

**Stellungnahme der BiCon zur Kurzfassung und Vorstellung des Masterplan RegioPort am 19.05.2010**

Den Mitgliedern des Planungsverbandes liegt am 19.05.2010 nur eine Kurzfassung des Masterplans vor. Fragen der Mitglieder können z.T. nicht, nur unzureichend oder ausweichend beantwortet werden (z.B. Schallschutz, Ausgleichsmaßnahmen, Hafen Berenbusch). Auf Basis dieser lückenhaften Information erfolgt der politische Beschluss.

*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

an seine Grenzen. Der Standort im Industriehafen kann durch die zukünftige an Bedeutung gewinnenden Großmotorgüterschiffe (GMS) und übergroße Großmotorgüterschiffe (ÜGMS) nicht mehr angefahren werden (mangelnde Schleusengröße an der Zufahrt zum Industriehafen).



ÜGMS können auch den neuen Hafen nicht anfahren. Die neue Schachtschleuse, die Weser und das vorhandene Hebewerk Scharnebeck bei Lüneburg sind hierfür nicht ausgelegt.

**Optimale Verkehrsanbindung = Fehlanzeige! Falsche Angaben zur Projekt-Initiierung!**

*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

Ein neuer Standort muss über eine trimodale Anschlussqualität (Wasser, Straße und Schiene) in der Nähe zum Wasserstraßenkreuz Weser-Mittellandkanal verfügen.



Der Masterplan sieht für den Hafen die Ausbaustufe 1a (Kai-Anlage, Kran und Lkw-Abfertigung) bis 2013 vor. Der Anschluss an die Bahn ist erst in Ausbaustufe 1b geplant. Aus der Zeitung erfahren wir, dass dieser Bauabschnitt erst ab 2018 in Angriff genommen werden soll.

**Trimodalität = Fehlanzeige! Falsche Angaben zur Projekt-Initiierung!**

*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

ein („Hafenband am Mittellandkanal“). Hierbei wird eine Erneuerung und Ertüchtigung des benachbarten Hafens Bückeberg-Berenbusch angestrebt. Er ist Bestandteil des RegioPortes Weser.



Fragen zum Hafen Berenbusch konnten während der Veranstaltung nicht beantwortet werden. Dieser Bereich wurde mit einem hübschen Bild dekoriert, jedoch planerisch nicht betrachtet. Vertreter der Stadt Bückeberg teilten mit, dass keine Mittel zur Verfügung stehen und erst mit Investoren-Nachfrage eine Hafenertüchtigung vorgenommen werden könne. Im RegioPort wurden Investitionsbeträge von über 62 Mio € genannt und sollen zur Verfügung stehen. Wo profitiert denn jetzt Bückeberg und der LK Schaumburg von der Planungsgemeinschaft?

**Zusammenarbeit der Häfen = Fehlanzeige! Falsche Angaben zur Projekt-Initiierung!**



*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

uss  
lan  
lan  
den

Die Potenzialanalyse über den kombinierten Verkehr am Standort Minden zeigt eine erhebliche Zunahme des Containerumschlags bis zum Jahr 2025 auf. Durch das Wachstum im nationalen und internationalen Containerverkehr und die steigende Bedeutung des Hinterlandverkehrs der Seehäfen kann von einem Anstieg der Umschlagszahlen am Standort Minden auf rund 77.000 Standardcontainer (TEU) jährlich ausgegangen werden. Ein zusätzlicher Bedarf entsteht durch den Ausbau der Mittelweser und der Weserschleuse auf das GMS und ÜGMS sowie den dreilagigen Transport von Containern. Hierbei ist mit einem zusätzlichen Aufkommen von 15.000 TEU zu rechnen.

Ein Wachstum auf 77.000 TEU bis 2025 kann optimistisch-realistisch sein (vgl. BiCon Stellungnahme zur Potentialanalyse Planco). Der heutige Hafen hat eine errechnete Kapazität von 25.000 TEU. Der steigende Bedarf der nächsten 15 Jahre kann problemlos auf vorhandenen Flächen in der Nähe zum heutigen Hafen abgewickelt werden (z.B. Gelände Glashütte). Die Neuanlage eines Hafens ist nicht erforderlich.

Der Ausbau der Weser und der heute gerade im Bau befindlichen Schleuse ist in den nächsten 50 Jahren nicht realistisch.

