



## Niederschrift



über die Bürgerversammlung zum RegioPort Weser

**Termin:** Mittwoch, 14.07.2010, 18.00 Uhr  
**Versammlungsort:** Eveser Krug, Schaumburger Str. 22 , Bückeburg

### Anwesend sind:

Horst Schwarze, stellv. BGM der Stadt Bückeburg  
Jörg Klostermann, Fachbereichsleiter Bauen und Planen der Stadt Bückeburg  
Malte Wittbecker, Geschäftsstelle RegioPort Weser, Stadt Minden  
Andreas Chwalek, Geschäftsstelle RegioPort Weser, Stadt Minden  
Achim Naujock, Stadtplanung Stadt Minden  
Hanna Esper, Mindener Hafen GmbH  
sowie Bürgerinnen und Bürger laut anliegender Liste

### Tagesordnung:

- TOP 1: Begrüßung
- TOP 2: Zusammenfassende Erläuterungen Masterplan
- TOP 3: Anfragen und Anregungen

### Protokollierung der Versammlung

- TOP 1: Begrüßung

Stellv. BGM Schwarze begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und stellt die anwesenden Vertreter der Städte Minden und Bückeburg und des Hafensbetriebes Minden vor. Er erteilt BauAss Klostermann das Wort, der die Versammlung moderiert.

- TOP 2: Zusammenfassende Erläuterungen Masterplan

BauAss Klostermann erläutert den geplanten Sitzungsverlauf und lädt dazu ein, sich über die Entwicklungen in der Sache RegioPort auch auf der Internetseite [www.regioport-weser.de](http://www.regioport-weser.de) zu informieren. Er kündigt an, dass es auch künftig Informationsveranstaltungen im Verlauf der weiteren Planungen geben wird. Er übergibt an Herrn Wittbecker, der die Inhalte des Masterplanes mittels Auszügen einer PowerPoint-Präsentation, die bereits auf der Internetseite des Regioport veröffentlicht ist, zusammenfassend erläutert.

Anhand eines Übersichtsplanes skizziert er das Gesamt-Planungsgebiet des RegioPort Weser einschließlich des Hafensbereichs Berenbusch.

Er informiert über die Bündelungsfunktion des Masterplanes und die einfließenden Komponenten.

Herr Wittbecker erklärt, dass die Neu-Planungen nötig geworden waren, da der jetzige Containerhafen Minden an seine Grenzen gestoßen sei. Eine Ausweitung des Bereiches sei nicht in geeigneter Weise möglich. Zukünftigen Schiffsgößen könnten an diesem Standort zudem nicht abgefertigt werden.

Er zeigt die geplanten Veränderungen im Hinblick auf die Verkehrswege (Straßen, Gleisanlagen und Radwege) anhand einer Übersichtskarte auf.

Auf Rückfrage aus dem Publikum teilt Herr Wittbecker mit, dass eine Fahrradbrücke über die Aue ursprünglich erst in einem späteren Bauabschnitt Berücksichtigung gefunden habe. In einer vorausgegangenen Versammlung wurde die Anregung, diese Maßnahme vorzuziehen, bereits geäußert. Über die Vorgehensweise muss noch beraten werden, die Umsetzung hänge vor allem davon ab, ob Mittel bereit stünden.

Er erläutert die geplanten Bauabschnitte. Danach sollen im ersten Bauabschnitt die Rahmenbedingungen zur Nutzung des Hafens geschaffen werden. Unter anderem sollen die Kaianlage mit einem Portalkran und Umschlagsanlage sowie die verkehrsseitige Anbindung entstehen. Im Weiteren sollen dann die bahnseitige Anbindung mit Umschlagsanlage sowie bedarfsgemäß die inneren Lagerflächen errichtet werden.

Die bestehende 100kV-Überland-Leitung muss für die Maßnahme verlegt werden. Dem Plan nach wäre eine Verlegung in den Bereich der Aue möglich. Denkbar wäre auch eine Erhöhung der Masten. Die Verlegung eines Erdkabels stellt die kostenintensivste Lösungsmöglichkeit dar.

Als Entfernungswert des Containerhafens zu den nächstliegenden Grundstücken in Cammer wurden 330m bzw. 400m ermittelt.

Im Bereich des Hafens Berenbusch soll die bestehende, abgängige Kaimauer ausgeweitet und so verlängert werden, dass sie zeitgleich durch 3 Schiffe genutzt werden kann. In einem weiteren Schritt sollen westlich der Hafenanlage weitere Gewerbeflächen entlang des Kanals angegliedert werden. Diese Flächen sollen keinen direkten Zugang zum Kanal erhalten.

