

# Planungsverband RegioPort Weser



Stadt Bückeburg  
Stadt Minden  
Kreis Minden-Lübbecke  
Landkreis Schaumburg



## Masterplan RegioPort Weser

August 2010

Erläuterung und Begründung

**Planungsverband RegioPort Weser**

**Masterplan RegioPort Weser**

Erläuterung und Begründung

Bielefeld - August 2010

**Auftraggeber**

Planungsverband RegioPort Weser  
Kleiner Domhof 17  
32423 Minden  
Tel. 0571 89296  
Fax 0571 8911296  
info@regioport-weser.de  
www.regioport-weser.de

Die Mitglieder des Planungsverbandes  
Stadt Minden  
Stadt Bückeburg  
Landkreis Schaumburg  
Kreis Minden-Lübbecke

**Auftragnehmer**



Vennhofallee 97  
33689 Bielefeld  
05205 3230  
www.dhp-sennestadt.de

**Bearbeitung**

Thomas Fiebig  
thomas.fiebig@dhp-sennestadt.de

Andreas Hollstein  
andreas.hollstein@dhp-sennestadt.de

Jens-Peter Huesmann  
jens.huesmann@dhp-sennestadt.de

## Inhalt

<b>Kurzfassung</b>	<b>5</b>
<b>0 Funktionen und Aufgaben des Masterplans</b>	<b>11</b>
<b>1 RegioPort Weser - Anlass, Bedarfssituation und Zielsetzungen</b>	<b>12</b>
1.1 Anlass, Ziele und Zwecke der Planung	12
1.2 Nachfrage- und Bedarfssituation	15
1.3 Regionalwirtschaftliche Wirkungen	20
1.4 Lage im Raum und verkehrliche Einbindung	23
1.5 Natur- und Kulturlandschaftsraum	26
1.6 Alternativenprüfung	27
1.7 Interkommunale Zusammenarbeit Planungsverband RegioPort Weser	36
<b>2 Übergeordnete Planungsbedingungen Standort RegioPort Weser</b>	<b>38</b>
2.1 Hafenkonzepte der Länder Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen	38
2.2 Ziele der Landes- und Regionalplanung	41
2.2.1 Ziele der Landesplanung	41
2.2.2 Ziele der Regionalplanung	44
2.3 Ziele der kommunalen Planung	
2.3.1 Flächennutzungspläne	48
2.3.2 Bebauungspläne	52
2.4 Fachplanungen, Schutzgebiete	53
<b>3 RegioPort Weser</b>	<b>57</b>
3.1 Standortkonzept - Nutzungen / Flächen	58
3.2 Anbindung - Verkehrsflächen	61
3.3 Ver- und Entsorgung, technische Infrastruktur	68
3.4 Emissionen und Belange des Immissionsschutzes	69
3.5 Bauleitplanung und weitere Planungsschritte	75
3.6 Belange der Umwelt, Eingriff, Ausgleich und Ersatz	79
3.7 Denkmalschutz	88
<b>Anhang</b>	<b>89</b>
Materialien, Gutachten, Untersuchungen und Planungen	89
Glossar	93
3-D-Darstellung RegioPort Weser - Perspektiven	95

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Heutiger Standort des Containerhafens Minden im Industrieafen	5
Abb. 2:	Geplanter Standort des RegioPorts Weser	6
Abb. 3:	Struktur- und Erschließungskonzept RegioPort Weser	9
Abb. 4:	Masterplan RegioPort Weser	10
Abb. 5:	Heutiger Standort des Containerhafens Minden am Industrieafen	12
Abb. 6:	Hafenareal Minden mit Blick zum neuen Standort und Hafen Bückebug-Berenbusch im Hintergrund	13
Abb. 7:	Umschlagentwicklung Containerterminal Minden Industrieafen	17
Abb. 8:	Entwicklung der Containertransporte auf den Wasserstraßen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte	18
Abb. 9:	Lage des RegioPortes im Raum und im Wasserstraßennetz	23
Abb. 10:	Lage des RegioPortes im regionalen Verkehrsnetz	24
Abb. 11:	Einbindung Industrieafen II durch Schleusen in der Stadt Minden / am Wasserstraßenkreuz	25
Abb. 12:	Naturräumliche Einheiten im Bereich der Weser in Minden	26
Abb. 13:	Wasserstraßenkreuz Minden	27
Abb. 14:	Skizze Wasserstraßenkreuz Minden	28
Abb. 15:	Standorte der Alternativenprüfung im Stadtgebiet Minden	31
Abb. 16:	Flächenanteile der Städte Minden und Bückebug im Gebiet des Planungsverbandes	36
Abb. 17:	Auszug aus dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen	41
Abb. 18:	Auszug aus der Darstellung des Landes-Raumordnungs- programms Niedersachsen	43
Abb. 19:	Auszug aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld	45
Abb. 20:	Auszug aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Schaumburg	47
Abb. 21:	Auszug Flächennutzungsplan Stadt Bückebug (Offenlagefassung April 2009)	49
Abb. 22:	Auszug Flächennutzungsplan Stadt Minden (März 2010)	51
Abb. 23:	Übersicht rechtskräftige Bebauungspläne und Satzungen gem. § 34 Abs. IV Baugesetzbuch für die schalltechnische Voruntersuchung	52
Abb. 24:	Auszug aus Karte „Naturschutzfachliche Schutzgebietsausweisungen“ UVS Anlage 1	56
Abb. 25:	Umschlagverknüpfungen im Hafen Bückebug-Berenbusch mit Ölverladekopf und Silogebäude	60
Abb. 26:	Schnitt durch den Umschlagbereich an der Gleisanlage	63
Abb. 27:	Schnitt durch die Anlegestelle Containerhafen	66
Abb. 28:	Querschnitt Flutmulde	78
Abb. 29:	Übersicht umweltfachliche Beiträge Planverfahren RegioPort	79
Abb. 30:	Auszug aus Karte „Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter“ UVS Anlage 5	88

## Kurzfassung

### 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 zukünftig an Bedeutung gewinnenden Großmotorgüterschiffe (GMS) und übergroßen Großmotorgüterschiffe (ÜGMS) nicht mehr angefahren werden (mangelnde Schleusengröße an der Zufahrt zum Industriehafen).

Ein neuer Standort muss - soll er zukunftssträftig für den Containerverkehr nutzbar sein - 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“, siehe Glossar S. 93). Hierbei wird eine Erneuerung und Ertüchtigung des benachbarten Hafens Bückeburg-Berenbusch angestrebt. Er ist Bestandteil des RegioPorts Weser.



Abb. 1: Heutiger Standort des Containerhafens Minden im Industriehafen

### Bedarfssituation

Die Potenzialanalyse über den kombinierten Verkehr und den Containerverkehr in der Region Minden (PLANCO 2008) 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 in der Region Minden auf rund 77.000 Standardcontainer (TEU, siehe Glossar S. 94) jährlich ausgegangen werden. Ein zusätzliches Potenzial 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). Aufgrund 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 werden zunehmen. Mit dem Seehafen-Hinterland-Hub wird ein Einzugsgebiet von 200 bis 250 Kilometern bedient und ein zusätzlicher Umschlag von rd. 200.000 TEU für den Standort Minden (ab dem Jahr 2025) 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
- 19.05.2010 - 3. Verbandsversammlung



Abb. 2: Geplanter Standort des RegioPorts Weser

## Planungsstand

In der Standortfindung und -konkretisierung eines zukünftsträchtigen Standorts 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** (s. Kap. 1.1) sind eine Umweltverträglichkeitsstudie mit entsprechenden Fachbeiträgen und eine schalltechnische Voruntersuchung erstellt worden. Sie zeigen die grundsätzliche Machbarkeit der Hafenentwicklung an dem identifizierten Standort auf.

## Vorplanung Containerhafen

Aufbauend auf die Anforderungen eines zukünftsträchtigen Containerumschlags wurde ein Hafenkonzzept 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 Bückeburg-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 den Containerhafen, hafenaффines Gewerbegebiet, den Standort Berenbusch und die Gesamtplanung wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (Teil A - Raumanalyse) 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 Kombierter 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 hafenaффines Gewerbegebiet und Hafen Berenbusch in Schlussbearbeitung
- Trassenplanung zur Veränderung der 110 kV-Leitung
- Vorplanung zur natürlichen Umgestaltung der Bückeburger Aue

Teil B der Studie - Auswirkungsprognose - liegt noch nicht vor und wird im Rahmen der weiteren Planungs- und Verfahrensschritte erstellt (vgl. Kap. 3.8 - Belange der Umwelt). Dies trifft auch für die detaillierte Erfassung des Eingriffs und der Ausgleichserfordernisse zu.

### **Schallimmissionsbezogene Voruntersuchungen**

Für die Belange des Immissionsschutzes wurden bisher

- ein schalltechnisches Gutachten für die Rahmenplanung des Standortes Berenbusch (AKUS 2009) sowie
- schalltechnische Messungen im Umfeld des geplanten Standortes des Containerhafens (ted 2009 / 2010) durchgeführt.

Die 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 nach TA Lärm (tags 55 dB(A), nachts 40 dB(A), siehe Kap. 3.6) für die Siedlungsbereiche Cammer, Berenbusch und Dankersen-Reckhöfen eingehalten werden können. Im Rahmen des bisherigen Planungsprozesses sind bereits folgende Maßnahmen berücksichtigt worden, die eine Verminderung möglicher Immissionsbelastungen erreicht haben:

- Reduzierung des hafenauffinen Gewerbegebietes von 13 auf 8 ha sowie
- Verlegung der verkehrsseitigen Anbindung von Norden nach Westen (durch das vorhandene Gewerbegebiet).

### **Belange des Eingriffs, Ausgleichs und Ersatzes**

Mit dem Gesamtvorhaben sind Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Das Vorhaben befindet sich in räumlicher Nähe zum Vogelschutz- sowie FFH-Gebiet „Schaumburger Wald“ auf Niedersächsischer Seite. Darüber hinaus ist die Vorhabenfläche mit Landschaftsschutz belegt. Der aufgrund des Naturschutz- und Planungsrechtes erforderliche Ausgleich und Ersatz soll vorrangig im Gebiet des Planungsverbandes (vgl. Abb. 4) 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.

Anlass für die Renaturierung der Bückeburger Aue ist die im Rahmen der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) angestrebte Verbesserung der Gewässer- und Wasserqualitäts im Einzugsbereich der Weser. Für die Umgestaltung der Bückeburger Aue wurde eine Vorplanung für den Abschnitt zwischen Mittellandkanal und K6 erstellt (Sönnichsen & Partner, Hanke + Welsch 2009). Die Bestandserfassung hat gezeigt, dass sich die Bückeburger Aue in einem überwiegend mäßigen bis schlechten Zustand befindet. Hiermit ist ein Aufwertungspotenzial verbunden, dass für den erforderlichen Ausgleich und Ersatz sowie Belange des Hochwasserschutzes bei der Umsetzung der Planung zum RegioPort Weser genutzt werden soll. Die Belange des Hochwasserschutzes sowie der Retentionserfordernisse werden in der Vorplanung berücksichtigt.

### **Veränderung der 110 kV-Leitung**

Als Vorplanung auf ein noch durchzuführendes Planfeststellungsverfahren zur Veränderung der 110 kV-Leitung ist eine Trassenplanung aufgestellt worden, die im Masterplan (siehe Abb. 4) mit dargestellt wird. Grundsätzlich sind auch zwei weitere Varianten möglich und im weiteren Verfahren zu prüfen: Erhöhung der betroffenen Masten auf bestehender Trasse und die Verlegung eines Erdkabels.

