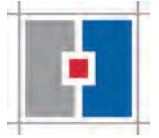


Planungsverband RegioPort Weser



Stadt Bückeburg
Stadt Minden
Kreis Minden-Lübbecke
Landkreis Schaumburg



Masterplan RegioPort Weser

April 2010

Kurzfassung zur Verbandsversammlung am 19.05.2010

1 Erläuterungen

Anlass und Zielsetzung

Der bestehende Containerhafen Minden stößt aufgrund der gegenwärtigen und der zukünftigen Entwicklungen im Güterverkehr räumlich 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).

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

Eine zukunftsgerichtete Gestaltung der Hafenfunktionen in Minden bezieht die Potenziale der Häfen in der Region mit ein („Hafenband am Mittellandkanal“). Hierbei wird eine Erneuerung und Ertüchtigung des benachbarten Hafens Bückeburg-Berenbusch angestrebt. Er ist Bestandteil des RegioPortes Weser.



Heutiger Standort des Containerhafens Minden im Industriehafen

Bedarfssituation

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.

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.

Chronologie

11.06.2007 - Erarbeitungsbeschluss Änderungsverfahren Regionalplan

19.02.2008 - Erörterungstermin Änderungsverfahren Regionalplan

06.03.2008 - Scoping-Termin zu den weiteren Planungsschritten

09.06.2008 - Aufstellungsbeschluss zur Änderung Regionalplan

03.11.2008 - Inkrafttreten Änderung Regionalplan (Bekanntmachung)

28.04.2009 - Inkrafttreten Planungsverband RegioPort Weser

19.08.2009 - 1. und konstituierende Verbandsversammlung

03.12.2009 - 2. Verbandsversammlung

1 Erläuterungen



Geplanter Standort des RegioPorts Weser

Planungsstand

In der Standortfindung und -konkretisierung für einen zukunftsträchtigen Standort des RegioPorts Weser sind die regionalen und örtlichen Standortbedingungen und -möglichkeiten gepüft worden. Dies ist im Zusammenhang mit der durchgeführten Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Detmold erforderlich gewesen. Im Verfahren der **Regionalplanänderung** ist eine Umweltverträglichkeitsstudie mit entsprechenden Fachbeiträgen und eine schalltechnische Voruntersuchung erstellt worden. Sie zeigten die grundsätzliche Machbarkeit der Hafententwicklung an dem identifizierten Standort auf.

Vorplanung Containerhafen

Aufbauend auf die Anforderungen eines zukünftsträchtigen Containerumschlags wurde ein Hafenkonzept und -layout entwickelt, das die notwendigen Fragen der Anbindung zur Herstellung der Trimodalität des Standortes berücksichtigt. Die aus der Potenzialanalyse abzuleitenden Umschlagsmengen lassen sich in der Fläche für den Containerhafen bewältigen.

Vorplanung Hafen Bückebusch-Berenbusch

Für die Ertüchtigung des Hafens Bückeburg-Berenbusch wurde eine Rahmenplanung mit Voruntersuchungen zur Ermittlung des Erneuerungsaufwandes erstellt.

Verkehrliche Untersuchungen und Vorplanungen

Es erfolgte eine verkehrliche Voruntersuchung zur äußeren Anbindung, insbesondere der Schwerlastverkehre und Knotenpunktsbelastungen. Darauf aufbauend wurde eine Konzeptstudie zur äußeren verkehrlichen Anbindung mit Planung der Knotenpunkte und Unterführungen im Sinne einer erschließungstechnischen Vorplanung erstellt.

Umweltverträglichkeitsstudie

Für Hafen und hafenaaffines Gewerbegebiet wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie als Grundlagenteil mit verschiedenen Fachbeiträgen für Gewässer, Artenschutz und Naturraum erstellt. Die Studie zeigt die potenziellen, aber grundsätzlich zu lösenden Konflikte mit den verschiedenen Schutzgütern und im Artenschutz auf.

Bisherige Vorplanungen und Untersuchungen

- Potenzialanalyse Kombiniertes Verkehr am Standort Minden
- Umweltbezogene Fachgutachten im Rahmen der Regionalplanänderung
- Schalltechnische Voruntersuchung im Rahmen der Regionalplanänderung
- Vorplanung Containerhafen
- Verkehrliche Voruntersuchung äußere Anbindung
- Erschließungstechnische Vorplanung
- Umweltverträglichkeitsstudie - Grundlagen mit Fachgutachten zu Schutzgütern und Artenschutz
- Schalltechnisches Gutachten Rahmenplanung Berenbusch
- Schalltechnische Messungen der Vorbelastungen im Vorhabengebiet
- Gesamtbetrachtung der Immissionsbelastungen durch geplanten Containerhafen, geplantes hafenaaffines Gewerbegebiet und Hafen Berenbusch in Schlussbearbeitung
- Trassenvorplanung zur Verlegung der 110 kV-Leitung
- Vorplanung zur natürlichen Umgestaltung der Bückeburger Aue

1 Erläuterungen

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.

