



Stadt Minden . Postfach 3080 . 32387 Minden

BI Con e.V.
Gieseckenweg 9
31675 Bückeburg

Ihr Schreiben vom: 11. März 2009
Ihr Zeichen:
Mein Zeichen:
Dienstgebäude: Kleiner Domhof
Zimmer: 1.45
Telefon: 0571 89203
Fax: 0571 8911203
Auskunft erteilt: Michael Buhre
m.buhre@minden.de

04. Mai 2009

Ihre Anfrage zum Regio Port Weser

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 11.03.2009 richten Sie im Zusammenhang mit den Planungen zum RegioPort Weser Fragen an mich, die aus Ihrer Sicht bislang unbeantwortet geblieben sind. Zunächst möchte ich Sie auf folgende Sachverhalte aufmerksam machen:

Die geplante Erweiterung des Mindener Hafens mit angegliedertem Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich für hafensorientierte Nutzungen, zwischen der Cammer Straße im Norden, der Bückeburger Aue im Osten, dem Mittellandkanal im Süden und der B 482 im Westen ist nur ein Teil eines großräumigeren Planungskonzeptes, das den Namen „RegioPort Weser“ trägt. Dieses großräumige Planungskonzept ist aufgrund seiner Lage zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, dem Kreis Minden-Lübbecke und dem Landkreis Schaumburg sowie den Städten Minden und Bückeburg ein grenzüberschreitendes Projekt, für das der „Planungsverband RegioPort Weser“ kurz vor seiner Gründung steht. Für diese grenzüberschreitende Kooperation ist bereits zwischen den Gebietskörperschaften der Kreise und der Kommunen die Satzung für den Zweckverband „Planungsverband RegioPort Weser“ beschlossen worden.

Da Sie mich als Bürgermeister der Stadt Minden anschreiben, einige Ihrer Fragen jedoch die zukünftigen Planungsprozesse betreffen, die z.T. in der Planungshoheit des dann gegründeten Planungsverbandes liegen, kann ich Ihre Fragen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur wie folgt beantworten:

Da die Standortwahl direkt mit dem erforderlichen Bedarf zusammenhängt, fasse ich die Punkte zu 1. Standortwahl und zu 2. Bedarf in der Beantwortung zusammen:

Die erfolgte Standortwahl ist bereits im Rahmen der 4. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Detmold „Gebietsentwicklungsplan TA Oberbereich Bielefeld, 2004“ grundsätzlich beantwortet worden. Der 4. Änderung des

Stadt Minden
Postfach 3080 | 32387 Minden
Tel. 0571. 89 - 0 | Fax 0571. 89 - 401
www.minden.de

Öffnungszeiten
Mo-Mi 8.00 - 12.30 Uhr und 14.00 - 16.00 Uhr
Do 8.00 - 12.30 Uhr und 14.00 **bis 16 Uhr**
Fr 8.00 - 12.30 Uhr

Konten der Finanzbuchhaltung Minden
Sparkasse Minden-Lübbecke [490 501 01] Kto. 80 000 011
BIC: WELADED1MIN | IBAN: DE 12490501010080000011
Postbank Hannover [250 100 30] Kto. 8 588 305

Regionalplanes lagen die Antragsunterlagen zur „Planung des RegioPort Weser (Erweiterung des Hafens Minden für Container-Umschlag mit integriertem, regional bedeutsamen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich für hafensorientierte Nutzungen)“ zugrunde. Im Teil A „Vorhaben- und Standortbeschreibung / Bedarfsfeststellung“ dieser Antragsunterlagen sind die Gründe, die zu dem geplanten Standort geführt haben, dargelegt worden.

Im Rahmen der 4. Änderung des Regionalplanes sind die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange gemäß den gesetzlichen Vorschriften beteiligt worden. Während der Beteiligungsverfahren sind Stellungnahmen abgegeben worden, die vom Regionalrat bei der Bezirksregierung Detmold zur Kenntnis genommen worden sind. Über die Stellungnahmen wurde in der Sitzung des Regionalrates am 09.06.2008 entschieden. In der Begründung zur Beschlussfassung wurden noch einmal die Gründe für die Standortwahl, die sich aus dem Bedarf ableiten lassen zusammengefasst:

„Die Flächenreserven im bestehenden Mindener Industriehafen sind erschöpft und können lagebedingt nicht erweitert werden. Darüber hinaus sind die vorhandenen Hafenbecken sowohl von der Weser als auch vom Mittellandkanal nur über Schleusen erreichbar, die auch auf lange Sicht ausschließlich Schiffen mit einer maximalen Länge von 82 m und einer maximalen Breite von 9,60 m die Einfahrt in den vorhandenen Hafen ermöglichen. Der zunehmende Einsatz des deutlich größeren Großmotorgüterschiffes als Standardschiff in der modernen Binnenschifffahrt, sowie das stark anhaltende Wachstum im Güterverkehr auf den Wasserstraßen bedingen auch deshalb u.a. die vorgelegte Planung des RegioPort Weser und ermöglichen damit die grundsätzliche Zukunftsfähigkeit Mindens als Standort von großräumiger Bedeutung im trimodalen Güterverkehr (Verknüpfung von Wasserstraße, Schiene und Straße). Weiterhin ist festzustellen, dass der geplante RegioPort Weser als exklusive trimodale Güterdrehscheibe mit seinen ergänzenden hafensorientierten Nutzungen ein zukunftsfähiges Alleinstellungsmerkmal der Region OWL und des benachbarten niedersächsischen Raumes darstellt.

In Bezug auf die Standortanforderungen stützt sich der Vorhabenträger bei seinen Planungen zum RegioPort Weser auf die allgemein gültigen Standortbedingungen einer solchen Anlage:

- *direkter Anschluss an den Mittellandkanal;*
- *Erschließungsgunst durch vorhandene überörtliche Verkehrswege (B 482 und B 65) mit kurzwegiger Erreichbarkeit der Autobahn A 2 und A 30;*
- *Gegebene Anschlussmöglichkeiten an Bahnlinien / Nebenbahnen;*
- *eine möglichst abseitige Lage von potentiellen (wohngenutzten) Immissionsorten;*
- *eine weitgehend unbewegte Topografie;*
- *einem möglichst geringen Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Belange des Landschaftsbildes und der Umwelt mit dem Ziel einer landschaftsräumlichen Integration des Vorhabens.*

Diese vielfältigen Standortanforderungen sind möglichst an einem Standort bzw. in einem engen räumlichen Zusammenhang zu erfüllen, um einen funktionsfähigen Standort zu schaffen.

Mit der Erweiterung des Hafenstandortes Minden und Schwerpunktbildung im Containerverkehr als RegioPort Weser im vorgesehenen Umfang wird ein

zukunftsfähiges Angebot einer modernen verkehrsträgerübergreifenden intermodalen Logistiklösung geschaffen, die mit ihrer leistungsfähigen trimodalen Schnittstellenfunktion alle Optionen bietet, um in Kooperation mit Logistikwirtschaft und Kunden wirtschaftlich tragfähige und gleichzeitig umweltverträgliche Transport- und Logistikketten aufzubauen bzw. weiter zu entwickeln. Der Umfang der vorliegenden Regionalplanänderung stellt dabei eine flächenmäßig an den örtlichen Gegebenheiten orientierte, mögliche zukünftige Endausbaustufe des Projektes dar, die einerseits die Laufzeit des gültigen Regionalplanes bis ca. in das Jahr 2020 berücksichtigt, andererseits für das Projekt eine regionalplanerische Flächenabsicherung gewährleistet, die eine schnelle Verfügbarkeit bei kurzfristigen Bedarfsanforderungen ermöglicht."

Bei der Alternativenbetrachtung sind in den Antragsunterlagen zur 4. Änderung des Regionalplanes die Hafenstandorte Getmold (Preußisch Oldendorf), Lübbecke, Hille und die Anlegestelle Berenbusch (Bückeburg) vor dem Hintergrund der Anforderungen des Vorhabens geprüft worden. Die Hafenstandorte Lübbecke und Getmold sind bei dieser Prüfung ausgeschieden. Sie verfügen bereits über ein eigenes Profil und Standortvoraussetzungen und der überwiegende Teil der Hafentflächen ist bebaut bzw. belegt und nur kleinteilige Restflächen sind noch frei. Auch ist der erforderliche trimodale Verkehrsanschluss nicht oder nur eingeschränkt herzustellen bzw. vorhanden. Zusätzlich muss berücksichtigt werden, dass mit der Entfernung zum Wasserstraßenkreuz Weser-Mittellandkanal die Eignung der Flächen abnimmt, da Container-/Linienverkehre nicht optimal abgewickelt werden können und nur begrenzt, größere Ausweichliegekapazitäten für Schiffe in nächster Nähe zur Verfügung stehen. Im zweiten Schritt sind die unterschiedlichen Hafenstandorte auf Mindener Stadtgebiet geprüft worden: Hahler Hafen, Westhafen, Abstiegshafen, Industriehafen, Uferladestelle Ost und geplanter neuer Hafenstandort.

Der Regionalrat kommt in der Begründung zum Beschluss der 4. Änderung des Regionalplanes zu folgendem Ergebnis:

„Die von einigen Beteiligten und der Öffentlichkeit angesprochenen Standortalternativen entsprechen nicht den vom Vorhabenträger im Rahmen der Antragsunterlagen (...) aufgeführten grundlegenden Standortanforderungen für das geplante Projekt.