### **Nächste Planungsschritte: Bauleitplanung und Fachplanung**

Als nächste Planungsschritte stehen die vorbereitende Bauleitplanung mit der Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden und die verbindliche Bauleitplanung mit der Aufstellung des Bebauungsplanes für den RegioPort an.

Zugleich werden die erforderlichen Planfeststellungs- bzw. Plange-nehmungsverfahren für die folgenden Vorhabenteile eingeleitet:

- Schiffsanleger/Kaje,
- Bahnanschluss,
- Veränderung der 110-kV Leitung,
- Renaturierung Bückeburger Aue,
- Ausbau Magdeburger Straße mit Unterführung der B 482 und Bahnlinie Minden-Nienburg sowie
- Ausbau des Hafens Bückeburg-Berenbusch - Erweiterung der Anlegestelle.

#### **Bürgerbeteiligung**

Im Rahmen der bisherigen Planungsschritte wurden folgende Termine der Bürgerinformation und -beteiligung durchgeführt:

##### **16.06.2010**

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) und Einwohnerversammlung gemäß § 23 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen in Minden

##### **24.06.2010**

Bürgerinformation in Minden-Dankersen

##### **14.07.2010**

Bürgerversammlung in Bückeburg-Cammer/Evensen

### Struktur- und Erschließungskonzept

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

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

Im Folgenden wird der Masterplan als Plan abgebildet (Abb. 4). Die daraus abgeleiteten 3-D-Perspektiven des RegioPorts von verschiedenen Standorten aus sind im Anhang abgebildet.

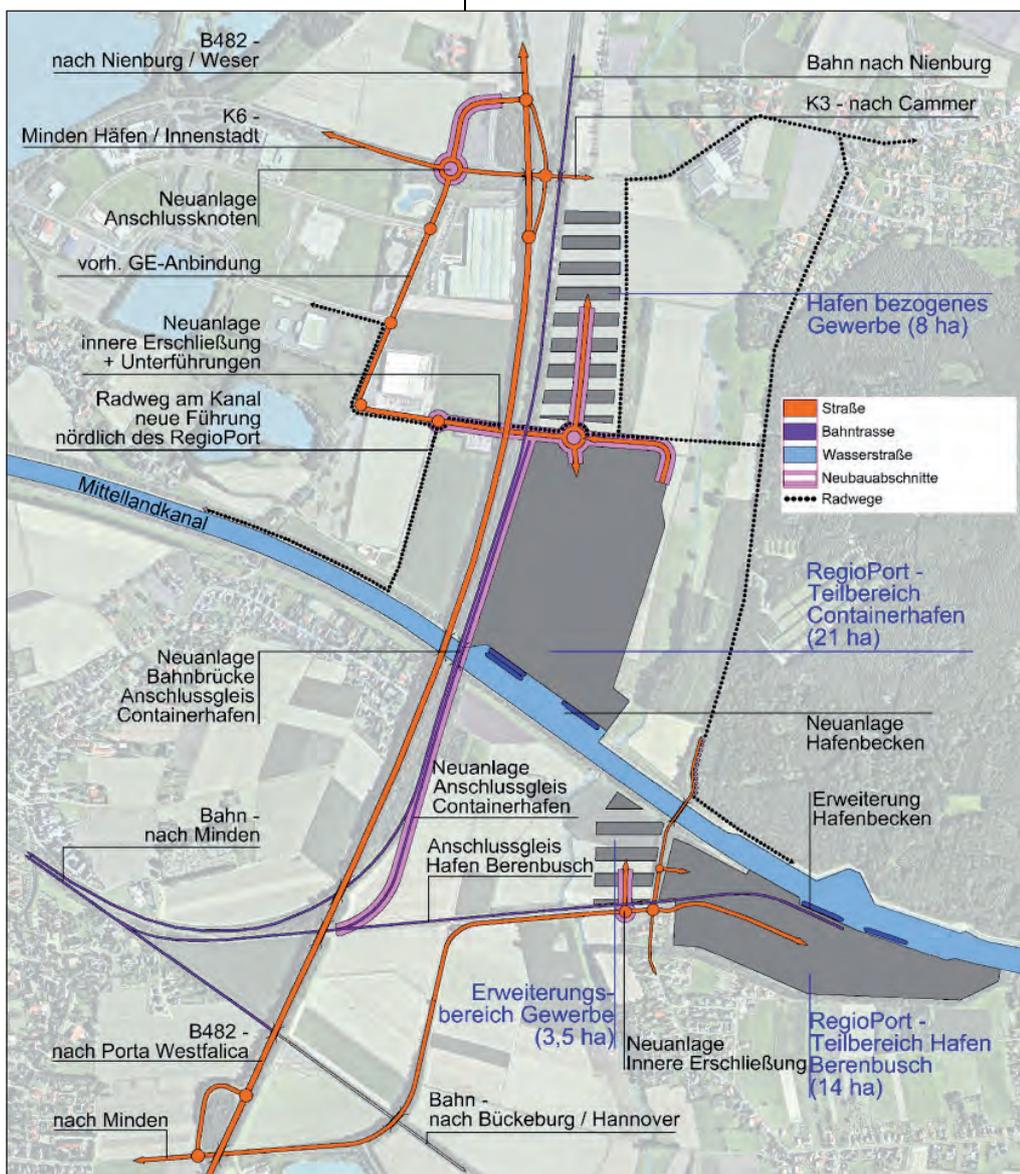
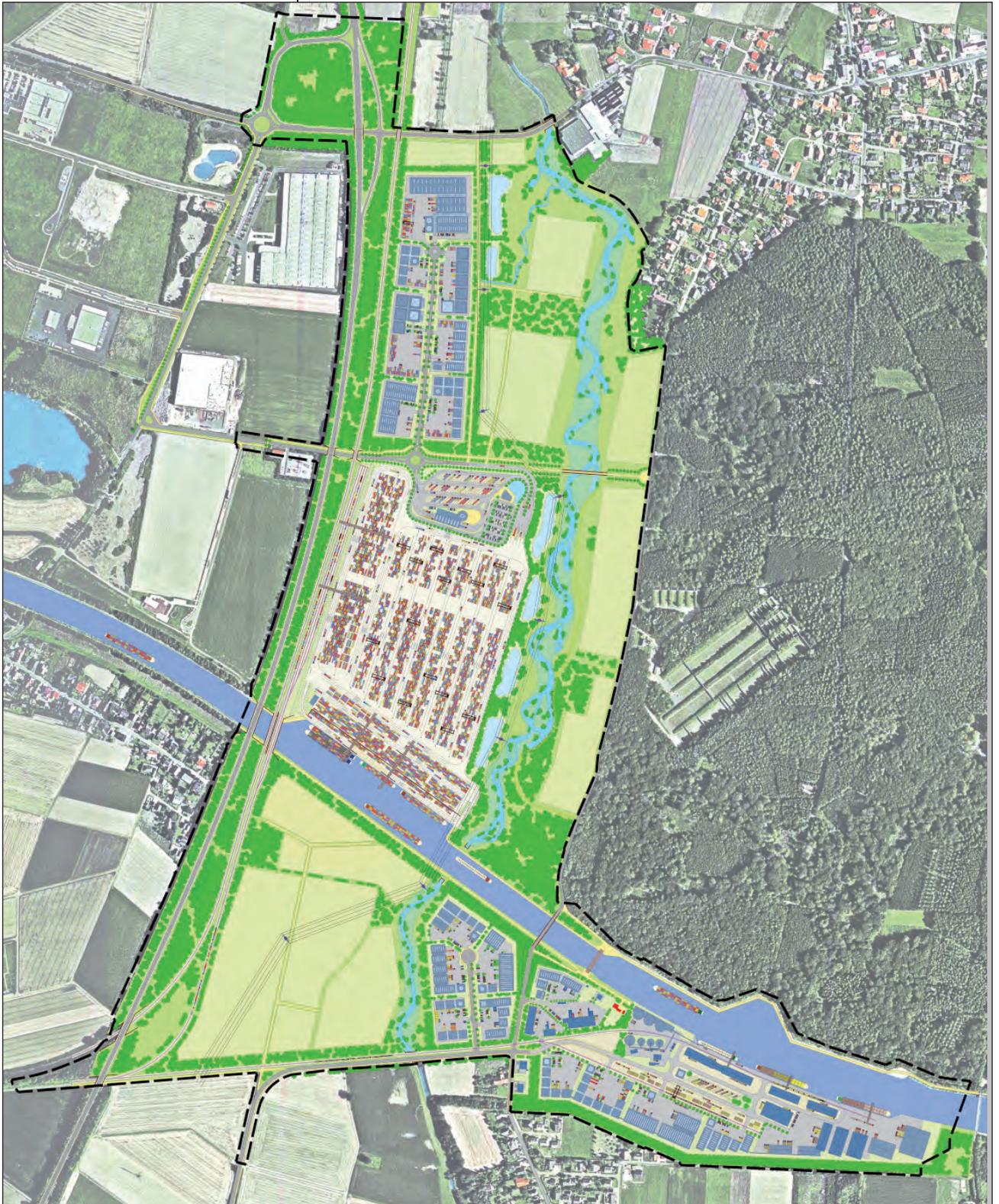


Abb. 3:  
Struktur- und  
Erschließungskonzept  
RegioPort Weser

(Drees & Huesmann  
Planer 02/2010)

Abb. 4: Masterplan RegioPort Weser



(Drees & Huesmann Planer,  
04/2010)

- - - = Grenze des Planungsverbandes Maßstab im Original 1:2.500

## 0 Funktionen und Aufgaben des Masterplans

Der Masterplan hat die Aufgabe im Vorlauf zu weiteren Schritten in der Bauleitplanung und einzelnen, fachplanungsbezogenen Planfeststellungsverfahren eine Bündelung der vorliegenden Informationen und die Darstellung der bisherigen Planungen zu übernehmen. Hierzu besitzt der Masterplan eine großmasstäbliche Darstellungsebene, in die alle bisher erstellten Planungsunterlagen einfließen. Das weitere Planverfahren mit der Änderung der Flächennutzungspläne der Stadt Minden und der Stadt Bückeburg, die Aufstellung von Bebauungsplänen für die Hafenanlagen und das hafenauffine Gewerbegebiet sowie einzelne Planfeststellungsverfahren für den Containerhafen oder den Hafen Berenbusch dienen der Erlangung des Baurechts und sind spätere Schritte zur Vorbereitung der Baumaßnahmen.

In dieser frühzeitigen Planungsphase dient der Masterplan auch der Information der Bürger und Behörden und gibt einen Überblick über die Vorhabensteile und deren Auswirkungen sowie die weiteren notwendigen Planungsschritte. Er erfüllt damit die Aufgabe der in allen Planungsverfahren vorgesehenen frühzeitigen Beteiligung der Bürger und Behörden, deren Belange und Aufgaben durch das Vorhaben betroffen sein könnten und sind.

# 1 RegioPort Weser - Anlass, Bedarfssituation und Zielsetzungen

## 1.1 Anlass, Ziele und Zwecke der Planung

Der bestehende Containerhafen in Minden am Industriehafen stößt vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden zukünftigen Entwicklung des Containerverkehrs an seine räumlichen Grenzen. Darüber hinaus ist der Industriehafen vom zukünftigen Standard der größeren Schiffstypen Großmotor-Güterschiff (GMS) und übergroßen Großmotor-Güterschiff (ÜGMS) nicht mehr zu erreichen, da die beiden Zugangsschleusen (Obere und Untere Schleuse) zu klein sind bzw. auch in Zukunft nicht mehr vergrößert werden.