Zum Abschluss seiner Ausführungen zeigt Herr Wittbecker anhand von bearbeiteten vogel- und fußgängerperspektivischen Bildern die Veränderungen des gesamten Planungsgebietes auf.

BauAss Klostermann greift die Ausführungen des Herrn Wittbecker zu den Veränderungen im Bereich des Hafens Berenbusch auf. Er erläutert, dass die derzeitige Kaimauer brüchig und dadurch stark abgängig ist und Handlungsbedarf besteht. Die Mauer soll erneuert und auf 3 vollwertige Anlegeplätze ausgeweitet

werden. Weiterhin sind Maßnahmen im Hinblick auf die Baufälligkeit der Lagerhallen notwendig. Die verpachteten Hallen können zurzeit nur im Erdgeschoss genutzt werden. Der Hafen soll eine neue Verladeanlage erhalten. Die Anbindung an das Gleisnetz soll verbessert, die bestehende alte Gleisanlage soll instand gesetzt werden.

Zurzeit ist die westlich vom Hafengebiet ausgewiesene Gewerbefläche im Flächennutzungsplan noch als landwirtschaftliche Nutzfläche ausgewiesen. Eine Änderung des Planes ist demnach nötig. Hierzu sind Gutachten und Diskussionen in den politischen Gremien notwendig. Mit einem Baubeginn hier ist demnach nicht vor Ablauf von 5 Jahren zu rechnen.

BauAss Klostermann erörtert, dass eine Marktstudie zur Analyse des Entwicklungspotentials aller Häfen entlang des Hafenbandes Weser erstellt wird. Das Ergebnis dieser Studie wird für Herbst 2010 erwartet.

Die Kosten für die Erweiterung der Kaianlage beziffert BauAss Klostermann mit 1.500.000,00 € - 2.000.000,00 €. Ein Großteil der Kosten soll durch Landesmittel gedeckt werden. Er informiert darüber, dass z.Z. eine Umweltverträglichkeitsstudie – erstellt wird. Das Ergebnis dieser Auswertungen wird ebenfalls für Herbst 2010 erwartet.

Anhand einer farbskalierten Übersicht schildert er die Ergebnisse eines Schallgutachtens<sup>1</sup> im Bereich Berenbusch. Das Gutachten weist sowohl Tag- als auch Nachtbelastungen aus. Danach liegt die vom Hafen ausgehende Belastung für die Anlieger zwischen 50 und 55 dB(A). In Randbereichen werden 60 dB(A) erreicht.

BauAss Klostermann weist darauf hin, dass öffentliche Beteiligungen gem. § 3 (2) BauGB auch noch im Rahmen der Erstellung der Bebauungspläne, der Flächennutzungspläne und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gem. § 73 (3) VwVfG folgen werden.

Die Beteiligungen werden in der örtlichen Presse bekannt gemacht.

### TOP 3:           Anfragen und Anregungen

BauAss Klostermann erkundigt sich nach Fragen und Anregungen aus den Reihen der Zuhörerinnen und Zuhörer.

- 1) a) Frau Mieberg möchte wissen, wie viel Gewerbesteuereinnahmen die Stadt Bückebug mit dem Hafen Berenbusch im Moment erzielt und was künftig an Einnahmen erwartet wird. Sie bittet darum eine Aufstellung hierüber dem Protokoll als Anlage beizufügen.

*Antwort: Die Gewerbesteuereinnahmen der im Bereich Hafen Berenbusch ortsansässigen Betriebe betragen im Jahr 2009 ~97.000 €. Dazu kamen für diesen Zeitrahmen sog. "Ufergelder" in Höhe von ca. 72.000 € sowie Pachteinnahmen.*

---

<sup>1</sup> Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des verbindl. Bauleitplanverfahrens "RegioPort Weser, Teilgebiet Hafen Berenbusch" der Stadt Bückebug. Akus GmbH. Bielefeld 2009

b) Weiter möchte sie wissen, welche Werte sind in das Schallgutachten eingeflossen sind? Ist lediglich die Belastung durch den Hafen berücksichtigt worden oder wurden auch die bestehenden anderen Belastungen durch Bahn, Hubschrauber, Schießanlage und Straßenverkehr insbesondere der B482 mit einbezogen?