Trimodalität in der verkehrlichen Erschließungsqualität, unmittelbare Lage am Mittellandkanal in räumlicher Nähe zum Wasserstraßenkreuz, eine auch der langfristigen Entwicklungsperspektive der Vorhabens angemessene Flächengröße und eine geeignete, weitgehende unbewegte Topografie sind dabei ebenso Basisanforderungen in der Standortwahl wie eine Konfliktvermeidung mit Bestandsnutzungen der Wohnbevölkerung und den Belangen von Natur und Landschaft.

In der Alternativenvorauswahl sind daher auch insbesondere Standorte nicht berücksichtigt worden, die erkennbar nicht über die geforderte Trimodalität, sowie über keine größeren Flächenreserven verfügen oder durch beengte Lage im Siedlungsgebiet von vornherein erhebliche Konflikte mit Bestandsnutzungen im Bereich von Wohnen und Gewerbe erwarten lassen. Alternativen, die über eine verkehrliche Erschließung verfügen, die bereits heute durch größere Siedlungsbereiche führt und daher mit erheblichem Konfliktpotential belastet sind, wurden ebenfalls nicht weiter verfolgt. Standortalternativen in den vorhandenen Mindener Gewerbe- und Industriegebieten sind als betriebsgebundene Flächen zum Teil nicht verfügbar (hier vor allem im vorhandenen Gewerbegebiet Papinghausen), bieten keine oder nur geringe Erweiterungsoptionen und/oder befinden sich in zu

enger Nachbarschaft zu vorhandenen Wohnnutzungen. Standortvorschläge an der Weser wurden darüber hinaus u.a. aufgrund der mit ihnen verbundenen erheblichen Eingriffen in den Natur- und Überschwemmungsraum, ihrer zum Teil nicht zu gewährleistenden ganzjährigen uneingeschränkten Nutzbarkeit und dem mit einem Bau von neuen Hafenbecken verbundenen erheblichen Mehraufwand nicht berücksichtigt. Unter Hinweis auf die Ausführungen (...) der Antragsunterlagen entsprechen auch Alternativvorschläge, die auf einen dezentralen, aus mehreren kleinen, nicht zusammenhängenden Teilflächen bestehenden Ansatz beruhen, in keiner Weise den Basisanforderungen an das Vorhaben und können ebenso nachvollziehbar keine Berücksichtigung finden."

Diese Gründe sprechen zusammengefasst meines Erachtens genau gegen die von Ihnen angesprochenen Alternativstandorte Gewerbegebiet Päpinghausen und Gerresheimer Glashütte. Im Bereich zwischen Industriehafen und Karlstraße sind dagegen keine freien Flächen mehr vorhanden.

Zu 3. Hafenkonzzept

Das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW hat zum Thema Wasserstraßen, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen im Februar 2008 die Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzepes Nordrhein-Westfalen vorgelegt. Vor dem Hintergrund der ersten Kernaussage des Konzeptes, wird deutlich gemacht, dass die Wasserstraßen (insbes. der Rhein) nach wie vor das Rückgrat für die Beibehaltung und den Ausbau industrieller Produktion in NRW sind. *„So sind die chemische, die Stahlindustrie und die Energiewirtschaft darauf angewiesen, dass sie ihre Rohstoffe (...) über leistungsfähige Wasserstraßen und Häfen beziehen können und auch die hergestellten Produkte im Wesentlichen über den Wasserweg exportieren. Die weitere Stärkung der Binnenhäfen dient somit auch dem Schutz der industriellen Kerne des Landes Nordrhein-Westfalen.*

Um die im Handel weiter stark zunehmenden Transportvolumen containerisierter Waren auch zukünftig wirtschaftlich und reibungslos abwickeln zu können, ist es zwingend erforderlich, dass diese Warenströme aus den Seehäfen verstärkt über Wasserstraßen und Schiene zu den großen Warenverteilzentren in Nordrhein-Westfalen transportiert werden. Die in Anbetracht der anhaltenden Globalisierung wachsenden Güterströme über die Seehäfen müssen über leistungsfähige Häfen, Wasserstraßen- und Schienennetze abgewickelt werden. Allerdings darf Nordrhein-Westfalen nicht nur als Transitland dienen, sondern muss über Auf- und Ausbau von Häfen zu leistungsfähigen Logistikdrehscheiben aus den Warenströmen maßgebliche Wertschöpfung für das Land generieren. Ziel ist, dass sich Nordrhein-Westfalen insbesondere durch die weitere Gewinnung wertschöpfender Logistik zur führenden Logistikregion Europa entwickelt.

