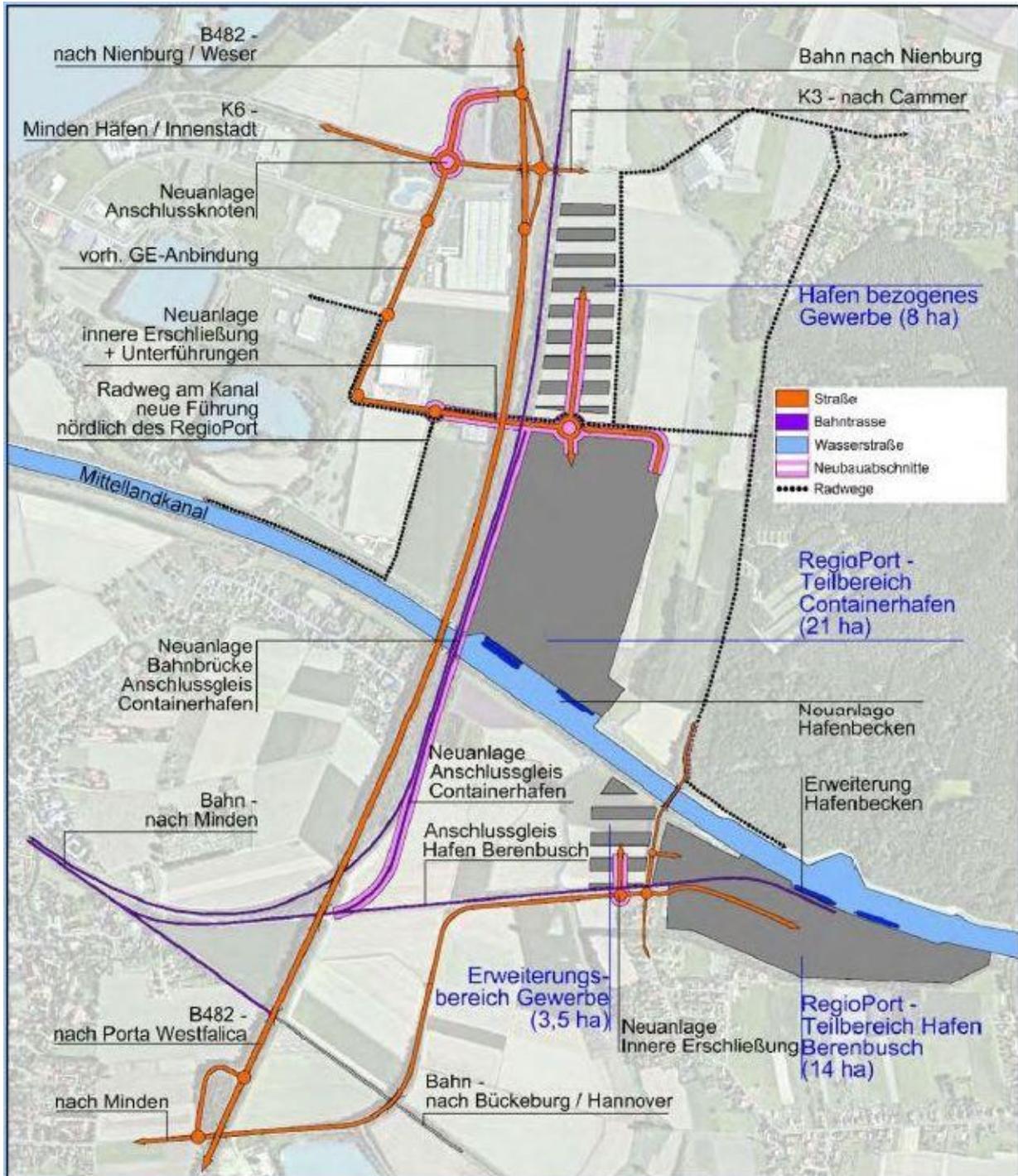
11.06.2007	Erarbeitungsbeschluss Änderungsverfahren Regionalplan
19.02.2008	Erörterungstermin Änderungsverfahren Regionalplan
06.03.2008	Scoping Termin zu den weiteren Planungsschritten
03.11.2008	Inkrafttreten Änderung Regionalplan
28.04.2009	Inkrafttreten Planungsverband RegioPort Weser
19.08.2009	Erste konstituierende Sitzung des Planungsverband RegioPort Weser
01.11.2009	Start Planung Suprastruktur
Ende 2009 - Anfang 2010	Erstellung Masterplan RegioPort Weser
Frühjahr 2010	Präsentation Masterplan
	Verfahren der Bauleitplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne) und Planfeststellungsverfahren zur Herstellung des Baurechts
	Bauphase
	Eröffnung des RegioPort Minden

Tabelle: Zeitplan zum RegioPort Minden, Auszug.

Die in der vorstehenden Tabelle erwähnte Suprastruktur bezeichnet Oberbauten wie z. B. Flächenbefestigungen, jegliche Arten von Gebäu-den sowie aller Arten von befestigtem oder halb-beweglichem Gerät (Kräne, etc.).⁵⁴

⁵³ Planungsverband RegioPort Weser, „Planungsschichten“,

⁵⁴ Planungsverband RegioPort Weser, „Suprastruktur“



Karte: Strukturplan zum RegioPort Minden; nicht vollständig aktuell; ein aktualisierter Strukturplan liegt uns nicht vor.



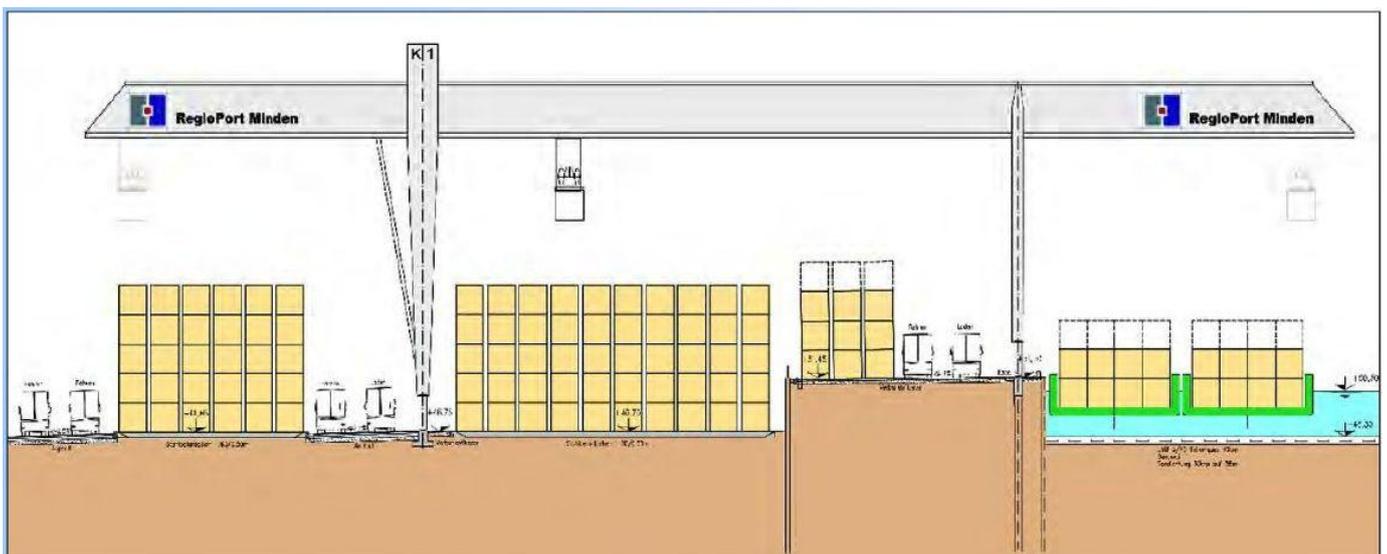
Vogelperspektive von Südwesten
- RegioPort Weser gesamt

Bild: Vogelperspektive von Südwesten RegioPort Weser gesamt; nicht vollständig aktuell; eine aktualisierte Vogelperspektive liegt uns nicht vor.

**Erwartete Investitionsvolumina
(Stand 30.09.2011)**

	1. Teil- Bauabschnitt 2015	2. Teil- Bauabschnitt 2022	1. BA gesamt
voraussichtliche Inbetriebnahme:			
Grunderwerb	2.996.464,56 €	181.125,00 €	3.177.589,56 €
äußere Erschließung	2.484.713,19 €		2.484.713,19 €
Sonstiges	1.551.375,00 €	744.056,25 €	2.295.431,25 €
	Renaturierung Retention Schallschutz	Renaturierung Retention	
Bau-/Anschaffungskosten (inkl. Planungskosten)	23.260.206,32 €	34.004.136,05 €	57.264.342,37 €
	Kaianlage Umschlagfläche MLK Kranbrücke 1 Entwässerung Beleuchtung Elektroinstallation Eingrünungstreifen	Bahnanschluss Umschlagfläche Bahn Kranbrücke 2 Vorstauffläche	
INVESTITIONSVOLUMEN	30.292.759,07 €	34.929.317,30 €	65.222.076,37 €
mögl. Fördermittel + Zuschüsse	23.285.861,71 €	31.393.198,09 €	54.679.059,80 €
Eigenanteil RegioPort Minden	7.006.897,36 €	3.536.119,21 €	10.543.016,57 €

Tabelle: Erwartete Investitionsvolumina.



Grafik: Schnitt Anlegestelle Umschlag im RegioPort Minden.



Bild: Containerumschlag im RegioPort Minden von Süden.

11. Unternehmen mit aktivem Wasserwegeanschluss

Nachfolgend aufgeführt sind Unternehmen mit aktivem Wasserwegeanschluss. Allerdings konnte nicht immer eindeutig eine Aktivstellung des Wasserwegeanschlusses festgestellt werden.

Nicht aufgeführt sind

- Unternehmen, die zwar am Wasser liegen, diese Lage aber nicht für einen Güterumschlag nutzen,
- Unternehmen, die zwar im Bereich eines Hafens liegen, aber „in zweiter oder dritter Reihe“, also ohne unmittelbare Lage am Wasser und
- Brach- und Freiflächen mit unmittelbarer Lage am Wasser, die jedoch derzeit von keinem Unternehmen genutzt oder die nur sporadisch von Unternehmen genutzt werden.

Im Rahmen der Erstellung dieser Studie wurde ersichtlich, dass

- einzelne der nachfolgend genannten Unternehmen gerne erweitern würden, dies aber aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen derzeit nicht realisierbar ist,
- einzelne der nachfolgend genannten Unternehmen Dienstleistungen für andere Unternehmen bezüglich Be- und Entladung von Gütern übernehmen,
- bei einzelnen Unternehmen nicht-aktive, jedoch teilweise wieder aktivierbare Gleise liegen,
- die allermeisten der nachfolgend genannten Unternehmen bis auf wenige Ausnahmen zu (teilweise auch größeren) Firmengruppen gehören, die über mehrere Standorte verfügen.



Foto: RLB Raiffeisen-Landbund eG Betriebsstätte Petershagen-Lahde, Weser.



Fotos von oben nach unten: U.L.L.A. GmbH Agrar-Logistik Standort Minden einschl. Ölmühle Minden GmbH im Gebäudezusammenhang (Weser Abstiegshafen Minden). Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG Asphaltmischwerk Preußisch Oldendorf-Getmold (Mittellandkanal).



Fotos von oben nach unten: Getmolder Hafenumschlag Lager und Transporte GmbH & Co. KG. Raiffeisen-Markt Stemweder Berg GmbH Standort Preußisch Oldendorf-Getmold. Beide Mittellandkanal.



Fotos von oben nach unten: Fritz Offermann Holzimport Sägewerke Preußisch Oldendorf-Getmold. BESTA Eisen- und Stahlhandelsgesellschaft mbH Lübbecke. Beide Mittellandkanal.



Fotos von oben nach unten: Beiselen GmbH Standort Espelkamp. Raiffeisen Lübbecke Bäuerliche Bezugs- und Absatzgenossenschaft e. G.. Beide Mittellandkanal.



Fotos von oben nach unten: Wittemöller Mineralöle GmbH (2 Fotos: Anlegestelle für Tanklager Lübbecke (Schiffsentladestation im Eigentum der Stadtwerke Lübbecke) und das Tanklager Lübbecke). Mittellandkanal.



Fotos von oben nach unten: Rhenus GmbH Standort Hille. Raiffeisen-Landbund e G Standort Hille. Beide Mittellandkanal.



Fotos von oben nach unten: Heitmann ULTN Standort Minden. Rhenus GmbH Standort Minden. Beide Mittellandkanal.



Fotos von oben nach unten: AGRAVIS Mischfutter Ostwestfalen/Lippe GmbH Standort Minden (2 Fotos: Mittellandkanal-Seite und Industriekanal-Seite).



Fotos von oben nach unten: Westfalen AG (2 Fotos: Hafentanklager Minden und Anlegestelle für Tanklager Minden). Mittellandkanal.



Fotos von oben nach unten: Schwartze & Co. Rohstoffhandel Voth GmbH Standort Minden. Rosemeier Schiffbau GmbH Minden. Beide Industriehafen Minden.



Fotos von oben nach unten: Paul Jost GmbH Standort Minden. Bruns Baustoffe GmbH Standort Minden. Beide Industriehafen Minden.



Foto: Leschaco Solutions GmbH Standort Minden (linkes Gebäude), Industriehafen Minden.

	Name	Adresse	Internetadresse	Gewässer	Schiene Ja / Nein
1	RLB Raiffeisen-Landbund eG	Fährstraße 34, 32469 Petershagen	www.rlb-eg.de	Weser	Nein
2	U.L.L.A. GmbH Agrar-Logistik	Werftstr. 17, 32423 Minden	www.lippeagrar.de	Weser Abstiegshafen Minden	reaktivierbar
3	Ölmühle Minden GmbH	Werftstr. 17-46, 32423 Minden	www.oelmuehle-minden.de	Weser Abstiegshafen Minden	reaktivierbar
4	Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG, Asphaltmischwerk Getmold	Hafenstr. 21, 32361 Pr. Oldendorf	www.johann-bunte.de	Mittellandkanal Industriefhafen Pr. Oldendorf-Getmold	nein
5	Getmolder Hafenumschlag, Lager und Transporte GmbH & Co. KG	Hafenstr. 17, 32361 Pr. Oldendorf	www.getmolder-hafenumschlag.de	Mittellandkanal Industriefhafen Pr. Oldendorf-Getmold	nein
6	EmKa Transportbeton + Mörtel GmbH & Co. Vertrieb KG	Hafenstr. 15, 32361 Pr. Oldendorf		Mittellandkanal Industriefhafen Pr. Oldendorf-Getmold	nein
7	Raiffeisen-Markt Sternweder Berg GmbH	Ladestr. 2, 32361 Pr. Oldendorf	www.rll-ag.de	Mittellandkanal Industriefhafen Pr. Oldendorf-Getmold	nein
8	Fritz Offermann	Getmolder Str. 32, 32361 Pr. Oldendorf	www.fof.de	Mittellandkanal Industriefhafen Pr. Oldendorf-Getmold	Nein
9	BESTA Eisen- und Stahlhandelsgesellschaft mbH	Zum Rauhen Horst 7, 32312 Lübbecke	www.bestaeisenundstahl.de	Mittellandkanal Anlegestelle Besta	Ja
10	Beiselen GmbH	Ferdinand-Porsche-Str. 13, 32339 Espelkamp	www.beiselen.de	Mittellandkanal Hafen Espelkamp	Nein
11	Raiffeisen Lübbecke Bäuerliche Bezugs- und Absatzgenossenschaft e. G.	Am Hafen 2-4, 32312 Lübbecke	www.raiffeisen-luebbecke.de	Mittellandkanal Hafen Lübbecke	reaktivierbar.
12	Wittmöller Mineralöle GmbH	Rahdener Str. 164, 32312 Lübbecke	www.wittmoeller.net	Mittellandkanal Hafen Lübbecke	Nein
13	Rhenus GmbH	Industriefhafen 9-13, 32479 Hille	www.rhenus.com	Mittellandkanal Industriefhafen Hille	Ja
14	Raiffeisen-Landbund eG	Am Hafen 1, 32479 Hille	www.raiffeisen-landbund.de	Mittellandkanal Hafen Hille	stillgelegt, aber möglicherweise reaktivierbar
15	Heitmann ULTN	Am Westhafen 4, 32425 Minden	www.heitmann-minden.de	Mittellandkanal Westhafen Minden	Ja
16	Rhenus GmbH	Am Osthafen, 32423 Minden	www.rhenus.com	Mittellandkanal Osthafen Minden	Ja
17	AGRAVIS Mischfutter Ostwestfalen/Lippe GmbH	Zum Industriefhafen 20, 32423 Minden	www.raiffeisen.com	Mittellandkanal Osthafen Minden und Industriefhafen Minden	Ja, an beiden Hafenstandorten
18	Westfalen AG Tanklager Minden	Aminghauser Str. 52, 32423 Minden	www.westfalen-ag.de	Mittellandkanal Osthafen Minden	Nein
19	Schwartz & Co. Rohstoffhandel Voth GmbH	Karlstr. 49, 32423 Minden	www.g-voth.de	Industriefhafen Minden	Nein
20	Rosemeier Schiffbau GmbH	Karlstr. 41, 32423 Minden	www.schiffbau-rosemeier-minden.jcbruns-service.de	Industriefhafen Minden	Nein
21	Paul Jost GmbH	Karlstr. 41 a, 32423 Minden	www.paul-jost.com	Industriefhafen Minden	Ja
22	Bruns Baustoffe GmbH	Windmühlenstraße 32, 32423 Minden		Industriefhafen Minden	Nein
23	Leschaco Solutions GmbH	Zum Industriefhafen 24, 32423 Minden	www.leschaco.com	Industriefhafen Minden	Ja

Tabelle: Unternehmen mit aktivem Wasserwegeanschluss in Minden-Lübbecke

12. Freie Ansiedlungsflächen mit Wasserwegeanbindung

Nachfolgend sind Flächen mit direktem Wasserwegeanschluss aufgeführt, die für eine Ansiedlung von Unternehmen zur Verfügung stehen.

Es bestehen darüber hinaus weitere Flächen für eine Ansiedlung:

- Flächen, die zwar im Bereich eines Hafens liegen, aber „in zweiter oder dritter Reihe“, also ohne unmittelbare Lage am Wasser (Ansprechpartner hierzu finden sich in der großen Tabelle zum Hafenband im Kapitel „Wirtschaftshäfen“).
- Das Container-Terminal im Industriehafen Minden, das perspektivisch mit fortschreitender Realisierung des RegioPort Weser Minden frei wird.
- Die Ansiedlungsmöglichkeiten in einem Teilbereich des zukünftigen RegioPort Weser Minden.

Im Rahmen der Recherchen zu dieser Studie wurde die Anzahl der freien Ansiedlungsflächen immer geringer. Die verbliebenen und nachfolgend genannten freien Ansiedlungsflächen unterliegen teilweise mehr oder weniger großen Restriktionen und Rahmenbedingungen, die die zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten mehr oder weniger stark einschränken. Und: Die verbliebenen und nachfolgend genannten freien Ansiedlungsflächen befinden sich teilweise bereits in konkreten Nachnutzungsverhandlungen und sind deshalb teilweise mit Erscheinen dieser Studie möglicherweise bereits vergeben.



Foto: Ehemaliger Wasserübungsplatz der Pioniere südwestlich von Petershagen-Windheim an der Weser.



Fotos von oben nach unten: Fläche der am 26. Oktober 1944 zerstörten ehemaligen Kistenfabrik Busch neben der Mittellandkanalüberführung und an der Weser in Minden. Die direkt angrenzende Fläche der ehemaligen Gerresheimer Glashüttengelände an der Weser und am Unterkanal in Minden.



Fotos von oben nach unten: Ehem. Landré & Bartels GmbH & Co. KG Holzimport & Hobelwerk in Bad Oeynhausen an der Weser. Fläche im Hafen von Espelkamp am Mittellandkanal.



Foto: Gebr. Lüken OHG im Industriehafen Minden.

Fläche	Adressen	Ansprechpartner	Telefon	E-Mailadresse	Flächengröße (qm)	Erläuterungen	Gewässer
1 Pionier-Wasserübungsplatz Windheim-Jössen	Logeweg 50, 32469 Petershagen	Ernst-Heinrich Habbe Bundeswehrdienstleistungsverwaltung Augustdorf Objektmanagement Minden	0571 3985-240	ernstheinrichhabbe@bundeswehr.org	113.620	Bundeswehriptioniernutzung nur noch sporadisch mit Weserquerungen ohne Rücksichtnahmenotwendigkeit auf Schiffsverkehr. Zum Bestand gehören u. a. Hallen und befestigte Außenflächen. Umnutzung der Immobilie nach Prüfung verschiedener Punkte wie Hochwasser, Abwasserentsorgung und bestehende Zwischennutzungen.	Weser
2 Gebr. Lünen OHG	Industrieweg 5, 32423 Minden	Ulf Lünen	0571 31361 0171 2116416	ulf.lueken@gmx.de	14.776	Ehemaliger Holzumschlag und Sägewerk. Bestand: Gebäude mit Verwaltungs- und Sozialräumen, Portalkran, Freiflächen und mehrere Hallen.	Industriehafen Minden
3 Ehem. Kistenfabrik Busch	Friedrich-Wilhelm-Str. 117, 32423 Minden	Wolfram Rickert Verwaltungsgesellschaft e.K., Ringstraße 93-97, 32427 Minden	0571 883-0	w.rickert@verwaltungsgesellschaft.eu	7.385	Ehemalige Kistenherstellung. Bestand: Freifläche mit Aufwuchs. Schienenanschluss reaktivierbar. Kampfmittelfrei lt. Ansprechpartner.	Weser und Mittellandkanal
4 Ehem. Gerresheimer Glashüttengelände	Friedrich-Wilhelm-Str. 105-115, 32423 Minden	Wolfram Rickert Verwaltungsgesellschaft e.K., Ringstraße 93-97, 32427 Minden	0571 883-0	w.rickert@verwaltungsgesellschaft.eu	44.541	Ehemalige Hohlglasherstellung. Bestand: Verwaltungsgebäude (ca. 500 qm Nutzfläche) und Lagerhallen (ca. 13.000 qm Nutzfläche). Schienenanschluss aktiv.	Weser und Unterkanal vor der Unterschleuse
5 Ehem. Landré & Bartels GmbH & Co. KG Holzimport & Hobelwerk	Fährweg 9-11, 32547 Bad Oeynhausen	Ulrich Borchers, Burgstr. 6, 32602 Vlotho	05731 306670 05733 10055	uborchers@gmx.de	26.750 und ca. 11.000	Bestand: Hallen, ehem. Hobelwerk, Spänebunker, Garagen, Werkstatt, Bürogebäude. Vermietung mit späterem Verkauf möglich.	Weser
6 Häfen Espelkamp	Ferdinand-Porsche-Straße, 32339 Espelkamp	Günter Segelhorst, Stadt Espelkamp, Wilhelm-Kern-Platz 1, 32339 Espelkamp	05772 562-218	g.segelhorst@espekamp.de	10.600	Abgeräumte Freifläche. Ehemals gewerblich genutzt. Eingeschränkte Wasserstraßennutzung möglich. Erweiterte Wasserstraßennutzung ggf. mit Nachbarn realisierbar.	Mittellandkanal

Tabelle: Flächen mit direktem Wasserwegeanschluss, die für eine Ansiedlung von Unternehmen zur Verfügung stehen.