Herr Naujock bezieht Stellung zu dieser Frage und erläutert, dass die Gesamtbelastung für Berenbusch ermittelt wurde, anteilig eingerechnet ist all das, was in das Messgebiet mit einströmt. Die Werte der Bundesimmissionsschutzverordnung<sup>2</sup> und die entsprechenden Vorschriften<sup>3</sup> werden eingehalten. Ob eine Herabsetzung der dort angegebenen Höchstwerte sinnvoll sei, würde zurzeit diskutiert, eine Gesetzesinitiative gäbe es aber nicht.

*Antwort: Das Schallgutachten der Firma AKUS ermittelt lediglich, welche Werte aus dem Hafen Berenbusch von den derzeitigen sowie potenziellen zukünftigen Betrieben emittiert werden dürfen. Die zulässigen Lärmwerte werden in der späteren nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan) über sog. Flächenbezogene Schalleistungspegel (IFSP) begrenzt.*

*Das Gutachten wird auf der Internetseite RegioPort Weser bereitgestellt.*

- 2) Frau Matthäus berichtet, dass bereits jetzt die Lärmbelästigung im Ortsteil Cammer sehr hoch sei, insbesondere bei ungünstigen Winden von West. Sie erkundigt sich danach, wann eine Dauerlärmbelästigungsmessung für Cammer vorgenommen wurde.

Herr Wittbecker erläutert, dass schalltechnische Messungen in der Umgebung des geplanten RegioPort Minden vorgenommen worden sind. Hierbei handelt es sich um eine Ermittlung der gewerblichen Geräuschvorbelastung im Bereich der angrenzenden Wohnbebauungen. In der Begutachtung ist für den Messpunkt in Cammer festgestellt worden, dass die bestehende Geräuschsituation im Wesentlichen durch den Straßenverkehr und durch den Schienenverkehr geprägt wurde. Zu verzeichnen waren zeitweise auch Geräuschimmissionen von der benachbarten Schießstandanlage.

Diese Bestandserhebung wird in die schallgutachterliche Gesamtbetrachtung einfließen, für die zurzeit noch einzelne Berechnungen durchgeführt werden. Am Ende wird die schallgutachterliche Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung der Vorbelastungen und des Hafensbetriebes sowie des Betriebes des hafenaffinen Gewerbegebietes die zukünftigen Lärmwerte prognostizieren und die Auswirkungen für die angrenzenden Ortslagen Minden-Dankersen (Bereich Kanalstraße), Bückebug-Cammer und Bückebug-Berenbusch darstellen.

- 3) Herr Driftmeier fragt, wie die errechnete Containerkapazität von 300.000 Stück/Jahr umgeschlagen werden soll. Ihn interessiert wie diese angeliefert werden und wie sie abgehen. Da zurzeit 22.000 Container umgeschlagen werden, stellt er die errechnete lediglich geringe Erhöhung der Lärmwerte in Frage.

Herr Wittbecker erläutert anhand einer Folie die errechnete Entwicklung der Verkehrszahlen (die Aufstellung und ein mit entsprechenden Zahlen

---

<sup>2</sup> gem. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz in der z.Z. gültigen Fassung.

<sup>3</sup> TA Lärm, DIN 18005 Schallschutz im Städtebau. Weitere Rechtsgrundlagen sind auf den Seiten 5-6 des o.g. Schallgutachtens der Firma AKUS, Bielefeld genannt.

versehener Übersichtsplan liegen diesem Protokoll als Anlage bei). Er stellt klar, dass die Zahlen auf Prognosen beruhen. Er erklärt, dass der Lärm bei einer Verdopplung des Straßenverkehrsaufkommens um 3 dB zunimmt. Da die Zahlen der Verkehrsprognose aber keine Verdoppelung aufzeigen wird die Erhöhung der Belastung geringer ausfallen.