Zugleich ist im Hafen Bückeburg-Berenbusch ein Erneuerungsbedarf an der Kaimauer und sonstigen Infrastruktur bzw. den Gebäude aufgelaufen. Die dortigen Maßnahmen sollen für eine Revitalisierung und Neuordnung des Hafens genutzt werden.

Abb. 5:  
Heutiger Standort des  
Containerhafens Minden am  
Industriehafen II



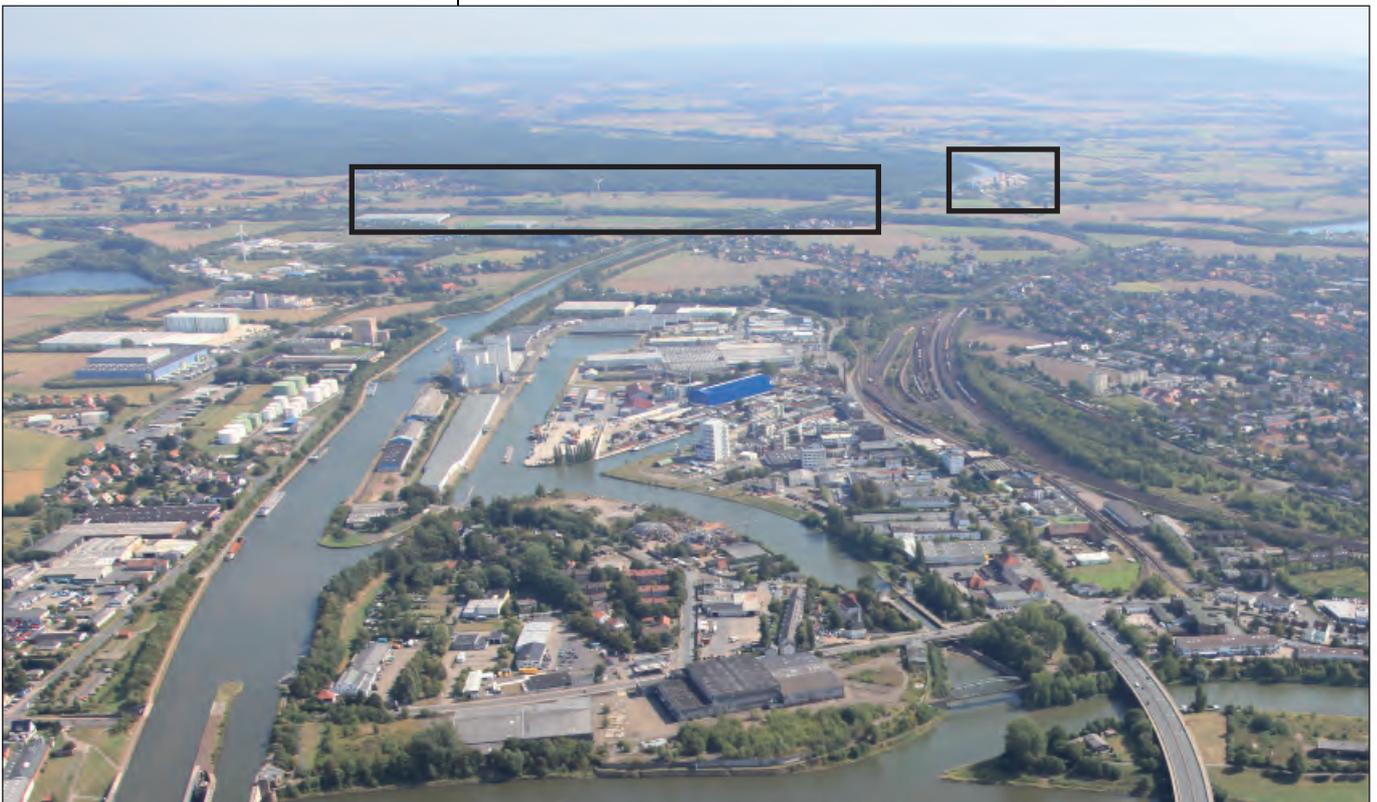
## 1.1

Der neue Containerhafen muss die zu erwartenden Entwicklungen und Veränderungen im Verkehr mit diesen Transportbehältern bedienen. Hierbei sind die Schnittstellenfunktion für den Containerumschlag im trimodalen Verkehr, die Distributionsfunktionen mit Schwerpunkt Container für Ostwestfalen und den direkt angrenzenden niedersächsischen Teilraum sowie die Organisationsfunktion für das Transportkettenmanagement von Containern bzw. Containergut zu nennen.

*(Ministerium für Bauen und Verkehr NRW 2008, S. 46ff., S. 60)*

Aus diesen Gründen ist ein Standort mit trimodaler Anschlussqualität (Wasser, Straße und Schiene) in der Nähe zum Wasserstraßenkreuz Weser-Mittellandkanal für die zukünftige Andienung durch größere Binnenschiffe (GMS, ÜGMS) auf einer neuen Fläche an der östlichen Stadtgrenze von Minden geplant. Diese bietet darüber hinaus den Vorteil, dass den sich heute abzeichnenden, zukünftigen Anforderungen an den Betrieb und der technischen Ausgestaltung von Containerhäfen entsprochen werden kann.

Abb. 6:  
Hafenareal Minden mit Blick zum neuen Standort (linkes Fenster) und Hafen Bückeburg-Berenbusch im Hintergrund (rechtes Fenster)



## 1.1

### Hafenband am Mittellandkanal

Kooperation der Häfen in Preußisch Oldendorf, Lübbecke, Espelkamp, Hille, Minden und Bückeburg zur Entwicklung und Nutzung der regionalen Hafenzentren und –spezialisierungen (seit 2007).

Aufgrund der im Hafen Bückeburg-Berenbusch anstehenden Revitalisierung und Neuordnung der dort vorhandenen Hafennutzungen und -kompetenzen wird er Teil des RegioPorts Weser.

Die Definition der Aufgaben für den neuen Hafen und für Berenbusch erfolgen vor dem Hintergrund der Potenziale der Häfen in der Region Minden. Sie wurden mit den Zielsetzungen der Kooperation „Hafenband am Mittellandkanal“ abgestimmt.

Die 4. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Detmold - Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld - aus dem Jahr 2008 setzt den allgemeinen planerischen Rahmen für die Ziele und die Flächenentwicklung eines neuen Containerhafens und des hafenauffinen Gewerbegebietes an der östlichen Stadtgrenze von Minden. Die Darstellung des geänderten Regionalplanes ist Kap. 2.2.2 zu entnehmen.

Der Masterplan nimmt das Ziel des RegioPortes Weser als gemeinsame, räumlich und funktional zusammenhängende Entwicklung der Teile Containerhafen, hafenauffines Gewerbegebiet und Hafen Berenbusch auf, in dem er seine Darstellungen im gesamten Gebiet des Planungsverbandes vornimmt (siehe Abb. 4).

Der Masterplan sieht für die südlich des Kanals beabsichtigte Containerumschlagfläche zu diesem Zeitpunkt noch keine Darstellung vor.

Aufgabe dieser Fläche ist die Funktion einer Reserve für Entwicklungen, die zeitlich nach der Aktivierung des Standortes nördlich des Kanals zu sehen sind. Sie bildet ein zusätzliches Standortpotenzial, ist aber für eine alleinige Entwicklung als Containerhafen und hafenauffines Gewerbegebiet zu klein. Sie verfügt nicht über eine vergleichbare Erschließungsqualität wie die Nordfläche, über geringere Abstände zu Siedlungslagen und über einen höheren Flächenanteil im Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue.

## 1.2 Nachfrage- und Bedarfssituation

### Örtliche und regionale Nachfragesituation

Der Bedarf für einen neuen Containerhafen ergibt sich aus örtlichen, regionalen und globalen Entwicklungen und der Nachfrage im Containergüterverkehr, die sich überlagern und gegenseitig verstärken. Die örtliche und regionale Nachfrage ist bestimmt durch die Wirtschaftsstruktur in der Region Minden, im nördlichen Ostwestfalen und im benachbarten mittleren Niedersachsen. Mit den sich verändernden weltweiten Produktions- und Absatzbeziehungen und der Integration der Betriebe in internationale Logistikketten werden Standards der Transportverknüpfung unerlässlich. Hierzu zählen die Transportverkehre mit Containern. Ein Containerhafen stellt damit einen wichtigen Standortfaktor für die regionale Wirtschaft dar. Der Hafen Bückeburg-Berenbusch ist über die angesiedelten Betriebe und die weiteren Nutzer der Umschlagsmöglichkeiten in die regionale Wirtschaft eingebunden. Er übernimmt dabei im wesentlichen Aufgaben des Massengüterumschlages.

Die bestehende Nachfragesituation in den verschiedenen Häfen in der Region Minden (Häfen des Hafenbandes) stellt sich dabei wie folgt dar:

- örtliche und regionale Nachfrage und Bedarf:  
Umschlag von Massen- und Stückgütern, Ölumschlag, Containerumschlag;
- überregionale und internationale Nachfrage und Bedarf:  
Umschlag von Massen- und Stückgütern, Ölumschlag, Containerumschlag (regionale Nachfrage, Seehäfen-Hinterlandverkehr).

Das Vorhaben RegioPort Weser reagiert mit seiner trimodalen Containerumschlaganlage und der Möglichkeit der Ansiedlung hafenorientierter Nutzungen auf die zunehmende Integration der regionalen Wirtschaft in globale Wirtschaftsprozesse.

Mit der zunehmenden Einbindung von Unternehmen in weltweite Produktions- und Zulieferketten werden Logistik-Standorte als Übergabepunkte für Vorprodukte und Waren immer wichtiger. Die Nachfrage nach solchen Angeboten steigt.

Diese Logistikstandorte sind zugleich Ansiedlungspunkte für zugehörige Dienstleistungen, Lagerhaltung und Warenweiterverarbeitung und reagieren somit auf die Nachfrage nach Logistik ergänzenden Tätigkeiten.

#### Aufgabendefinition RegioPort Weser für die Region

- Schnittstellenfunktion für den Güterverkehr im Bereich trimodaler Containerumschlag
- Distributionsfunktion für die Region mit dem Schwerpunkt Container
- Organisationsfunktion im Transportkettenmanagement im Bereich Container
- Massengüterumschlag (flüssige und trockene Güter) im Hafen Bückeburg-Berenbusch
- Güterumschlag für die im Hafen Bückeburg-Berenbusch ansässigen Produktions- und Lagerbetriebe

## 1.2

2002 wurde im Industriehafen II der Stadt Minden ein Containerterminal errichtet, der schnell von der Wirtschaft als kombinierter Verkehrsstandort angenommen wurde. Das gesamte Umschlagaufkommen lag im Jahr 2009 bei 21.709 Lager-TEU (Erläuterung s. Kasten unten, Glossar S. 94 im Anhang). Somit wurden die anfänglichen Erwartungen von rund 15.000 Lager-TEU für das Jahr 2015 schon deutlich früher erreicht und überschritten. Durch diese Entwicklung wird die Kapazitätsgrenze der Umschlagsanlage und der Lagerfläche am Industriehafen von rd. 25.000 Lager-TEU fast erreicht.