13. Kies- und Sandabbau mit Weseranbindung

Die Mittelweserregion ist für die Gewinnung von Sand und Kies weitgehend erschöpft. In der Region Oberweser befinden sich sehr hochwertige Kiese und Sande, die mindestens für die nächsten 50 Jahre zum Abbau anstehen. Die Schiffsverladung des Materials ist konkret geplant und Bestandteil von aktuellen Planfeststellungsbeschlüssen. Mit einer Schiffstransportklausel in den Planfeststellungsbeschlüssen wird die Genehmigungsfähigkeit des Abbaus hergestellt. Die Klausel entlastet aber auch die umliegenden Gemeinden von LKW-Straßenverkehr und senkt die Transportkosten. Zur Durchführung werden Schiffe mit entsprechenden Tiefgängen weiterentwickelt.

Ein aktives Beispiel außerhalb des Kreises Minden-Lübbecke zeigt, wie der Kiestransport über Schiff erfolgen kann: Die AHE Schaumburger Weserkies in Rinteln belädt nicht nur über LKWs, sondern auch im eigenen Weserhafen. Über eine neue, direkt am Kieswerk errichtete Schiffsverladung können Schiffe mit einer Förderleistung von ca. 1.000 t/h wirtschaftlich beladen werden.⁵⁵ Die beiden nachfolgenden Fotos geben einen Eindruck der Weser-Schiffsverladung in Rinteln-Engern.



Foto: Verladestelle der AHE-Unternehmensgruppe in Rinteln-Engern.

⁵⁵ AHE, „Vertrieb“



Foto: Verladestelle der AHE-Unternehmensgruppe in Rinteln-Engern.

In der Projektierungsphase eines anderen Unternehmens befindet sich eine neue Abbaufäche in Porta Westfalica-Costedt mit Schiffstransport von Kies über die Weser in Richtung Norden.

Offiziell beantragt wurde eine Änderung des Regionalplanes (Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold) für eine neue Sand- und Kiesabgrabung zwischen den Ortsteilen Ilse, Windheim und Jössen (Stadt Petershagen). Der Massentransport soll über die Straßen (L 801 und B 482) erfolgen. Ebenfalls ist für das Abgrabungsunternehmen die Nutzung des nahe gelegenen Schleusenkanals für einen eventuell anteiligen überregionalen Rohstofftransport per Schiff denkbar.⁵⁶

Die beiden nachfolgenden Fotos zeigen eine bestehende Kiesverladestelle in Petershagen-Wietersheim.

⁵⁶ Bezirksregierung Detmold, „9. Änderung“, Seite 3 und 10.



Fotos von oben nach unten: Kiesverladestelle und Zufahrt zur Kiesverladung an der Weser, Heidelberger Weserkies GmbH & Co. KG, Petershagen-Wietersheim.

14. Personenschifffahrt und Anlegestellen

Weser und Mittellandkanal werden von Personenschifffahrtsunternehmen befahren. Durchgeführt werden Charterfahrten (z. B. für Firmenfeiern, Jubiläen und Familienfeiern), Linienfahrten und festgelegte Arrangements (z. B. Rundfahrten, Grünkohlfahrt etc.).

Betreiber	Schiff	Kapazität	Länge	Breite	Tiefgang
Mindener Fahrgastschiffahrt GmbH & Co. KG Sympherstrasse 16 32425 Minden www.mifa.com	Europa	300 Personen	39,00 m	7,64 m	0,60 m
	Helena	350 Personen	40,80 m	8,20 m	0,80 m
	Poseidon	400 Personen	43,27 m	7,64 m	0,80 m
Flotte Weser GmbH & Co. KG Niederlassung Mittelweser Forstweg 5 31582 Nienburg Niederlassung Oberweser Am Stockhof 2 31785 Hameln www.flotte-weser.de	Wappen von Minden	200 Personen	55,80 m	9,40 m	0,80 m
	Domröschen	150 Personen	26,70 m	4,80 m	0,80 m
	Stadt Verden	250 Personen	28,50 m	6,10 m	0,70 m
	Bremen	250 Personen	28,80 m	5,70 m	0,82 m
	Nienburg	250 Personen	41,00 m	6,80 m	0,91 m
	Hameln	396 Personen	46,10 m	7,60 m	0,81 m
	Holzminden	400 Personen	46,70 m	9,30 m	0,63 m
	Karlschafen	400 Personen	51,20 m	8,80 m	0,96 m
	Höxter	600 Personen	54,00 m	9,30 m	0,65 m
Weser-Personenschiffahrt GmbH Riepenstraße 11 31789 Hameln www.weser-personen-schiffahrt.de	Brissago	298 Personen	29,00 m	6,70 m	0,95 m

Tabelle: Die Unternehmen der Personenschifffahrt auf der Weser und dem Mittellandkanal im Kreis Minden-Lübbecke.

Anlegestellen	Gewässer
Anleger Petershagen-Heisterholz	Weser
Anleger Minden, Schachtschleuse, Sympherstr.	Mittellandkanal Oberhafen
Anleger Minden, Schachtschleuse, Fuldastr., Fahrgastschiffahrt / Hotelschiffe	Mittellandkanal
Anleger Minden, Schlagde	Weser
Anleger Minden, Schlagde, Wappen von Minden	Weser
Anleger Minden, Weserpromenade	Weser
Anleger Porta Westfalica, Fährstr.	Weser
Anleger Bad Oeynhausen, Adam-Opel-Str.	Weser
Anleger Preußisch Oldendorf-Getmold	Mittellandkanal
Anleger Hille, Eickhorster Str.	Mittellandkanal
Anleger Hille, Südhemmern, Br. 125 Süd, Mühle Südhemmern	Mittellandkanal

Tabelle: Die Anlegestellen der Personenschifffahrt in Weser und Mittellandkanal im Kreis Minden-Lübbecke.

Im Zuständigkeitsbereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Minden be-
fahren rund 350.000 Personen mit Fahrgastschiffen den Mittellandkanal
und die Weser.⁵⁷ (Internetauftritt des WSA)

Die nachfolgenden Fotos sind eine Auswahl von Anlegestellen der Per-
sonenschifffahrt.



Fotos von oben nach unten: Anleger Petershagen-Heisterholz. Anleger Schacht-
schleuse Sympherst. Minden.

⁵⁷ Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, „Fahrgastschifffahrt“



Fotos von oben nach unten: Anleger Schlagde Wappen von Minden, Minden. Anleger Weserpromenade Minden. Beide Weser.



Fotos von oben nach unten: Anleger Porta Westfalica-Barkhausen. Anleger Bad Oeynhausen. Beide Weser.



Foto: Anleger Hille, Eickhorster Str., Mittellandkanal.

15. Andere Anlegestellen

An einigen Stellen der Weser bestehen nicht-vereinsgebundene Anlegestellen, die offenbar einzeln fest über einen längeren Zeitraum an Einzelmietern vermietet werden. Die nachfolgenden Fotos zeigen zwei Beispiele.



Fotos von oben nach unten: Private Anlegestellen oberhalb des Laufwasserkraftwerkes Petershagen auf der linken Weserseite. Anlegestellenvermietung in Petershagen auf der rechten Weserseite.

16. Weitere Unternehmen mit dem Geschäftsfeld „Wasser“

Nachfolgend sind beispielhaft Fotos von einigen Unternehmen mit dem Geschäftsfeld „Wasser“ abgebildet. Mit „Wasser“ sind dabei Weser und / oder Mittellandkanal gemeint. Die Tabelle umfasst eine Zusammenstellung entsprechender Unternehmen, die mit annehmbarem Zeitaufwand recherchiert werden konnten. Es ist davon auszugehen, dass in der Tabelle nicht alle Unternehmen und gewerbliche Tätigkeiten enthalten sind, die mit dem Geschäftsfeld „Wasser“ verbunden sind.

Daneben sind auch die vielen privat vermieteten Anlegestellen bzw. Liegeplatzvermietungen an der Weser zu nennen, vor allem in Petershagen und in Porta Westfalica (siehe vorheriges Kapitel).

Bis auf eine Ausnahme nicht aufgeführt in der Tabelle sind auch die Fahrrad-Servicestationen am Weserradweg, die zum Teil auch Notdienste bei Radpannen anbieten:

Porta Westfalica:

- Aschke, Vlothoer Str. 77, Tel. 0571 70071
- Fahrradcenter Lindemann, Portastraße 21, Tel. 0571 76735

Minden:

- SRJ- Gästeservice (siehe Tabelle)
- Radstation Minden, Bundesbahnhof 12, Tel. 0571 9725705
- Zweirad-Center Dorn, Friedrich-Wilhelm-Str. 85, Tel. 0571 31269.

Stand Oktober 2011 ohne Anspruch auf Vollständigkeit.⁵⁸

Weiter ist der Internetauftritt www.drachenbootshop.de zu nennen, der laut Impressum bei der Grebe/Rohlfing GbR, Porta Westfalica,⁵⁹ beheimatet ist.

Ergänzend aufzuführen ist das bisher nicht umgesetzte Projekt „Portaflitzer“ in Porta Westfalica. Verbunden werden sollen damit die Attraktionen auf dem Wittekindenberg einschließlich Kaiser Wilhelm Denkmal mit dem Weserradweg und der Weserpersonenschiffahrt. Als Verbindung ist eine Allwetterrodelbahn mit Bergaufsystem angedacht. Dabei setzen sich die Fahrgäste an der Talstation in einen Rodel und werden bergauf gezogen. Sie können dort sofort per Rodel wieder bergab fahren oder beispielsweise für Besichtigungen aussteigen und später wieder einsteigen.⁶⁰

Die Dioxinbelastung von Wildaalen wirkt sich möglicherweise auf die gewerbliche Aalfängerei in Petershagen aus mit eventuellem Einfluss auf den dortigen weiteren Betrieb.⁶¹

⁵⁸ WeserKontor, „RADgeber“, Seite 30 f.

⁵⁹ Grebe/Rohlfing GbR, Portastraße 34, 32457 Porta Westfalica, Tel. 0571 3921326, E-Mail info@drachenbootshop.de

⁶⁰ Architekturbüro JORDAN, „Die Idee“

⁶¹ Radio Westfalica, „Aale“ und „Aalfischerei“.



Fotos von oben nach unten: Aalfänger nördlich des Laufwasserkraftwerkes Schlüsselburg, Weser. Wassersport Heinemeyer am Alten Weserhafen, Minden, Weser.



Fotos von oben nach unten: Lippe-Yachtschule, Bad Oeynhausen, Weser. Overmeer Schiffahrt & Transport GmbH Preußisch Oldendorf-Getmold, Mittellandkanal.



Fotos von oben nach unten: Schiffsbedarf Werdin KG (Oskar 73, Ihre Einkaufsquelle), Preußisch Oldendorf-Lashorst, Mittellandkanal. Kiosk am Kanal, Lübbecke, Mittellandkanal.



Fotos von oben nach unten: Bootswana, Minden. Emstank Bunkerboote, Mittellandkanal, Minden.

Name	Adresse	Telefon	Fax	Geschäftsführer	Internetadresse	E-Mail	Gewässer	Produkte / Dienstleistungen
Aalflänger und Aalräucherei	Brückenweg 27, 32469 Petershagen-Wasserstraße	05768 401		Manfred und Klaus Reiter			Weser	Die Mitglieder der Familie Reiter betreiben als letzte Berufstätiger in NRW die Flussfischerei an der Weser mit zwei Aalflängern am Laufwasserkraftwerk Schlüsselberg und einem Aalflänger am Laufwasserkraftwerk Lahde.
Bootswana	Kutenhauser Str. 218, 32425 Minden	0571 4049398	0571 4049399	Fred Schwenker	www.bootswana.de	info@bootswana.de	Weser	Verkauf von neuen und gebrauchten Kajaks, Canadiern und Zubehör. Bootstests mit persönlicher Begleitung. Kanuverleih, Tourenplanung.
Wassersport Heinemeyer	Am Alten Weserhafen 1, 32423 Minden	0571 34434	0571 3880002	Karl Werner Heinemeyer	www.outboards.de	heinemeyer@outboards.de	Weser Alter Weserhafen	Importeur von Booten. Handel mit neuen und gebrauchten Booten, Motoren und Zubehör. Werkstatt.
SRJ Aktivfreizeit & Gästeservice	Hermannstr. 46, 32423 Minden	0571 8891900	0571 8891993	Siegfried Raudszus	www.srj.de	info@srj.de	Weser	Anbieter von Rad-, Wander- und Erlebnisreisen sowie Flosstouren u. a. auf der Weser.
Deutsche Transportgenossenschaft Binnenschiffahrt e G (DTG), Standort Minden	Marienstraße 50, 32427 Minden	0571 82 99 13-0		Matthias Bunger	www.dtg-eg.de	minden@dtg-eg.de		Vereinigung von Partikulieren. Transportvermittlung. Transportübernahme.
Bootservice Center Fette BCK-Bootservice und Ersatzteile GmbH	Am Wasserwerk 10, 32547 Bad Oeynhausen	05731 3100	05731 22543	Hermann Fette	www.bootservice-fette.de	mail@bootservice-fette.de	Weser	Gebrauchboovermittlung. Verkauf von Motoren und Zubehör. Winterlager. Servicewerkstatt.
Lippe-Yachtschule	Vlothoer Str. 158, 32547 Bad Oeynhausen-Rehme	0171 4416329		Friedhelm Krämer	www.lippeyachtschule.de	info@lippeyachtschule.de	See und Binnen	Segel- und Sportbootführerscheine (Binnen, See, Hochsee).
Wassersportzentrum Levern	Hollenmühle 7, 32351 Stemwede-Levern	05745 300054		Christiane Weber	www.wassersport-levern.de	weber-preussisch@t-online.de	See und Binnen	Importeur von Booten. Handel mit neuen und gebrauchten Booten, Motoren und Zubehör. Werkstatt. Yachttransporte.
Bootsvermietung Preußisch Oldendorf	Eggelerstr. 80, 32361 Preußisch Oldendorf	05742 921101	05742 701955	Bernd Wernicke	www.wernicke-beemd.de	wernicke-pr@t-online.de	Mittellandkanal Weser	Vermietung von führerscheinfreien und führerscheinpflchtigen Booten.
Overmeer Schifffahrt & Transport GmbH	Getmolder Str. 26, 32361 Pr. Oldendorf-Getmold	05742 701030	05742 702884	Johannes Leonardus Overmeer	www.overmeer.com	info@overmeer.com	Mittellandkanal	Transportvermittlung. Transportübernahme. Reedereibetrieb. Befrachtung von Schiffen.
Werdin KG	Zum Anleger 1, 32361 Pr. Oldendorf-Lashorst	05742 920708	05742 920710	Oskar Werdin	www.oskar73.de	info@oskar73.de	Mittellandkanal	Schiffsausrüstung. Stationärer Handel mit Anlegestelle bei Mittellandkanalkilometer 73 und Internethandel mit Schiffsbedarf wie Elektro, Farben, Leitem, Tauen und Draht.
PST Partner Schifffahrt & Transport GmbH & Co. KG	Im Rosental 7, 32312 Lübbecke	05741 240 940		André Knot	www.partner-logistik.de	info@partner-logistik.de		Transportvermittlung für lose Waren und Stückgut.
Kiosk am Kanal	Moorbadstr. 2, 32312 Lübbecke	05741 61882		Ingrid Wittenbrink			Mittellandkanal	Verkauf von Eis, Getränken und Süßwaren.
Mindener Sportboot & Camping GbR	Am Hahler Hafen, 32427 Minden	05252 6833		Manfred Ritter		m.ritter@t-online.de	Mittellandkanal	Einlagerung von Booten in Halle.
Emstank GmbH	Hermann-Schoppe-Straße 15, 32425 Minden	0571 26357		Andreas Biniasch	www.emstank.de	emstank@emstank.de	Mittellandkanal Westhafen Minden	Verkauf von Schiffskraft- und Schmierstoffen.

Tabelle: Unternehmen mit Geschäftsfeld „Wasser“.

17. Konventionelle Kraftwerke

Die beiden konventionellen Kraftwerke in Petershagen-Lahde (Kraftwerk Heyden) und in Porta Westfalica-Vetlheim nutzen die Weser durch Kühlwasserentnahme. Das Kraftwerk Petershagen-Lahde hält an der Weser (Schleusenkanal) darüber hinaus auch zu Transportzwecken einen Hafen vor.

Die heutige Anlage am Standort Petershagen-Lahde am Schifffahrtskanal der Weserstaustufe ist seit 1987 in Betrieb und steht auf einem ca. 67 ha großen Gelände. Das Kraftwerk ist der größte Steinkohle-Monoblock Europas. Es verfügt über 875 Megawatt Nettoleistung, 915 Megawatt Bruttoleistung und einen Wirkungsgrad von 42 %. Im Jahr werden durchschnittlich 4.500 Gigawattstunden erzeugt (= rund 4,5 Milliarden Kilowattstunden). Berechnet auf den Durchschnittsverbrauch eines 2 bis 3-Personenhaushaltes (3.500 Kilowattstunden pro Jahr) versorgt das Kraftwerk über eine Million Haushalte mit Strom. Um diese Leistung zu erbringen, benötigt das Kraftwerk täglich ca. 7.000 Tonnen Steinkohle, die aus der ganzen Welt (Australien, Südamerika, Südafrika, Osteuropa, USA) im Wesentlichen per Bahn nach Petershagen gebracht werden. Dafür rollen pro Tag durchschnittlich drei Güterzüge mit bis zu 48 Waggons zum Kohlelagerplatz. Über die Weser kommende Schiffe können direkt in der Hafenanlage des Kraftwerks anlegen. Die Hafenanlage des Kraftwerks liegt am Schleusenkanal der Schleuse Petershagen, der einen Weserbogen abkürzt. Derzeit werden dort hauptsächlich Schiffe mit Gips aus der Rauchgasreinigung verladen. Die Gipsverladung erfolgt derzeit ausschließlich über Schiffe, ist aber auch auf anderen Transportwegen möglich. Maximale Größe der ent- und verladbaren Schiffe: 1.300 t. Umgeschlagene Güterarten: Gips, Kraftwerksaschen, Steinkohle.

Umschlagskapazitäten:

- Schiffsentlader (Steinkohle): 5-6 Stunden pro Schiff je nach Schiffsgröße.
- Gipsverladung (per Bandanlage): 12-15 Stunden pro Schiff.
- Ascheverladung per Bagger: 4-6 Stunden pro Schiff.

Gesamtumschlag 2011:

- 51 Gipsschiffe verladen => 55.890 t
- 0 Ascheschiffe => 0 t
- 1 Kohleschiff entladen => 1.259 t

Die Kapazität des kraftwerkseigenen Kohlelagerplatzes reicht für einen Monat Kraftwerksbetrieb aus. Im Kraftwerk arbeiten 93 Mitarbeiter. Außerdem sind an dem Standort zahlreiche Mitarbeiter anderer E.ON-Unternehmen sowie von Firmen aus der Region regelmäßig beschäftigt. Im Kraftwerk Heyden werden bis zu 32 junge Leute zu Industriemecha-

nikern oder Elektronikern (Fachrichtung Betriebstechnik) ausgebildet. Ab 23. April 2012 wurde das Kraftwerk für einige Monate zur planmäßigen Revision abgeschaltet. In diesem Zeitraum wurden die Kraftwerksanlagen überprüft und gewartet. Während der Revision unterstützten zusätzlich bis zu 700 externe Fachkräfte die Kraftwerksmannschaft. Schornsteinhöhe: 225 m. Kühlturmhöhe: 130 m. Kesselhaushöhe: 90 m. Der produzierte Strom wird mit einer Spannung von 380 Kilovolt über einen Transformator und einen Leistungsschalter direkt in das Hoch- bzw. Höchstspannungsnetz der E.ON Netz GmbH eingespeist. Bisher zählte Heyden zu den Kraftwerken, die vor allem den hohen Strombedarf im Grund- und Mittellastbereich abdecken und deshalb fast ohne Unterbrechung im Einsatz waren.

Im Jahr 1939 beschloss PreussenElektra den Bau eines Steinkohlekraftwerkes in Lahde. Am 7. Mai 1951 produzierte es zum ersten Mal 120 Megawatt Leistung und verfügte über einen Wirkungsgrad von ca. 27 %. Im April 1960 und im August 1961 wurden zwei weitere Steinkohleblöcke mit je 100 Megawatt Leistung in Betrieb genommen, deren Brennstoff im Jahr 1972 auf Erdgas umgestellt wurde. Die Blöcke 1, 2 und 3 wurden 1979 und 1982 stillgelegt und später durch den heutigen Block 4 ersetzt. Im Jahr 2000 fusioniert die PreussenElektra Kraftwerke GmbH mit dem Bayernwerk Konventionelle Wärmekraftwerke AG zur E.ON Kraftwerke GmbH.

Sämtliche Abwässer, die während des Betriebs des Kraftwerks Heyden anfallen, werden in einer zentralen Abwasserbehandlungsanlage mittels Fällungs-, Flockungs- und Siebverfahren gereinigt und danach in die Weser abgeleitet. Durch den Kühlturm wird das Kühlwasser, das der Weser entnommen wird, zurückgekühlt, so dass er Fluss durch den Kraftwerksbetrieb nur geringfügig erwärmt wird (weniger als ein Grad Celsius). Maximale Kühlwasserentnahme aus der Weser (am Schleusenkanal) laut wasserrechtlicher Erlaubnis: maximal 6 m³/s, 518.000 m³/d, 135.000.000 m³/a. Wassereinleitung in die Weser gem. wasserrechtlicher Erlaubnis: 20.800 m³/h, 491.416 m³/d, 126.442.750 m³/a.⁶²

Die Unterteilung in Grund-, Mittel- und Spitzenlastbereich hat sich in den letzten Jahren mit verstärktem Einsatz von Strom aus regenerativen Energiequellen relativiert.

An der am 30. Juni 2004 über Abspaltung aus der Gemeinschaftskraftwerk Weser GmbH heraus entstandenen Gemeinschaftskraftwerk Veltheim GmbH ist die E.ON Kraftwerke GmbH mit 66,6 % beteiligt und die Stadtwerke Bielefeld GmbH mit 33,3 %. Die Gemeinschaftskraftwerk Ve-

⁶² Quellen zum vorstehenden Text in diesem Kapitel außer zum ersten Absatz: E.ON Kraftwerke GmbH, Kraftwerk Heyden, „Daten & Fakten“, „Historie“, „Portrait“ und „Übersicht“ sowie Informationen der E.ON Kraftwerke GmbH, Kraftwerk Heyden

Itthem GmbH (GKV) betreibt am Standort Porta Westfalica – Veltheim zwei steinkohlebefeuerte Blöcke und einen Gaskombiblock mit zusammen 796 MW elektrischer Netto-Leistung. Block 1 wurde 1962 und Block 2 1965 mit je 93 Megawatt netto (MW) und Block 3 im Jahr 1970 mit 303 MW netto in Betrieb genommen. Block 4 ist ein mit Erdgas / leichtem Heizöl (HEL) betriebener Kombiblock, dessen Dampfteil 1975 in Betrieb ging (335 MW netto) und dessen Gasturbine seit 1974 im Einsatz ist (65 MW netto). Block 1 wurde im Jahr 2000 stillgelegt, Block 2 wird Ende 2012 außer Betrieb genommen. Der Dampfteil des Blockes 4 (335 MW netto) wird ab August 2011 in die Kaltreserve überführt.

Im Jahre 2011 wurden im Block 3 des GKV 437.411 Tonnen Steinkohle, 23.276 Tonnen Klärschlamm sowie 3.479 Tonnen heizwertreiche Fraktionen eingesetzt. Es dürfen max. 12% des Brennstoffs Steinkohle durch Sekundärbrennstoffe – Tiermehl/Klärschlamm und/oder heizwertreiche Abfallfraktionen – ersetzt werden. Das GKV entnimmt der Weser Kühlwasser und führt der Weser dieses Wasser auch wieder zurück. Darüber hinaus bestehen zwei Brunnenanlagen.