Durch die schallgutachterliche Gesamtbetrachtung wird nachgewiesen, durch welche Maßnahmen die zulässigen Immissionsrichtwerte für ein Allgemeines Wohngebiet (tags 55 dB(A), nachts 40 dB(A) für die Siedlungsbereiche Cammer, Berenbusch und Dankersen-Reckhöfen eingehalten werden.

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

- Reduzierung des hafenauffinen 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.

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 Vorhaben-gebiet berücksichtigt. Die Vorplanung hat im Ergebnis gezeigt, dass sich die Bückeburger Aue in einem überwiegend mäßigen bis schlechten Zustand befindet.

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.

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 sind auch zwei weitere Varianten möglich und im weiteren Verfahren zu prüfen: Erhöhung der betroffenen Masten auf gleicher Trasse und die Verlegung eines Erdkabels.

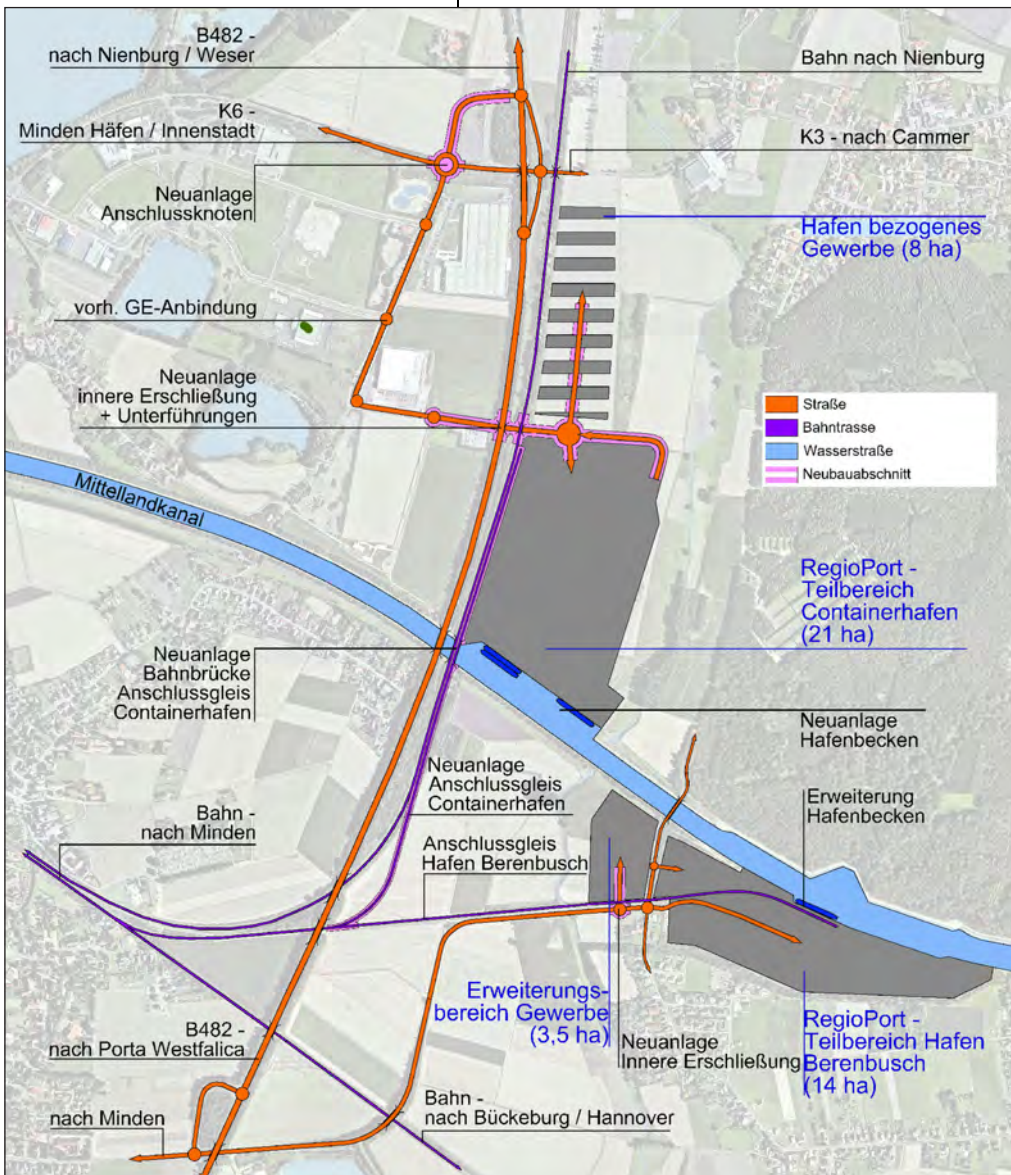
1 Erläuterungen

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.

Die Containerhafenfläche und das hafenaffine Gewerbegebiet wird von Westen durch das Gebiet Päpinghausen erschlossen. Der Hafen Berenbusch wird über die vorhandene Erschließung angebunden.

Im folgenden wird der Masterplan (2) als 2-D-Darstellung sowie die daraus abgeleiteten 3-D-Perspektiven des RegioPortes (3)(4) von verschiedenen Standorten aus abgebildet. Abschließend wird ein Ausblick auf die weiteren Planungsschritte und Beratungsfolge gegeben (5).



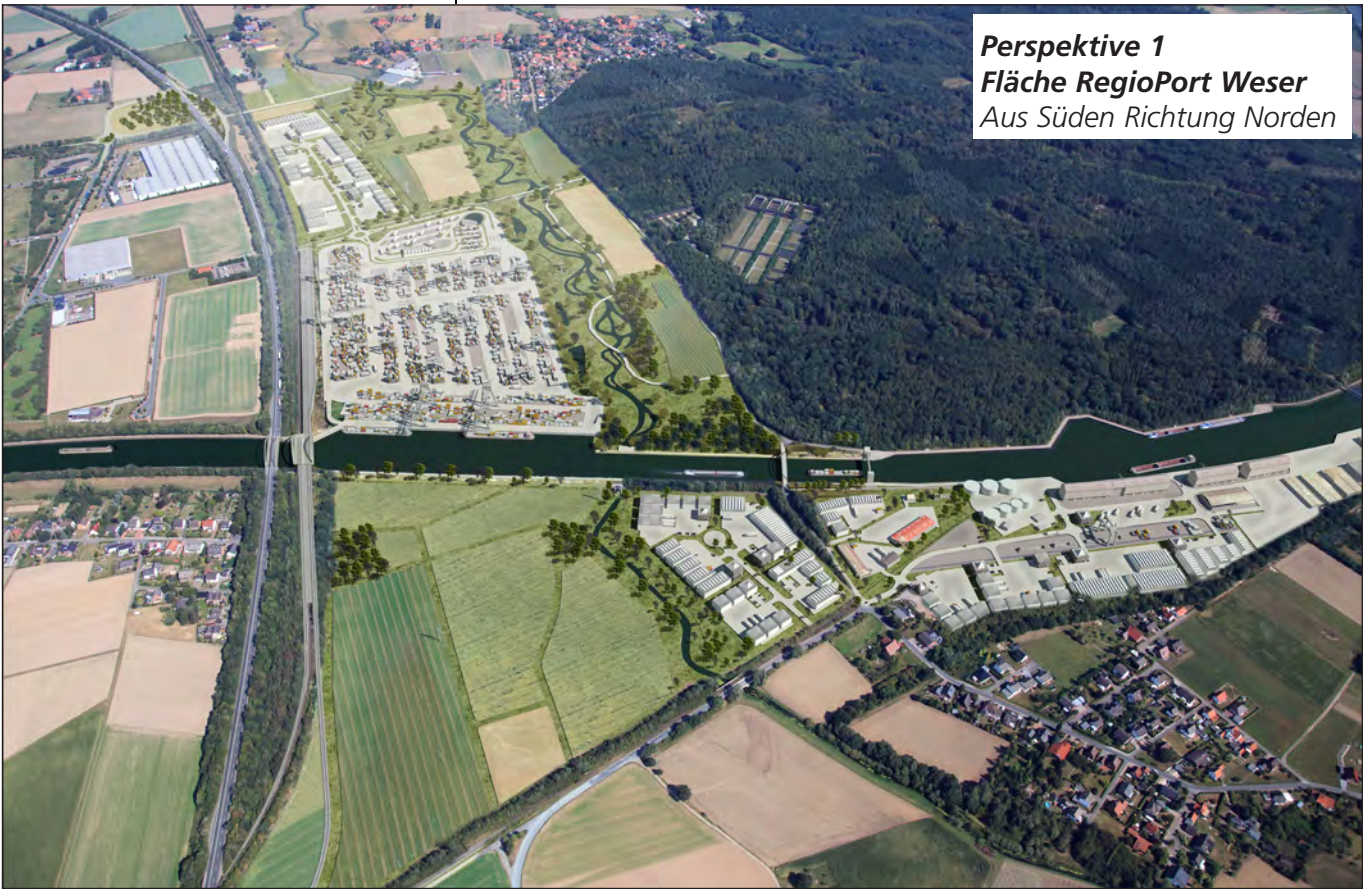
(Drees & Huesmann Planer 02/2010)