Die für die Planung erstellte Potenzialanalyse über den kombinierten Verkehr des RegioPorts Weser (PLANCO 2008) zeigte im Ergebnis verschiedene Wachstumfelder für den Containerumschlag in Minden bis zum Jahr 2025 auf.

Durch die Zunahme im nationalen und internationalen Containerverkehr und die steigende Bedeutung des Hinterlandverkehrs kann bis 2025 von einem Anstieg der Umschlagszahlen an einem trimodalen Standort RegioPort auf rund 77.000 Lager-TEU jährlich ausgegangen werden.

Ein weiteres Potenzial könnte durch den Ausbau der Mittelweser für den dreilagigen Containertransport auf Binnenschiffen generiert werden, welches ein zusätzliches Aufkommen von 15.000 Lager-TEU bedeuten könnte.

Die größte Wachstumschance ergibt sich durch die Bildung eines sog. Seehafen-Hinterlandhubs (Umschlagsknotenpunkt, siehe Glossar S. 94 im Anhang). Aufgrund des bisherigen und des zu erwartenden Wachstums im Containerumschlag wird sich nach Einschätzung von PLANCO künftig erneut ein Flächenmangel in den Seehäfen einstellen. Die Engpässe auf Straße und Bahn werden sich weiter verschärfen.

Um dieses Problem zu lösen und den Containerumschlag in den Seehäfen effizienter gestalten zu können, ist die Bildung von zentralen Hub-Standorten geplant. Diese Standorte sollen ein Einzugsgebiet von 200 bis 250 Kilometern bedienen. Bei Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs wäre ein zusätzliches Aufkommen von rund 200.000 Lager-TEU für den Standort Minden realisierbar. Für die Ansiedlung dieser Funktion im geplanten RegioPort Weser wurden bereits erste, aussichtsreiche Vorgepräche mit den Betreiber- und Umschlagsgesellschaften deutscher Nordseehäfen geführt.

### TEU

*Twenty Foot Equivalent Unit: Maßeinheit für die Container-Transportkapazität von Schiffen und Hafeneinrichtungen (1 TEU entspricht einer 20 Fuß Container-*

*reinheit), 1 Fuss = 30,48 cm*

*Länge: 6,0 m*

*Breite: 2,45 m*

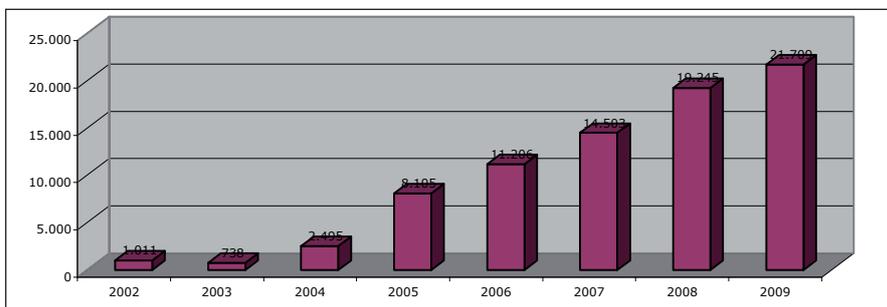
*Höhe: rd. 2,50 m*

*(Zur Unterscheidung und Berechnung von Lager- und Umschlagcontainer-TEU siehe das Glossar S. 94 im Anhang)*

## 1.2

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung des Containerumschlages der Mindener Hafen GmbH im Industriehafen seit 2002 (Beginn der Umschlagfähigkeit) auf.

Abb. 7:  
Umschlagentwicklung  
Containerterminal Minden  
Industriehafen



Jahr	Lager-TEU- Wachstum in % zum Vorjahr
2002	
2003	-27,05%
2004	238,24%
2005	224,91%
2006	38,26%
2007	29,42%
2008	32,69%
2009	12,81%

(regioport-weser.de am 25.08.2010)

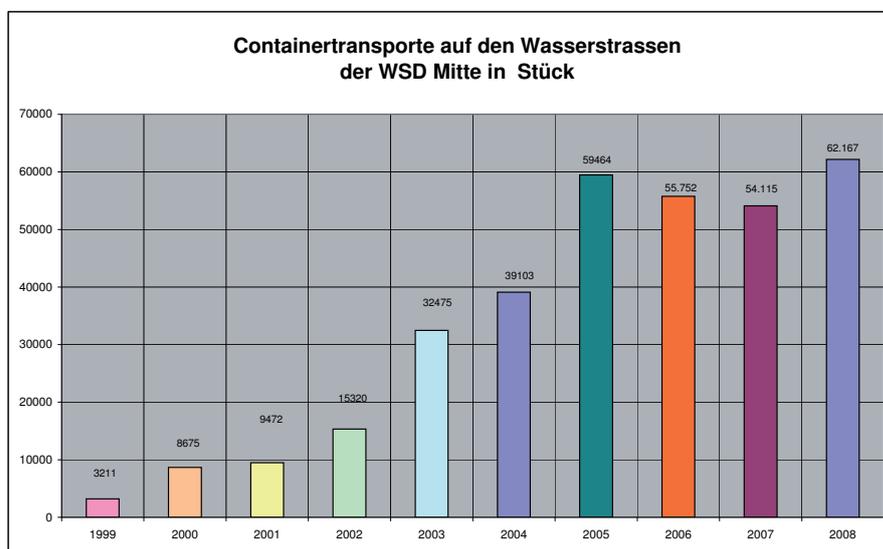
Nach dem kontinuierlichen, z. T. deutlichen Wachstum der Umschlagfähigkeit in den letzten Jahren ist in 2010 aufgrund der Wirtschaftskrise ein temporärer Rückgang der Containerzahl zu verzeichnen. Diese Entwicklung korrespondiert mit den Beobachtungen der Umschlagfähigkeit in den deutschen Nordseehäfen. Aufgrund der konjunkturellen Erholung zeichnet sich aktuell eine Umkehr der Entwicklung der Umschlagzahlen ab, so dass für das Containerterminal in Minden eine erneute Zunahme angenommen und erwartet werden kann.

## 1.2

Die Bildung eines Seehafen-Hinterlandhubs als überregional bedeutsamen Umschlagsknotenpunkt ergibt sich vor dem Hintergrund des zu erwartenden Wachstums im Containerumschlag. Nach Einschätzung der Potenzialanalyse wird sich künftig erneut ein Flächenmangel in den Seehäfen einstellen. Die Engpässe auf den Erschließungsinfrastrukturen der Seehäfen Straße und Bahn werden weiter zunehmen.

Der Ausbau von Terminals in den Nordseehäfen (Bremerhaven, Wilhelmshaven - JadeWeserPort) wird eine Zunahme des Containerverkehrs über das westdeutsche Wasserstraßennetz, insbesondere der Weser zur Folge haben. Minden ist dabei der nächstgelegene, größere Binnenhafen in Nordrhein-Westfalen. Bereits heute spiegelt sich in der Entwicklung der Containertransporte im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Mitte diese Bedeutungszunahme wider.

Abb. 8:  
Entwicklung der  
Containertransporte auf den  
Wasserstraßen der Wasser- und  
Schifffahrtsdirektion Mitte



(WSD Mitte 2010, S. 39ff.)

Der Erhalt und Ausbau der Containerverlademöglichkeiten am Hafenstandort Minden ist eine zentrale Aufgabe, da rund die Hälfte der Güterverkehre mit Containern für NRW über die deutschen Nordseehäfen abgewickelt wird (s. auch Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen 2008).

Die Statistiken bzw. Verkehrsberichte der WSD Mitte zeigen die überregionalen Güterverkehrsbeziehungen und Containerverkehre auf Weser und Mittellandkanal in Minden auf. Die stärksten Ströme des Containerverkehrs sind Durchgangsverkehre von der Weser Richtung Südost-Niedersachsen und östlich liegender Wasserstraßen (Hamburg, Elbe) und nachgeordnet das Rhein-Gebiet.

Vor diesem Nachfragehintergrund sind die hafen- und flächenbezogenen Restriktionen am vorhandenen Standort im Industriehafen nur eingeschränkt und nicht zukunftsgerichtet zu lösen. Es ist ein neuer Standort für den trimodalen Containerumschlag erforderlich.

## 1.2 Anforderungen Seehafen-Hinterlandhub

Zur Schaffung eines Hinterlandhubs als langfristige Entwicklungsoption für den RegioPort Weser (nach 2025) sind weitere Voraussetzungen zu erfüllen.

Nachfolgenden sind die vom Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen formulierten zukünftigen Anforderungen zitiert, um einen funktionsstüchtigen und zukunftsträchtigen Binnenhafen mit Containerumschlag zu betreiben.

„Folgende vordringliche Maßnahmen zur Verbesserung der Logistikfähigkeit des Systems Wasserstraße im Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ wurden vorgeschlagen:

- Verbesserte wasserseitige Anbindung des Seehafenhinterlandes, um insbesondere die erfolgreiche Entwicklung der Containerverkehre (bei Steigerungsraten von zwölf bis 15 Prozent p. a.) – bei zeitgleich stetigem Wachstum in den anderen (Massengut-)Bereichen – durch verkehrspolitische Maßnahmen zum Weitertransport der Container ins Hinterland der deutschen Seehäfen zu unterstützen. Da der Abtransport ohne eine stärkere Verlagerung auf die Binnenschifffahrt zukünftig nicht mehr sichergestellt werden kann, muss der Entwicklung der Binnenschifffahrt im Seehafenhinterland durch geeignete Wasserstraßeninfrastruktur hohe Priorität eingeräumt werden. [...]“

„Ein Netzwerk kann für See-, Binnenhäfen und die Logistikwirtschaft eine win-win-Situation darstellen, wenn die jeweiligen Vorteile der Standorte und der Logistik zusammengebracht werden. Das heißt auch: Die Häfen erklären sich bereit und fähig, logistische Funktionen der Seehäfen zu übernehmen.

- Die Bildung von Hinterlandhubs ist zweckmäßig, um Funktionen aus den See- in die Binnenhäfen zu verlagern, wenn dadurch nachhaltig Kapazitäten im System geschaffen werden – die Gestaltung ist ausschlaggebend.
- Eine Fokussierung auf Hinterlandhubs (gegebenenfalls aufgrund politischer Anforderungen aus den Seehäfen) darf nicht zu einer Auslösung des Binnenhafennetzwerks führen. Bei den aktuell prognostizierten Güterverkehrszuwächsen besteht die Notwendigkeit zur Aktivierung aller infrastrukturellen und logistischen Kapazitäten im Hinterland. [...]“

*(Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. 2008, S. 9, S. 13)*

## 1.3 Regionalwirtschaftliche Wirkungen

Die regionalwirtschaftlichen Wirkungen der Planungen zum Regio-Port Weser lassen sich in zwei grundlegende Bereiche unterscheiden: Zum Einen beschäftigungsbezogenen Effekte der Hafenanlage, des hafenauffinen Gewerbegebietes und des Hafens Bückeberg-Berenbusch direkt und zum Anderen indirekt durch die neuen, zusätzlichen Arbeitsmöglichkeiten.

Mit den in der Ermittlung von Verkehrsaufkommen üblichen Durchschnittswerten\* in Bezug zu Gebietstypen sind die Beschäftigungseffekte in einer ersten Näherung einzugrenzen.

Für den Containerhafen als Umschlaganlage sind durchschnittlich 4 Arbeitsplätze (AP) / ha anzunehmen. Dies bedeutet bei einer Nettofläche von 20 ha (ohne Verkehrsfläche bzw. Erschließung) dass im Containerhafen rd. 80 - 100 Arbeitsplätze angesiedelt wären.