- 4) a) Herr Pape möchte wissen, ob die ohnehin schon viel befahrene und unfallträchtige B 482 dem erhöhten Verkehrsaufkommen gewachsen ist. Herr Wittbecker verweist auf die Berechnungen. Einzelne Knotenpunkte sollen zudem angepasst werden.  
b) Weiter weist Herr Pape darauf hin, dass die K3 bereits jetzt durch „Maut-Flüchtlinge“ genutzt würde. Viele LKW Fahrer würden demnach früher von der Autobahn abfahren um über die Dörfer zur B65 zu gelangen. Er möchte wissen, ob dafür gesorgt würde, dass dies zukünftig nicht mehr möglich ist.  
*Antwort: s. Antwort zu Punkt 16)*
- 5) Herr Knickrehm erfragt, ob daran gedacht wird für Ölunfälle am Hafen weitere Schlauchstränge zum Eingrenzen ausströmenden Öls anzuschaffen um im Ernstfall reaktionsfähig zu sein. Zurzeit gäbe es nur einen. BauAss Klostermann erläutert, dass im Rahmen der Beteiligungsverfahren gem. VwVfG und § 4 BauGB auch die verschiedenen betroffenen Stellen und Behörden mit einbezogen werden.
- 6) Herr Völkel hinterfragt die angegebenen Dezibelwerte. Ihn interessiert, welcher Steigerung eine Erhöhung um 3 dB ausgedrückt in Prozent entspricht.  
*Antwort: s. dazu Antwort zu Punkt 8).*
- 7) Herr Spiering bittet um das erneute zeigen des Bildes 28 aus dem Masterplan. Er erläutert, dass das hafenauffine Gewerbegebiet hinter dem Containerhafen in das bestehende Gewerbegebiet Päpinghausen, auf der anderen Seite der B 482, eingegliedert werden könnte. Seinen Informationen nach soll das dort bestehende Gebiet in ein Mischgebiet umgewandelt werden. Nach Umsetzung dieser Änderung wäre eine Nutzung als Gewerbefläche für den Containerhafen nicht mehr möglich. Seine Frage bezieht sich darauf, warum keine Überlegungen angestellt wurden, dieses Gewerbegebiet mit in die Planungen einzubeziehen.  
Herr Wittbecker bezieht Stellung zu der Frage und erklärt, dass für die bezeichneten Flächen eine Flächenbindung bestehe. Seiner Auskunft nach sind diese als Erweiterungsflächen für die dort bereits ansässigen Gewerbebetriebe vorgesehen.
- 8) Herr Wilharm bittet um eine Aufschlüsselung, welchen prozentualen Lautstärkewerten z.B. 70 dB bzw. 73 dB entsprechen.  
*Antwort: Eine Erhöhung des Schalldruckpegels um +10 dB wird subjektiv als Verdoppelung der vorhergehenden Lautstärke wahrgenommen. Eine leise Unterhaltung mit 40 dB(A) ist somit nicht viermal so laut wie das normale Atmen mit 10 dB(A), sondern achtmal lauter. Die Verdoppelung einer Lärmquelle (z.B. von 20 auf 40 PKW) verursacht hingegen eine Zunahme des Schalldruckpegels um 3 dB(A).*

*In der nachfolgenden Tabelle sind Beispiele von Lärmverursachern mit den jeweiligen dB(A)-Werten dargestellt:*

Lärmstufe	Geräuschart	Lautstärke	Geräuschempfinden
I 30-65 dB(A) Psychische Reaktion	Ticken einer leisen Uhr, feiner Landregen, Flüstern	30 dB(A)	Sehr leise
	Kühlschrankbrummen, ruhige Wohnstraße	40 dB(A)	Ziemlich leise
	Leise Radiomusik, üblicher Tagespegel im Wohnbereich	50 dB(A)	Normal
	Unterhaltungssprache in 1 m Abstand, Bürolärm	60 dB(A)	Normal bis laut
II 65-90 dB(A) Physiologische Reaktion	Laute Unterhaltung, Rufen, Pkw in 10 Meter Abstand, Rasenmäher	70 dB(A)	Laut bis sehr laut
	Straßenlärm bei starkem Verkehr, max. Sprechlautstärke	80 dB(A)	Sehr laut
	Laute Fabrikhalle, Lkw-Fahrgeräusch in 5 Meter Abstand	90 dB(A)	Sehr laut
III 90-120 dB(A) Gehörschaden, Ohrschmerz	Autohupen in 7 Meter Abstand, Kreissäge, Posaunenorchester	100 dB(A)	Sehr laut bis unerträglich
	Laute Diskothek, Rockkonzert, Bohrmaschine	110 dB(A)	Sehr laut bis unerträglich
	Flugzeugtriebwerk	120 dB(A)	Unerträglich bis schmerzhaft
	Düsenjäger, MP3-Player	130 dB(A)	Schmerzschwelle

Quelle: Eigene Darstellung nach VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. [www.vcd.de](http://www.vcd.de)

- 9) Herr Tönsing kommt zurück auf die von Herrn Spiering gestellte Frage zur Nutzung des Gewerbegebietes Päpinghausen. Seinen Angaben nach habe eine Anfrage bei der Stadt Minden vor 1 ½ Jahren ergeben, dass 13-16 ha der dort vorhandenen Flächen nicht einer Flächenbindung unterlägen und verfügbar wären. Er bittet daher dem Protokoll genaue, aktuelle Zahlen beizufügen, in welcher Größenordnung Flächen verfügbar und welche Flächen bereits gebunden sind.