Die Gemeinschaftskraftwerk Weser GmbH (GKW) wurde 1959 von den Gesellschaftern der damaligen Interargem (bestehend aus Stadtwerke Bielfeld GmbH, Bielfeld; Elektrizitätswerk Minden – Ravensberg GmbH, Herford; Elektrizitätswerk Wesertal GmbH, Hameln) als Tochtergesellschaft gegründet.

Weserwasserentnahme gesamt im Jahr 2011: 371,8 Mio. m³/a.

Max. Weserwasserentnahme lt. Genehmigung : 800,12 Mio.m³/a bzw. 101.000 m³/h.

Brunnenentnahmen im Jahr 2011 Eisbergen + Veltheim: 124.172 m³/a.

Der Kraftwerkshafen wird für Güterumschlag nicht genutzt, da die Weser ab Minden aufwärts aus Kraftwerkssicht nicht wirtschaftlich schiffbar ist. Am Kraftwerkshafen sind keine Umschlagseinrichtungen vorhanden.

Länge der Hafens-Mole: ca. 90 m.⁶³

⁶³ Quelle zu den vorstehenden Ausführungen zum Gemeinschaftskraftwerk Veltheim: Gemeinschaftskraftwerk Veltheim GmbH



Fotos von oben nach unten: E.ON-Kraftwerk Heyden im Jahr 2008. Kraftwerkshafen (Petershagen-Lahde) im Mai 2012.



Fotos von oben nach unten: Kraftwerkshafen (Petershagen-Lahde) im Mai 2012.
Gemeinschaftskraftwerk Veltheim (Porta Westfalica).

	Standort	Kraftwerks- leiter	Betreiber	Internet	Kontaktaten	Leistung	Energieträger	Perspektive	Gewässer
Kraftwerk Heyden	Kraftwerksiedlung 2 32469 Petershagen	Jörn Neumann	E.ON Kraftwerke GmbH Kraftwerk Heyden	www.kraftwerk-heyden.com	Tel. 05702 29 0 Fax 05702 29 3275 E-Mail kraftwerk.heyden@eon.com	875 MW netto 915 MW brutto	Steinkohle		Weser
	Gemein- schafts- kraftwerk Veltheim	Uwe Knorr	GEMEINSCHAFTS- KRAFTWERK VELTHEIM GMBH	www.gk-veltheim.de	Tel. 05706 399 0 Fax 05706 399 381 E-Mail info@gk-veltheim.de	93 MW netto 100 MW brutto	Steinkohle	Im Jahr 2000 stillgelegt Außerbetriebnahme ab 01.01.2013	Weser
						303 MW netto 320 MW brutto	Regelbrennstoffe: Steinkohle und Petrolkoks. Ersatzbrennstoffe: heizwertreiche Fraktionen aus Haus- und Industrieabfällen und Klärschlamm.	Weiterbetrieb bei gegebener Wirtschaftlichkeit	
						400 MW netto 403 MW brutto	Erdgas und Heizöl E.L.	Überführung Dampfteil in die Kaltreserve (Konservierung) ab 01.08.2012 bis auf weiteres.	
insgesamt 796 MW netto									

Tabelle: Konventionelle Kraftwerke Heyden und Veltheim.

18. Laufwasserkraftwerke in der Weser

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts war der Weserflusslauf nicht reguliert. Bedingt durch die natürliche Dynamik des Wassers wurden und werden am Grund des Flusses lockere Bodenteile, Steine und Geröll bewegt (Erosion). Dadurch schnitt sich die Weser seinerzeit immer tiefer in ihr Bett. Die entstandene Flussbettvertiefung führte gleichzeitig zu einer starken Absenkung des Grundwassers, die die Handelsschifffahrt zu beeinträchtigen drohte. Auch die Landwirtschaft hatte unter den Folgen der Grundwasserabsenkung zu leiden.

Dies zog eine Stauregulierung der Mittelweser nach sich. Nachdem die erste Staustufe in Bremen-Hemelingen als Endpunkt der Unterweserkorrektur errichtet worden war, wurde in Dörverden eine weitere Staustufe zwischen 1907 und 1914 gebaut. Die Inbetriebnahme des Kraftwerks in Dörverden brachte neben der Stromerzeugung weitere positive Nebenefekte mit sich. Durch die Stauhaltung wurde der Grundwasserspiegel wieder erhöht, was zum Erhalt der Handelswege in das Binnenland führte. Auch eine weitere Verödung von Agrarflächen im Raum der Mittelweser wurde vermieden.

Im Zuge der Kanalisierung der Mittelweser wurden in den Jahren 1954 und 1960 zwischen Minden und Bremen fünf weitere Laufwasserkraftwerke erbaut, darunter auch Petershagen und Schlüsselburg.

Mit dem Bau und Betrieb der beiden Weser Laufwasserkraftwerke Schlüsselburg und Petershagen (Nordrhein-Westfalen) wurde Anfang der 1950er Jahre die Elektrizitätsgesellschaft PreußenElektra betraut (ab 2000 E.ON Energie). Anfang 2009 hat Statkraft den Betrieb der Laufwasserkraftwerke in Schlüsselburg und Petershagen von E.ON übernommen.

Das Petershagener Werk wurde im Jahr 1954 in Betrieb genommen und hat eine Stromerzeugungskapazität von rund 3,3 Megawatt (MW). Die durchschnittliche Stromerzeugung pro Jahr beträgt circa 17 Millionen kWh. Zwei Jahre später, 1956, wurde auch das Kraftwerk an der Staustufe Schlüsselburg in Betrieb genommen. Es hat eine installierte Leistung von 5,0 Megawatt (MW) und erzeugt pro Jahr rund 28 Millionen kWh. Beide Kraftwerke sind jeweils mit drei Kaplan-turbinen mit Getrieben in Heberanordnung ausgestattet.

Statkrafts Laufwasserkraftwerke entlang der Weser werden vom Standort Dörverden aus betrieben und gewartet. Die Überwachung und teilau-

tomatisierte Bedienung übernimmt die Leitwarte des Pumpspeicherkraftwerks in Erzhausen (Leine).

Laufwasserkraftwerke nutzen die Wassermenge der Flüsse zur Erzeugung elektrischer Energie. Sie werden rund um die Uhr im Dauerbetrieb mit ihrer Höchstleistung eingesetzt, soweit es das Wasserangebot zulässt. Um dem Laufwasserkraftwerk das erforderliche Gefälle zu bieten, wird der Fluss durch ein Wehr gestaut. Bei den Laufwasserkraftwerken an der Weser handelt es sich um Niederdruckanlagen, weil die Topographie der Landschaft, in denen sie errichtet sind, nur geringe Fallhöhen zulässt. Laufwasserkraftwerke zählen zu den Grundlastanlagen. Ihr Betrieb kann durch Hochwasser und Eisgang, aber auch aus wasserwirtschaftlichen Gründen beeinträchtigt werden.

Daten und Informationen zur Wasserdurchlaufmenge im Jahr 2011 je Laufwasserkraftwerk:

- Petershagen: Mittlerer Abfluss/Monat in m³/s : Jan 672, Feb 256, Mar 146, Apr 113, Mai 92, Jun 94, Jul 89, Aug 54, Sep 58, Okt 60, Nov 50, Dez 102
- Schlüsselburg: s.o. die Abflussmengen von Petershagen bis Dörverden sind gleich, nur Langwedel unterscheidet sich durch den Zulauf der Aller.

Energieerzeugung je Laufwasserkraftwerk für 2011 und 2010:

- Petershagen: 20,8 Mio. kWh in 2010; 18,5 Mio. kWh in 2011
- Schlüsselburg: 31,8 Mio. kWh in 2010; 25,4 Mio. kWh in 2011

64

⁶⁴ Quelle des vorstehenden Textes in diesem Kapitel: Information der Statkraft Markets GmbH, Niederkasseler Lohweg 175, 40547 Düsseldorf.



Fotos von oben nach unten: Laufwasserkraftwerk Schlüsselburg mit Aalfänger im Vordergrund. Laufwasserkraftwerk Petershagen mit Aalfänger im Vordergrund.

Laufwasserkraftwerk Schlüsselburg

Technische Daten	
Nennleistung	5 MW
Fallhöhe	3,10 m
Ausbau durchfluß	200 m ³ /s
Bauart der Turbinen	Kaplanturbine mit Getriebe Heberanordnung
Anzahl der Turbinen	3
Drehzahl der Turbinen	61,5 U/min
Drehzahl der Generatoren	500 U/min
Durchschnittliche Strom-erzeugung pro Jahr	28 Mio. kWh
Inbetriebnahme	1956
Lage an der Weser/km	236,6

Laufwasserkraftwerk Petershagen

Technische Daten	
Nennleistung	3,3 MW
Fallhöhe	2,52 m
Ausbau durchfluß	150 m ³ /s
Bauart der Turbinen	Kaplanturbine mit Getriebe Heberanordnung
Anzahl der Turbinen	3
Drehzahl der Turbinen	68 U/min
Drehzahl der Generatoren	500 U/min
Durchschnittliche Strom-erzeugung pro Jahr	17 Mio. kWh
Inbetriebnahme	1954
Lage an der Weser/km	213,985

Tabellen: Technische Daten zu den Laufwasserkraftwerken Petershagen und Schlüsselburg.

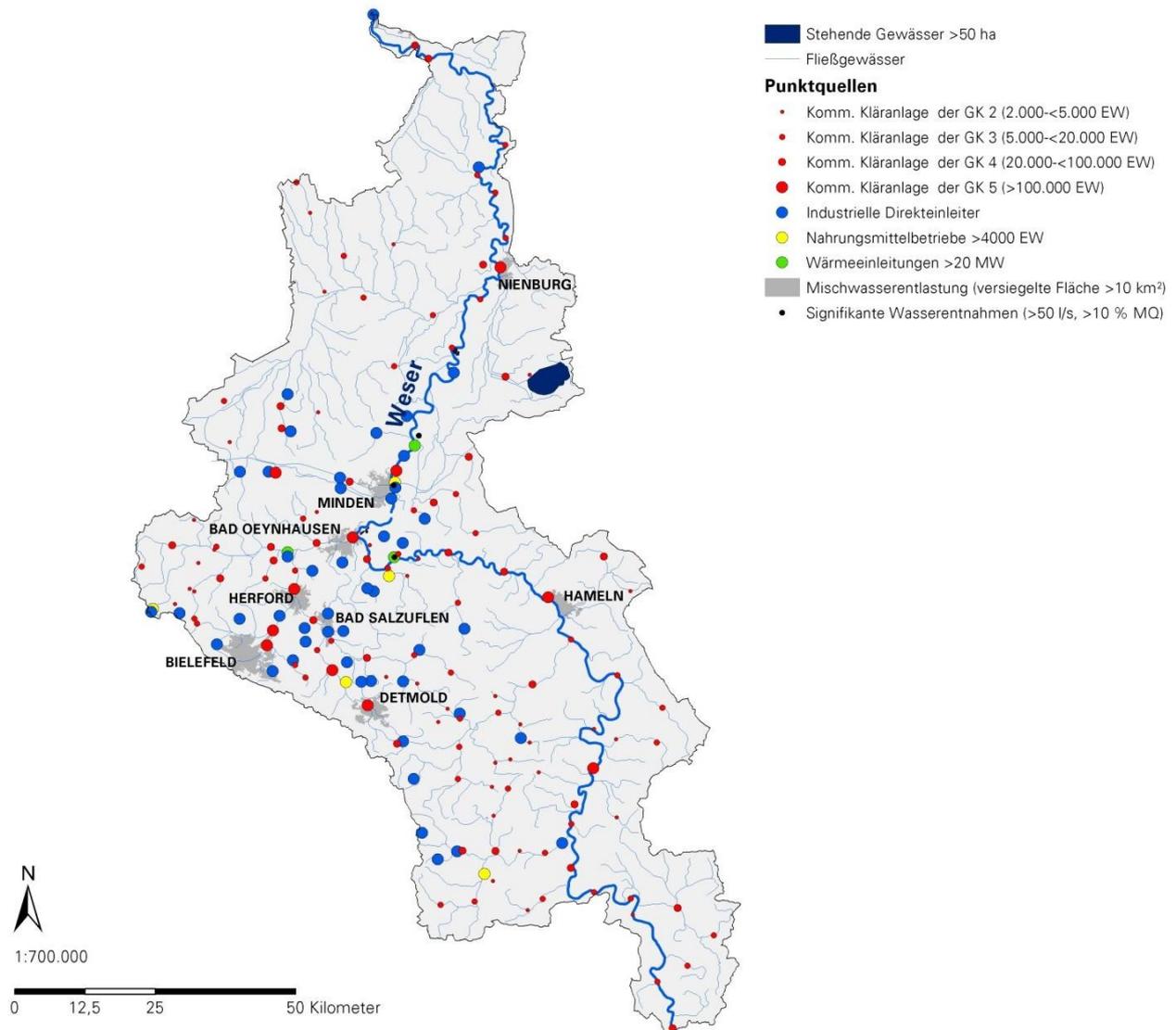
	Schlüsselburg	Petershagen
Standort / Adresse	Statkraft Markets GmbH Kraftwerk Schlüsselburg Brückenweg 51 32469 Petershagen	Statkraft Markets GmbH Kraftwerk Petershagen Ravensberg 32469 Petershagen
Kraftwerksleiter	Maik Thalmann	Maik Thalmann
Betreiber	Statkraft Markets GmbH	Statkraft Markets GmbH
Internet	www.statkraft.de	www.statkraft.de
Kontaktdaten	Tel. +49 4234-9300-0 FAX +49 4234-9300-222 info@statkraft.com	Tel. +49 4234-9300-0 FAX +49 4234-9300-222 info@statkraft.com
Leistung	5,0 MW	3,3 MW
Energieträger	Wasser	Wasser
Gewässer	Weser	Weser

Tabelle: Rahmendaten zu den Laufwasserkraftwerken Petershagen und Schlüsselburg.

19. Gesamtübersicht: Entnahmen und Einleitungen⁶⁵

Im Teilraum Ober- und Mittelweser, der weit über den Kreis Minden-Lübbecke hinausgeht, konnten 3 signifikante Entnahmen lokalisiert werden. Es handelt sich um eine Entnahme aus der Weser zur Speisung des Mittellandkanals sowie zwei Kraftwerke. Kühlwassereinleitungen erfolgen durch die Kohlekraftwerke in Porta Westfalica-Veltheim (Oberweser) und Petershagen-Lahde (Mittelweser).

⁶⁵ Dieses Kapitel einschließlich Karte und Tabelle ist ein Auszug aus Flussgebietsgemeinschaft Weser (FGG Weser), „EG-Wasserrahmenrichtlinie“, Seite 163 ff.



Karte: „Punktquellen und signifikante Wasserentnahmen“. Ober- und Mittelweser. Datum vom 02.02.2005.

Im Teilraum Ober- und Mittelweser befinden sich an der Weser und ihren Zuflüssen 53 relevante industrielle Direkteinleiter sowie Nahrungsmittelbetriebe. Sie sind nach Branchen differenziert in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Branche gem. Abwasserverordnung (AbwV)	Anzahl
Brauereien (11)	1
Chemische Industrie (22)	1
Feuerungsanlagen (47)	1
Fleischmehlindustrie (20)	1
Fleischwirtschaft (10)	1
Häusliches Abwasser (1)	4
Häusliches Abwasser, Kühlwasser (1, 31)	2
Herstellung von Erfrischungsgetränken und Getränkeabfüllung (6)	1
Herstellung von Hautleim, Gelatine und Knochenleim (15)	1
Herstellung von Papier und Pappe (28)	2
Kühlw., Mineralöhlhaltiges Abw., häusl. / komm. Abw., Oberird. Lagerung von Abfällen (31, 49, 1, 51)	1
Mineralöhlhaltiges Abwasser (49)	1
Oberirdische Lagerung von Abfällen (51)	4
Zuckerherstellung (18)	1
Steine und Erden (26)	4
Textilherstellung, Veredelung	1
Wasseraufbereitung (31)	22
Wasseraufbereitung, Oberirdische Lagerung von Abfällen (31, 51)	1
Ohne Branchenbezeichnung	3

Tabelle: „Industrielle Direkteinleiter und Nahrungsmittelbetriebe im Teilraum Ober- und Mittelweser“.

20. Yachthäfen und Motorbootvereine

Nachfolgend sind die Yachthäfen und Motorbootvereine aufgeführt, soweit sie recherchiert werden konnten.



Foto: Motor-Yacht-Club Lahde e. V.. (Weser)



Fotos von oben nach unten: Motorboot-Club Minden e. V.. Weser-Yacht-Club Erder e. V. in Porta Westfalica-Möllbergen. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: WSV Preußisch Oldendorf. Motor-Yacht-Club Lübecke e. V.. (Beide Mittellandkanal.)



Foto: Mindener Yacht-Club e. V.. (Mittellandkanal)

Name	Adresse	Telefon	Fax	Internetadresse	E-Mail	Vorsitzender	Gewässer	Mitglieder 2011	Liegeplätze	Ausstattung
Motor-Yacht-Club Lahde e. V.	Am Wehr, 32469 Petershagen-Lahde		05702 821801	www.dmyv.de		Wolfgang Krüger	Weser km 213,6			Gästeliègeplätze, Sanitäre Anlagen, Clubhaus, Wasser und Strom auf dem Steg. Club-Standort über den Campingplatz Lahde zu erreichen.
Motorboot-Club Minden e. V.	Am Pumpwerk, 32423 Minden	0172 4208385				Horst Bussmann	Weser km 204,6			Gästeliègeplätze, Sanitäre Anlagen, Clubhaus, Wasser und Strom. Leihfahrräder. Slipanlage.
Weser-Yacht-Club Erder e. V.	In der Marsch, 32457 Porta Westfalica-Möllbergen	05221 70945	05221 70945	www.wyce.de	slipwart@wyce.de	Axel Mittmann	Weser km 177,70	22	35	Gästeliègeplätze, Sanitäre Anlagen, Clubhaus, Wasser und Strom auf dem Steg. Stationärer Kran bis 7,5 t. Helgenanlage bis 25 t. Sportbootführerscheinkurse. Frostfreies Hafenbecken.
Aquarius - Motorboot-Verein Neesen Lerbeck e. V.	Bornstr. 2, 32479 Hille			www.aquarius-ev.de	info@aquarius-ev.de	Uwe Klapper	Weser	15		
WSV Preußisch Oldendorf	Am Yachthafen, 32361 Pr. Oldendorf-Getmold	0171 7405158				Karl-Heinz Müller	Mittelland- kanal km 70,7		28	Gästeliègeplätze, Sanitäre Anlagen, Clubhaus, Wasser und Strom am Steg.
Motor-Yacht-Club Lübbecke e. V.	Hausstätte 14, 32312 Lübbecke	05741 5366		www.myc-luebbecke.de	info@myc-luebbecke.de	Burghard Klefmann	Mittelland- kanal km 80,2	54	37	Gästeliègeplätze, Sanitäre Anlagen, Clubhausbewirtschaftung. Stationärer Kran bis 7 t. Slipanlage. Dieselmotoren per Tankwagen. Qualitätsstempel des Deutschen Motoryachtverband. Sportbootführerscheinkurse.
Mindener Yacht-Club e. V.	Am Hahler Hafen 28, 32427 Minden	0571 61493	0571 9419179	www.mindener-yacht-club.de	info@mindener-yacht-club.de	Dr. Uwe Schimanski	Mittelland- kanal km 97			Gästeliègeplätze, Sanitäre Anlagen, Clubhausbewirtschaftung. Stationärer Kran bis 5 t. Slipanlage bis 15 t. Dieselmotoren per Tankwagen. Winterlager an Land.

Tabelle: Yachthäfen und Motorbootvereine.

21. Campingplätze und Wohnmobilplätze

Die nachfolgend genannten Campingplätze und Wohnmobilplätze resultieren aus einer Vor-Ort-Bestandsaufnahme an den Straßen und Wegen, die mit PKW befahrbar sind und die größte Nähe zu den jeweiligen Gewässern aufweisen. Räumlich weiter von den Gewässern abgelegen finden sich weitere Campingplätze und Wohnmobilplätze. Ohne Foto sind die öffentlichen Stellplätze für Wohnwagengespanne und Wohnmobile am Anleger in Petershagen-Heisterholz erwähnt.



Foto: Campingplatz Lahde. (Weser)



Foto von oben nach unten: Campingplatz Grosser Weserbogen Wolfgang Buck, Porta Westfalica (Weser). Reisemobilstellplatz „Am Möwennest“, Preußisch Oldendorf-Getmold (Mittellandkanal).



Foto: Campingplatz Minden-Hahlen. (Mittellandkanal).

Name	Adresse	Telefon	Geschäftsführer	Internetadresse	E-Mail	Gewässer	Dauerplätze	Touristenplätze	Anmerkungen
Campingplatz Lande	Am Wehr 5, 32469 Petershagen	05702 85770	Heiko Reimers	www.campingplatz-petershagen.de	heikoreimers@web.de	Weser	80	20	Wasserskistrecke am Platz beginnend
Schiffsanleger Petershagen-Heisterholz	Am Schiffsanleger, 32469 Petershagen	0170 4730322	Friedhelm Kottmeier			Weser		25	Wohnwagengespanne / Wohnmobile tagsüber gegen Gebühr abstellbar; keine Übernachtung. Kein eingerichteter Campingplatz. Motorboote können hier zu Wasser gelassen werden; Slipanlage vorhanden.
Campingplatz und Badesees Grosser Weserbogen Wolfgang Buck	Zum Südlichen See 1, 32457 Porta Westfalica	05731 6188	Wolfgang Buck	www.grosserweserbogen.de		Weser	ca 180	ca 124	Badesees von 8.00 h bis 20.00 h.
Reisemobilstellplatz "Am Möwennest"	Hafenstraße, 32361 Pr. Oldendorf	0171 4492792	Heinz Hegerding	www.möwennest.net	Dlonly@t-online.de	Mittellandkanal		ca 15	Privater, nicht gewerblicher, gebührenfreier Wohnmobilstellplatz am Rande des Gewerbeparks Hafen Pr. Oldendorf-Getmold. Kein eingerichteter Campingplatz, also auch ohne Ver- und Entsorgung.
Campingplatz Minden-Hahlen	Am Hahler Hafen, 32427 Minden	0170 2983075	Manfred Ritter	www.camping-minden-hahlen.de	info@camping-minden-hahlen.de	Mittellandkanal	ca. 20	ca. 30	

Tabelle: Campingplätze und Wohnmobilplätze.

22. Weserradweg

Einer von mehreren Radwegen entlang von Weser und Mittellandkanal ist der Weserradweg.