2 Masterplan RegioPort Weser



(Drees & Huesmann Planer 04/2010, Maßstab im Original 1:2.500)

3 Perspektiven - Luftbilder



Perspektive 1
Fläche RegioPort Weser
Aus Süden Richtung Norden



Perspektive 2
Fläche RegioPort Weser
Aus Süden Richtung Norden
(Ausschnitt, Vergrößerung)

3 Perspektiven - Luftbilder



Perspektive 3
Fläche RegioPort Weser
Aus Westen Richtung Osten



Perspektive 4
Fläche RegioPort Weser
Aus Westen Richtung Osten
(Ausschnitt, Vergrößerung)

3 Perspektiven - Luftbilder



4 Perspektiven - Fußgänger

**Perspektive 1
Cammer -**
Von der Straße
„Unter den Tannen“
nach Südwesten



**Perspektive 2
Cammer -**
Von der Straße
„Unter den Tannen“
nach Westen
Richtung B 482



4 Perspektiven - Fußgänger

Perspektive 3
Mittellandkanal -
Blick Richtung
Hafen Berenbusch



Perspektive 4
Mittellandkanal -
Blick auf die Anlege-
stelle des Container-
hafens von Osten



4 Perspektiven - Fußgänger

Perspektive 5
Mittellandkanal -
Blick auf die Anlegestelle des Containerhafens von Süden



Perspektive 6
Mittellandkanal -
Blick auf die Anlegestelle des Containerhafens Richtung Bahnumschlag



4 Perspektiven - Fußgänger

Perspektive 7
Reckhöfen -
Mittellandkanal
Blick auf B 482 und
Containerhafen



Perspektive 8
Reckhöfen -
Mittellandkanal
Blick auf die B 482
und den
Bahnumschlag



5 Ausblick

Die nächsten Schritte der Beratung zur weiteren Planung und Realisierung des RegioPortes stellen sich wie folgt dar.

Beratungsfolge

19.05.2010	3. Verbandsversammlung
26.05.2010	Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr der Stadt Minden
27.05.2010	Bau- und Umweltausschuss der Stadt Bückeburg
16.06.2010	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs.1 BauGB in Form einer Bürgeranhörung in Minden

Planungs- und Bauphase, Fertigstellung

Planungsphase 2010/2011

Bauphase 2012/2013

Fertigstellung 1. Bauabschnitt

In der tabellarischen Übersicht werden die erforderlichen Verfahrensschritte für die verschiedenen Vorhabensteile des RegioPortes aufgelistet. Sie sind in der Planungsphase durchzuführen. Die Planfeststellungsverfahren sind zeitlich abgestimmt auf die Änderung der Flächennutzungspläne durchzuführen und zu beginnen.

Vorhabensteil	Verfahrensart	Verfahrensbehörde
Flächennutzungsplanänderung	Änderungsverfahren nach BauGB	Stadt Minden bzw. Stadt Bückeburg
Bebauungsplanaufstellung	Aufstellungsverfahren nach BauGB	Planungsverband RegioPort
Umschlagstelle	Planfeststellungsverfahren nach Bundeswasserstraßengesetz	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bahnanschluss	Planfeststellungsverfahren nach Eisenbahngesetz	Bezirksregierung Detmold
Ausbau der Straßenanbindung (K 6)	Planfeststellungsverfahren nach Straßen- und Wegegesetz	Bezirksregierung Detmold
Verlegung der 110-kV Leitung	Planfeststellungsverfahren nach Energiewirtschaftsgesetz	Bezirksregierung Detmold
Umgestaltung der Bückeburger Aue	Planfeststellungsverfahren nach Wasserhaushaltsgesetz	Kreis Minden-Lübbecke / Landkreis Schaumburg