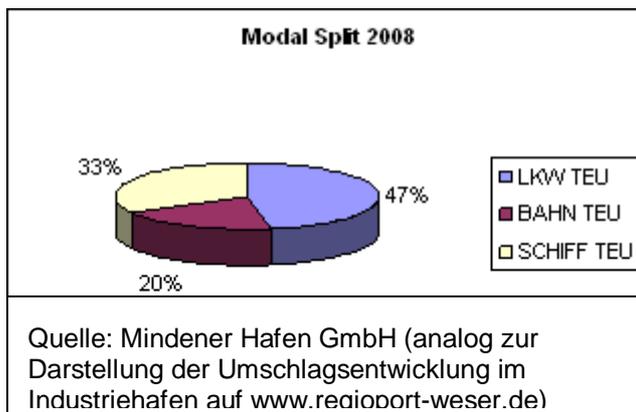
*Antwort: Im Gewerbe- und Industriegebiet Päpinghausen befinden sich ca. 30 ha verkaufte Flächen, ca. 11,7 ha reservierte und ca. 10,3 freie Flächen.*

- 10) Herr Demjanenko berichtet, dass in der Erntesaison Treckergespanne aufgereiht wie Zugwagons auf der Berenbuscher Straße stünden. Darüber hätten sich die Anwohner nie beschwert, weil man mit derartigen Einschränkungen leben könne. Nicht leben könne man hingegen mit der massiven Beschränkung in der Nutzung des eigenen Eigentums und der Lebensweise.

Das Interesse der Wirtschaftsförderung Minden müsse nicht das Interesse der Anwohner in Berenbusch sein. Im Gegenteil, beide stünden sich entgegen. Er

bittet um die Nennung genauer Zahlen, wie viele Container momentan umgeschlagen werden und wie sich die Zuströme zusammensetzen.

Frau Esper erläutert, dass sich 2009 – als Folge der allgemeinen wirtschaftlichen Lage – die Anzahl der transportierten Container per Bahn verringert hat. Die Möglichkeit der Anlieferung der Waren über die Schiene sei deshalb im letzten Jahr im Vergleich zum Vorjahr weniger genutzt worden, da sich die Mengen auf das Binnenschiff verlagert haben.



Dennoch wurden Umschlagszuwächse verzeichnet, diese verteilten sich jedoch im Modal Split anders.

In 2008 lag der Modal Split, so die Bezeichnung für die Aufteilung der Güter auf die einzelnen Verkehrsträger, bei einem Anteil von ca. 50 % über den Straßen-Last-Verkehr, ca. 30 % via Binnenschiff und ca. 20 % auf dem Schienenweg.

Herr Demjanenko bittet darum dem Protokoll eine Aufstellung/Grafik darüber beizufügen, wie viele Container insgesamt umgeschlagen wurden und auf welchen Verkehrswegen diese angeliefert bzw. umgeschlagen wurden.

*Antwort: Bei nahezu 100% der umgeschlagenen Container handelt es sich um Verkehre von und nach den deutschen Nordseehäfen Bremerhaven und Hamburg.*

*Das Einzugs- bzw. Verteilungsgebiet (Ex- und Import) umfasst einen Radius von bis zu max. 100 km ex Minden. Demnach werden exportseitige Container oder Leercontainer per LKW in das Terminal Minden verbracht und gebündelt per Binnenschiff oder Bahn in die Nordseehäfen versendet. Analog treffen Import-Einheiten gebündelt in Minden ein und per LKW im Hinterland verteilt.*

**Tabelle Containerumschlag**

Jahr	Lager – TEU (Gesamtcontainer)	Wachstum in % zum Vorjahr
2002	1.154	
2003	944	-18,20
2004	3.567	277,86
2005	10.897	205,49
2006	15.659	43,70
2007	18.925	20,86
2008	22.930	21,16
2009	26.881	17,23

Quelle: Mindener Hafen GmbH

11) Herr Schwarze möchte wissen, auf welchen Betrag sich die Kosten der ersten Ausbauphase belaufen.