Der Weserradweg

- gehört zu den attraktivsten Radwanderwegen in Deutschland
- führt auf einer Länge von rund 500 km
- entlang der Weser vom Zusammenfluss von Werra und Fulda in Hann. Münden bis zur Mündung in die Nordsee
- wurde in Umfragen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) mehrfach zum beliebtesten Radwanderweg in Deutschland gewählt
- wird jährlich von bis zu 150.000 Radtouristen mit einer Reisedauer von 6 bis 10 Tagen als Zweit- oder Dritturlaub befahren, wobei in der Altersstruktur die 25- bis 55-jährigen dominieren und der weit-aus überwiegende Teil der Radler (ca. 50 bis 60 %) in Kleingruppen zwischen zwei und vier Personen unterwegs ist
- wird in den letzten Jahren von einem zunehmenden Anteil von Radtouristen aus Süddeutschland oder dem europäischen Ausland befahren
- wird laut Befragungen und wissenschaftlichen Untersuchungen überwiegend von mittleren und höheren Einkommensschichten genutzt und führt bei Gesamttagesausgaben für Unterkunft und Verpflegung zwischen 45,- bis 90,- € und einer durchschnittlichen Fahrdauer von 7 Tagen der Radtourismus zu einer Steigerung der regionalen Wertschöpfung von weit über 50 Mio. € pro Jahr, zu einem zusätzlichen Steueraufkommen der Kommunen in Millionenhöhe, zur Sicherung zahlreicher Arbeitsplätze in der Tourismuswirtschaft und zur Schaffung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten
- verfügt laut ADFC (genannt im Weserradweg-Internetauftritt) über eine sehr gut aufgestellte touristische Infrastruktur und ein vorbildliches Marketing
- wurde seit Eröffnung im Jahr 1992 von über 2 Mio. Radtouristen befahren
- und verfügt für E-Bikes über ein flächendeckendes Netz an Verleih- und Akkuwechselstationen in den Regionen Weserbergland und Mittelweser.⁶⁶

99 % aller Radtouristen, die in der Saison 2011 den Weser-Radweg gefahren sind und sich an einer Untersuchung über Stärken und Schwächen des Radfernweges beteiligt haben, würden den Radweg ihren Freunden und Bekannten empfehlen. Mit diesem Ergebnis liegt der

⁶⁶ Weserbergland Tourismus e. V., „Der Weser-Radweg“, Seite 4

Radweg an der Spitze der Radwege in Deutschland. 96 % aller Radtouristen erwägen, den Weser-Radweg erneut zu fahren. An der Untersuchung beteiligten sich über 650 Radtouristen auf dem Weser-Radweg im Zeitraum von April bis Oktober 2011. Über 80 % der Radtouristen sind westerabwärts (von Süd nach Nord) gefahren. Den gesamten Weser-Radweg von Hann- Münden bis zur Nordsee sind 41 % der Radtouristen gefahren, auf die Oberweser-Strecke entfielen 23 %, gefolgt von 20 % im Abschnitt Unterweser/Küste und 16% an der Mittelweser zwischen Minden und Bremen. Für die Übernachtungen nutzen die Radtouristen vorwiegend Pensionen/Privatvermieter (34%), Hotels (33%) und Gasthöfe (22%). Über 60 km Tagesetappe fährt die größte Gruppe (42%), während sich 36 % der Radtouristen täglich zwischen 45-60 km bewegen und 20 % zwischen 20-45 km. Radtouristen sind zu fast 60% zu zweit unterwegs, während der Anteil der Gruppen mit 3 bis 5 Radlern bei 25% und der Anteil der Alleinfahrer bei 8% liegt. Bei den Altersgruppen dominieren die Gruppen von 41-50 Jahren mit 34% sowie die Gruppe der 51-60jährigen Radtouristen mit 36%. Mit Kindern sind 17% der Radtouristen unterwegs.

Die Übernachtungsangebote und gastronomischen Betriebe wurden mit 81% mit „sehr gut“ und „gut“ bewertet, was eine Bestätigung dafür ist, dass sich das Beherbergungsgewerbe und die gastronomischen Betriebe hervorragend auf die Bedürfnisse der Radtouristen eingestellt haben. Beim Informationsangebot für die Radtouristen in den Orten entlang der Strecke besteht noch vereinzelt Handlungsbedarf: 63% bewerten diese Angebote als „sehr gut“ bzw. „gut“, während der Anteil der Note „befriedigend“ mit 34% noch einen Ausbaubedarf signalisiert.

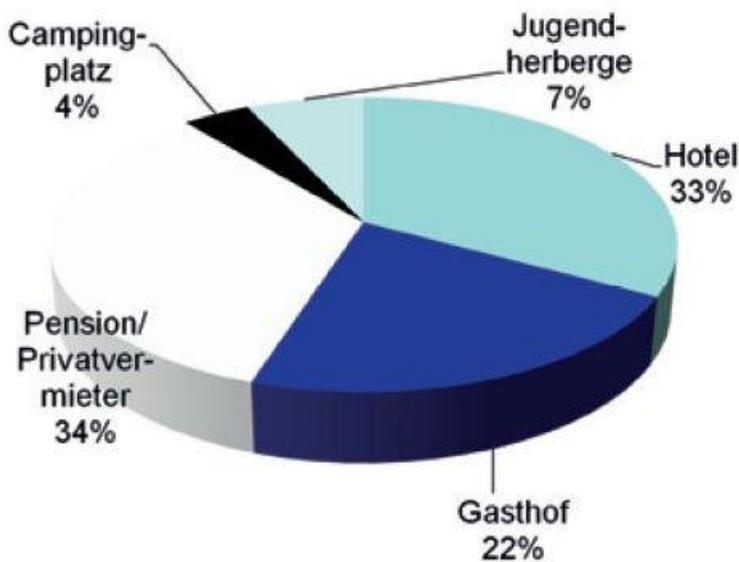
9% der Radtouristen wünschen sich eine stärker an der Weser verlaufende Wegeführung im Bereich der Mittelweser zwischen Minden und Bremen. 6% sehen Bedarf für weitere Angebote an gesicherten Abstellmöglichkeiten für Räder und Gepäck in den Orten und kulturellen Highlights.

Um den Spitzenplatz unter den Radwegen Deutschlands auch zukünftig zu halten, ist es notwendig, die Attraktivität des Radweges weiter zu steigern und den Bedürfnissen und Wünschen der Radtouristen ständig anzupassen.

67

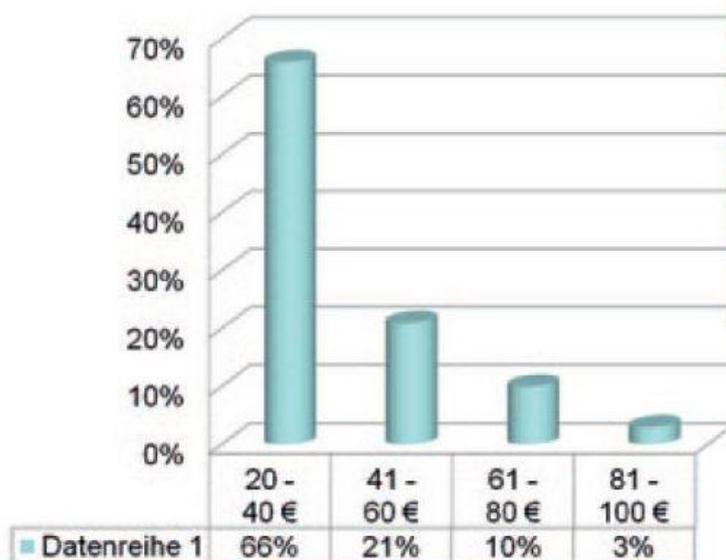
⁶⁷ Quelle der vorstehenden Informationen in diesem Kapitel ohne die Ausführungen im letzten Spiegelstrich auf der vorhergehenden Seite: WeserKontor PublicRelation Promotion ProjektMediation GmbH, „Presse-Infos“

Frage 5: Welche Übernachtungsangebote haben Sie genutzt?



© WeserKontor

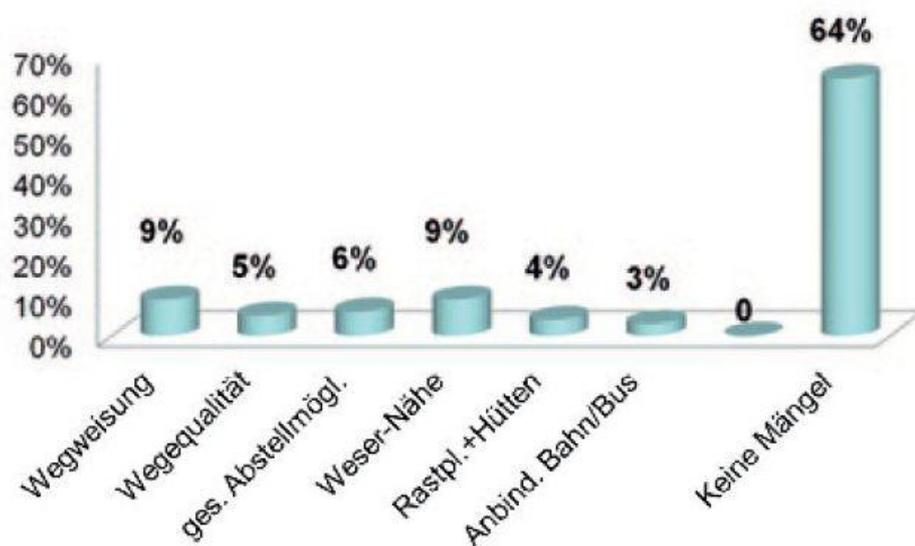
Frage 7: Wie hoch sind Ihre durchschnittlichen Übernachtungspreise pro Person gewesen?



© WeserKontor

Grafiken: Auszug aus der „Stärken-Schwächen-Analyse Weserradweg“ (Umfrageergebnisse).

Frage 18: Mängel oder Defizite am Weser-Radweg



© WeserKontor

Grafik: Auszug aus der „Stärken-Schwächen-Analyse Weserradweg“ (Umfrageergebnisse).

Der Radtourismus muss in Minden an der Weserpromenade einen Umweg machen, weil keine Überfahrmöglichkeit über ein Vereinsgelände und über eine benachbarte, gesperrte Bastau-Brücke besteht.



Foto: Gesperrte Bastau-Brücke im Bereich der Weserpromenade Minden.

An einigen Stellen entlang der Weser bestehen Schilderansammlungen („Schilderwälder“). Beispiele zeigen die nachfolgenden Fotos.



Fotos von oben nach unten: Schilder in Petershagen-Windheim im Umfeld der Fähr-
 stelle PetraSolara. Schilder zwischen Petershagen-Heisterholz und Petershagen.



Foto: Schilder Nähe Anleger Porta Westfalica.

23. Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten

Die Gastronomie und die Übernachtungsmöglichkeiten an der Weser zielen stark auf den Weserradtourismus ab.

Das nachfolgend genannte Gastgewerbe resultiert aus einer Vor-Ort-Bestandsaufnahme an den Straßen und Wegen, die mit PKW befahrbar sind und die größte Nähe zu den jeweiligen Gewässern aufweisen. Daneben und räumlich weiter von den Gewässern abgelegen finden sich weitere Betriebe, wie beispielsweise die derzeit im Wandel befindliche Diskothek „p.w.“ in Porta Westfalica.⁶⁸

Die Camping-Klause auf dem Campingplatz Petershagen-Lahde an der Weser verfügt über sehr begrenzte Öffnungszeiten.

Das Bistro am Fluß Kanzlers Weide auf der rechten Weserseite in Minden ist derzeit geschlossen. Es gab in der Vergangenheit immer wieder Überlegungen für eine Nachfolgenutzung.

Das Clubhaus des Motor-Yacht-Club Lübbecke e. V. steht Clubmitgliedern und Clubgästen zur Verfügung, also nicht der breiten Öffentlichkeit.

⁶⁸ p.w. Nightlife Entertainment GmbH, Platte Weide 1, Porta Westfalica, Tel.: 0571-9729420, Fax: 0571-9729421, E-Mail info@disco-pw.de, Internet www.disco-pw.de



Fotos von oben nach unten: Café Weserscheune Petershagen-Buchholz. Bistro WeserAue in Petershagen-Windheim. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Romantikhotel Schloss Petershagen. Gaststätte „Zum Alten Fischerhaus“ Petershagen. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Jugendgästehaus Petershagen. Camping-Klause des Campingplatzes Petershagen-Lahde. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Speiseloal „Zur Weserlust“ Minden-Leteln. Zur unmittelbaren Umnutzung als Café / Bar anstehendes Gebäude des Fruchtsaftherstellers Löffler Minden. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Bistro am Fluß Kanzlers Weide Minden. Strandbar Minden. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Biergarten-Schiffmühle Minden. Golf-Terrasse Minden. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Gaststätte „Zur Alten Fährre“ Porta Westfalica-Barkhausen. Bauerncafé Im Lohbusch Bad Oeynhausen. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Restaurant Grosser Weserbogen Porta Westfalica. Wirtshaus Weser Hütte Bad Oeynhausen. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Gaststätte Café „Altes Fährhaus“ Bad Oeynhausen. Gasthaus Stiller „Zum Alten Krug“ Porta Westfalica-Veltheim. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Gaststätte „Zum frohen Ankerplatz“ Preußisch Oldendorf-Lashorst. MYC Clubhaus Lübbecke. (Beide Mittellandkanal)



Fotos von oben nach unten: Gaststätte „Hafenblick“ Minden-Hahlen (Mittellandkanal).
Bistro-Biergarten Schachtschleuse Minden (Mittellandkanal / Nordabstieg).

Name	Adresse	Telefon	Fax	Geschäftsführer	Internetadresse	E-Mail	Gewässer
Café Weserscheune	Buchholzer Str. 35, 32469 Petershagen-Buchholz	05765 942924	05765 942189	Carsten Böttcher	www.weserscheune.de	cafe@weserscheune.de	Weser
Bistro WeserAue	Weserstr. 38, 32469 Petershagen-Windheim	05705 958386	05705 7741	Birgit Franzke	www.bistroweseraue.de	bfranzke4@aol.com	Weser
Romantikhotel Schloss Petershagen	Schloßfreiheit, 32469 Petershagen	05707 93130	05707 931345	Karin und Maicus Hestermann	www.schloss-petershagen.com	info@schloss-petershagen.com	Weser
Gaststätte "Zum alten Fischerhaus"	Fischerstr. 9, 32469 Petershagen	05707 2630	05707 8832	Hans-Jürgen Horst		hans-juergenhorst@gmx.de	Weser
Jugendgästehaus Petershagen	Mindener Str. 51, 32469 Petershagen	05707 919690	05707 919971	Frank Heublein	www.djh-wl.de/jh/petershagen/	jgh-petershagen@djh-wl.de	Weser
Camping-Klaue	Am Wehr 5, 32469 Petershagen	05702 85770	05702 85771	Heiko Reimers	www.campingplatz-petershagen.de	heikoreimers@web.de	Weser
Speiselokal "Zur Weserlust"	Letelner Str. 1, 32423 Minden-Leteln	0571 4041963		Janina Schmidt	www.zur-weserlust.de	weserlust@zur-weserlust.de	Weser
ehem. Fruchtsaftfabrik Löffler	Brückenkopf 3-5, 32423 Minden						Weser
Bistro Kanzlers Weide	Uferstr., 32429 Minden						Weser
Strandbar	Uferstr., 32429 Minden	0172 5200490		Lothar Lohmeyer		lotharlohmeyer@googlemail.com	Weser
Biergarten Schiffmühle	Weserpromenade 24, 32423 Minden	0571 3980280	0571 38512211	Wilma Quint	www.biergarten-schiffmuehle.de	info@biergarten-schiffmuehle.de	Weser
Golf-Terrasse	Weserpromenade 6, 32423 Minden	05702 821721		Gerda Natho	www.minigolf-minden.de	www.minigolf-minden.de	Weser
Gasthaus "Zur Alten Fährne"	Fährstr. 25, 32457 Porta Westfalica-Barkhausen	0571 3852269	0571 3852270	Henk und Christiane Lammerts	www.zuraltenfaehre.de	altefaehrepow@aol.com	Weser
Bauerncafé Im Lohbusch	Lohbuscher Weg 14, 32549 Bad Oeynhausens-Dehme	05731 9815149	05731 8660993	Ute Kruse	www.bauerncafe-im-lohbusch.de	cafe.imlohbusch@googlemail.com	Weser
Restaurant Grosser Weserbogen	Zum Südlichen See 1, 32457 Porta Westfalica	0171 9344997		Ralf Ahrendt	www.grossenweserbogen.de		Weser
Weser Hütte	Adam-Opel-Str. 11, 32547 Bad Oeynhausens	05731 8697603		Friedrich Kirchner	www.weser-huette.de	info@weser-huette.de	Weser
Gaststätte Café "Altes Fährhaus"	Fährweg 17, 32547 Bad Oeynhausens-Rehme	05731 3005988		Andrea Kabbeck		akabbeck@teleos-web.de	Weser
Gasthaus Stiller "Zum alten Krug"	Mahrstr. 2, 32457 Porta Westfalica-Veltheim	05706 532	05706 9559020	Burkhard Stiller	www.gasthaus-stiller.de	info@gasthaus-stiller.de	Weser
Gaststätte "Zum frohen Ankerplatz"	Zum Anleger 1, 32361 Pr. Oldendorf-Lashorst	05742 920 708	05742 920710	Oskar Werdin	www.oskar73.de	info@oskar73.de	Mittellandkanal
MYC Clubhaus	Hausstätte 14, 32312 Lübbecke	05741 5366			www.myc-luebbecke.de	info@myc-luebbecke.de	Mittellandkanal
Gaststätte "Hafenblick"	Am Hahler Hafen 28, 32427 Minden	0571 61493		Michael Müller	www.mindener-yacht-club.de	mueller1958@googlemail.com	Mittellandkanal
Bistro-Biergarten Schachtschleuse	Symphoniestrasse 16, 32425 Minden	0571 6480800	0571 6480802	Heinz und Michael Schiebe	www.mifa.com	info@mifa.com	Mittellandkanal an der Schachtschleuse

Tabelle: Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten an Weser und Mittellandkanal.



Foto: Mit Schildern wie beispielsweise diesem Radfahrer-Schild an einem Hotel in Minden werden entlang der beiden Bundeswasserstraßen potenzielle Kunden aus dem Bereich der Radfahrer aufmerksam gemacht. Dies ist nur eines von vielen ähnlichen Beispielen für eine Vielzahl von in der obigen - zwangsläufig nicht vollständigen - Aufstellung nicht genannten Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben in Minden-Lübbecke.

24. Rastplätze

Die Betriebswege beidseitig des Mittellandkanals und die Wege entlang der Weser bieten die Möglichkeit zu Radtouren und ausgiebigen Spaziergängen entlang beider Wasserstraßen.

An Weser und Mittellandkanal wurden Rastplätze eingerichtet und es finden sich Attraktionen wie beispielsweise die Schiffmühle an der Mindener Weserpromenade⁶⁹. Ein anderes Beispiel ist die 4,5 km lange Wasserski-Strecke im Stauwasserbereich der Weser in der Nähe des Laufwasserkraftwerkes Petershagen (Weser-km 209,000 bis 213,500); offenbar eine der größten Wasserski-Strecken in der Bundesrepublik. In Höhe der Autobahnbrücke Bad Oeynhausen (Weser-km 185,000 bis 188,000) besteht eine weitere Wasserskistrecke.⁷⁰

Die Rastplätze sind teilweise mit „Zubehör“ ausgestattet, wie z. B. mit Grillmöglichkeiten, Schautafeln und Erläuterungstexten.

Einzelbeispiele für Rastplätze sind nachfolgend aufgeführt.



Foto: Aussichtsplattform in Petershagen-Heimsen. (Weser)

⁶⁹ „Mit rund 25.000 Besuchern in der siebenmonatigen Saison (Stand 2012) zählt die Schiffmühle Minden zu den am stärksten frequentierten musealen Einrichtungen im Kreis Minden-Lübbecke. Die Rekonstruktion einer Schiffmühle aus dem 18. Jahrhundert wird seit 1998 vom förderungswürdigen Verein Schiffmühle Minden e. V. getragen.“ Quelle des vorstehenden Textes: Seite „Glück zu“ im Internetauftritt www.schiffmuehle.de. Adresse und Kontaktdaten: Schiffmühle Minden e. V., Kleiner Domhof 17, 32423 Minden, Kontakt: Tel. 0571 / 89-375 (Herr Horst Grüner). Fax: 0571 / 89-11375, E-Mail: vorstand@schiffmuehle.de

⁷⁰ Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, „Wasserskistrecken“



Fotos von oben nach unten: Rastplatz Weseraue in Petershagen-Windheim. Rastmöglichkeit am Anleger Petershagen-Heisterholz. (Beide Weser)



Foto: Grillhütte Preußisch-Oldendorf-Schröttinghausen. (Mittellandkanal)

25. Veranstaltungen an und auf Weser und Mittellandkanal

An und auf Weser und Mittellandkanal findet eine Vielzahl von Veranstaltungen statt, darunter auch eine Reihe Wasser(sport)veranstaltungen.

Die *an*, aber nicht *auf* den Gewässern stattfindenden Veranstaltungen ziehen einen Teil ihrer Attraktivität aus der unmittelbaren Nähe zum Wasser. Die Veranstaltungen können dort stattfinden, weil oftmals diese Flächen aufgrund von gewässergeprägten Faktoren (z. B. Hochwasserfläche; Überschwemmungsgebiet) überhaupt existieren und nicht anderweitig, beispielsweise durch feste Bebauung, genutzt werden.

Beispiele für Veranstaltungen sind:

- Mittsommer an der Weser & 10 Jahre Fähe „PetraSolara“. Von den Kulturgemeinschaften aus Windheim und Hävern sowie dem Fährverein Hävern-Windheim e. V. in den beiden Weserorten Mitte 2012 veranstaltet.⁷¹

⁷¹ Petershäger Anzeiger, „Mittsommer“

- Internationaler Mindener Weserdrachen-Cup. Der Cup ist das größte Drachenbootfestival in Ostwestfalen-Lippe und fand im Juni 2012 in 14. Auflage auf der Weser statt.
- Mindener Wesermeilen-Cup. Der Cup wurde am 2. Oktober 2011 in 5. Auflage von der Kanusportgemeinschaft Kurt-Tucholsky-Gesamtschule (KSG) Minden e. V. veranstaltet. Es finden Drachenbootrennen auf einer ca. 20 km langen Weserstrecke zwischen Voltho und Minden statt.
- 1. Espelkamper Hafenfest am 1. Juni 2000 am Mittellandkanal. Als Organisatoren fanden sich der Bürgerhausverein Espelkamp e. V., der Bürgerverein Gestringen e. V. und der Ruderverein des Söderblom-Gymnasiums e. V. zusammen.⁷²
- Verschiedene mehr oder weniger öffentliche Vereinsfeste wie das MYC Hafenfest des Mindener Yacht Clubs e. V. am 25./26. August 2012.⁷³
- Maimesse und Herbstmesse (Kirmes) jährlich auf Kanzlers Weide in Minden. Veranstalter ist die Minden Marketing GmbH. Ca. 100.000 Besucher der Maimesse bzw. 120.000 Besucher der Herbstmesse als Erfahrungswerte (2005/2006). Auf jeder Messe insgesamt rund 130 Einzelunternehmen vom kleinen Verköstigungsstand bis zum großen Fahrgeschäft (2005/2006).
- Jährlich 2 Zirkusse (2005/2006) auf Kanzlers Weide in Minden.
- Sonderveranstaltungen auf Kanzlers Weide in Minden mit unterschiedlichen Konzeptionen und Besucherfrequenzen.
- Die im Jahr 2011 nach fünfjähriger Pause erstmals wieder durchgeführte Messe Stadt-Land-Fluss auf Kanzlers Weide in Minden. Veranstalter im Jahr 2011 war die m&a messen & ausstellungen rainer timpe gmbh Hameln.⁷⁴ Die Verbrauchermesse ist die größte Wirtschaftsschau in der Weserregion und deckt Themen wie Bauen, Einrichten, Freizeit und Gesundheit ab. Die Rahmendaten: 8.000 qm Hallenfläche; 5.000 qm Freifläche; ca. 250 Aussteller (gewerbliche Unternehmen, Vereine, Verbände); 80 % einheimische Beteiligung. In früheren Jahren fand die Messe alle 2 Jahre statt.⁷⁵

Über das Jahr können der örtlichen Tagespresse und anderen Vor-Ort-Medien eine Vielzahl weiterer Veranstaltungen entnommen werden.

