



Bedarfsanalyse

Die Mindener Hafen GmbH, die Stadt Minden und der Kreis Minden-Lübbecke rechnen mit einem exponentiell wachsenden Containerumschlag, der auf dem jetzigen Betriebsgelände der Mindener Hafen GmbH nicht zu bewältigen ist. Zur Ist-Situation sei angemerkt, dass:

- das heutige Betriebsgelände rund 30.000 m² groß ist.
- das Gelände zum großen Teil als Lagerfläche für z.B. Steine und Fliesen genutzt wird.
- erstmals im Jahr 2004 ein nennenswerter Containerumschlag erfolgte.
- die erste Verladung eines Containers auf die Bahn im Jahr 2006 durchgeführt wurde.
- der Containerumschlag also noch betriebswirtschaftliches Neuland für die Mindener Hafen GmbH ist
- seit dem Jahr 2007 erstmals 11 Mitarbeiter bei der Mindener Hafen GmbH fest beschäftigt sind.
- das Gesamthafengebiet eine Fläche von 65 ha (davon 11,4 ha Wasserfläche) umfasst.

Die Initiatoren des RegioPort sind der Auffassung, dass der zukünftige Container-Umschlag auf dem heutigen Betriebsgelände der Hafen GmbH nicht abgewickelt werden kann. Eine neue Fläche von 64 ha hält man für ausreichend groß.

- Eine Prognose des zukünftigen Containeraufkommens liegt nicht vor.
- Die Container-Kapazitäten der deutschen Seehäfen und anderer Binnenhäfen werden erweitert.
- Die Containertransporte auf den Wasserstraßen der WSD Mitte sind von 2005 auf 2006 rückläufig.
- Durch die Weltwirtschaftskrise sind die Containertransporte weltweit eingebrochen.
- Nach der Weltwirtschaftskrise ist nicht wie vor der Weltwirtschaftskrise! Der Warenhandel, die produzierende Wirtschaft und der Güterverkehr haben sich verändert.
- Die geplanten 64 ha sind über 21 mal so groß ist wie das heutige Betriebsgelände der Hafen GmbH.
- Die Planflächen sind völlig überdimensioniert und werden auch in den nächsten 20-30 Jahren nicht benötigt.

Die BiCon fordert eine Bedarfsanalyse, die auf aussagefähigem Datenmaterial basiert und die Anpassung der Planung an die Situation nach der Weltwirtschaftskrise.

Niemand kann erklären, warum die benötigte Fläche so groß sein muss. Die Planung ist überdimensioniert und es gibt offensichtlich keine schlüssige Begründung für die ha- Zahlen. Daher stellt die BiCon auch die Standortwahl an sich in Frage.

Der Hafen GmbH liegt im Jahr 2009 eine Potentialanalyse der Fa. planco vor.

- Die Potentialanalyse ist nicht veröffentlicht.
- Die Potentialanalyse liegt auch vielen Mitgliedern des Planungsverbandes nicht vor.

Konzept RegioPort

Der RegioPort Minden muss der Größe und Stärke der regionalen Wirtschaft entsprechen. Ein Binnenhafen kann nur dann funktionieren, wenn im Hinterland ausreichend regionale Nutzer vorhanden sind.

- Wer sind die regionalen Nutzer des heutigen Containerhafens in Minden?
- Mit welchen regionalen Nutzern rechnet man zukünftig?



- Wo ist die regionale Nachfrage für einen Containerhafen in der geplanten Größe in Minden?

Das Konzept des RegioPort, sich ausschließlich auf Containerverkehre zu spezialisieren ist nicht wirtschaftlich. Weder für den Hafen noch für die Binnenschiffer.