Im hafenauffinen Gewerbegebiet können durchschnittlich 20 AP pro ha erwartet werden. Dies bedeutet bei einer Nettofläche von rd. 7,5 ha (ohne Verkehrsfläche bzw. Erschließung) dass dort etwa 150 Arbeitsplätze entstehen könnten. Der am Ende erreichte Wert ist abhängig von der Art der hafenauffinen Betriebe, die sich dort niederlassen.

Im Hafen Bückeberg-Berenbusch (Bestand) ist von bei durchschnittlich 5 AP / ha auszugehen. Umgerechnet auf die rd. 12 ha (Nettofläche) bedeutet dies heute eine Anzahl von etwa 50 - 60 Beschäftigten, die heute am Standort arbeiten. Mit einer intensiveren Nutzung der Flächen (mindergenutzte Bereiche etc.) im Rahmen der Vitalisierung des Standortes kann sich dieser Wert erhöhen. Aber auch dieser Effekt ist abhängig von der Art und Tätigkeiten der Betriebe, die sich im Hafen ansiedeln.

Insgesamt betrachtet bedeutet dies bei vorsichtigen Annahmen, dass eine zusätzliche Beschäftigung für ca. 300 Personen direkt im Regio-Port Weser entstehen kann.

Dieser Wert ist jedoch abhängig von der Beschäftigungsintensität der Betriebe bzw. ihrer Tätigkeiten. So generieren Unternehmen / Dienstleistungen des Handlings bzw. der Verarbeitung von Waren aus den Containern mehr Arbeitsplätze als z. B. reine Logistik-Betriebe.

Auch lassen sich noch keine abschließenden Aussagen über die regionalen Beschäftigungseffekte treffen, da im Detail die regionale Nachfrage bezüglich Waren und Gütern, die mit Containern über den RegioPort an- bzw. ausgeliefert werden noch nicht vorliegen.

\* Werte aus der verkehrlichen Voruntersuchung Hafen und hafenauffinem Gewerbegebiet RegioPort, 2009:

15 - 35 Beschäftigte / ha, gerechnet mit durchschnittlich 20 Beschäftigten / ha.

(nach FGSV 2006)

**1.3** Der weit größere Effekt ist aber bei den indirekten Effekten zu sehen. Die Zunahme des Containerverkehrs im Mittellandkanalgebiet bedeutet eine Verschiebung der Güterstruktur mehr hin zu verarbeiteten Gütern, Halb- und Fertigprodukten und weg von den klassischen Massen-, Schütt- und Stückgütern. Vor dem Hintergrund der gegebenen, vorherrschenden starken Präsenz des Verarbeitenden Sektors (> 30 %) und der Export- bzw. Auslandsumsatzbedeutung (> 30 %) stellt so eine leistungsfähige Containerumschlagsanlage einen wichtigen Standortfaktor dar.

*(IHK Ostwestfalen zu Bielefeld 2009)*

Der relativ hohe Anteil des Verarbeitenden Sektors in der regionalen Wirtschaftsstruktur Ostwestfalen-Lippes und benachbarter Regionen (Schwerpunktbranchen: Maschinenbau, Möbelindustrie, Ernährungsgewerbe, Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren, Metallzeugnisse und Herstellung von Geräten der Elektrizitätserzeugung und -verteilung) weist auf eine hohe Einbindung der regionalen Wirtschaft in internationale Erzeugungs- und Produktionsverflechtungen hin. Dieses Bild wird von den stärkeren Quoten des Auslandsumsatzes vor allem in der Stadt Bielefeld und im Kreis Paderborn bestätigt, die aber noch unter den Werten für das Land NRW insgesamt liegen. Insbesondere für diese beiden regionalwirtschaftlichen Schwerpunkträume stellt Minden den zentralen trimodalen Verkehrsstandort zu den deutschen Nordseehäfen dar.

Die Integration der regionalen Wirtschaft in internationale Wirtschaftskreisläufe und in die Nutzung des Transportmittels Container wird unter anderem daran deutlich, wie stark Leercontainer heute am Standort Industriehafen umgeschlagen werden. Bisher dominiert der regionale Import von Waren im Container vor dem Export (höherer Anteil von Leercontainern beim Ausgang). Die stärkeren Schwankungen der Anteile im Ausgang zeigen noch nicht voll ausgeschöpfte Potenziale beim Versand von Waren per Container über den Hafen Minden auf.

*(PLANCO 2008, 12)*

Die Ausschöpfung der Umschlagangebote des Containerhafens hängt neben den allgemeinen wirtschaftskonjunkturellen Rahmenbedingungen auch an der Einbindung des Hafens in Logistikketten und -dienstleistungen, wie sie heute schon durch Speditionen am Standort Industriehafen erbracht werden. So ist der Erfolg des Containergüterverkehrs in Minden mit einer Frage des Angebotes an zeitgemäßen Umschlagmöglichkeiten.

*(markt & wirtschaft 10/2009: Grüne Logistik)*

## 1.3 Berenbusch

Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Standortes Berenbusch ist vor allem in der Stärkung, Optimierung und im Ausbau der vorhandenen Umschlagaktivitäten zu sehen. Hier können die Verbesserung der LKW-Anlieferung, die Reaktivierung des Gütergleises und die Erweiterung der Liegestellen eine regionale Wirkung auf den Umschlag von Massen- und Stückgütern entfalten. Diese Wirkungen fallen um so stärker aus, je optimaler die an dem Standort in Rede stehenden Umschlag- und Lagerleistungen organisiert werden können. Hierbei ist die trimodale Erschließung (Schiff, Straße und Bahn) ein besonderer Baustein, der in anderen Häfen der Region nicht in der Qualität kombiniert vorhanden ist. Darüber hinaus verbessern sich die Standortbedingungen für die vorhandenen Betriebe.

Insgesamt gesehen wird die Einrichtung der Containerhafens die Leistungsfähigkeit der Hafenregion Minden erhöhen. Damit ist dann auch zu rechnen, dass der bisherige Einzugsbereich des Containerterminals (im Industriehafen) von 50 km (vgl. PLANCO 2008) sich u. U. für den Umschlag am neuen Standort erweitert.

Dies kann sich aus der verbesserten Umschlagleistung und -qualität ergeben, aber auch aus der Senkung der Transportkosten für den Container. Mit Erweiterung des Potenzials Container auch von größeren Schiffen umzuschlagen ist ein Kosteneffekt verbunden. So können Großmotor-Güterschiffe fast doppelt so viele Container transportieren als das Europaschiff (104 statt 54 TEU), das übergroße Großmotor-Güterschiff sogar eineinhalb mal soviel (136 gegenüber 54 TEU). Vor diesem Hintergrund werden größere Binnenschiffe zukünftig im (Container)Transport an Bedeutung gewinnen, auch unter Berücksichtigung der langen Umstrukturierungszeiträume in der Binnenschiff flotte. Dieses Potenzial könnte ohne den RegioPort in Minden nicht mehr adäquat abgefertigt bzw. bedient werden.

Auch die Arbeitsplätze im hafenauffinen Gewerbegebiet würden in dieser konzentrierten und direkt mit einem Hafen verbundenen Form nicht entstehen. Diese Arbeitsplätze sind bisher in der Hafenregion Minden nicht oder nur vereinzelt vorhanden.

Darüber hinaus können sich durch die verbesserten Angebote durch Logistiker, Containerhandling usw. wirtschaftliche Wettbewerbsvorteile für regionale Unternehmen ergeben. Sie können besser in Produktions- und Warenverteilungsketten integriert werden, die auf das Transportbehältnis Container setzen bzw. aufbauen.

## 1.4 Lage im Raum und verkehrliche Einbindung

Der Standort Minden zeichnet sich durch seine günstige Lage im Nordwestdeutschen Raum aus. Insbesondere in den Entfernungen zu den Nordseehäfen und den Wirtschaftsräumen Rhein-Ruhr und Südniedersachsen liegt sein überregionales Potenzial. Mit seiner Verortung am Wasserstraßenkreuz Minden ist der RegioPort zentral zwischen den deutschen Nordseehäfen und dem Ruhrgebiet gelegen.

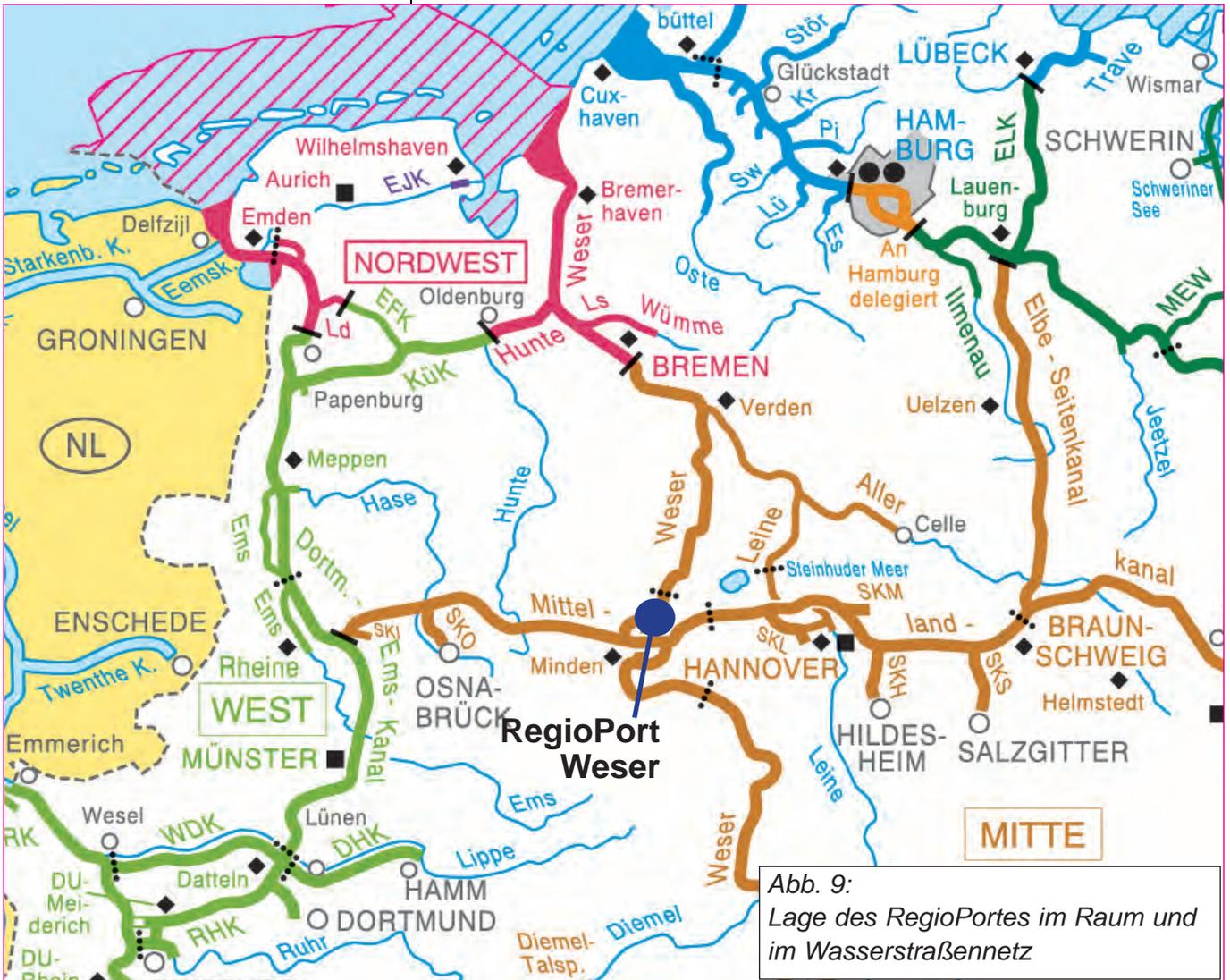
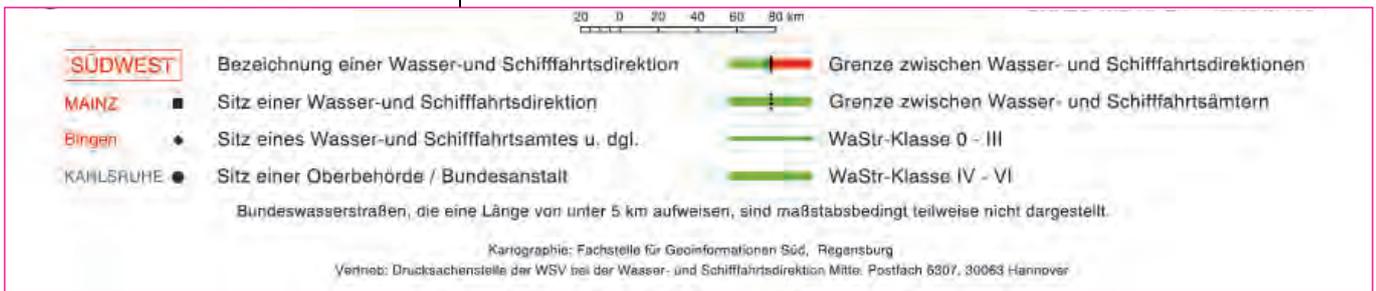