**Zusätzliches Transportaufkommen = Fehlanzeige! Falsche Angaben zur Projekt-Initiierung!**

*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

uss zur  
erung  
g)  
eser  
ende

Die größte Wachstumschance ergibt sich durch die Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs (Umschlagsknotenpunkt). Auf Grund des bisherigen und des zu erwartenden Wachstums im Containerumschlag wird sich ein Flächenmangel in den Seehäfen einstellen und die Engpässe in der Erschließungsinfrastruktur auf Straße und Bahn zunehmen. Mit dem Seehafen-Hinterland-Hub wird ein Einzugsgebiet von 200 bis 250 Kilometer bedient und ein zusätzlicher Umschlag von rd. 200.000 TEU für den Standort Minden für realisierbar gehalten.

Dass Minden ein Seehafen-Hinterland-Hub wird ist naiv-optimistisch. Hierzu hat sich die Planco auch recht deutlich positioniert und Minden schlechte Realisierungschancen testiert (vgl. BiCon Stellungnahme zur Potentialanalyse Planco).

Eine Reichweite von 200-250 km haben letztlich auch die Seehäfen. Ein Hinterland-Hub ist also wegen der sich nicht überschneidenden Reichweiten im Bereich Nürnberg sinnvoll (500 km von HH entfernt). Aktuell laufen hier auch entsprechende Planungen.

**Minden ein Seehafen-Hinterland-Hub = Fehlanzeige! Falsche Angaben zur Projekt-Initiierung!**

*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*



## Planungsstand

In der Standortfindung und -konkretisierung für einen zukunftssträchtigen Standort des RegioPorts Weser sind die regionalen und örtlichen Standortbedingungen und -möglichkeiten geprüft worden. Dies ist im Zusammenhang mit der durchgeführten Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Detmold erforderlich gewesen. Im Verfahren der **Regionalplanänderung** ist eine

Bei der Standortfindung, also dem Ursprung zur Planung des RegioPort, wurden alle alternativen Standorte verworfen, die kleiner als 65 ha waren, da hier nicht genügend Erweiterungspotential besteht. Der Masterplan sieht heute nur noch 21ha für den RegioPort vor.

Die zunächst zwingenden Standortbedingungen (Trimodalität = Anschluss an Bahn, Straße und Wasser) sind in der heutigen Planung nur zweitrangig.

Spätestens heute muss doch deutlich werden, mit welcher falschen Voraussetzungen und Angaben das Projekt initiiert wurde.

**65 ha für Containerhafen zwingend = Fehlanzeige! Falsche Angaben zur Projekt-Initiierung!**

*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

Im Rahmen des Planungsprozesses sind bereits folgende Maßnahmen durchgeführt worden, die zu einer Reduzierung möglicher Immissionsbelastungen geführt haben:

- Reduzierung des hafenaffinen Gewerbegebietes von 13 auf 8 ha,
- Verlegung der verkehrsseitigen Anbindung von Norden nach Westen,
- die Hafenfläche südlich des Mittellandkanals wird erst in einer Langfristbetrachtung, frühestens ab 2025, relevant.

Der Hafen war in der ursprünglichen Argumentation der Initiatoren zwingend mit einem 24 ha großen Industriegebiet verknüpft und nur so realisierbar. Davon sind heute gerade mal 8 ha Gewerbegebiet übrig geblieben. Flächen dieser Größenordnung stehen im angrenzenden Gewerbegebiet Papinghausen leer und machen im Masterplan RegioPort kaum noch Sinn.

Die Verlegung der verkehrsseitigen Anbindung ist zu begrüßen, jedoch bleibt die Lärmbelastung letztlich gleich, da alle LKW auf die B482 auffahren. Die Maßnahme macht nur Sinn, wenn die B482 mit einer Schallschutzwand versehen wird.

Der Verzicht auf die Hafenfläche südlich den Mittellandkanals ist endgültig und nicht dem Schallschutz geschuldet. Letztlich wurde diese Fläche nie ernsthaft in Erwägung gezogen sondern diente nur dazu, eine politische Allianz mit dem LK Schaumburg und der Kommune Bückburg zu herbeizuführen.

**Hafenaffines Industriegebiet zwingend erforderlich = Fehlanzeige! Falsche Angaben zur Projekt-Initiierung!**



*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

### **Schallimmissionsbezogene Voruntersuchungen**

Für die Belange des Immissionsschutzes wurden

- ein schalltechnisches Gutachten für die Rahmenplanung des Standortes Berenbusch erstellt,
- schalltechnische Messungen im Umfeld des geplanten Standortes des Containerhafens durchgeführt sowie
- eine Gesamtbetrachtung bezüglich des Containerhafens, des Hafens Berenbusch und des hafenauffinen Gewerbegebietes befindet sich in der Schlussbearbeitung.