- Die Binnenschifffahrt auf der Weser ist unrentabl, da Container aufgrund der vorhandenen Brücken- und Wasserbauwerke nur 2-lagig transportiert werden können. Der wirtschaftliche 3-lagige Transport ist auch in den nächsten Jahrzehnten nicht möglich.
- Aus Bremen kommende Schiffe, die 3-lagig Container gestapelt haben, können nach unseren Informationen die neue Schachtschleuse nur bei Mittelwasser der Weser passieren. Also nur an wenigen Tagen im Jahr.
- Ein Binnenhafen kann nur dann funktionieren, wenn neben Containern auch alle anderen Güter abgewickelt werden können. Ein Hafenband von Bückeburg bis Lübbecke wurde von sachkundigen Hafenbetreibern nicht als Lösung angesehen.
- Bereits heute realisiert die Mindener Hafen GmbH mit jedem umgeschlagenen Container einen größeren Verlust. Unter Berücksichtigung der Herstellungskosten für den geplanten RegioPort ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahrzehnten dieser Verlust maximiert wird.

Neben den reinen Hafenanlagen werden auf 40 ha Industriegebiete mit hafenaffiner Nutzung geplant.

- Warum sind diese Industrieflächen erforderlich?

Ursprünglich wurde von einer Hafenerweiterung gesprochen.

- Wie wird der alte Hafen mit Inbetriebnahme des RegioPort zukünftig genutzt?

Alternativenprüfung

Im Rahmen der Standortprüfung des RegioPort sind auf Grund des tatsächlichen Bedarfs Alternativstandorte zu untersuchen. Die vorliegende Standortprüfung ist von der Mindener Hafen GmbH bestellt.

- Ein dezentrales Konzept wurde nicht geprüft. Z.B. die Abwicklung der Weser-Container am Standort ehemalige Glashütte an der Weser und die Abwicklung der Mittellandkanal-Container am MLK. Schleusenvorgänge würden gänzlich entfallen.
- Im Stadtgebiet Minden sind ungenutzte, erschlossene, unbebaute Gewerbe-, Industrie- und Altindustrieflächen nicht berücksichtigt worden (z.B. im Gewerbegebiet Päpinghausen, vorhandene Industriebrachen an der Karlstraße sowie die ehemalige Glashütte).
- Vorhandene Hafenanlagen wie z.B. Berenbusch wurden nicht betrachtet. Liegt es an dem anderen Bundesland oder daran, dass die Mindener Hafen GmbH natürlich nur auf Mindener Gebiet gesucht hat?

Die BiCon fordert eine Alternativenprüfung des Standortes auf Basis des realistischen Bedarfs. Dabei ist auf die Minimierung des Flächenbedarfs sowie die Raum-, Umwelt- und Siedlungsverträglichkeit zu achten.

Immisionen / Verkehr

- In der Voruntersuchung zum Schallschutz wird dargelegt, dass die zulässigen Lärmwerte



überschritten werden. Damit steht die Planung im Widerspruch zu dem Schutzanspruch der vorhandenen Wohnbebauung. Eine Reduzierung des Planbereichs ist notwendig.

- In der Voruntersuchung zum Schallschutz wird von unterschiedlichen Lärmbelastungen aus dem Plangebiet für die Tag- und Nachtzeiten ausgegangen. Die Hafen Gesellschaft beabsichtigt jedoch nach eigener Aussage einen 24-stündigen Betrieb an 7 Tagen in der Woche. Wie lassen sich vor diesem Hintergrund die unterschiedlichen Lärmpegel erklären?
- Die Bevölkerung ist vor Gesundheitsgefahren und sonstigen Auswirkungen aus dem Hafen- und Industriegebiet zu schützen.
- Neben den schalltechnischen Belastungen durch das geplante Hafengebiet müssen Aussagen zu dem LKW-Verkehr und der geplanten Bahnanlage getroffen werden.
- Es fehlen Aussagen zur Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsträger Straße, Schiene, Bahn.
- Es fehlen Aussagen zur Verlagerung der Verkehre. Durch Schaffung eines Industriegebietes für hafenauffine Transport- und Logistikbetriebe ist eine erhebliche Mehrbelastung durch Lkw-Verkehre zu erwarten.
- Die Ausdehnung des geplanten Hafen- und Industriegebietes erstreckt sich auf ca. 2 km. Ein umweltfreundlicher Transport innerhalb dieser Fläche ist anzuzweifeln. Wenn also eine Verladung der Container innerhalb des Hafengeländes stattfinden muss, kann die Weiterverarbeitung / Lagerung auch an einem anderen Standort erfolgen.