Abb. 9:  
Lage des RegioPortes im Raum und im Wasserstraßennetz

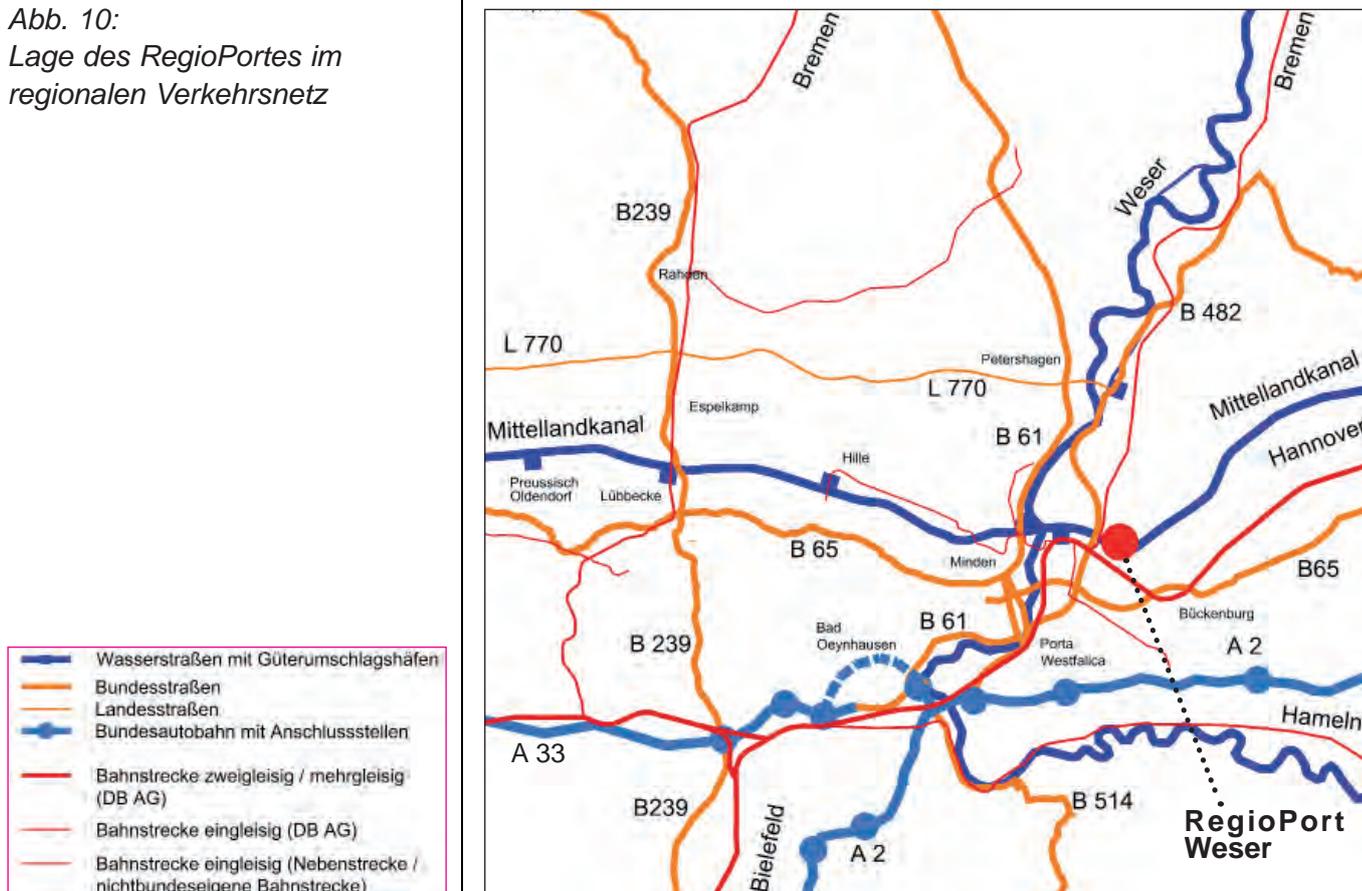


1.4

Ort / Hafen / Wirtschaftsraum	Entfernung Straße [in km, gerundet]	Entfernung Binnenschiff [in km, gerundet]
Bielefeld	55	-
Braunschweig	135	120
Bremen	105	165
Bremerhaven	185	235
Dortmund	155	210
Duisburg	210	260
Emden	215	260
Hamburg	210	305
Paderborn	90	-
Wilhelmshaven	190	(290)

Der Standort des Vorhabens RegioPort Weser gewährt aufgrund der Lage im Netz der Verkehrsträger Straßen - Bahn - Wasser regional gesehen gute Voraussetzungen für die Realisierung eines trimodal erschlossenen Hafens. Der Standort vereinigt die Nähe zu Autobahnen (A 2, A 33) mit den beiden Wasserstraßen (Kanal, Weser) und der kurzwegigen Möglichkeit des Zugangs zum Bahnnetz an der Bahnstrecke Minden-Nienburg(Weser) - Bremen bzw. Ruhrgebiet - Minden - Hannover im Stadtgebiet Minden.

Abb. 10:  
Lage des RegioPortes im regionalen Verkehrsnetz

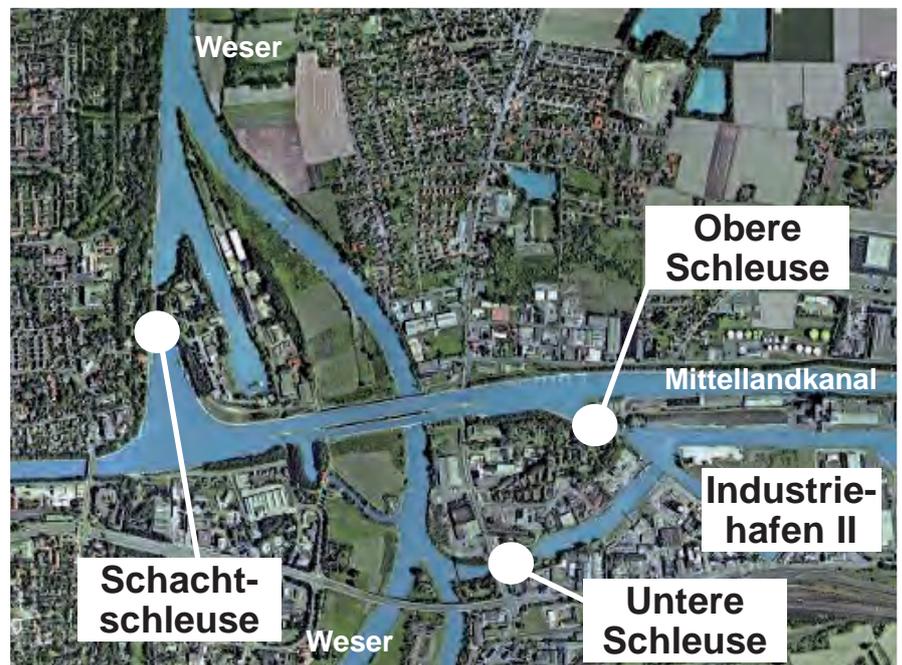


(Drees & Huesmann Planer 09/2009)

## 1.4

Aufgrund der topographischen Lage der Weser und des Mittellandkanals in Minden ist eine Schleusung zwischen den beiden Gewässern für Binnenschiffe erforderlich. Dies erfolgt zwischen Weser und Mittellandkanal über die Schacht- bzw. zukünftige Weserschleuse sowie für den Industriehafen über Unter- und Oberschleuse. Diese Notwendigkeit der Schleusung ist in der Planung eines zukunfts-trächtigen Hafens zu beachten und ist mit ein Anlass für die Planung eines neuen Containerhafens. Die Restriktionen für Schiffsgrößen durch Schleusenabmessungen und der zeitliche Aufwand für die Schleusung sind zu minimieren bzw. für den Hafenneubau zu umgehen.

Abb. 11:  
Einbindung Industriehafen II  
durch Schleusen in der Stadt  
Minden und am Wasserstraßen-  
kreuz



## 1.5 Natur- und Kulturlandschaftsraum

Der Standort des Vorhabens RegioPort Weser kann aufgrund der erforderlichen Anbindung zu den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal und Weser nur in einem engen räumlichen Zusammenhang mit diesen beiden stehen.