Auf das Beispiel „Blaues Band der Weser“ wird nachfolgend näher eingegangen, um die Dimensionen näher aufzuzeigen:

⁷² Ruderverein Söderblom e. V., „1. Espelkamper“

⁷³ Mindener Yacht Club e. V., „Veranstaltungen“

⁷⁴ www.rainer-timpe.de

⁷⁵ www.slf-minden.de

Das größte Wasserfest auf den Bundeswasserstraßen in Minden-Lübbecke ist sicherlich das „Blaue Band der Weser“. Es findet alle zwei Jahre in Minden auf und beiderseits der Weser statt und wurde bisher 33 Mal durchgeführt, zuletzt vom 2. bis 4. September 2011. Veranstalter und Ausrichter ist der Ring der Wassersportvereine um die Porta Westfalica e. V. in Kooperation mit Festveranstalter Elmar Meilenbrock aus Steinheim. Es ist die größte Breitensport-Wasserveranstaltung Europas. Die Veranstaltung besteht aus drei Komponenten:

- „Wassersport“ mit über 3.000 Sportlern in unzähligen sportlichen Events, wie Drachenbootrennen, Kanupolo-Turnieren, Ruder-Regatten, der Weserberglandrallye und dem Wanderfahrtreffen des Landes NRW.
- „Party und Volksfest“ mit Musikgruppen auf drei Bühnen und mit zahlreichen Schaustellern beiderseits entlang der Weser.
- „Feuerwerk“ (Weser in Flammen).

Im Ring der Wassersportvereine um die Porta Westfalica e. V. sind etwa 22 Clubs aus Minden, Petershagen, Porta Westfalica, Bad Oeynhausen und Rinteln mit rund 2.800 Sportlern zusammengeschlossen.

In die Veranstaltung „Blaues Band der Weser“ ist das „Entenrennen“ zugunsten des Mindener Kinderschutzbundes auf der Weser integriert.⁷⁶



Veranstaltungsplakat „Blaues Band der Weser“ 2011 in Minden.

⁷⁶ Quellen der vorstehenden Ausführungen zum „Blauen Band der Weser“: Ring der Wassersportvereine, Startseite und Seite „Blaues Band“ und Mindener Tageblatt, „Höhenflüge“



Beide Fotos: Blaues Band der Weser 2011 in Minden.

Das Gelände Kanzlers Weide auf der rechten Weserseite in Minden ist von großer Bedeutung. Das gilt nicht nur als Veranstaltungsfläche. Dort befinden sich etwa 2.000 kostenlose Parkplätze, die u. a. von Arbeitnehmern und Kunden der auf der linken Weserseite gelegenen und in nur wenigen Minuten erreichbaren Innenstadt genutzt werden. Kanzlers Weide ist als kostenloser Reisemobil-Stellplatz und als Veranstaltungsort für die Mindener Messe im Frühjahr und Herbst, Gewerbeschauen, Großkonzerte oder Zirkusaufenthalte bekannt. Auf Kanzlers Weide befinden sich ständig 30 Wohnmobile. Wohnmobilisten verfügen über eine hohe Kaufkraft.⁷⁷

26. Fähren

In Minden-Lübbecke bestehen an der Weser drei Fähren, die vor allem für den (Fahrrad-)tourismus eine bedeutende Rolle spielen. Eine Fähre wird durch einen gewerblichen Pächter betrieben. Die in der nachstehenden Tabelle angegebenen Öffnungszeiten für den Fährbetrieb sind nur grob beschrieben. Teilweise bestehen innerhalb der angegebenen Monate weitere Einschränkungen.

Neben dem Tourismus sind die Fähren auch unter anderen Aspekten ein Wirtschaftsfaktor. Hierzu gehört beispielsweise, dass kürzlich die Reparatur der auf der Bad Oeynhausener Seite liegenden Amanda-Anlegestellen-Pontons in einer Mindener Werft erfolgte und der seinerzeitige Einbau eines Motors der - zwischenzeitlich veräußerten - Bad Oeynhausener Firma Irmer & Elze in die Fähre Amanda.⁷⁸

⁷⁷ Hauptmeier, „Entwicklungskonzept“, Charts 3, 10, 16 und 35.

⁷⁸ Neue Westfälische, „Weserfähre“



Fotos von oben nach unten: Weserfähre PetraSolara (Hävern / Windheim), Fähre Amanda (Porta Westfalica-Costedt / Bad Oeynhausen-Rehme). (Beide Weser)



Foto: Weserfähre Veltheim (Porta Westfalica-Veltheim und Kalletal-Varenholz).

Name	Fährstelle	Telefon	Ansprechpartner	Internetadresse	E-Mail	Schiffsdaten	Träger	Gewässer	Fährbetrieb	Übergesetzte Personen 2011
Weserfähre PetraSolara	Hävern und Angerstraße in Windheim.	05705 7520	Hermann Humcke	www.petrasolara.de	info@petrasolara.de	Max. ca. 16 Personen mit Fahrrädern. Keine PKW. Solarfähre 2002 in Minden gebaut. Länge ca 8m. Gewicht ca. 6 Tonnen.	Fährverein Hävern - Windheim e.V., Heerstraße 56, 32469 Petershagen. Vorsitzender: Dr. Hermann Berg	Weser	1. April bis 31. Oktober	ca. 17.200
Fähre Amanda	Porta Westfalica-Costedt und Bad Oeynhausen-Rehme.	01522 9255839	Peter N. Wartenberg	www.faeher-amanda.de	peter.wartenberg@gmx.de	Max. 35 Personen. Fahrradmitnahme. Keine PKW. Schiff 1928 in Bodenwerder gebaut. Dieselmotor. Länge 14 m, Breite 5 m, Gewicht 29 Tonnen, Leistung 48 PS.	Pächter: Fährbetrieb Peter-Nikolaus Wartenberg, Birkhuhweg 28 b, 32427 Minden. Verpächter: Großer Weserbogen Kommunale Gesellschaft mbH, Sprengelweg 10, 32457 Porta Westfalica, Dieter Watermann, Tel. 0571 9720 9661.	Weser	Karfreitag bis Mitte Oktober	
Weserfähre Veltheim	Zur Veltheimer Fähre in Porta Westfalica-Veltheim und Kalletal-Varenholz.	0571 791 282	Friedhelm Kollmeier	www.portawestfalica.de	wifoe@portawestfalica.de	Max. ca. 9 Personen. Fahrradmitnahme. Keine PKW. Gierseilfähre ohne Motor. 1965 gebaut. Länge ca. 10 m. Breite ca. 2m.	Stadt Porta Westfalica, Kempstraße 1, 32457 Porta Westfalica und Gemeinde Kalletal.	Weser	Anfang April bis Ende Oktober	

Tabelle: Weserfähren.

27. Pioniere an der Weser

Mit der Weser verbunden sind die Pioniere der Bundeswehr mit dem Übungsplatz Weser-Minden und der Herzog-von-Braunschweig-Kaserne.

Im Rahmen der Neuausrichtung der Bundeswehr werden Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften des Panzerpionierbataillons 130 Minden bis 2014/15 auf ca. 730 gebracht. Damit und zumindest teilweise mit zugehörigen Familienmitgliedern sind entsprechende private Umsätze beispielsweise im Einzelhandel und im Immobilienbereich verbunden.

Zum Vergleich und zu den ökonomischen Dimensionen Angaben aus der Vergangenheit: Im Jahr 2006 waren in Minden rund 1.200 Soldatinnen und Soldaten und etwa 100 zivile Mitarbeiter tätig. Die überwiegende Zahl der Soldaten wohnte im unmittelbaren Einzugsbereich der Mindener Herzog-von-Braunschweig-Kaserne (kurz HvB-Kaserne) und gab das Einkommen vor Ort aus. Die Kaufkraft, die von der Bundeswehr in Minden ausging, lag seinerzeit bei rund sechs Millionen Euro jährlich. Neben den persönlichen Ausgaben der Soldaten waren die erforderlichen Kosten für den Betrieb des Standortes mit 750.000 Euro veranschlagt.⁷⁹

Darüber hinaus wurde/wird staatlicherseits in die Herzog-von-Braunschweig-Kaserne mit Sanierungsmaßnahmen investiert.⁸⁰

- Im Jahr 2011 Abschluss der Sanierung von 6 Unterkunftsgebäuden (Investitionsvolumen 12,8 Mio. €).
- Sanierung und Erweiterung des Sanitätsbereiches (Investitionsvolumen 2,9 Mio. €) in 2011/12.
- Sanierung der Wachgebäude in der Herzog-von-Braunschweig-Kaserne und am Wasserübungsplatz im Jahr 2012 (Investitionsvolumen 1,0 Mio. €).
- Sanierung von 2 Unterkunftsgebäuden ab 2014 (Investitionsvolumen 4,4 Mio. €).
- Neubau Triogebäude ab 2018 (Investitionsvolumen 9,5 Mio. €).

Weitere Aufträge an die Wirtschaft in Minden-Lübbecke erfolgen zur Wartung und Instandhaltung der Immobilien und von Gerätschaften wie KFZ und mit der Ver- und Entsorgung der Pionierstandorte.

Daneben unterstützen die Pioniere auch ausgewählte öffentliche Veranstaltungen wie das „Blaue Band der Weser“ und das „Freischießen“ des Mindener Bürgerbataillons e.V., die ebenfalls mit nennenswerten Umsätzen verbunden sind.

⁷⁹ Quelle der beiden vorstehenden Absätze: Hunting, Karl-Ernst, „Stichworte“ Seite 9

⁸⁰ Quelle der nachstehenden Aufzählung: Bundeswehr, „Brückenschluss 2011“

Die Zukunft wird zeigen, ob es bei dem Ausbaustandard und der Personalzahl an Militärstandort Minden bleibt, also ob zukünftig weitere Reduzierungen oder Aufstockungen erfolgen, die den guten Rahmenbedingungen in Minden Rechnung tragen



Foto: Pionier Übungsplatz Weser-Minden (Ausschnitt).

28. Ruder- und Kanusport an Schulen

Genutzt wird der Standortfaktor „Für Ruder- und Kanusport nutzbares Gewässer“ auch von einigen Schulen. Zumindest teilweise ist der Übergang vom Schulsport zu Wassersportvereinen aufgrund der Nutzung gleicher Räumlichkeiten und Geräte und der Doppelfunktion von Personen bzw. der Bekanntschaft zwischen Personen fließend. Darüber hinaus besteht zumindest teilweise eine Zusammenarbeit zwischen Schulsport, Wassersportvereinen und Unternehmen. Schulsport auf Freigewässern ist ein Standortfaktor bei der Anwerbung und Bindung von Fachkräften. Dabei ist in erster Linie an die gegebenenfalls in den Unternehmen der Region tätigen Eltern zu denken. Aber auch Schülerinnen und Schülern kann dieser nicht in allen Regionen anzutreffende Sport Motivation für eine Ausbildung und einem zukünftigen Verbleib in Minden-Lübbecke sein.



Fotos von oben nach unten: Bessel-Ruder-Club e. V. (Besselgymnasium) Minden.
Bootshaus des Städtischen Gymnasiums Petershagen. (Beide Weser)



Foto: Bootshaus Söderblom Gymnasium Espelkamp, Mittellandkanal.

	Städtisches Gymnasium Petershagen	Besselgymnasium Minden	Herder-Gymnasium Minden	Kurt-Tucholsky-Gesamtschule Minden
Adresse	Hauptstraße 15 32469 Petershagen	Hahler Straße 134 32427 Minden	Brüningsstraße 2 32427 Minden	Standort Innenstadt: Königswall 10, 32423 Minden Standort Dankersen: Olafstraße 5, 32423 Minden
Ruderangebot	Ruder AG, Oberstufenkurs, 1. Ruderclub Petershagen e.V.	Ruder AG, Ruderriege Besselgymnasium im Bessel-Ruder-Club e.V..	selbständige Ruder AG, "Ruderriege Herder" im Bessel- Ruder-Club e.V. integriert.	Kanu AG Kanusportgemeinschaft Kurt- Tucholsky-Gesamtschule Minden e. V.
Adresse Bootshaus	Kruskamp 4 32425 Minden (Bootshaus und Material in Trägerschaft der Stadt, Pflege durch Schüler)	Am Pumpwerk 2, 32423 Minden (gemeinsame Nutzung mit dem Herder-Gymnasium)	Am Pumpwerk 2, 32423 Minden (gemeinsame Nutzung mit dem Besselgymnasium)	Bootshaus Weserpromenade 17 32427 Minden
Ansprechpartner	Jürgen Frank	Martin Meier (Protektor Ruderriege)	Guido Höltke (Protektor)	Achim Riemekasten
Telefon	05707 440	0571 4041594	0571 22272	0571 46734
E-Mail	frk@gymnasium- petershagen.de	meier@besselgymnasium.de	hoeltke@freenet.de	vorstand@ksg-minden.de
Internet	www.gymnasium- petershagen.de	www.besselrc.de	www.besselrc.de	www.ksg-minden.de www.ktg-minden.de
Heimatgewässer	Weser	Weser	Weser	Weser
Anzahl Schüler	ca. 10-20 in Ruder AG, ca. 1-3 Oberstufenkurse.	Ca. 100 Schüler 320 Vereinsmitglieder (gemeinsam mit Herder- Gymnasium)	Klasse 5: ca. 40 - 45, ab Klasse 7: ca. 25, Oberstufe ca. 10 pro Jahrgang.	ca. 100 Schüler 552 Vereinsmitglieder
Aktivitäten/ Ausstattung	Ab Klasse 8 Ruder AG, Klasse 10 - 13: Schwerpunktsportart "Gleiten, Rollen, Fahren" . Darüber hinaus Vereinsrudern möglich. Ruderangebot Frühjahr bis Herbst. Wanderrudern, keine Regatten. Ausstattung: ca. 4 Vierer, 2 Zweier, 10 Einer, 1 Achter und 1 Motorboot.	Ab Klasse 5 u. 6: Ruder AG zum Einstieg, anschließend Mitgliedschaft im Ruder-Club (Verein) möglich. Seit Schuljahr 2008/09 offiziell Sportschule NRW zur Förderung junger Sporttalente. 6 Trainingseinheiten pro Tag, Ruderergometertraining (im Winter). Wanderfahrten, Trainingslager, Teilnahme an zahlreichen Wettkämpfen national und international, Regatten auch gemeinsam mit Schüler des Herder-Gymnasiums (gemeinsamer Verein). Bootshaus und Rudermaterial mit ca. 60 bis 80 Booten (Einer bis Achter).	Ab 5. bis 7. Klasse: Teilnahme an Ruder AG oder im Verein (Ruderriege) möglich. Anschließend Vereinsrudern bis zum Abitur und darüber hinaus möglich. Mehrtägiges Wanderrudern v.a. für jüngere Jahrgänge. Für Mittelstufenschüler Trainingslager. Wettkämpfe national u. international (z.B. Jugend trainiert für Olympia). Regatten auch gemeinsam mit Schülern des Besselgymnasiums (gemeinsamer Verein). Bootshaus und Rudermaterial mit ca. 60 bis 80 Booten (Einer bis Achter).	Ruderangebot: AG für alle Schüler in Klasse 6, darüber hinaus diverse Kursangebote im Verein. Organisation zahlreicher Veranstaltungen durch den KSG (z.B. Weserdrachencup, Wesermeile etc.). Möglichkeit zur Teilnahme am Weserdrachencup. Teilnahme an NRW- Meisterschaft, Deutsche Meisterschaft, nach Möglichkeit auch an EM und WM. Jugend trainiert für Olympia. Austattung: Diverse Kanuboote.

Tabelle: Ruder- und Kanusport an Schulen, Teil 1. Stand: März 2012.

	Ratsgymnasium Minden	Söderblom Gymnasium der Evangelischen Kirche von Westfalen (Espelkamp)	Jahn-Realschule Lübbecke	Wittekind Gymnasium der Stadt Lübbecke
Adresse	Königswall 28 32423 Minden	Kantstraße 33 32339 Espelkamp	Jahnstraße 2 32312 Lübbecke	Ziegleiweg 14 32312 Lübbecke
Ruderangebot	Ruder AG, Ruderriege am Ratsgymnasium e.V. Neigungsfach, Oberstufenkurs.	Ruderriege am Söderblom, RV Söderblom e.V.	Ruder AG.	Oberstufenkurs, PTSG Lübbecke.
Adresse Bootshaus	Bootshaus MRV Weserpromenade 10 32423 Minden (angemietet vom Mindener Ruderverein von 1905 e.V.)	Hohenfelder Weg 32339 Espelkamp	Bootshaus Am Yachthafen 32312 Lübbecke (städt. Eigentum, gemeinsame Nutzung mit dem PTSG Lübbecke und dem Wittekind Gymnasium)	Bootshaus Am Yachthafen 32312 Lübbecke (städt. Eigentum, gemeinsame Nutzung mit dem PTSG Lübbecke und der Jahn-Realschule)
Ansprechpartner	Herr K.-F. Schmidt (Protektor der Ruderriege und Schulleiter)	Ingo Hanke	Marc Sudwischer	Bernard Stein
Telefon	0571 82888-3	05772 9710-0	05741 7743	05741 296362
E-Mail	sm@ratsgymnasium.de	ihanke@t-online.de		
Internet	www.ratsgymnasium.de	www.soederblom.de	www.jahn-realschule.de	www.wittekind.de
Heimatgewässer	Weser	Mittellandkanal	Mittellandkanal	Mittellandkanal
Anzahl Schüler	Ruder AG ca. 25, Klasse 6 ca. 20, Oberstufe ca. 18 pro Kurs.	Klasse 8-9 ca. 22, Oberstufe ca. 25 pro Jahrgang.	Insgesamt max. 25 (gemischte Jahrgänge).	Oberstufenkurs ca. 15 - 20 pro Jahrgang.
Aktivitäten/ Ausstattung	Klassen 5 - 10: Ruder AG Klasse 6: Neigungsfach Rudern Klasse 10 - 13 : Schwerpunktsportart "Gleiten, Rollen, Fahren" . Darüber hinaus Vereinsrudern. Mehrtägiges Wanderrudern, Teilnahme an Landesmeisterschaft, Jugend trainiert für Olympia und Ergometerwettbewerb Osnabrück. Ausstattung: 8 Vierer (inkl. Rennvierer), 5 Zweier, 14 Einer und 2 Funboote, Ruderergometer.	ab Klasse 6 freiwillige Ruder AG, Klasse 8 u.9 Wahlpflichtfach, Klasse 11-13 Oberstufenkurs. Wander- und Freizeitrudern (gemeinsam mit den Gymnasien Petershagen und Bückeburg), keine Regatten. Ausstattung: 8 Einer, 3 Euro- Fun-Boote, 3 Zweier, 3 Wandervierer, 2 Wanderzweier, 3 C-Vierer, 2 kombinierte Rennvierer, 1 Motorboot.	Ruderangebot: ab Klasse 7 bis Klasse 10 freiwillige Ruder AG. Darüber hinaus Vereinsrudern beim PTSG Lübbecke (Ruderabteilung) möglich. Wanderrudern, Möglichkeit zur Teilnahme am Weserdrachencup, keine Regatten. Ausstattung: Skullboote (Holz- und Kunststoffboote); Bootsklassen: 1 Skiff (Einer), 1 Gig-Doppel-Vierer mit Steuermann, 1 Gig-Doppel Zweier mit Steuermann.	Ruderangebot: Oberstufenschwerpunkt Frühjahr bis Herbst , im Winter Ergänzungssportarten, Ausrichtung Breitensport. Einführung im Ruderkeller zur Erlernung der Technik und der Kommandos. Darüber hinaus Vereinsrudern beim PTSG Lübbecke möglich (Training 3 mal wöchentlich) Wander- und Freizeitrudern, keine Regatten. Ausstattung: 16 Einer, 2 Zweier, 8 Vierer, 1 Achter, keine Rennboote

Tabelle: Ruder- und Kanusport an Schulen, Teil 2. Stand: März 2012.

29. Wassersportvereine

Wassersportvereinen kommt in mehrfacher Hinsicht eine Wirtschaftsrelevanz zu. So nehmen sie und ihre Mitglieder Leistungen von Wirtschaftsunternehmen in Anspruch, zum Beispiel des Einzelhandels durch den Kauf von Wassersportartikeln oder bei Errichtung, Erweiterung und Modernisierung von Vereinsheimen oder Bootshäusern durch die Beauftragung von Bau- und Handwerksunternehmen (Ausbaugewerbe). Darüber hinaus erhöhen sie mit ihren unterschiedlichen Sport- und Freizeitangeboten die Attraktivität unserer Region für Fachkräfte und leisten einen Beitrag zur Gesunderhaltung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

In der Tabelle sind neben den Wassersportvereinen auch die in den Kommunen beiderseits von Weser und Mittellandkanal ansässigen DLRG-Ortsgruppen aufgeführt, sofern ihre Arbeit näher mit diesen beiden Bundeswasserstraßen verbunden ist.

Bis auf eine zweifelsfreie Ausnahme sind die Betriebssportgemeinschaften nicht in der Tabelle enthalten, da nur mit größerem Aufwand festzustellen ist, ob der Wassersport auf Weser und Mittellandkanal einen Schwerpunkt der Arbeit in den Betriebssportgemeinschaften bildet oder maximal nur sporadisch betrieben wird. Eine Liste der Betriebssportgemeinschaften findet sich im Internetauftritt des Betriebssport-Kreisverbandes Minden-Lübbecke e. V. (BKV).⁸¹ Aus dem Auftritt geht auch hervor, dass der BKV jährlich eine Drachenboot-Betriebssportkreismeisterschaft durchführt, zuletzt im Rahmen des Blauen Bandes der Weser 2011. Im BKV-Internetauftritt werden Betriebssportgemeinschaften genannt, die sich in den letzten Jahren daran beteiligt haben.⁸²

Einzelne Vereine haben wir nach telefonischem Kontakt aus verschiedenen Gründen nicht in diese Studie aufgenommen. Zu den Gründen zählt beispielsweise die Auflösung des Vereins. Ein anderer Grund sind außerhalb des Kreises Minden-Lübbecke liegende Vereinsgelände und „Vereinsgewässer“; dies trifft beispielsweise für den Segel-Klub-Minden e. V. zu, der am Steinhuder Meer ansässig ist und bei dem Weser und Mittellandkanal nicht zu den „Heimatgewässern“ zählen.

Neben den Wassersportvereinen sind noch die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk⁸³, die Berufsfeuerwehren und freiwilligen Feuerwehren

⁸¹ Betriebssport-Kreisverband Minden-Lübbecke e.V., „Liste“

⁸² Betriebssport-Kreisverband Minden-Lübbecke e.V., „Sparte Drachenboot“

⁸³ z. B. Der Ortsbeauftragte für Minden, Artilleriestr. 15, 32427 Minden, Internet www.thw-minden.de

zu nennen, die teilweise auf Weser und Mittellandkanal aktiv sind. Auch von ihnen gehen wirtschaftsrelevante Effekte in Minden-Lübbecke aus.

Daneben ist ein VHS-Ruderkurs (VHS Altkreis Lübbecke) bekannt, der unter anderem auch das Rudern auf Mittellandkanal und Weser umfasst.⁸⁴

Nachfolgend einzelne beispielhafte Fotos.