Die Landesregierung unterstützt daher die Entwicklung nordrhein-westfälischer Binnenhäfen als herausragende Wirtschaftsstandorte und Knoten einer effizienten Logistik. (...) (a.a.O. S. 4). Auf S. 5 des Konzeptes begrüßt die Landesregierung grundsätzlich das regional abgestimmte Konzept für einen neuen Hafen- und Gewerbebestandort in Minden.

In der Rubrik Zukunftsperspektiven trifft das Konzept für die Region OWL und zu Minden folgende Aussagen (a.a.O., S. 36):

„Die Region Ostwestfalen-Lippe (OWL), eine der wirtschaftsstärksten Regionen in Nordrhein-Westfalen, ist an das deutsche Binnenwasserstraßennetz über den Mittellandkanal (MLK) und die Weser angeschlossen. Dabei sind die direkten Hinterlandbeziehungen zwischen den deutschen Nordseehäfen und der Region über die Weser für das Land Nordrhein-Westfalen von herausragender Bedeutung. (...)

Mit dem erfolgten Ausbau des MLK, dem geplanten Ausbau der Mittelweser und der Schachtschleuse im Wasserstraßenkreuz Minden für den Verkehr mit Großmotorgüterschiffen wird die Leistungsfähigkeit der Verbindung zwischen Weser und MLK deutlich erhöht. Vor allem der Containerverkehr kann seine Möglichkeiten mit dem GMS deutlich erweitern.“

Während Münster Hafenfunktionen zugunsten der Stadtentwicklung abbaut, Osnabrück an einem unzureichenden Stichkanal liegt und kleinere Hafenstandort in OWL (Preußisch Oldendorf/Getmold, Lübbecke und Hille) ihre Aufkommensschwerpunkte auf Massengutverkehre beziehen und in der Regel über eingeschränkte Entwicklungspotentiale und über Defizite in der straßen- und schienenverkehrlichen Anbindung verfügen, liegt Minden als einziger Hafen am Wasserstraßenkreuz von Weser und MLK und damit in günstiger Lage zu den Seehäfen von Bremen/Bremerhafen, Brake/Nordenham, Hamburg und dem im Aufbau befindlichen neuen Tiefwasser-Containerhafen JadeWeserPort in Wilhelmshaven).

„Dies unterstreicht die Bedeutung Mindens. Der Mindener Hafen hat eine sehr gute Straßenanbindung. Alle Hafenteile verfügen über Gleisanschlüsse. Minden stellt auch für die östlich an OWL angrenzenden niedersächsischen Landkreise und Weseranlieger (vor allem für den in direkter räumlicher Nähe zu Minden gelegenen Landkreis Schaumburg) den Bezugspunkt im Güterverkehr mit dem Binnenschiff dar.

Verlagerungspotentiale für die Binnenschifffahrt und die Bahn für die Region OWL bestehen insbesondere im Seehafen-Hinterlandverkehr von Containern. Hier erfüllt der Hafen Minden eine bedeutende Verknüpfungsfunktion für Nordrhein-Westfalen und den östlich angrenzenden niedersächsischen Raum. In den übrigen Ladungskategorien hat die Binnenschifffahrt einen angemessenen Anteil.“

Zu 4. Kooperation mit Eurogate

Zur Beantwortung dieser Frage teilt die Mindener Hafen GmbH mit, dass die Inhalte der mit Eurogate geschlossenen Kooperationsvereinbarung vertraulich und deshalb nicht für die Öffentlichkeit bestimmt sind. Im Ergebnis ist die Vereinbarung ein Vertrag über die Abwicklung von Umschlags- und Depotaktivitäten am Standort Minden.

Weiter teilt die Mindener Hafen GmbH mit, dass nicht beabsichtigt ist, Grundstücksflächen des geplanten neuen Hafens zu veräußern.

Zu 5. Potentialanalyse

Die Potenzialanalyse der PLANCO Consulting GmbH liegt vor. Diese wird zunächst intern erörtert und abgestimmt, wobei auch ein Abgleich mit der ingenieurmäßigen Planung zum neuen Hafen erfolgt. Danach wird sie den zuständigen Gremien

vorgestellt. Die Ergebnisse fließen dann in die Bauleitplanung ein, um dann in diesem Rahmen der Öffentlichkeit vorgestellt zu werden.

Zu 6. Kosten

Zum Thema Kosten teilt die Mindener Hafen GmbH mit, dass die Finanzierung des Projektes primär aus Bundesmitteln erfolgen soll. Aktuellsten Informationen folgend wird die neue Höchstförderquote des Programms „Kombinierter Verkehr“ wie erwartet 85% betragen. Genauere Daten, z.B. über die exakte Höhe des erforderlichen Investitionsvolumens sowie detaillierte Informationen über das ab dem Jahr 2009 neu aufgelegte Förderprogramm „Kombinierter Verkehr“ werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2009 vorliegen.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Buhre