Die BiCon fordert ein qualifiziertes Schallschutz- und Verkehrsgutachten.

Naturschutz

- Das Vorhaben gefährdet ein Faktisches Vogelschutzgebiet (FFH-Gebiet). Das Gebiet erfüllt die Kriterien der Vogelschutzrichtlinie, ist aber noch nicht ausgewiesen. Beeinträchtigungen während der Bauphase und im Betrieb sind unvermeidbar.
- Lärm- und Lichtemissionen sind bei dem geplanten 24stündigen Betrieb des Hafens für Waldfledermäuse, Nachtfalterarten ... nicht hinnehmbar.
- Die Bückeburger Aue und deren Überschwemmungsgebiet ist für die Rauhaut-, Wasser-, Bart-, und Fransenfledermaus interessant. Das angrenzende Grünland stellt ein mögliches Jagdgebiet für Breitflügel- und Teichfledermäuse, Großes Mausohr und die beiden Abendseglerarten dar. Die geplanten wasserbaulichen Maßnahmen, gefährden diese Arten an dem Standort.
- Im Plangebiet sind folgenden Rote-Liste-Arten anzutreffen: Neuntöter, Kreuzschnabel, Schafstelze, Prachtlibelle, Blauflügelprachtlibelle, Mittlerer Weinschwärmer, Feuersalamander, Storch, Eisvogel, Gabelweihe, Kibitz, Beutelmeise, Mittelspecht, Grauspecht, Schwarzspecht sowie Schwanzmeise.
- Teile des Plangebietes haben z.Z. den Status eines Landschaftsschutzgebietes. Welchen Schutzstatus hat ein Landschaftsschutzgebiet, wenn es im Jahr 2004 regionalplanerisch festgesetzt wurde und bereits im Jahr 2008 anscheinend problemlos durch Industrieflächen ersetzt werden kann?
- Schutzwürdige Böden gehen verloren.
- Die Veränderungen auf das Landschaftsbild werden erheblich. Durch die notwendige Geländeanhebung an MLK und hafentypische Krananlagen wird das Landschaftsbild einer Kulturlandschaft unwiederbringlich in eine Industrielandschaft verändert.
- Der heute vorhandene Rad- und Wanderweg am MLK wird unterbrochen und damit in seiner Funktion zerstört.
- Das Plangebiet ist ein Kaltluftentstehungsgebiet. Großflächige Versiegelung, Veränderung



der Topographie und massive Baukörper zerstören diese Funktion. Es ist mit erheblichen klimatischen Umweltauswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete, insbesondere die nordöstlich angrenzende Ortschaft Cammer zu rechnen.

Die BiCon fordert eine qualifizierte FFH-Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens.

Hochwasserschutz

Die Bückeburger Aue ist ein etwa 10 m breiter Wasserlauf, der eine relativ naturnahe, mäandrierende Linienführung aufweist.

- Ein Gewässer in einem naturnahen Zustand sollte durch die Möglichkeit der Eigendynamik ökologisch verbessert werden.

In der Planung soll durch Anlage eines 40-70 m breiten, tief liegenden Auenbereichs das Überschwemmungsgebiet gesichert werden. Der Rand der Aue soll durch Gehölze gesichert werden, die gleichzeitig die Aue beschatten.

- Wie sollen Gehölze in 40-70 m Entfernung ein Gewässer beschatten? Die Beschattung kann nicht gewährleistet werden, da aufgrund der Hochwasserabflussmöglichkeit zwischen Gewässer und Auenrand keine Gehölze wachsen dürfen.
- Eine rein wasserbauliche Maßnahme mit erheblichen Geländemodellierungen zum Hochwasserschutz des geplanten Hafen- und Industriegebiet wird in der Planung als Renaturierungsmaßnahme dargestellt.
- Die wasserbauliche Maßnahme erfordert bei Begrenzung auf NRW-Gebiet sogar einen zusätzlichen Retentionsraum außerhalb des Plangebietes.