Foto: Wassersportclub Großer Weserbogen Schlüsselburg e. V.. (Weser)

⁸⁴ Neue Westfälische, „Rudern“



Fotos von oben nach unten: Segler-Vereinigung Heimsen-Weser e. V.. MTV 1860 Minden e. V.. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Kanusportgemeinschaft Kurt-Tucholsky-Gesamtschule Minden e. V. (KSG). Mindener Ruderverein v. 1905 e. V.. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Faltboot- und Skiclub Minden e. V., Wassersportverein Porta e. V. (WSV). (Beide Weser)

Name	Adresse	Telefon	Fax	Internetadresse	E-Mail	Vorsitzender	Gewässer	Mitglieder 2011	Wassersportarten Outdoor	Anmerkungen
Wassersportclub Aqua Fun e. V.	Pottenhauser Str. 155a, 32791 Lage	0171 1945758		www.wsc-aquafun.de	info@wsc-aquafun.de	Uwe Neumann	Weser	53	Wasserski	
Wassersportclub Großer Weserbogen Schlüsselburg e. V.	Gosekamp 4, 32469 Petershagen	05761 907929		www.schluesselburger.de		Heinz-Hermann Hilker	Weser		Segeln	Segelscheine für Jugendliche.
Segler-Vereinigung Heimisen-Weser e. V.	Klosterweg 8, 32469 Petershagen	05768 1389		www.svhw.de	ao.vehling@freenet.de	Bernhard Sölter	Weser	rund 70	Segeln	
Kanu-Klub Petershagen e. V.	Vombaumstr. 3, 32469 Petershagen	05704 726		www.kkpetershagen.de	a.spinner@web.de	Andrea Spinner	Weser		Kanu	
Kanusportverein KSV Kenterpreis Windheim e. V.	Frankenring 9, 32469 Petershagen			www.ksv-kenterpreis.de		Hubert Wild-Pertsch	Weser		Kanu	
1. Ruderclub Petershagen e. V.	Kleriehe 25, 32469 Petershagen	05704 958150			andreaulrich@freenet.de	Andrea Ulrich	Weser		Rudern	
Turnverein Jahn e. V. Minden	Südhemmer Heide 18, 32479 Hille	05703 9809849	05703 516858	www.jahn-minden.de	jahnminden@freenet.de	Reinhard Wilde	Weser		Kanu	Kanu ist eine Abteilung des Vereins.
Bessel-Ruder-Club e. V. Minden	Am Pumpwerk 2, 32423 Minden	0571 8290369		www.besselrc.de	info@besselrc.de	Axel Gaul	Weser Mittellandkanal	rund 390	Rudern	
Kanu-Klub Minden e. V.	Brückenkopf 12, 32423 Minden	0571 52239		www.kanu-klub-minden.de	info@kanu-klub-minden.de	Friedhelm Kinkelbur	Weser	rund 220	Kanu	
MTV 1860 Minden e. V.	Weserpromenade 26, 32423 Minden	0571 23885		www.mtv-minden.de	vorstand@mtv-minden.de	Herbert Beuge	Weser		Kanu	Kanu ist eine Abteilung des Vereins.
Mindener Drachenboot Club e. V.	Hermannstr. 34, 32423 Minden	0571 37700		www.mdc-minden.de	info@mdc-minden.de	Peter Wanek	Mittellandkanal	65	Drachenboot	Beteiligung an Veranstaltungen auf der Weser.

Tabelle: Wassersportvereine, Teil 1.

Name	Adresse	Telefon	Fax	Internetadresse	E-Mail	Vorsitzender	Gewässer	Mitglieder 2011	Wassersportarten Outdoor	Anmerkungen
Kanusportgemeinschaft Kurt-Tucholsky-Gesamtschule Minden e. V.	Weserpromenade 17, 32423 Minden	0571 46734	0571 61188	www.ksg-minden.de	vorstand@ksg-minden.de	Achim Riemekasten	Weser	553	Kanu, Drachenboot	Vom Deutschen Kanu-Verband anerkannter Kanu-Ausbilder.
Mindener Ruderverein v. 1905 e. V.	Weserpromenade 10, 32423 Minden	0571 22884		www.mrv1905.de	r.moehl@arcor.de	Dr. Rainer Möhl	Weser	rund 170	Rudern	
Fallboot- und SKiclub Minden e. V.	Weserpromenade 8, 32423 Minden	0571 21144		www.fus-minden.de	1.vorsitzender@ism-minden.de	Otto Bambach	Weser	rund 130	Kanu, Drachenboot	
Porta Tauch-Club e. V.	Auf den Drohnen 5a, 32457 Porta Westfalica	05751 9939021		www.ptc-minden.de	post@ptc-minden.de	Lothar Lehmann	Weser	104	Tauchen	Training in Schwimmhallen und Meißener Angelsee. Beteiligung an Veranstaltungen auf der Weser. Tauchausbildung.
Segelverein Weserbogen e. V.	An der Lieth 1b, 32457 Porta Westfalica	0571 7307776		www.sv-weserbogen.de	info@sv-weserbogen.de	Matthias Schwalb	Weser	130	Segeln	Revier ist der mittlere See des Gr. Weserbogens. Zur Motorsportausbildung auch auf der Weser und Mittellandkanal.
Wassersportverein Porta e. V.	An der Pforte 1 a, 32457 Porta Westfalica	05706 390472		www.wsv-porta.de		Uwe Schroweg	Weser	rund 60	Kanu	
Kanu-Verein Bad Oeynhausen e. V.	Kanutenweg 2, 32549 Bad Oeynhausen	05731 300260		www.kanuverein-badbeynhausen.de	info@kanuverein-badbeynhausen.de	Hans-Joachim Stallmeier	Weser		Kanu	
Ruderverein Söderblom e. V.	Wielinger Kämpe 19, 32312 Lübbecke	05741 12606		www.rv-soederblom.de	wolfgang-bosch@t-online.de	Wolfgang Bosch	Mittellandkanal	rund 70	Rudern	
Post und Telekom Sportgemeinschaft Lübbecke e. V.	Am Sonnenhang 9, 32312 Lübbecke			www.ptsg-luebbecke.de	ruderrn-luebbecke@web.de	Karl-Heinz Düsterberg	Mittellandkanal		Rudern	Rudern ist eine Abteilung des Vereins.
Betriebsportgemeinschaft MERKUR Gauselmann e. V.	Merkurallee 1-15, 32338 Espelkamp	05772 49 239	05772 49 246	www.bsg-merkur-gauselmann.de	info@bsg-merkur-gauselmann.de	Jürgen Hobel	Mittellandkanal		Kanu, Drachenboot	Die Merkur Dragons gehören zur Drachenbootspanne der BSG. Segeln und Wasserski werden nicht auf Mittellandkanal und Weser in M-L betrieben.
Ring der Wassersportvereine um die Porta Westfalica e. V.	Am Königsacker 19, 32425 Minden	0571 946040		www.blaues-band-minden.de	vorstand@blaues-band-minden.de	Klaus Schröber	Weser	22		Dachvereinigung von Wassersportvereinen der Region.
Deutscher Hochseesportverband HANSA e. V.	Friedrich-Ebert-Str. 1a, 32457 Porta Westfalica	0571 75560	0571 76255	www.dhh.de/minden	meyer@dhh.de	Hans-Christian Bentzin	Weser Mittellandkanal		Segeln Sportboot	Bietet Schulungen für Segel- und Sportbootführerscheine (Binnen, See, SKS, SSS, SHS und Sportschülerzeugnis E) sowie Funkzeugnisse an. Mit der DHH-Zweigstelle Minden arbeiten einzelne minden-lübbecke Wassersportvereine zusammen.

Tabelle: Wassersportvereine, Teil 2

Name	Adresse	Telefon	Fax	Internetadresse	E-Mail	Vorsitzender	Gewässer	Mitglieder 2011	Wassersportarten Outdoor	Anmerkungen
DLRG Ortsgruppe Minden e. V.	Königsstr. 128, 32427 Minden	0571 5093760		www.minden.dlrg.de	info@minden.dlrg.de	Peter Adam	Weser Mittellandkanal	rund 450	Schwimmen Tauchen	Wasserrettungsdienst bei öff. Veranstaltungen auf und am Wasser. Rettungswachstation, zwei Motorrettingsboote und ein Rettungsfahrzeug an der Weser. Schwimm-, Rettungsschwimm-, Tauch-, Bootsführer- und Sprechfunkerausbildung.
DLRG Porta Westfalica e. V.	Borlefzener Kirchweg 63, 33602 Vlotho	05733 8805419		www.porta-westfalica.dlrg.de	info@porta-westfalica.dlrg.de	Kurt Büsching	Weser	rund 400	Schwimmen	Wasserrettungsdienst bei öff. Veranstaltungen auf und am Wasser. Motorrettingsboot auf der Weser. Schwimm- und Rettungsschwimm- ausbildung. Katastrophenschutz.
DLRG Bad Oeynhausen e. V.	Schwalbenweg 10, 32547 Bad Oeynhausen	05731 798711		www.bad-oeynhausen.dlrg.de	dlrgbadoeynhausen@web.de	Stefan Faatz	Weser	rund 230	Schwimmen Tauchen	Wasserrettungsdienst bei öff. Veranstaltungen auf und am Wasser. Rettungswachstation, ein Motorrettingsboot und ein Rettungsfahrzeug an der Weser. Schwimm-, Tauch-, Bootsführer- und Sprechfunkerausbildung.
DLRG Ortsgruppe Preußisch Oldendorf e. V.	Am Brink 10, 32361 Pr. Oldendorf	05742 2247		www.preussisch-oldendorf.dlrg.de		Kurt Bergatt	Mittellandkanal	rund 100	Schwimmen	Wasserrettungsdienst bei öff. Veranstaltungen auf und am Wasser. Wasserrettingsstation und zwei Motorrettingsboote am Mittellandkanal. Schwimm- und Rettungsschwimm- ausbildung.
DLRG Ortsgruppe Gehlenbeck e. V.	Schmiedestr. 16, 32312 Lübbecke	05741 6807		www.dlrg.de		Wilhelm Ausieker	Mittellandkanal		Schwimmen	Wasserrettungsdienst bei öff. Veranstaltungen auf und am Wasser. Schwimm- und Rettungsschwimm- ausbildung.

Tabelle: Wassersportvereine, Teil 3 (DLRG).

30. Dienststelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes Minden

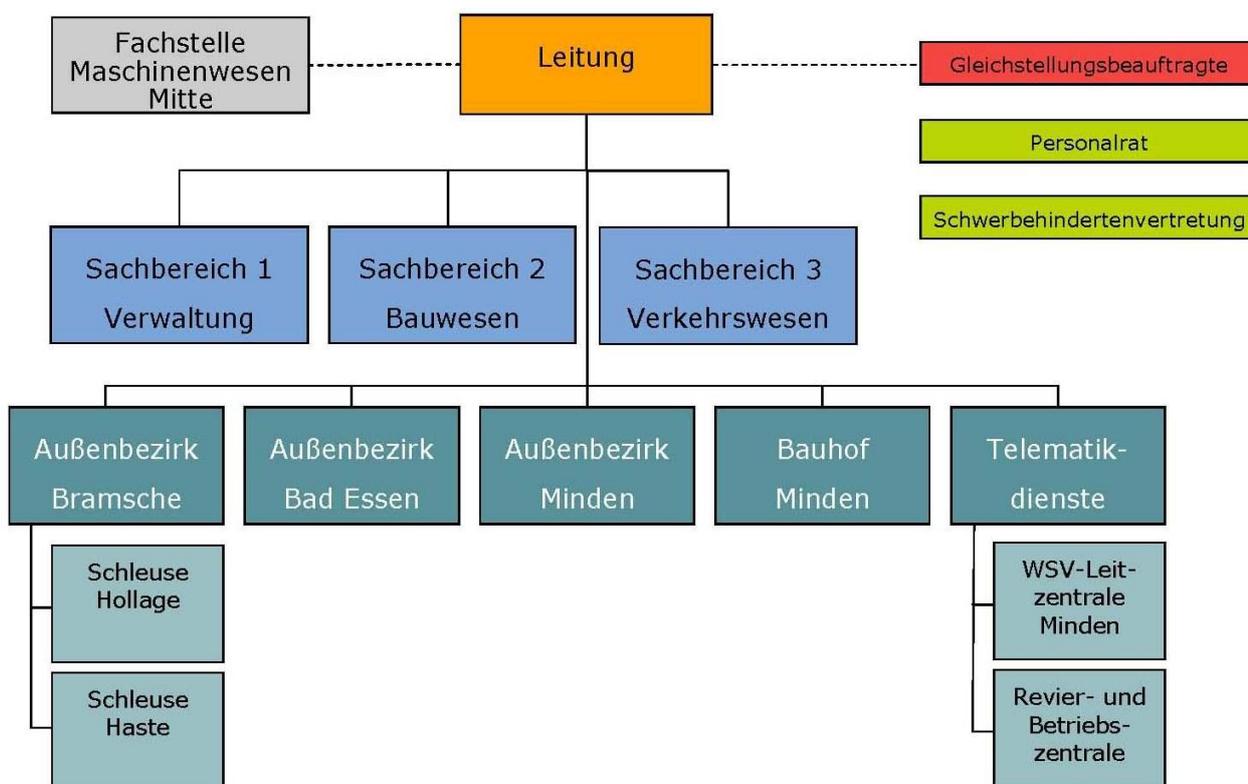
Für die Organisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist ausschließlich der Bund, d. h. das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) verantwortlich.⁸⁵

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Minden (WSA Minden) ist bis auf den nördlichen Weserabschnitt in Petershagen für alle Bundeswasserstraßen im Kreis Minden-Lübbecke zuständig. Andererseits geht der Zuständigkeitsbereich bezüglich Mittellandkanal und Oberweser deutlich über den Kreis Minden-Lübbecke hinaus.⁸⁶

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Minden verfügt über 362 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 61 Auszubildende (Stand 01.08. 2012). Der Haushalt für Bau, Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßen und Anlagen im Amtsbereich (ohne Personalkosten und ohne Neubau Schleuse) beträgt 10 Mio. €.



Wasser- und Schifffahrtsamt Minden



Grafik: Organisationsplan des Wasser- und Schifffahrtsamtes Minden .

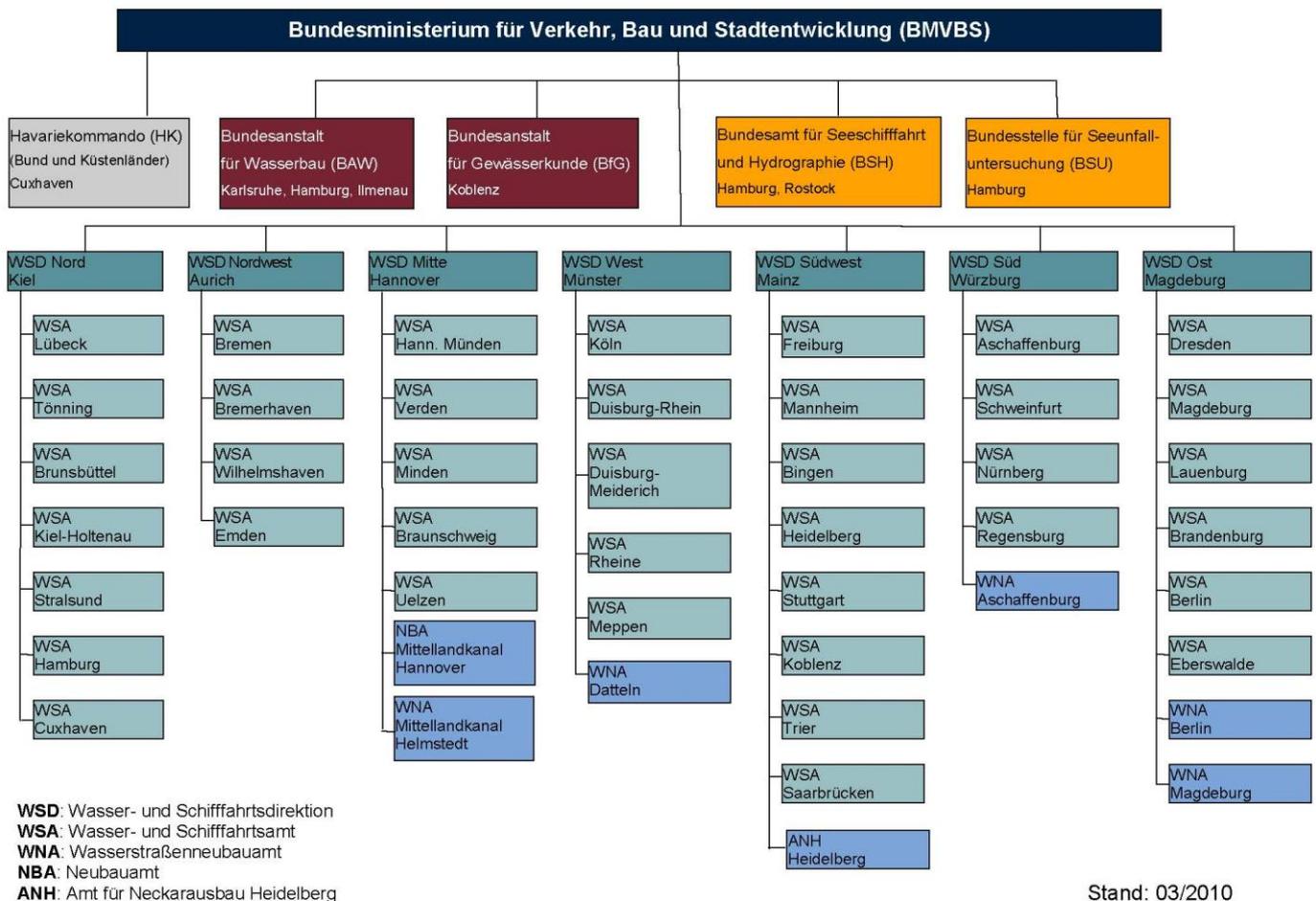
⁸⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung(BMVBS) „5. Bericht“, Seite 23

⁸⁶ Abgeleitet aus: Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, „Zuständigkeitsbereich“



Grafik: Zuständigkeitsbereich des Wasser- und Schiffsamtes Minden.

Anlage 3a



Grafik: Ist-Struktur der Wasser- und Schiffsamtsverwaltung.

Die bestehenden Wasser- und Schifffahrtsämter werden neu strukturiert.

- Für die Unterhaltung und den Betrieb der Wasserstraßen sollen Wasserstraßenunterhaltungs- und Betriebsämter eingerichtet werden. Sie erhalten die Bezeichnung Wasser- und Schifffahrtsamt – Betrieb und Unterhaltung – (WSA BU). Die Außenbezirke und Bauhöfe werden dem örtlich zuständigen Betriebs- und Unterhaltungsamt dienst- und fachaufsichtlich zugeordnet. Die WSÄ BU nehmen die baupolizeiliche Verantwortung für die Anlagen der WSV wahr. Sie werden von einem/r Bauingenieur/in des höheren Dienstes geleitet.
- Regional bündelbare Aufgaben der heutigen WSÄ (aus Administration, Schifffahrt, Nautik u. a.) werden in Bündelungsämter überführt. Sie erhalten die Bezeichnung Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA). Es handelt sich um eigenständige Behörden, die ihre Aufgaben revierbezogen wahrnehmen, d. h. ihr Zuständigkeitsbereich erstreckt sich über den Zuständigkeitsbereich mehrerer WSÄ BU. Die WSÄ nehmen die Zuständigkeiten u. a. für Angelegenheiten der Schifffahrt und des Verkehrsmanagements, für das Liegenschaftswesen einschließlich der Nutzungsüberlassung und Nutzungsverträge sowie der Vermessung und des Peilwesens wahr. Den WSÄ werden die bestehenden Verkehrs- und Revierzentralen organisatorisch zugeordnet. Die WSÄ nehmen keine baupolizeilichen Aufgaben wahr. Die WSÄ BU bilden den Ortsbezug der WSV, die WSÄ den Regionalbezug ab.
- Für Investitionsaufgaben werden Bauämter eingerichtet. Für die Realisierungsphase von Investitionsmaßnahmen richten die Bauämter gemeinsame temporäre Projektgruppen vor Ort ein.

Derzeit ist in Minden das WSA Minden ansässig. Geplant sind für Minden das „WSA Kanäle West“ und das „WSA BU Wesergebiet“ mit den beiden Außenstellen Hann. Münden und Verden.⁸⁷

Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) soll 2020 abgeschlossen sein. Die rechtliche Umsetzung erfolgt durch eine Reihe von Gesetzesänderungen unter anderem im Wasserstraßengesetz und im Binnenschifffahrtsgesetz. Der Gesetzgebungsprozess wird noch im Jahr 2012 begonnen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVS) wird dem Deutschen Bundestag Ende 2012 einen Gesetzentwurf vorlegen, der die organisatorischen Veränderungen regelt. Der Bundesrat muss dem nicht zustimmen.⁸⁸

⁸⁷ Quelle des vorstehenden Textes auf dieser Seite: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Reform“ (Seiten 36 bis 39) und Anlage 3

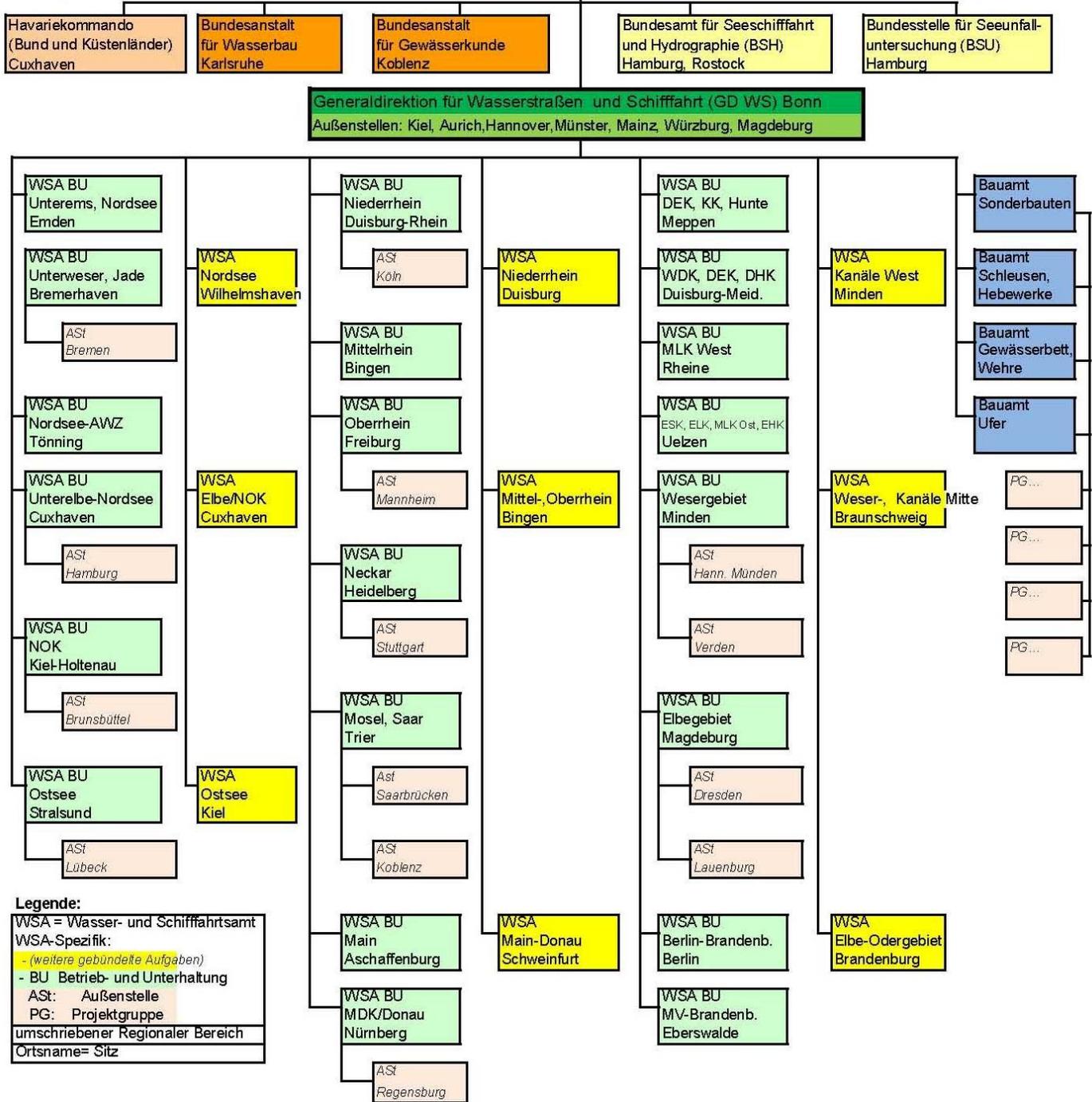
⁸⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Fragen“ und „Ramsauer“

Ferner sind zahlreiche Rechtsverordnungen und verwaltungsinterne Regelwerke redaktionell anzupassen. Der Zustimmung des Bundesrates für die Anpassung der Vorschriften bedarf es nicht.