BauAss Klostermann erläutert, dass Kosten für den Bereich des Hafens Berenbusch von dem umzusetzenden Vorhaben abhängig sind. Die Kosten für die Instandsetzung der Kaikante incl. der möglichen Ausweitung belaufen sich auf 1.500.000,00 €, die Sohlenbefestigung kostet ca. 690.000,00 €. Die Finanzierung der Maßnahme soll weitestgehend über Fördermittel der NBank realisiert werden.

Die Kosten für den RegioPort Weser belaufen sich auf 31.800.000,00 €, so Herr Chwalek. Die Erschließung des äußeren Bereiches wird zu 60 % gefördert, die der restlichen Bereiche zu 85 %.

- 12) Aus dem Publikum wird die Frage gestellt, ob die Weser für den Containerverkehr nicht zu flach sei und ob und wo ein ausreichendes Wendebecken eingerichtet würde.

Herr Wittbecker berichtet, dass nach Auskunft des Wasser- und Schifffahrtsamtes die Schleusenneubauten in Dörverden bis 2011 und in Minden bis 2013 fertig sein sollen. Zeitgleich werden die betroffenen Schleusenkanäle und die Mittelweser angepasst, so dass ab 2013 die Weser für das 110 m lange Großmotorgüterschiff (GMS) zweilagig befahrbar sein wird.

In einigen Bereichen müssten Verkehrsregelungsstrecken eingerichtet werden, da die Schleifen des Flusses dort nicht von 2 Schiffen dieser Länge gleichzeitig passiert werden könnten. Die Einrichtung solcher Strecken stelle aber kein Problem dar.

- 13) Frau Matthäus bittet darum dem Protokoll eine Unfallstatistik betreffend der B 482 beizufügen. Die Statistik soll die Unfälle mit LKW-Beteiligung gesondert ausweisen.

*Antwort: Herr Wittbecker teilt mit, dass eine kurzfristige Nachfrage ergeben hat, dass gegenüber der Polizei das berechtigte persönliche Interesse erklärt werden muss, um eine entsprechende Auskunft mit den dazu erforderlichen Erläuterungen zu erhalten.*

- 14) Herr Tönsing merkt an, dass die Höhe der Kräne in anderen Binnenhäfen 12,0 -14,0 m betragen würde. Den präsentierten Skizzen nach hätten die für den RegioPort Weser geplanten Kräne eine Höhe von 25,0 m. Dieser Aufbau sei mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Unter diesen Voraussetzungen bekundet er sein Unverständnis darüber, dass das Vorhaben von Seiten der Auftraggeber als wirtschaftlich rentabel eingestuft wird.

Herr Wittbecker führt hierzu aus, dass der Vorhabenträger die wirtschaftliche Rentabilität des Vorhabens nachgewiesen hat. Dabei sind die notwendigen technischen Anlagen, wie Kräne, berücksichtigt worden.

- 15) Herr Insinger meldet sich zu Wort. Seiner Ansicht nach könnten die Ausführungen bezüglich der wirtschaftlichen Rentabilität sowohl richtig als auch falsch sein. Er zeigt Verständnis dafür, dass zunächst jeder der Anwohner möchte, dass alles so bliebe, wie es sei oder die eigenen Belange zumindest Berücksichtigung fänden. Fragen danach, ob Kurven groß und Brücken hoch genug o.ä. wären, seien im Vorfeld sicherlich ausreichend geprüft worden. Derartigen Erwägungen, Fragen und Argumente seien rein spekulativer Natur und würden den Auftraggeber nicht von seinen Planungsvorhaben abringen. Er appelliert an die Zuhörer sich auf die Dinge zu beschränken, auf die ein rechtlicher Anspruch bestehe, nämlich darauf durch Tages- und Nachtmessungen feststellen zu lassen, wie hoch die Vorbelastung durch Lärm im Umkreis des Hafens ist und mit welchen Zuwächsen zu rechnen sei.

Darüber hinaus sollten weitere Immissionsmessungen u.a. im Hinblick auf die Entwicklung der Belastung der Luft durchgeführt und die Verantwortlichen gebeten werden etwas mehr zu tun als gesetzlich vorgeschrieben.