Die Machbarkeitsstudie zur „Renaturierung“ setzt einen erheblichen Eingriff in den Landschaftsraum voraus, damit das Plangebiet nicht in dem gesetzlichen Überschwemmungsgebiet liegt. Die Maßnahmen beschränken sich dabei ausschließlich auf das Mindener Gebiet.

- Wer bringt dem Wasser bei einem Jahrhunderthochwasser bei, die Landesgrenze nicht zu überfließen?
- Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Schluss, dass der Rückhalteraum für ein 100jähriges Hochwasser nicht vollständig im Plangebiet hergestellt werden kann.

Die BiCon fordert eine Überarbeitung der Machbarkeitsstudie zur Renaturierung der Aue.

Standortbezogene Probleme

Die Planung sieht vor, dass eine MLK-parallele Umschlagstelle auf Kanalniveau anzuheben ist. Nördlich des Kanals soll diese Umschlagstelle eine Länge von 300 Metern und eine Tiefe von 25 Metern haben, südlich eine Länge von 300 Metern und eine Tiefe von ca. 15 Meter.

- Die topographische Situation ist für die Neuanlage eines Hafenbeckens an dieser Stelle ungeeignet. Das Ufer links und rechts vom Kanal ist jeweils in einer Tiefe von ca. 5 Meter auf Kanalniveau. Das angrenzende Gelände liegt um ca. 4 - 5 Meter niedriger. Der Aufschüttbedarf liegt also mind. bei 30.000 m³ auf der nördlichen Seite (300 x 20 x 5) und 12.000 m³ auf der südlichen Seite (300 x 10 x 4) des Kanals.



- Nach Empfehlungen vom Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. soll die Hafenbetriebsebene 2 bis 3 Meter über dem Kanalniveau liegen. Damit ergibt sich folgender Aufschüttbedarf: Nord-Seite 52.500 m³ (300 x 5 x 3 + 300 x 20 x 8); Süd-Seite 25.500 m³ (300 x 5 x 3 + 300 x 10 x 7); insgesamt 78.000 m³.
- Wie soll bei diesem Höhenunterschied der Containertransport zwischen Umschlagstelle und den übrigen, deutlich tiefer liegenden Flächen, problemlos möglich sein?

Das Vorhaben ist ohne den niedersächsischen Kreis Schaumburg und die Stadt Bückeburg nicht zu realisieren. Flächen Niedersachsens werden zwingend benötigt, um den Hochwasserschutz darzustellen. Aus diesem Grund wurde eine Planungsgemeinschaft zwischen den angrenzenden Kreisen und Gemeinden erforderlich.

- Jedes Mitglied des Planungsverbandes trägt Kosten der Planung und Konzeptentwicklung. Hat auch jedes Mitglied den entsprechenden Nutzen?
- Gibt es eine Übersicht der weiteren zu erwartenden Kosten (Erschließung, Grundstücksankauf ...) und deren Verteilung auf die Mitglieder?
- Ist es wirklich so, dass den Kommunen keine Kosten entstehen? Diese Aussage der Mindener Hafen GmbH ist unglaubwürdig und ähnliche Aussagen gab es auch im Vorfeld des Klinikum-Neubaus.
- Wie wird die beabsichtigte Bauleitplanung nach Auflösung des Planungsverbandes langfristig gesichert?

Die Vorhabenträger des RegioPort (Mindener Hafen GmbH, die Stadt Minden und der Kreis Minden-Lübbecke) versprechen, dass Bückeburg vom Hafen und dem interkommunalen Industriegebiet profitieren wird.

- Das Industriegebiet ist nicht interkommunal und liegt ausschließlich auf Mindener Gebiet.
- Der ursprünglich geplante Bauabschnitt südlich des MLK wird (und wurde) von den Vorhabenträgern nie ernsthaft verfolgt.
- Dem entsprechend ist ein Ausbau des MLK auf der Südseite nicht vorgesehen.