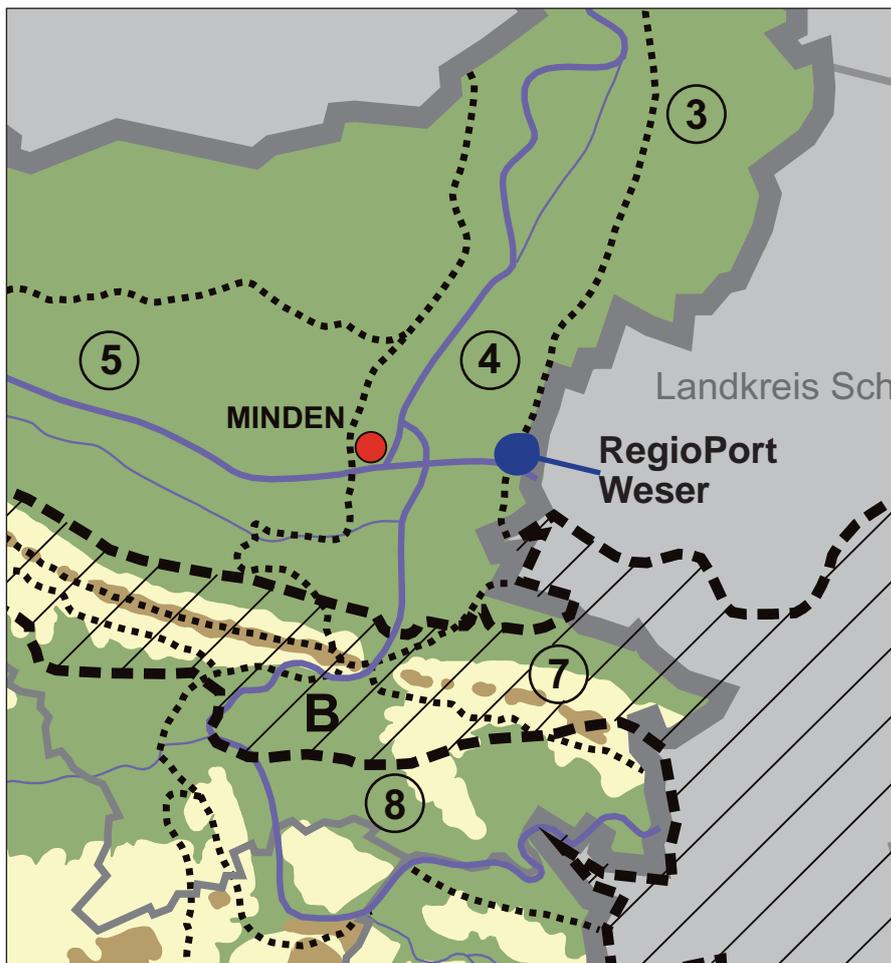
Damit ist das Vorhaben entweder in der Niederung der Weser oder entlang des Kanals zu realisieren. Der Mittellandkanal markiert topographisch den Tiefpunkt der Feuchtgebietszone am Nordhang des Wiehengebirges (i. w. S. nördlich der Lößhangzone).

Mit der Karte der naturräumlichen Einheiten wird ein Überblick über die Bindung der Lage des Vorhabens im topographischen Zusammenhang gegeben.

Das Vorhaben verfügt neben der naturräumlichen Einbindung auch über kulturlandschaftliche Rahmensetzungen. Es liegt im landesbedeutsamen Kulturlandschaftsbereich „Wesertal zwischen Porta Westfalica und Schlüsselburg“ der Kulturlandschaft Minden-Lübbecke Land.

Abb. 12:

Naturräumliche Einheiten im Bereich der Weser in Minden



(Regionalplan 2008,  
Erläuterungskarte 4)

## 1.6 Alternativenprüfung

Die Prüfung möglicher Standorte für einen neuen Containerhafen (Hafen bzw. Anlegestellen, Umschlaganlagen und Stellflächen) kann nur vor dem Hintergrund zwingender, nicht zu ändernder Ausgangsbedingungen erfolgen.

### Ausgangsbedingungen

Mögliche Standorte sind an eine wirtschaftliche Nähe zu leistungsfähigen Verkehrslinien gebunden. Dies ist zur Herstellung der Trimodalität (Wasser, Straße, Schiene) des Hafens zwingend geboten. Die direkte wasserseitige Anbindung stellt hierbei eine grundsätzliche Bedingung dar, da diese Verkehrslinie mit dem höchsten Planungs- und Bauaufwand verbunden ist.

In dem nachfolgend vorgestellten Katalog der Kriterien für die Alternativenprüfung wird die wasserseitige Zugänglichkeit berücksichtigt. Nur so kann die Qualität der Anbindung vollständig bewertet und in die Prüfung der sog. 0-Variante (heutiger Standort des Containerhafens) einfließen. Hierbei wird auch die Ausgangsbedingung berücksichtigt, dass der Industriehafen in Zukunft von dem Schiffstyp Großmotor-Güterschiff (und größer) nicht mehr angefahren werden kann. Alternative Standorte an der Weser werden nicht in die Bewertung einbezogen. Sie stehen unter den Restriktionen der naturräumlichen Bedingungen (Wasserspiegelschwankungen der Weser).

Abb. 13:  
Wasserstraßenkreuz Minden



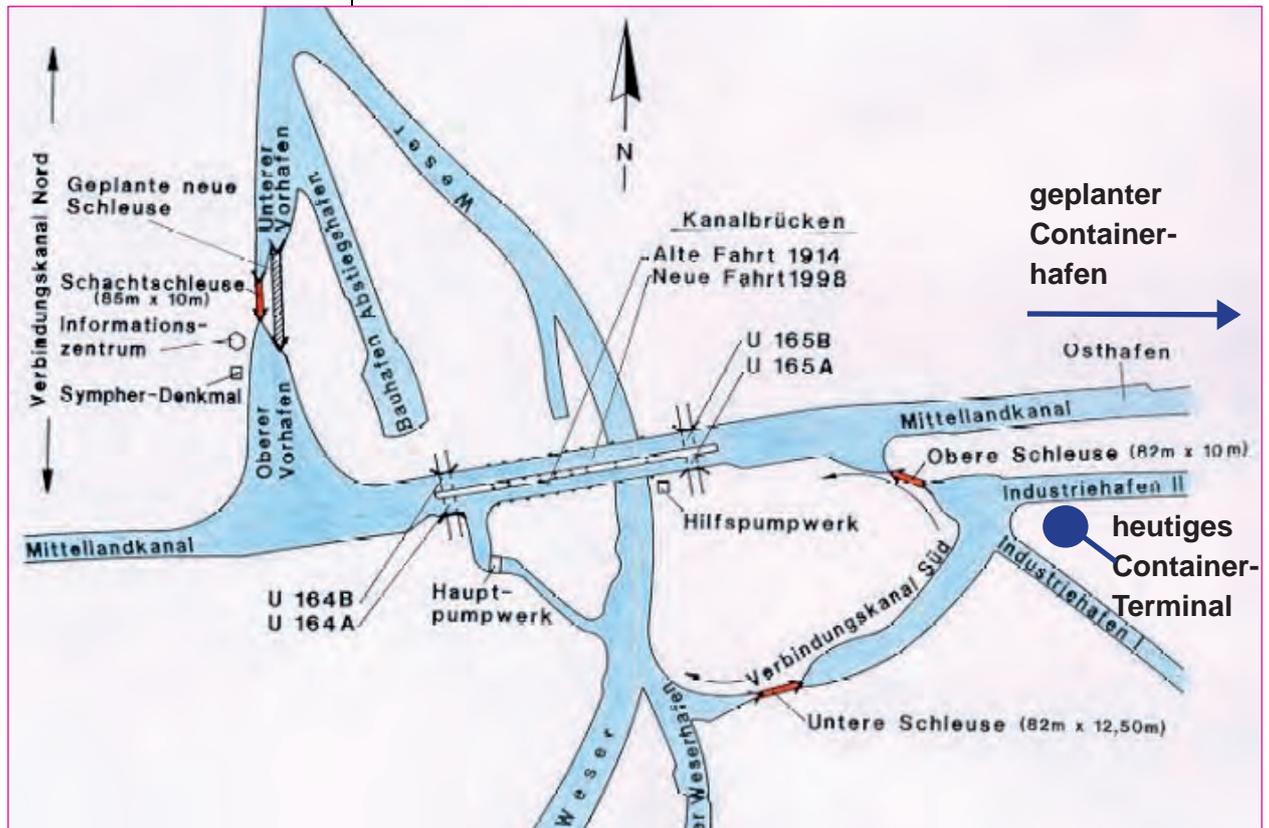
## 1.6

Nachstehend werden die Rahmensetzungen und Bedingungen am Wasserstraßenkreuz und dem mit ihm verbundenen Schleusensystem skizzenhaft vorgestellt:

- Schachtschleuse: Größe 85 m x 10 m, Neubau einer zusätzlichen Schleuse für das übergroße Großgüter-Motorschiff (139 m x 12,5 m) bis zum Jahr 2013;
- Obere Schleuse: Größe 82 m x 10 m für Europaschiff, kein Ausbau geplant;
- Untere Schleuse: Größe 82 m x 12,5 m für Europaschiff, kein Ausbau geplant.

Der Schleusenneubau in Minden, aber auch der Unterhalt der Anlagen am Wasserstraßenkreuz fällt in die Zuständigkeit des Bundes, das es sich bei Weser und Kanal im Bundeswasserstraßen handelt.

Abb. 14: Skizze Wasserstraßenkreuz Minden



(wsa-minden.de, Mai 2009)

## 1.6 Kriterien der Alternativenbedingungen

Die Anforderungen für Flächen, die in die Alternativenprüfung einbezogen werden, sind in die Bewertungen der Standorte in Minden (grbv 2006) sowie für die Regionalplanänderung eingeflossen:

- Möglicher großflächiger Flächenzusammenhang von rd. 17 ha für einen trimodal erschlossenen Containerhafen (grbv 2006);
- Verfügbarkeit der Fläche (d. h. keine Belegung durch siedlungs-räumliche oder gewerbliche Nutzungen);
- Einbezug von vorhandenen (gewerblichen) Brachen;
- Prüfung der 0-Variante, dem Verbleib des Containerhafens am heutigen Standort Industriehafen II;
- Möglichkeit der abschnittswisen Realisierung des Vorhabens bzw. Bereitstellung von weiteren Entwicklungspotenzialen (über die beschriebene Suchgröße für den Containerhafen hinaus, für hafenaaffines Gewerbe und Dienstleistungen).

Die Alternativenprüfung stellt die im Zusammenhang mit der Regionalplanänderung vorgenommene Bewertung und Flächenbetrachtung dar. Sie enthält keine später hinzugekommenen Erkenntnisse vor dem Hintergrund der weiter vorgeschrittenen Erfassungen und Planungen, z. B. im Hinblick auf kumulative Wirkungen, Wirkungen während der Bau- und Betriebsphase oder der verringerten Gewerbegebietgröße. Zur Regionalplanänderung ist die Ausgangsdefinition der Standortsuche der einer Hafensfläche für den Containerumschlag mit hafenaaffinen Gewerbegebiet gewesen.

Freie, ungenutzte Flächen für eine großflächigere Hafennutzung (ab einer Größe von 5 ha) sind in vorhandenen Siedlungsflächen (z. B. als Brachen, Hafenrestflächen etc.) entlang des Mittellandkanals bzw. der Weser in der Stadt Minden wie auch der Region in der Nähe des Wasserstraßenkreuzes nicht vorhanden.

Neben der erforderlichen Größe zusammenhängender Entwicklungspotenziale ist im vorhandenen Siedlungszusammenhang auch die planungsrechtliche und die immissionsbezogene Situation mit zu beachten. Einerseits würde das Vorhaben eines Hafens nicht einer ggf. in der Fläche selbst und in der Nachbarschaft vorhandenen, allgemeinen gewerblichen, industriellen oder gemischten Nutzung entsprechen. Andererseits ist aufgrund der Größe und Beschaffenheit eines Hafens mit den gegebenen Verkehrs- und Betriebsemissionen eine Verortung innerhalb von bebauten, genutzten Siedlungsbereichen nur in einem begrenzten Maße möglich.

**1.6** Die nachfolgende Übersicht stellt die Prüfungskriterien und den Maßstab für die untersuchten Alternativstandorte der Hafententwicklung vor. Daran anschließend wird die Vorgehensweise in der Bewertung von potenziellen Standorten im Stadtgebiet von Minden und in der Region beschrieben und zusammenfassend in einer Matrix dargestellt.