Den Planern liegen bei der Vorstellung des Masterplans bereits neuere Schalluntersuchungen vor. Informationen hierzu erhalten die Ausschussmitglieder nicht. Insbesondere die Situation Dankersen und Berenbusch bleibt unbeantwortet. Die Planer klammern diesen Bereich bewusst aus!

*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

### **Vorplanung Renaturierung Bückeburger Aue**

Für die anstehende Renaturierung der Bückeburger Aue wurde eine Vorplanung zur natürlichen Umgestaltung der Bückeburger Aue zwischen Mittellandkanal und K 6 erstellt. Die dabei ermittelten Belange des Hochwasserschutzes, Retentionserfordernisse und Freihaltung der Überschwemmungsbereiche werden, soweit erforderlich, im Vorhabengebiet berücksichtigt. Die Vorplanung hat im Ergebnis gezeigt, dass

Das Vorhabengebiet reicht nicht aus, um den Hochwasserschutz im Plangebiet zu sichern. Hierzu werden andere, außerhalb liegende Gebiete herangezogen.



*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

## 1 Erläuterungen

### **Belange des Eingriff und Ausgleich**

Mit dem Vorhaben sind Eingriffe in den Natur- und Landschaftsraum verbunden. Der naturschutzrechtliche Ausgleich soll vorrangig im Gebiet des Planungsverbandes, im Bereich der Bückeburger Aue geschaffen werden.

Die mit der Renaturierung und der Schaffung neuen Retentionsraumes der Bückeburger Aue verbundenen Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Lage innerhalb und außerhalb des Verbandsgebietes noch geprüft.

Es ist festzustellen, dass ohne die Zustimmung der Stadt Bückeburg die Aue als Grenzfluss nicht verändert werden kann. Damit würde das gesamte Hafenprojekt nicht umsetzbar sein und letztlich ist genau dieses der Punkt, warum die Planungsgemeinschaft für Minden erforderlich war. Es kann also nicht sein, dass das Überschwemmungsgebiet der Aue für die Industrialisierung einer Landschaft hergegeben wird und der gesetzlich erforderliche Ausgleich zur Verschönerung der Parkanlagen der Stadt Minden dient.

Der naturschutzrechtliche Ausgleich muss innerhalb des Plangebietes erfolgen!

*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

### **Verlegung der 110 kV-Leitung**

Als Vorplanung auf das noch durchzuführende Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der 110 kV-Leitung ist eine Trassenplanung aufgestellt worden, die im Masterplan mit dargestellt wird. Grundsätzlich

Die dargestellte Verlegung der Trasse in den Verlauf der Aue ist nicht akzeptabel und stellt ihrerseits einen auszugleichenden Eingriff dar.

*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

### **Struktur- und Erschließungskonzept**

Mit den so durchgeführten Vorplanungen und Untersuchungen ergibt sich für den RegioPort Weser das folgende Struktur- und Erschließungskonzept als Grundlage für den Masterplan.

Bei der Vorstellung wurden für die Ausbaustufen 1a und 1b des RegioPort Kosten in Höhe von über 62 Mio. € genannt. Sind alle Kosten enthalten (Erschließung, Brückenbauwerke, Grundstücksbeschaffung, Schallschutzmaßnahmen, Renaturierung etc.)?

*Kopie aus der Kurzfassung Masterplan RegioPort:*

Im folgenden wird der Masterplan (2) als 2-D-Darstellung sowie die daraus abgeleiteten 3-D-Perspektiven des RegioPortes (3)(4) von ver-

Die geplanten Krananlagen haben eine Höhe von 25 m. Dieses wurde in der Visualisierung verschleiert. Höhenunterschiede der Ebenen MLK, Bahn und natürlichem Gelände wurden nicht ausreichend herausgearbeitet.

*Kopie aus dem Kooperationsvertrag:*

#### **5. Aufgaben der Planungsgemeinschaft**

Die Planungsgemeinschaft erarbeitet ein räumliches und an wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichtetes Gesamtkonzept zur weiteren Planung und Entwicklung des Projektgebietes. Gegenstand des Konzeptes ist weiterhin, formale und organisatorische

Nach der Vorstellung des Masterplans und der Visualisierungen ist deutlich geworden, dass der Bedarf nicht gegeben ist, die Wirtschaftlichkeit nicht erreicht werden kann und der Standort des RegioPort falsch gewählt wurde.

**Falsche Angaben zur Projekt-Initiierung!**

Weiterhin ist klar geworden, dass der Planungsausschuss im Prozessablauf zum Stimmvieh der Planer geworden ist.

Noch ist der RegioPort nicht gebaut. Erspart uns den RegioPort