Bei der Standortwahl wurde die Trimodalität (Koppelung der Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße) betont.

- Der Standort verfügt jedoch nicht über einen nutzbaren Gleisanschluss.
- Der Gleisanschluss muss von der MLK-Südseite mittels Gleis- und Brückenneubau herangeführt werden.
- Wer trägt die Kosten des Gleisneubaus und dessen Unterhaltung?
- Das Gleis erreicht das Plangebiet in einer Höhe von 10 – 15 m über dem heutigen Bodenniveau. Wie soll bei diesem Höhenunterschied der Containertransport zwischen den Verkehrsträgern erfolgen?
- Ist ein direkter Umschlag Wasserstraße Schiene überhaupt möglich oder erfolgt der Umschlag erst im angrenzenden Industriegebiet und nicht direkt im Hafen?
- Zur Anbindung an die B 482 und die Bahnlinie sind umfangreiche Tunnel-, Auffahrten- und Brückenbauwerke zu errichten.

Alle vorliegenden Gutachten und Untersuchungen wurden von der Mindener Hafen GmbH in Auftrag gegeben, die selbstverständlich ein starkes Eigeninteresse verfolgt.

- Mit der Abgrenzung des jeweiligen Untersuchungsumfanges, der Untersuchungsfragestellungen und des Untersuchungsraumes werden gewünschte Ergebnisse unterstützt.++



- Warum wurden keine ergebnisoffenen, neutralen Gutachten gefordert bzw. in Auftrag gegeben?

Die Planung des RegioPort erfordert Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen.

- Bei der Hafenumfläche und dem Containerlagerplatz ist mit einer 100 % versiegelten Fläche zu rechnen. Wo im Plangebiet soll dafür Ausgleich und Ersatz geschaffen werden?

Die BiCon fordert alle gesetzlich erforderlichen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen im Plangebiet zu realisieren.

Industriegebiet

Neben der reinen Hafenanlage werden ca. 40 ha Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich für hafensorientierte Nutzungen geplant

- Was sind hafensorientierte Nutzungen, gibt es einen Nutzungskatalog, der dieses festlegt?
- Wie soll sichergestellt werden, dass nur hafensorientierte Nutzungen angesiedelt werden?
- Welche Betriebszeiten und Schallpegel sind geplant?
- Mit welchen Beeinträchtigungen (Lärm-, Geruchs- Lichtbelastungen ...) ist zu rechnen?

Kooperation mit eurogate

Bei eurogate handelt es sich um ein international tätiges Logistik- und Transportunternehmen, das eigene Verkehre, z. T. in eigenen Häfen, abwickelt. Der RegioPort kooperiert mit eurogate.

- Wie ist die Kooperation mit eurogate inhaltlich gefüllt?
- Werden am Schluss Flächen im „RegioPort“ an eurogate verkauft? Werden hier mit öffentlichen Mitteln Grundstücksankäufe und Erschließungsmaßnahmen durchgeführt und subventioniert, die zur Schwächung der heimischen Logistiker führen?

Steuergelder

Welcher finanzielle Kraftakt ist erforderlich um die Herstellung des Hafengeländes, die Anbindung von Straße und Schiene sowie der Erschließung des Industrieansiedlungsbereichs zu stemmen?

- Fördergelder sind auch Steuermittel!
- Jeder Euro, der in dieses „Leuchtturmprojekt“ investiert wird, egal ob Eigenmittel oder Fördergelder, wird aus Steuermitteln finanziert!
- Die Umsatz- und Ertragslage der Hafen GmbH rechtfertigen sicherlich nicht die Investitionen, die im Bereich von mind. 50 – 150 Mio. € liegen werden.
- Die negativen Auswirkungen des Projektes, dessen immense Kosten und fehlende Wirtschaftlichkeit führen dazu, dass kein volkswirtschaftliche Nutzen und kein Nutzen für die Region mehr realisiert wird.
- Für die Profilierung einiger weniger Personen, werden die Haushalte der kommunalen Träger langfristig in noch größere Schiefele gebracht.

Cammer, September 2009