Das bestehende System der Schifffahrtsabgaben wird auf der Grundlage des geplanten Bundesgebührengesetzes novelliert. Nach dem vorliegenden Entwurf des Bundesgebührengesetzes erfolgt die Gebührenbemessung auf der Grundlage der nutzungsbedingten Kosten. Die schifffahrtsbedingten Kosten der Wasserstraßenverwaltung sind nur ein Teil der entstehenden Gesamtkosten, weil die Bundeswasserstraßen unterschiedlichen Nutzungen unterliegen. Zurzeit werden die schifffahrtsbedingten Kosten der Wasserstraßenverwaltung als Bemessungsgrundlage für die Novellierung des Gebührensystems ermittelt. Der Prozess wird voraussichtlich Ende 2012 abgeschlossen sein.⁸⁹

⁸⁹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Reform“, Seite 41 und 43

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)



Stand 22.06.2012

Grafik: Ziel-Struktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

31. Wirtschaftshistorie

Die Weser wird seit Jahrhunderten zu Wirtschaftszwecken genutzt. In diesem Zusammenhang bedeutend ist:⁹⁰

- Die zunächst von Menschenhand und dann auch mit Pferden betriebene Treidelschiffahrt. Mittels Seilzug wurden auf Leinpfaden am Ufer beispielsweise die im 17. und 18. Jahrhundert eingesetzten hölzernen Schiffe („Weserböcke“) mit einer Tragfähigkeit von 30 – 70 Tonnen stromaufwärts gezogen. Die Treidelschiffahrt wurde ab März 1819 langsam von der Dampfschiffahrt abgelöst; die Schleppschiffahrt kam auf. Ab etwa 1925 befuhren auch die ersten dieselmotorbetriebenen Schraubenschiffe die Weser, die jeweils 3 – 4 stählerne Schleppkähne (Länge etwa 60m; Breite 8,00 bis 9,00 m; Tragfähigkeit bis 600 Tonnen), die selbst ohne Antrieb waren, zogen. Dies waren langsam fahrende Schleppzüge, die nach dem 2. Weltkrieg von größeren und schnelleren selbstfahrenden Motorgüterschiffen und Schubverbänden abgelöst wurden.
- Die durchgehende Handelsschiffahrt auf Weser, Werra und Fulda zu Zeiten der Hanse mit einem ständigen Handel zwischen den Städten im Stromgebiet.
- Der Zusammenschluss der Vlothoer Schiffer im Jahr 1669 zu einer Schiffergilde, die für die Instandsetzung der Weser von Hameln bis Bremen verantwortlich war und hierfür eine Abgabe in Vlotho erhob. Daneben gab es das Stapelrecht der Stadt Minden und im Jahr 1800 zwischen Hann. Münden und Bremen 24 Schiffs- und Warencollstätten, davon eine in Porta Westfalica-Hausberge.
- Die Unterzeichnung der Weserschiffahrtsakte am 10. September 1823 durch die sieben Weseruferstaaten, womit sich die Länder verpflichteten, die Stapel- und Umschlagsrechte zu beseitigen, einen festen Weserzoll einzuführen und den Fluss zu unterhalten und durchgehend zu regulieren. Ab 1825 wurden die Zollstellen von 22 auf 11 reduziert. Der Weserzoll war bis 1856 zu entrichten und wurde danach unter dem Wettbewerbseinfluss der Eisenbahn aufgehoben. Die 1838 von den Anliegerstaaten gegründete Weserschiffahrts-Revisionskommission ließ das Fahrwasser so ausbauen und regulieren, dass eine Mindestfahrwassertiefe bei Niedrigwasser von 0,47 m auf der gesamten Strecke von Hann. Münden bis Bremen erreicht wurde. Zuvor blieb es bei den durchgeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffahrt vor allem bei der Beseitigung der größten Hindernisse im Fluss. Das Ziel, auf der Weser von Münden bis Karlshafen Fahrwassertiefen bei nied-

⁹⁰ Grundlagen der Ausführungen unter den Spiegelstrichen dieser und der nachfolgenden Seite: Kruse, „Geschichte“; Wasser- und Schiffahrtsamt Minden, „Geschichte“ und „Weser“; Wasser- und Schiffahrtsamt Verden, „Weser“.

rigster Wasserführung von 0,80 m, von Karlshafen bis Minden von 1,00 m und von Minden bis Bremen von 1,25 m zu erreichen, konnte bis 1893 im Großen und Ganzen verwirklicht werden. Weitere Ausbaumaßnahmen der Weser folgten bis heute.

- Der Beginn der Fahrgastschiffahrt auf der Weser im Jahr 1842, die eine regelmäßige Personenschiffahrt zwischen Hannoversch Münden und Bremen bot. Zu den Zwischenstationen gehörte auch Minden. Die Konkurrenz durch die Eisenbahn, häufiges Niedrigwasser und ein schlechter Zustand des Weserfahrwassers und brachten die Unternehmen in den ersten Jahrzehnten aber immer wieder zum Scheitern.
- Speziell für die Oberweser konstruierte Schiffe, die mit geringem Tiefgang auch bei extremem Niedrigwasser fahren konnten.

Minden trat im Mittelalter dem Städtebund der Hanse bei. Im Jahr 1572 wurde in Minden der erste Anleger erbaut. Nach weiteren Ausbauten im 18. Jahrhundert wurde das Hafengelände 1910 mit dem Bau des Westhafens, Abstiegshafens und Industriefhafens bedeutend erweitert.⁹¹

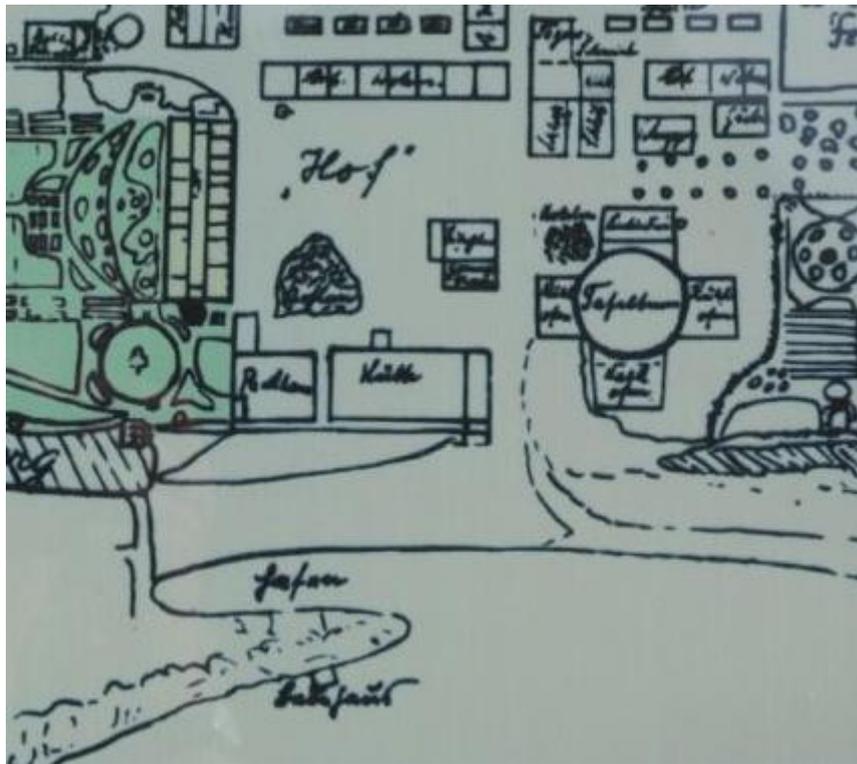
Die Nutzung der Wasserstraßen änderte sich in der Vergangenheit. Nachfolgend werden deshalb Beispiele von in der Örtlichkeit noch bestehenden Zeugnissen ehemaliger Wasserstraßennutzungen in Minden-Lübbecke dokumentiert.

Fährstellen wurden mit der Eröffnung neuer Weserbrücken aufgegeben, z. B. in Petershagen.

Schild an der alten, aufgegebenen Fährstelle bei Petershagen-Jössen: „Ziegelei Hollmann, Hochseilfähre für den Tontransport mit der Feldbahn von 1938 – 1970“.

Ein Hafen in Preußisch Oldendorf (Mittellandkanal) und in Petershagen (Weser) wurden als Laichgewässer umgenutzt.

⁹¹ Mindener Hafen GmbH, „Startseite“



Fotos von oben nach unten: Auszug aus einem Plan der Glasfabrik Gernheim in Petershagen-Ovenstädt mit Weserhafen zur Anlieferung von Kohle und zum Abtransport von Waren.⁹² Alte Fährstelle bei Petershagen-Jössen. (Beide Weser)

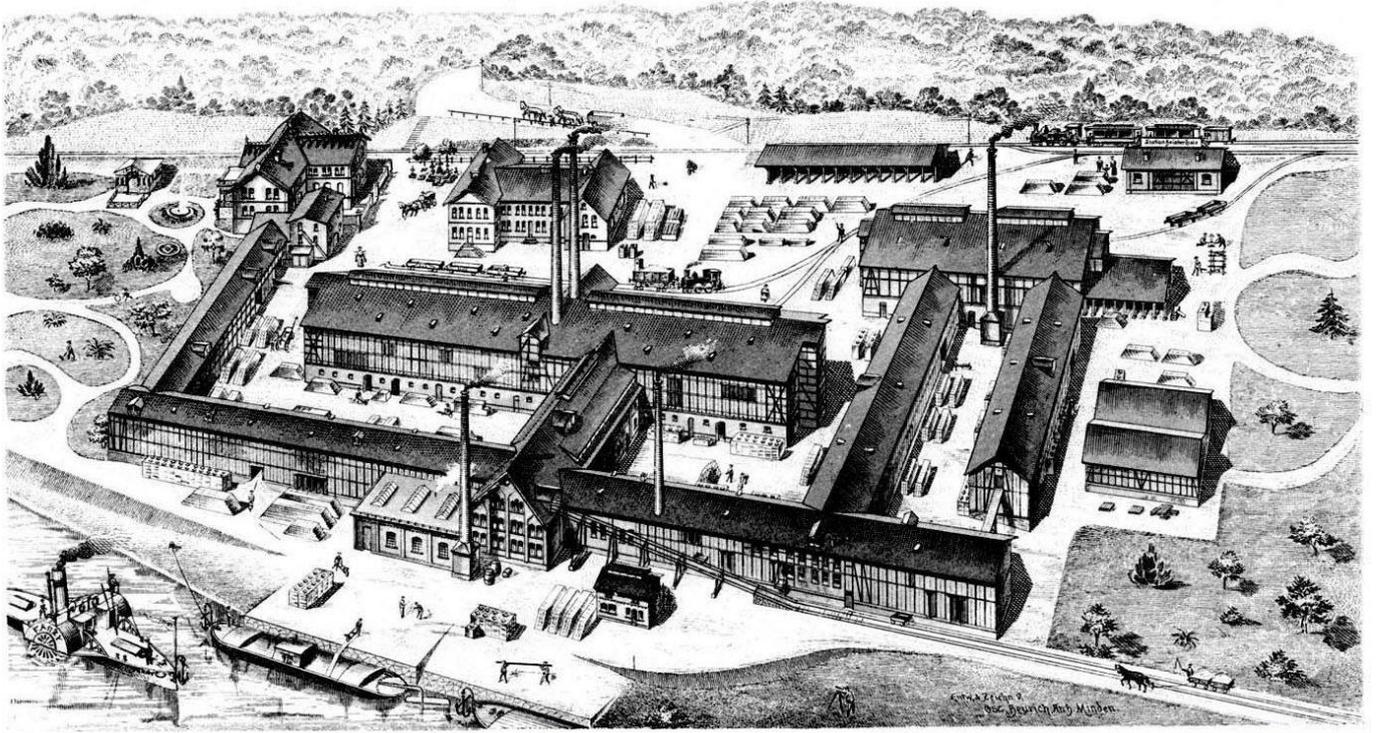
⁹² Quelle: Landschaftsverband Westfalen-Lippe, „Plan“



Fotos von oben nach unten: Alte Fährstelle Petershagen. Einer von zwei historischen Kränen Nähe Fährweg, Bad Oeynhausen. (Beide Weser)



Fotos von oben nach unten: Das Löschen eines Weserschiffes in Bad Oeynhausener-Rehme am Werksgelände der Firma Landré & Bartels, Holzimport. Werbung für eine ehem. Schiffsausrüstung in Minden (Mittellandkanal).



Plan: Dampfziegelei Heisterholz, F. Schütte, Heisterholz a. d. Weser, Anno 1910.



Foto: Antransport von Pferdefutter und anderen Gütern. Abtransport von Heisterholz-Dachziegeln, ca. 1930 (Weser).



Foto: Stillgelegte Weseranbindung des Dachziegelwerkes der Monier Braas GmbH in Petershagen-Heisterholz (Weser).

Das Ziegelwerk in Petershagen-Heisterholz wurde bereits 1858 gegründet und erhielten später auch einen Gleisanschluss an die Kreisbahnstrecke. Laut Eintrag im Dachziegelarchiv zum Jahr 1930 war ein großer Standortvorteil für die Ziegelei die direkte Lage an der Weser. Viele Ziegel wurden über diesen preisgünstigen Versandweg geliefert.⁹³

Ebenfalls im Dachziegelarchiv wird zur Rasch Thonwarenfabrik Bad Oeynhausen ausgeführt, dass die Tonwarenfabrik Rasch einen großen Standortvorteil hatte, dass sie direkt an der Köln-Mindener Eisenbahn lag. Was ihr fehlte, war die Wasserstraße „vor der Haustür“, die bei der Heisterholz-Ziegelei für den großen Aufschwung sorgte. Man brachte die für Norddeutschland bestimmten Fertigprodukte zur Schiffsverladung nach Rehme, wo der Niedrigwasserstand der Weser aber manchmal den Transport verzögerte.⁹⁴

Die Firma Landré & Bartels, Holzimport, Bad Oeynhausen-Rehme beging am 1. April 1976 ihr Jubiläum zum hundertjährigen Bestehen. Die Weser war unverzichtbarer Bestandteil der Firmengeschichte. In Bad Oeynhausen endete unmittelbar am Betriebsgelände der Wasserweg wertvoller Hölzer. Das Bremer Unternehmen gründete in Bad Oeynhausen eine Filiale in der Nähe eines ständig wachsenden westfälisch-lippischen Kundenkreises, als im Jahr 1929 ein Werksgelände an der Weserstraße günstig gekauft werden konnte. Dieser Umschlagsplatz in Bad Oeynhausen versorgte die Möbelindustrie überwiegend mit unbearbeiteter, rauher Ware. Damals, vor dem

⁹³ Archiv historische Dachziegel, „Dampfziegelei Heisterholz“

⁹⁴ Archiv historische Dachziegel, „Rasch“

Zeitalter der Spanplatte, verarbeiteten die Möbelhersteller bevorzugt Schnittholz. Nach vorgegebenen Maßen verließen zugeschnittene Hölzer für Schubkastenseiten in Rotholz, Bettseiten oder Matratzenrahmen in großen Partien die Filiale Bad Oeynhausen. Im Jahr 1934 verließ das Unternehmen den Standort Bremen und fasste den gesamten Betrieb in Bad Oeynhausen zusammen. Die Schuppen in Bremen, auseinandergenommen, auf Weserkähne verladen, flußaufwärts gebracht, waren hier ohne große Mühe wieder aufzubauen. Zu Zeiten des hundertjährigen Firmenjubiläums galten Schweden, Finnland, USA, Kanada, Brasilien und die Sowjet-Union als die wesentlichen Handelspartner der Firma, von denen überwiegend Weißholz (Fichte/Tanne), Pitchpine, Oregonpine, Hemlok, Redcedar, Brasilkiefer und Rotholz (Kiefer) eingeführt wurden. Seeschiffe brachten die längenpaketierte Ware nach Bremen, wo das Holz auf Weserkähne umgeladen und auf der Weser bis zu den Krananlagen der Firma in Bad Oeynhausen-Rehme gebracht und gelöscht wurde. Ein Weserkahn nahm etwa 1.200 cbm Schnittholz auf; das entsprach einem Güterzug mit 35 bis 40 Waggons. Von den rund 40.000 Quadratmetern Betriebsgelände der Firma Landré & Bartels war die Hälfte überdacht. 40 Mitarbeiter waren beteiligt an der Belieferung von Holzhandlungen, Holzbau- und Fahrzeugbauunternehmen in NRW, Niedersachsen und Hessen mit Profilbrettern, Platten und Tischlerwaren.⁹⁵

Es kann vermutet werden, dass von den oben abgebildeten historischen Kränen auch an anderer Stelle noch Exemplare existieren; hierzu führt die IHK eine interne Recherche durch.

Weitere Ausführungen zur minden-lübbecker Wirtschaftshistorie in Verbindung mit Weser und Mittellandkanal finden sich in diversen Büchern.⁹⁶

⁹⁵ Landré & Bartels Holzimport, „Chronik“

⁹⁶ Zwei Beispiele sind: Abelshauser, „Industrialisierung“ und Kruse, „Frachtschiffahrt“

Bildverzeichnis mit Quellenangabe

AHE Schaumburger Weserkies, Inhaber Dieter Eggersmann e.K., Rinteln:

Seiten 84 und 85.

ALSTOM Power Energy Recovery GmbH:

Seite 9

Archiv historische Dachziegel

Seite 175

Borchers, Ulrich

Seite 174 oben

Bosch, Wolfgang

Seite 154

Drees & Huesmann Planer, Bielefeld – Sennestadt, Präsentation „Masterplan RegioPort Weser“, Charts 23 und 37, zur RegioPort Weser Bürgerversammlung am 16. Juni 2010, Datei auf Seite „Masterplan“ im Internetauftritt des Planungsverbandes RegioPort Weser www.regioport-weser.de :

Seiten 60 und 64

E.ON Kraftwerke GmbH, Kraftwerk Heyden:

Seiten 103 unten und 104 oben

Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld:

Seiten 1 (Titelseite), 12, 13, 18, 35 bis 37, 40, 47, 54, 55, 65 bis 77, 79 bis 82, 86, 88 bis 92, 94 bis 97, 103 oben, 104 unten, 108, 112 bis 115, 117 bis 119, 125 bis 138, 140 bis 143, 146, 148, 149, 152, 153, 158 bis 161, 172, 173, 174 unten und 176

Wasser- und Schifffahrtsamt Hann. Münden, WebCam vom 29. Nov. 2011, www.wsa-hmue.wsv.de :

Seite 21

Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, Internetauftritt des Wasser- und Schifffahrtsamtes Minden, Seite „Neue Schleuse in Minden“:

Seite 41

Grafik- und Kartenverzeichnis mit Quellenangabe

Karte: Weserverlauf. (Seite 16) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, „Verkehrsbericht 2010“, Karte „Gliederung und nachgeordnete Dienststellen“, hergestellt von der Fachstelle Vermessungs- und Kartenwesen Mitte, www.wsd-mitte.wsv.de

Karte: Kategorisierung des See- und Binnenwasserstraßennetzes. (Seite 26) Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) „5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“ (abrufbar im Internet unter www.bmvbs.de), Anlage.

Grafik: Güterentwicklung auf der Mittelweser. (Seite 33) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, „Verkehrsbericht 2011“, Hannover, ohne Datum, Seite 25, www.wsd-mitte.wsv.de

Grafik: Verkehrsströme im Jahr 2011. (Seite 34) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, „Verkehrsbericht 2011“, Hannover, ohne Datum, Seite 1. www.wsd-mitte.wsv.de

Grafik: Schleusendurchgangsverkehr. (Seite 38) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Minden.

Grafik: Durchgang an der Schachtschleuse Minden. (Seite 39) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, „Verkehrsbericht 2011“, Hannover, ohne Datum, Seite 30. www.wsd-mitte.wsv.de

Plan: Neue und alte Schleuse in Minden. (Seite 41) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, Datei „Neubau der Weserschleuse Minden. Lageplan“, Seite „Neue Schleuse in Minden“, im Internetauftritt www.wsa-minden.wsv.de

Übersicht: Neubau der Weserschleuse Minden. (Seite 43) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, Datei „Neubau der Weserschleuse Minden. Erläuterungen“, Seite „Neue Schleuse in Minden“, im Internetauftritt www.wsa-minden.wsv.de

Karte: Bereich um das Wasserstraßenkreuz Minden. (Seite 44) Quelle: Wikipedia, Stichwort „Wasserstraßenkreuz Minden“, Autor TUBS. www.wikipedia.org

Karte: Bereich um das Wasserstraßenkreuz Minden. (Seite 45) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, Seite „Neue Schleuse in Minden“, im Internetauftritt www.wsa-minden.wsv.de.

Grafik: Übersicht der am Hafenband teilnehmenden Häfen. (Seite 47) Quelle: Hafenband am Mittellandkanal, Seite „Hafenband am Mittellandkanal“, im Internetauftritt www.hafenband.de.

Grafik: Organigramm des Planungsverbandes RegioPort Weser (Seite 55) Quelle: Planungsverband RegioPort Weser, Datei „Organigramm Zweckverband ‚Planungsverband RegioPort Weser‘“ auf Seite „Planungsverband“ im Internetauftritt www.regioport-weser.de.

Grafik: Planungsschichten zum RegioPort. (Seite 57) Quelle: Planungsverband RegioPort Weser, Seite „Planungsschichten“ im Internetauftritt www.regioport-weser.de.

Karte: Strukturplan zum RegioPort Minden; nicht vollständig aktuell; ein aktualisierter Strukturplan liegt uns nicht vor. (Seite 59) Quelle: Drees & Huesmann Planer, Bielefeld – Sennestadt, Vennhofallee 97, 33689 Bielefeld, Tel. 05205 – 3230, E-Mail info@dhp-sennestadt.de, Internet: www.dhp-sennestadt.de, Präsentation „Masterplan RegioPort Weser“, Chart 7, zur RegioPort Weser Bürgerversammlung am 16. Juni 2010, Datei auf Seite „Masterplan“ im Internetauftritt des Planungsverbandes RegioPort Weser www.regioport-weser.de

Karte: Übersichtslageplan RegioPort Minden. (Seite 61) Quelle: BPR Beraten Planen Realisieren Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure, Bremen, www.bpr-bremen.de

Karte: Bauabschnitte RegioPort Minden. (Seite 62) Quelle: BPR Beraten Planen Realisieren Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure, Bremen, www.bpr-bremen.de

Grafik: Schnitt Anlegestelle Umschlag im RegioPort Minden (Seite 63) Quelle: Drees & Huesmann Planer, Bielefeld – Sennestadt, Präsentation „Masterplan RegioPort Weser“, Chart 18, zur RegioPort Weser Bürgerversammlung am 16. Juni 2010, Datei auf Seite „Masterplan“ im Internetauftritt des Planungsverbandes RegioPort Weser www.regioport-weser.de

Lageplan: Kraftwerk Heyden in Petershagen-Lahde. (Seite 102) Quelle: E.ON Kraftwerke GmbH, Kraftwerk Heyden.