- 16) Herr und Frau Tönsing beziehen sich auf eine der bereits gestellten Fragen ihrer Vorredner, die bisher nicht beantwortet wurde und hinterfragen, ob gesichert sei, dass die Ortsdurchfahrten für den LKW-Verkehr gesperrt würden. Bereits jetzt würden LKW auf ihrem Weg von oder zur B 65 über Ortschaften wie Cammer und Meinsen abkürzen. Wichtig sei, dass dieser Verkehr aus den Ortschaften herausgeleitet werde und auf den Bundesstraßen verbleibe. Sie bitten darum Durchfahrtsverbote im Vorhinein mit einzuplanen.

Herr Wittbecker führt hierzu aus, dass die Cammer Straße sowohl in den regionalen Plänen des Landes Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen als auch in den Flächennutzungsplänen der Städte Bückebug und Minden als Straßen für den großräumigen, regionalen bzw. überregionalen Verkehr dargestellt sind. Aufgrund dieser Bedeutung kann ein LKW-Verkehr nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Da es sich bei dieser Straßenverbindung zwischen Minden und Bückebug um eine Kreisstraße (K 6/K 3) handelt, wären die Kreise Minden-Lübbecke und Schaumburg als Straßenbaulasträger für eine Reglementierung zuständig.

*Antwort: Die Zuständigkeit liegt bei den Landkreisen. Diese werden als Behörde im weiteren Verfahren (u.a. nach § 4 BauGB) beteiligt und aufgefordert, sich zu dieser Thematik zu äußern.*

- 17) Frau Matthäus bittet darum mitzuteilen, wie viele LKW bei der berechneten Containermenge den neuen Hafen anfahren werden.

Herr Wittbecker erörtert, dass im Verlauf der ersten Bauphase sowohl der jetzige als auch schon der zukünftige Hafen – sobald dieses möglich ist – genutzt werden sollen. Anhand einer tabellarischen Aufstellung und eines Übersichtsplanes aus dem Verkehrsgutachten erläutert er die Verkehrsströme. Beides liegt dem Protokoll als Anlage bei.

*Antwort: s. Anlage*

- 18) Herr Tönsing fragt, ob geplant sei die Ergebnisse der, bei der Firma HTC in Auftrag gegebenen Marktstudie zum Hafenband zu veröffentlichen.

BauAss Klostermann sagt zu, dass die Studie nach Fertigstellung und Prüfung der Beteiligten auf der Internetseite des RegioPort Weser veröffentlicht wird.

- 19) Aus den Ausführungen, den Hafen Berenbusch betreffend, sei zu vernehmen gewesen, dass der Schwerpunkt dieses Hafens im Handel mit Schüttgut liege. Herr Tönsing möchte wissen, ob der Handel mit Containern an diesem Standort daher ausgeschlossen sei.

BauAss Klostermann erläutert, dass eine andere Vorgehensweise in Anbetracht der Nähe zum RegioPort Weser und im Hinblick auf die bestehende Kooperation nicht sinnvoll sei. Der Warenumsatz im Hafen Berenbusch werde sich auf Stück- und Schüttgut konzentrieren.

Weitere Fragen zur Sache wurden nicht geäußert.

Ende der Bürgerversammlung: 20.30 Uhr.

Bückebug, den 16.07.2010

Klostermann  
VersammlungsleiterVehling  
ProtokollführerinAnlagen & Anmerkungen

1. Verkehrsentwicklung in Deutschland
2. Modal Split im Güterfernverkehr 2004 und 2025
3. Erfordl. Verfahren
4. Entwicklung der Verkehrszahlen
5. Prognose der Verkehrsstärke 2025

## 1) Verkehrsentwicklung in Deutschland

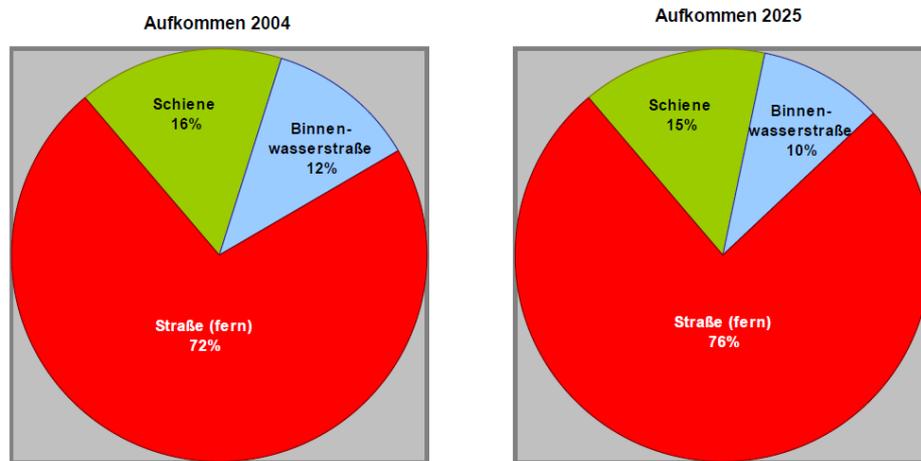
Das Bundesverkehrsministerium rechnet damit, dass sich der Pkw-Bestand im Zeitraum 2004 – 2025 von 671 auf 737 Pkw pro 1.000 Einwohner erhöht. Für den motorisierten Personenverkehr prognostiziert das Ministerium einen Anstieg von 7 %. Darüber hinaus erwartet uns beim Güterverkehrsaufkommen ein Plus von 30 Prozent. Der Güterfernverkehr auf den Straßen wird dabei um 55 Prozent zunehmen. Für der europäische Güterverkehr wird eine Zunahme von bis zu 80 Prozent vorausgesagt. Der globale Pkw-Bestand wird sich bis 2030 sogar verdoppeln, so eine Studie von Shell.

Quelle: Die Bundesregierung informiert. Von Spritz- und Sprittouren: Mobilität in Deutschland. Nr. 007 05/2009. [www.bundesregierung.de](http://www.bundesregierung.de)

Verkehrsmittel	Verkehrsaufkommen				
	2004		2025		2004-2025
	Mio. t	Anteil	Mio. t	Anteil	ges. in %
Schiene	322,0	16,0%	430,8	14,5%	34%
<i>dabei KV</i>	52,4	16,3%	113,3	26,3%	116%
Straßengüterfernverkehr	1.450,4	72,2%	2.249,1	75,9%	55%
Binnenschiff	235,9	11,7%	282,8	9,5%	20%
<b>Zwischensumme ohne Straßengüternahverkehr</b>	<b>2.008,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.962,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>48%</b>
<i>dabei Seehafenhinterlandverkehr</i>	195,1	9,7%	451,1	15,2%	131%
Straßengüternahverkehr	1.615,2	44,6%	1.659,2	35,9%	3%
Straße gesamt	3.065,5	84,6%	3.908,4	84,6%	27%
<b>SUMME</b>	<b>3.623,4</b>		<b>4.622,0</b>		<b>28%</b>

## 2) Modal Split im Güterfernverkehr 2004 und 2025

Quelle: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, S. 10 ff..



[http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_1024631/Verkehrsprognose-2025-Kurzfassung.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1024631/Verkehrsprognose-2025-Kurzfassung.pdf)

## 3) Für den RegioPort Weser sind aus heutiger Sicht mind. die folgende Verfahren erforderlich:

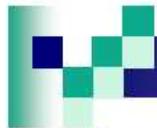
- Bauleitplanverfahren (FNP und B-Pläne) Minden und Bückebug
- Umschlagstelle am Mittellandkanal
- Bahnanschluss
- Straßenanbindung
- Verlegung der 110kV-Leitung am Mittellandkanal
- naturnahe Umgestaltung der Bückebuger Aue



## 4. Entwicklung der Verkehrszahlen

Straßenabschnitt	Bestand 2009		Prognose 2025	
		LKW-Anteil in %		LKW-Anteil in %
B 482 Nord	10.400	22,2	11.460 + 1.060	25,6
B 482 Süd	12.900	22,0	15.330 + 2.430	27,9
K 6 Ost	3.800	2,5	3.900 + 100	3,1
K 6 West	6.900	14,7	8.000 + 2.100	18,2
K 3	2.800	2,8	2.900 + 100	2,9
Cammer Str.	1.700	24,2	6.390 + 4.690	47,7
Magdeburger Str.	-	-	2.790 + 2.790	70,3

Quellen: - Verkehrliche Voruntersuchung zum RegioPort Weser – Zwischenbericht, Ingenieurgruppe IVV & Co. KG, Aachen, März 2009  
 - RegioPort Weser – Konzeptstudie zur äußeren verkehrlichen Erschließung, Bockermann Fritze IngenieurConsult, Enger, August 2009



# Anschlussvarianten

## Variante II – Szenario C

### 5. Prognose der Verkehrsstärke 2025 (8 ha Hafen affines Gewerbe)