Karte: „Punktquellen und signifikante Wasserentnahmen“. Ober- und Mittelweser. Datum vom 02.02.2005. (Seite 111) Quelle: Flussgebietsgemeinschaft Weser (FGG Weser), „EG-Wasserrahmenrichtlinie. Bewirtschaftungsplan Flussgebietseinheit Weser 2005. Bestandsaufnahme Teilraum Ober- und Mittelweser“, im Internetauftritt www.fgg-weser.de.

Grafiken: Auszug aus der „Stärken-Schwächen-Analyse Weserradweg“ (Umfrageergebnisse). (Seiten 123 und 124) Quelle: WeserKontor Infozentrale Weser-Radweg, Präsentationsdatei (Auszüge) in Rubrik „Presse-Infos“ (über Seite „Informationen“) im Internetauftritt www.weserradweg.de

Veranstaltungsplakat „Blaues Band der Weser“ 2011 in Minden (Seite 145) Quelle: Ring der Wassersportvereine um die Porta Westfalica e.V., Startseite im Internetauftritt www.blaues-band-minden.de

Grafik: Organisationsplan des Wasser- und Schifffahrtsamtes Minden (Seite 165) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, Seite „Organisation“ im Internetauftritt www.wsa-minden.wsv.de

Grafik: Zuständigkeitsbereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Minden (Seite 166) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, Seite „Zuständigkeitsbereich“ im Internetauftritt www.wsa-minden.wsv.de

Grafik: Ist-Struktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. (Seite 166) Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung(BMVBS) „5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“, Anlage 3, Datei abrufbar im Internetauftritt www.bmvbs.de

Grafik: Ziel-Struktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. (Seite 169) Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung(BMVBS) „5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“, Anlage 3, Datei abrufbar im Internetauftritt www.bmvbs.de

Plan: Dampfziegelei Heisterholz, F. Schütte, Heisterholz a. d. Weser, Anno 1910. (Seite 175) Quelle: Archiv historische Dachziegel, Siegfried Müller, Seite zur Dampfziegelei Heisterholz F. Schütte, Internetauftritt www.dachziegelarchiv.de

Tabellenverzeichnis mit Quellenangabe

Diemeltalsperre und Edertalsperre im Überblick. (Seite 23) Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Daten aus den Internetauftritten des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hann. Münden „Talsperren“ und Wikipedia „Diemelsee“ und „Edersee“.

Die Ladekapazitäten eines Binnenschiffes. (Seite 24) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, „Verkehrsbericht 2010“, Hannover, ohne Datum. www.wsd-mitte.wsv.de

Schiffstypen. (Seite 28) Quelle: Eigene Zusammenstellung auf der Grundlage von Angaben aus: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, "System der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen", Datei auf der Seite „Klassifizierung der Binnenwasserstraßen“ im Internetauftritt www.wsv.de; Neubauamt Hannover, Seite „Zukunft für die Mittelweser“ im Internetauftritt www.nba-hannover.wsv.de und Wikipedia, Stichworte „Binnenwasserstraße“ (Stand 08.08.2012) und „Großmotorgüterschiff“ (Stand 04.10.2012) www.wikipedia.org

Binnenschiffer in Minden-Lübbecke. (Seite 30) Quelle: IHK-Recherchen.

Frachtschiffs- und Güterverkehr Schleuse Minden. (Seite 31) Quelle: Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS), Seite „Schleuse Minden / Weser (We)“ über die Seite „Durchgangsverkehr“ im Internetauftritt www.elwis.de

Güterverkehr nach Flaggen Schleuse Minden. (Seite 32) Quelle: Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS), Seite „Schleuse Minden / Weser (We)“ über die Seite „Durchgangsverkehr“ im Internetauftritt www.elwis.de

Güterverkehr nach Hauptgüterarten Schleuse Minden. (Seite 32) Quelle: Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS), Seite „Schleuse Minden / Weser (We)“ über die Seite „Durchgangsverkehr“ im Internetauftritt www.elwis.de

Verkehr Weser / Mittellandkanal an der Mindener Schachtschleuse im Jahr 2011. (Seite 33) Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, „Verkehrsbericht 2011“, Hannover, ohne Datum, Seite 10. www.wsd-mitte.wsv.de

Schleusen im Kreis Minden-Lübbecke. (Seite 37) Quellen: Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, Seite „Schleusen“ im Internetauftritt www.wsa-

minden.wsv.de und Wasser- und Schifffahrtsamt Verden, Seiten „Schleuse Petershagen“ und „Schleuse Schlüsselburg“ über Seite „Schleusen“ im Internetauftritt www.wsa-verden.wsv.de

Hauptumschlaggüter der Mindener Häfen (ohne Alter Weserhafen). (Seite 46) Quelle: Mindener Hafen GmbH, Seite „Der Hafen“, im Internetauftritt www.mindener-hafen.de.

Die am Hafenband teilnehmenden Häfen (ohne Bückeburg). (Seite 48) Zusammenstellung auf Grundlage der Angaben des Hafenbandes am Mittellandkanal in den Unterseiten zur Seite „Hafenband am Mittellandkanal“, im Internetauftritt www.hafenband.de.

Die Fahrpläne der Schiffs-Linien im Mindener Hafen. (Seite 49) Quelle: Mindener Hafen GmbH, Seite „Konditionen“, im Internetauftritt www.mindener-hafen.de.

Übersicht der Ufergelder der am Hafenband teilnehmenden Häfen. (Seite 50) Quelle: Hafenband am Mittellandkanal, Datei „Ufergelder“ auf der Seite „Rechtliches“ im Internetauftritt www.hafenband.de.

Modal-Split Containerterminal Industriehafen II Minden. Angaben in Umschlags-TEU. (Seite 56) Quelle: Mindener Hafen GmbH.

Technische Daten zum RegioPort Minden; aktualisiert. (Seite 57) Quelle: Planungsverband RegioPort Weser, Seite „Technische Daten“ im Internetauftritt www.regioport-weser.de. Aktualisierung durch IHK.

Zeitplan zum RegioPort Minden, Auszug. (Seite 58) Quelle: Planungsverband RegioPort Weser, Seite „Zeitplan“ im Internetauftritt www.regioport-weser.de.

Erwartete Investitionsvolumina. (Seite 63) Quelle: Schmidt, Joachim, „Sachstandsbericht RegioPort Minden“, Präsentation zur IHK-Verkehrsausschuss-Sitzung vom 13. März 2012, Chart 10.

Unternehmen mit aktivem Wasserwegeanschluss in Minden-Lübbecke. (Seite 78) Quelle: IHK-Erhebungen.

Flächen mit direktem Wasserwegeanschluss, die für eine Ansiedlung von Unternehmen zur Verfügung stehen. (Seite 83) Quelle: IHK-Erhebungen.

Die Unternehmen der Personenschifffahrt auf der Weser und dem Mittel-landkanal im Kreis Minden-Lübbecke. (Seite 87) Quelle: IHK-Zusammenstellung nach Daten aus den Internetauftritten und telefonischen Angaben der Unternehmen.

Die Anlegestellen der Personenschifffahrt in Weser und Mittellandkanal im Kreis Minden-Lübbecke (Seite 87) Quelle: IHK-Zusammenstellung.

Unternehmen mit Geschäftsfeld „Wasser“ (Seite 98) Quelle: IHK-Zusammenstellung aufgrund von Angaben der Internetauftritte und telefonischer Angaben der Unternehmen.

Konventionelle Kraftwerke Heyden und Veltheim. (Seite 105) Grundlage: Informationen der E.ON Kraftwerke GmbH (Kraftwerk Heyden) und der Gemeinschaftskraftwerk Veltheim GmbH.

Technische Daten zu den Laufwasserkraftwerken Petershagen und Schlüsselburg. (Seite 109) Quelle: Statkraft Markets GmbH, Düsseldorf.

Rahmendaten zu den Laufwasserkraftwerken Petershagen und Schlüsselburg. (Seite 110) Quelle: Statkraft Markets GmbH, Düsseldorf.

Industrielle Direkteinleiter und Nahrungsmittelbetriebe im Teilraum Ober- und Mittelweser. (Seite 112) Quelle: Flussgebietsgemeinschaft Weser (FGG Weser), „EG-Wasserrahmenrichtlinie. Bewirtschaftungsplan Flussgebietseinheit Weser 2005. Bestandsaufnahme Teilraum Ober- und Mittelweser“, im Internetauftritt www.fgg-weser.de.

Yachthäfen und Motorbootvereine. (Seite 116) Quelle: Angaben in den jeweiligen Internetauftritten und telefonische Angaben aus den Yacht-Clubs.

Campingplätze und Wohnmobilplätze (Seite 120) Quelle: Angaben in den jeweiligen Internetauftritten und telefonische Angaben der Platzbetreiber.

Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten an Weser und Mittel-landkanal (Seite 139) Quelle: Angaben in den jeweiligen Internetauftritten und telefonische Angaben der Betreiber.

Weserfähren (Seite 150) Quelle: Angaben in den jeweiligen Internetauftritten und telefonische Angaben der Betreiber bzw. des Verpächters.

Ruder- und Kanusport an Schulen, Teil 1. Stand: März 2012. (Seite 155)
Quelle: IHK-Recherchen.

Ruder- und Kanusport an Schulen, Teil 2. Stand: März 2012. (Seite 156)
Quelle: IHK-Recherchen.

Wassersportvereine, Teil 1. (Seite 162) Quelle: Angaben aus den jeweiligen Internetauftritten und telefonische Angaben von den Vereinen.

Wassersportvereine, Teil 2. (Seite 163) Quelle: Angaben aus den jeweiligen Internetauftritten und telefonische Angaben von den Vereinen.

Wassersportvereine, Teil 3 (DLRG). (Seite 164) Quelle: Angaben aus den jeweiligen Internetauftritten und telefonische Angaben von den Vereinen.

Quellenverzeichnis

Abelshauser, Werner (Herausgeber), „Die etwas andere Industrialisierung“, Essen, Klartext-Verlag, 1999

AHE Schaumburger Weserkies, Inhaber Dieter Eggersmann e.K., Rinteln, Seite „Vertrieb“ im Internetauftritt www.ahe-weserkies.de

ALSTOM Power Energy Recovery GmbH, Pressemitteilung „Verladung großer, schwerer Synthesegaskühler in HannMünden auf die Weser“, ohne Datum

Architekturbüro JORDAN, Seite „Die Idee“ im Internetauftritt www.portalfliitzer.de

Archiv historische Dachziegel, Siegfried Müller, Seiten zur „Dampfziegelei Heisterholz, F. Schütte“ und zur „Rasch Thonwaarenfabrik Bad Oeynhausen“ Internetauftritt www.dachziegelarchiv.de. Das Dachziegelarchiv bezieht auf den genannten Seiten auf das Buch „Ziegeleien überall“ (Rolf Momburg, 2000, Mindener Geschichtsverein) und die Heisterholz-Chronik „Die gebrannte Erde“ (Erika Rutsatz-Hofmann 2007).

Betriebssport-Kreisverband Minden-Lübbecke e.V., „Liste der Ansprechpartner als pdf“, Datei über Seite „BSG´en“ im Internetauftritt www.bkv-minden-luebbecke.de

Betriebssport-Kreisverband Minden-Lübbecke e.V., Seite „Sparte Drachenboot“ im Internetauftritt www.bkv-minden-luebbecke.de

Bezirksregierung Detmold, Beschlussvorlage Regionalrat Drucksache RR-27/2011 „9. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Detmold ‚Gebietsentwicklungsplan (GEP) – Teilabschnitt (TA) Oberbereich Bielefeld‘; Darstellung eines ‚Bereiches für die Sicherung und Abbau oberflächennaher Bodenschätze‘ (BSAB) und Streichung eines ‚Reservegebietes für den Abbau nicht energetischer Bodenschätze‘ auf dem Gebiet der Stadt Petershagen; Streichung von zwei BSAB auf dem Gebiet der Stadt Minden“, Datei über Seite „Vorlagen“ im Internetauftritt www.regionalrat-detmold.nrw.de

BPR Beraten Planen Realisieren Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure, Bremen, www.bpr-bremen.de, Datei „Baubabschnitte RegioPort Minden“

BPR Beraten Planen Realisieren Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure, Bremen, www.bpr-bremen.de, Datei „Übersichtslageplan RegioPort Minden“

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung(BMVBS) „5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“, Datei abrufbar im Internetauftritt www.bmvbs.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung(BMVBS), „Ramsauer stellt Konzept für Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vor.“ Pressemitteilung vom 27. Juni 2012, abrufbar über die Seiten „Presse“ und „Pressemitteilungen“ im Internetauftritt www.bmvbs.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung(BMVBS), Seite „Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung - Fragen und Antworten“ im Internetauftritt www.bmvbs.de

Bundeswehr, „Brückenschluss 2011“, Präsentation vom 08. Dezember 2011, Pionierstandort Herzog von Braunschweig Kaserne Minden

Drees & Huesmann Planer, Bielefeld – Sennestadt, „Masterplan RegioPort Weser“ Präsentation zur RegioPort Weser Bürgerversammlung am 16. Juni 2010, Datei auf Seite „Masterplan“ im Internetauftritt des Planungsverbandes RegioPort Weser www.regioport-weser.de

Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS), Seite „Schleuse Minden / Weser (We)“ über die Seite „Durchgangsverkehr“ im Internetauftritt www.elwis.de

E.ON Kraftwerke GmbH, Kraftwerk Heyden, Seiten „Daten & Fakten“, „Historie“, „Portrait“ und „Übersicht“ im Internetauftritt www.kraftwerkheyden.com

Fiedler, Martin, „‘Mindens Zukunft ist der Verkehr‘: Das Jahrhundertprojekt Mittellandkanal“, in: Abelshäuser, Werner (Herausgeber), „Die etwas andere Industrialisierung“, Essen, Klartext-Verlag, 1999

Flussgebietsgemeinschaft Weser (FGG Weser), „EG-Wasserrahmenrichtlinie. Bewirtschaftungsplan Flussgebietseinheit Weser 2005. Bestandsaufnahme Teilraum Ober- und Mittelweser“, im Internetauftritt www.fgg-weser.de.

Hafenband am Mittellandkanal, Seiten „Hafenband am Mittellandkanal“ und „Leistungen“ im Internetauftritt www.hafenband.de.

Hafenband am Mittellandkanal, „Ufergelder“, Datei auf der Seite „Rechtliches“ im Internetauftritt www.hafenband.de.

Hauptmeier, Sabine, Datei „Entwicklungskonzept Stadtraum Kanzlers Weide“ auf Seite „Stadtentwicklung“ im Internetauftritt der Stadt Minden www.minden.de

Hering, Ingelore, „Mittellandkanal mit Wachstumspotenzial“, in: *ihkmagazin Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim*, 5/2012, Seite 14

Hessische/Niedersächsische Allgemeine Zeitung (HNA), Artikel „250-Tonnen-Teil über die Weser nach Korea“ vom 08.08.2012

Hessische/Niedersächsische Allgemeine Zeitung (HNA), „Kommentar zum Wasser-Streit am Edersee: Ein alter Konflikt“ vom 06. 08. 2011.

Hunting, Karl-Ernst, „Stichworte zum Vortrag ‚Weser und Wirtschaft‘“, am 27. Oktober 2006 auf Einladung der Weserfreunde auf dem Gelände der Weserwerft Minden. Die Stichworte sind unveröffentlicht; der Vortrag einschl. Präsentation war öffentlich.

Kruse, Jan, „Frachtschiffahrt und Schiffbau im Weserbergland“, CW Niemeyer Buchverlage GmbH, 2009.

Kruse, Jan, „Geschichte der Schifffahrt auf der Weser“, im Internetauftritt der Flotte Weser GmbH & Co.KG, www.flotte-weser.de.

Landré & Bartels Holzimport, Chronik zum 100jährigen Bestehen der Firma Landré & Bartels, Holzimport, Bad Oeynhausen-Rehme, Broschüre, ohne Ort, ohne Datum.

Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL), LWL-Industriemuseum Westf. Landesmuseum für Industriekultur Glashütte Gernheim, Schautafel mit „Plan von Glasfabrik Gernheim an d. Weser“, um 1860, auf dem Außengelände der Glashütte

Lübbecker Hafen GmbH, Seiten „Geschichte“, „Getreide/Raps“, „Melasseschnitzel“ und „Umfeld“ im Internetauftritt www.hafen-luebbecke.de

Mindener Hafen GmbH, Datei „Die Preisliste/Entgeltverzeichnis Gleisanlagen der Mindener Hafen GmbH“ auf der Seite „Konditionen“ im Internetauftritt www.mindener-hafen.de.

Mindener Hafen GmbH, Seiten „Konditionen“, „Startseite“ und „Der Hafen“, im Internetauftritt www.mindener-hafen.de.

Mindener Tageblatt, „Aus der Krise auf zu neuen Höhenflügen“, Ausgabe vom 09. April 2012

Mindener Tageblatt, „Eisbrecher rücken ins Einsatzgebiet aus“, Ausgabe vom 02. Februar 2012

Mindener Yacht Club e. V., Seite „Veranstaltungen“ im Internetauftritt www.mindener-yacht-club.de

Neubauamt Hannover, Seiten „Neue Schleuse in Minden“, „Neubau der Schleuse Minden“ und „Zukunft für die Mittelweser“ im Internetauftritt www.nba-hannover.wsv.de

Neue Westfälische, Ausgabe Bad Oeynhausen, „Weserfähre in der War-teposition“, Ausgabe vom 04. April 2012.

Neue Westfälische, Ausgabe Lübbecke, „Rudern für Anfänger“, Ausgabe vom 09. März 2012.

Personenschiffahrt Edersee GmbH u. Co Betriebs KG, Seite „Unsere Fahrgastschiffe“, im Internetauftritt www.personenschiffahrt-edersee.de

Petershäger Anzeiger, „Mittsommer an der Weser & 10 Jahre Fähre ‚Petra Solara‘“, Ausgabe 06/2012, Seite 15.

Planungsverband RegioPort Weser, Seiten „Crashkurs ‚RegioPort‘“ (über Seite „Presse“), „Flächenreduzierung beim Hafen-Projekt ‚durchweg positiv zu sehen‘“ (über Seite „Presse“), „Impressum“, „Planungsschichten“, „Planungsverband“, „Projektpartner“, „Suprastruktur“, „Technische Daten“, „Wirtschaftlicher Hintergrund“ und „Zeitplan“ unter www.regioport-weser.de

Planungsverband RegioPort Weser, „Was ist ein Standardcontainer und wie wird er gezahlt?“ Datei auf der Seite „Wirtschaftlicher Hintergrund“ unter www.regioport-weser.de

Planungsverband RegioPort Weser, „Welches Potenzial hat der Containerverkehr am Standort RegioPort Minden?“ Datei auf der Seite „FAQ“ unter www.regioport-weser.de

Radio Westfalica, „Aale in der Weser sind giftig“, Meldung vom 17. Juli 2012, Nachrichten-Archiv im Internetauftritt www.radiowestfalica.de

Radio Westfalica, „Keine Aalfischerei mehr“, Meldung vom 17. Juli 2012, Nachrichten-Archiv im Internetauftritt www.radiowestfalica.de

Ring der Wassersportvereine um die Porta Westfalica e.V., Startseite und Seite „Blaues Band“ (= „Was steckt dahinter?“) im Internetauftritt www.blaues-band-minden.de

Ruderverein Söderblom e. V., Seite „1. Espelkamper Hafenfest“ über Seite „Aktionen“ im Internetauftritt www.rv-soederblom.de

Schifferverein "Hol fast" e.V. Minden, Internetauftritt www.hol-fast.de

Schmidt, Joachim, „Sachstandsbericht RegioPort Minden“, Präsentation zur IHK-Verkehrsausschuss-Sitzung vom 13. März 2012

Schneller, Anne, „Weg vom Kirchturm-Denken“, in: Schiffahrt Hafen Bahn und Technik 3/2010, Seite 48

Stadt Lübbecke und Stadtwerke Lübbecke GmbH, „Lübbecker Hafen schafft Platz für zwei Euroschiffe - 2012 wird die Spundwand erneuert und die Anlegestelle erweitert“, gemeinsame Pressemitteilung vom 27. September 2011 im Internetauftritt www.luebbecke.de.

Stadt Minden, „Rahmenplan Entwicklungskonzept Alter Weserhafen“, Datei im Internetauftritt www.minden.de

Stadt Minden, Seite „Stadtumbau West“ im Internetauftritt www.minden.de

Stadt Preußisch Oldendorf, Seite „Industriehafen Getmold“ über die Seiten „Wirtschaft“ und „Standortportrait“ im Internetauftritt www.preussischoldendorf.de

Stadtwerke Lübbecke GmbH, Seite „Der Hafen“ im Internetauftritt www.stadtwerke-luebbecke.de.

Stadtwerke Lübbecke GmbH, „Tarif für Hafengeld und Ufergeld STADTWERKE LÜBBECKE GMBH“, Datei auf der Seite „Tarife“ im Internetauftritt www.stadtwerke-luebbecke.de.

Wasser- und Schifffahrtsamt Hann. Münden, Seiten „Talsperren“ und „Talsperrenbewirtschaftung“ im Internetauftritt www.wsa-hmue.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, „Neubau der Weserschleuse Minden. Erläuterungen“, Datei auf Seite „Neue Schleuse in Minden“ im Internetauftritt www.wsa-minden.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, „Neubau der Weserschleuse Minden. Lageplan“, Datei auf Seite „Neue Schleuse in Minden“ im Internetauftritt www.wsa-minden.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, Seiten „Fahrgastschifffahrt“, „Geschichte des WSA Minden“, „Güterschifffahrt“, „Kanalbrücken“, „Mittellandkanal“, „Neue Schleuse in Minden“, „Organisation“, „Schleusen“, „Wasserskistrecken“, „Wasserstraßenkreuz Minden“, „Weser“ und „Zuständigkeitsbereich“ im Internetauftritt www.wsa-minden.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Verden, Seiten „Schleusen“ und „Weser“ im Internetauftritt www.wsa-verden.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, „AIS-Pilotbetrieb auf der Mitteweser“, Flyer, Hannover, April 2010. Datei auf der Seite „Publikationen“ unter www.wsd-mitte.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, „Verkehrsbericht 2010“, Hannover, ohne Datum. Datei unter www.wsd-mitte.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, „Verkehrsbericht 2011“, Hannover, ohne Datum. Datei unter www.wsd-mitte.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, "System der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen", Datei auf der Seite „Klassifizierung der Binnenwasserstraßen“ im Internetauftritt www.wsv.de

Weserbergland Tourismus e. V. in Kooperation mit Mittelweser-Touristik GmbH, Touristikgemeinschaft Wesermarsch und BIS Bremerhaven Touristik, „Der Weser-Radweg“, Broschüre, ohne Ort, ohne Datum.

WeserKontor Infozentrale Weser-Radweg, „Stärken-Schwächen-Analyse Weserradweg“ (Umfrageergebnisse), Präsentationsdatei in Rubrik „Presse-Infos“ (über Seite „Informationen“) im Internetauftritt www.weserradweg.de

WeserKontor PublicRelation Promotion ProjektMediation GmbH (Herausgeber und Verlag), „RADgeber 2012“, Bremen

WeserKontor PublicRelation Promotion ProjektMediation GmbH, Rubrik „Presse-Infos“ (über Seite „Informationen“) im Internetauftritt www.weserradweg.de

Wikipedia, Stichworte „Binnenwasserstraße“ (Stand 08.08.2012), „Container“, „Diemelsee“ (eingearbeitet am 30.11.2011), „Edersee“ (eingearbeitet am 30.11.2011), „Großmotorgüterschiff“ (Stand 04.10.2012) und „Wasserstraßenkreuz Minden“ www.wikipedia.org