Kriterium	Prüfungsmaßstab
Landschafts- und Kulturraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage bzw. Flächen im Siedlungszusammenhang, als Allgemeiner Siedlungsbereich oder Gewerbe und Industrieansiedlungsbereich der Regionalplanung</li> <li>• Nutzungsmöglichkeiten von Brachen oder nicht aktivierten Siedlungsflächen</li> </ul>
Anbindung Wasserstraße / Mittellandkanal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Anlegemöglichkeit an Kanal / Weser</li> <li>• Möglichst geringe Bindungen durch Größe von Schleusen oder Zeitaufwand zur Schleusung</li> </ul>
Eignung für Binnenschiff m. Containerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweich- und Warteliegestelle in geringer Entfernung</li> <li>• Kurze Distanz zum Wasserstraßenkreuz Minden (zur optimalen Bedienung der Richtungsverkehre Wasserstraßen nördlich, östlich und westlich von Minden).</li> </ul>
Anbindung überregionales, regionales Straßennetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichst geringe Distanz zu Autobahn oder überregionaler Bundesstraße</li> <li>• Minimierung der Erstellung von neuen Erschließungsstraßen, des Erschließungsaufwandes sowie Neuversiegelung für Erschließungsflächen</li> </ul>
Anbindung Gleisanschluss	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichst geringe Distanz zu Gleisanschlussmöglichkeiten</li> </ul>
Zusammenhang Hafen / Umschlaganlage und hafensorientierte Nutzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung eines engen räumlichen und funktionalen Zusammenhanges von Hafen-/ Umschlaganlagen mit hafensorientierten Nutzungen möglich</li> </ul>
Topografische Eignung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung der Flächen für die Hafen-/ Umschlaganlagen und hafensorientierten Nutzungen ohne größere topografische Modellierungen möglich</li> <li>• O-Fall (vorhandener Containerhafen) in Minden: Prüfung der Möglichkeit der Verfüllung von Hafenbecken</li> </ul>
Naturräumliche Einfügung / Eignung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Inanspruchnahme von FFH-Gebieten, Biotopen gem. § 62 Landschaftsgesetz NRW, Naturdenkmale, Naturschutzgebiet</li> <li>• Möglichst geringe Inanspruchnahme von geschützten Landschaftsbestandteilen, Flächen des Biotopkatasters, Landschaftsschutzgebiet</li> <li>• Berücksichtigung von Belangen des Grundwasserschutzes und von Hochwasserschutz / Überschwemmungsbereichen</li> </ul>
Siedlungsräumliche Eignung (Vorbeugender Immissionsschutz)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichst großer Abstand zu zusammenhängenden Wohnstandorten und -bereichen</li> <li>• Keine oder möglichst kurze Führung der Verkehre auf Straße oder Schiene durch zusammenhängende Siedlungsbereiche (mit hohem Wohnanteil) bis zum Anschluss an eine Autobahn bzw. das Hauptbahnnetz in Minden</li> </ul>
Vorhandene Nutzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belegung der Fläche mit gewerblichen Nutzungen oder hochbaulichen Anlagen (höherer Realisierungsaufwand)</li> </ul>

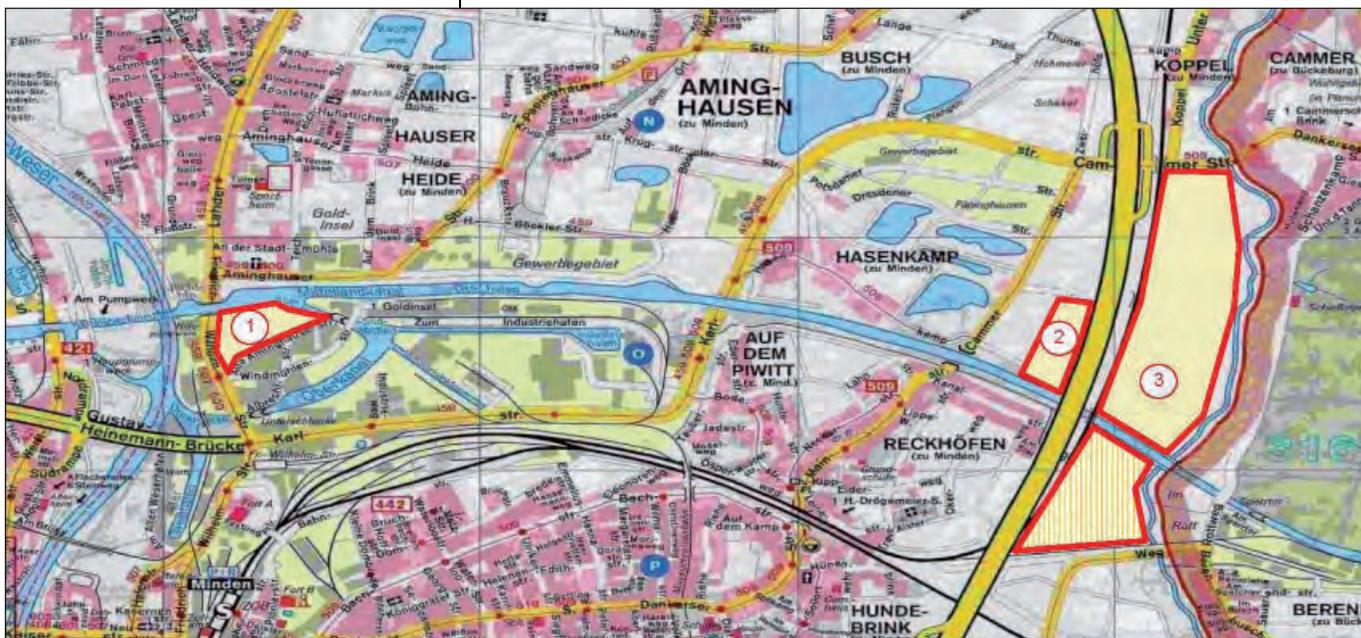
## 1.6 Standortfindung im Stadtgebiet Minden (Projektskizze OWL-Hafen 2006)

Auf das Stadtgebiet von Minden focussiert wurde eine Vorabalternativenprüfung im Sinne der Eingrenzung der Standortalternativen durchgeführt. Hierbei sind drei Varianten neuer Hafentflächen untersucht worden.

Fläche Variante 1 liegt im westlichen Teil des Industriebhafens an der Friedrich-Wilhelmstraße direkt am Mittellandkanal (MLK). Sie verfügt über eine Größe von rd. 5 ha, hat einen Niveauunterschied von 4 m zum MLK und südlich grenzt an ein Wohngebiet. Dieser Standort würde eine erhebliche Geländeanhebung notwendig machen und es wären Immissionsprobleme aufgrund der Nähe zur Wohnnutzung und der Führung der Verkehrsanbindung zu erwarten.

Fläche Variante 2 umfasst eine noch nicht belegte Fläche im Gewerbegebiet Päpinghausen im Umfang von rd. 4,8 ha mit einem Niveauunterschied von rd. 3 m zum Mittellandkanal. An diesem Standort kann der für den Containerverkehr als erforderlich anzusehende Gleisanschluss (Trimodalität) nicht mit einem vertretbaren Aufwand hergestellt werden (Lage westlich der B 482, belegte Flächen im vorhandenen Gewerbegebiet).

Abb. 15:  
Standorte der Alternativenprüfung im Stadtgebiet Minden



(grbv 2006, Anlage 2.1)

## 1.6

Fläche Variante 3 umfasst verschiedene, größere Flächen zwischen B 482 und dem östlichen Stadtrand im Bereich der Bückeburger Aue.

- Aufgrund der geringen Flächengröße, fehlender Erweiterungsmöglichkeiten sowie der zu erwartenden Erschließungs- und Immissionskonflikte wird die Fläche Variante 2 in der weiteren Prüfung nicht berücksichtigt. Die Flächen Variante 1 (Uferladestelle Ost) und Variante 3 (östliche Stadtgrenze, Bückeburger Aue) werden dagegen in die weitere Alternativenprüfung einbezogen.

### Zusammenstellung der Alternativen

Vor dem Hintergrund der in den vorangegangenen Abschnitten zusammengestellten wirtschaftlichen und naturräumlichen Rahmenbedingungen, dem Prüfmaßstab für einen trimodalen Hafenstandort und der beschriebenen Vorabprüfung im Stadtgebiet von Minden und der Weser, werden vier Standorte in die Prüfung einbezogen. Neben den Varianten der Standortfindung wird der nächstgelegene, größere Hafenbereich am Mittellandkanal in Hille mit in die Alternativenprüfung einbezogen, da hier eine längere Kaje und eine trimodale Anschlussmöglichkeit vorhanden ist.

Die Standorte der Alternativenprüfung sind:

- Minden-Industrieafen (0-Fall, Nichtverwirklichung der Planung),
- Minden-Uferladestelle Ost (Fläche Variante 1 im Stadtgebiet Minden unter Einbezug von Flächen am Ost- und Industrieafen),
- Hafenbereich der Gemeinde Hille und
- Standort Päpinghausen-Ost (Fläche Variante 3 im Stadtgebiet Minden).

Die nachfolgenden Seiten geben in der Übersicht die Tabellen der Alternativenprüfung aus der Änderung des Regionalplanes wieder.

1.6

Kriterium	Alternativstandorte			
	Minden- Industriehafen (0-Fall)	Minden- Uferladestelle Ost / Hafenerfüllung	Hafen Hille	Vorhaben- flächen Päpinghausen- Ost
Anbindung Mittellandkanal	Einfahrt Hafen nur mit Schleusung, Hafenschleusen nicht für Schiffgröße GMS tauglich  <input checked="" type="checkbox"/>	Direkte Lage am Kanal  <input checked="" type="checkbox"/>	Direkte Lage am Kanal  <input checked="" type="checkbox"/>	Direkte Lage am Kanal  <input checked="" type="checkbox"/>
Eignung für Containerverkehr (Schiff)	Liegestellen: < 1 km; Wasserstraßenkreuz: rd. 1,5 km  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Liegestellen: < 1 km; Wasserstraßenkreuz: rd. 1,5 km  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Liegestellen: < 1 km; Wasserstraßenkreuz: rd.13 km  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Liegestellen: < 1 km; Wasserstraßenkreuz: rd. 4 km  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
Anbindung überregionales, regionales Straßennetz	BAB: 14 bzw. 21 km; Bundesstraße: 4 km  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	BAB: 14 bzw. 21 km; Bundesstraße: 4 km  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	BAB: 24 km; Bundesstraße: 3 km  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	BAB: 12 bzw. 15 km; Bundesstraße: 0,5 – 1 km  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
Anbindung Gleisanschluss	Möglich / Vorhanden  <input checked="" type="checkbox"/>	Möglich / Vorhanden  <input checked="" type="checkbox"/>	Möglich / Vorhanden  <input checked="" type="checkbox"/>	Möglich / Vorhanden  <input checked="" type="checkbox"/>
Zusammenhang Hafen / Umschlaganlage und hafenorientierte Nutzungen	Gegeben; aber Flächen ausgeschöpft bzw. belegt, Zuschüttung Hafenbecken bringt nur geringen Flächengewinn  <input checked="" type="checkbox"/>	Gegeben; aber nur kleinere Fläche möglich, da überwiegend belegt  <input checked="" type="checkbox"/>	Gegeben; Fläche von rd. 20 - 30 ha im Bereich der Liegestelle möglich  <input checked="" type="checkbox"/>	Gegeben; Fläche von ca. 65 ha möglich  <input checked="" type="checkbox"/>
Topografische Eignung	Gegeben; Zuschüttung von Hafenbecken bringt nur vergleichsweise geringen Flächengewinn und unterbindet Umschlagsmöglichkeit für andere Betriebe  <input checked="" type="checkbox"/>	Gegeben; vollständige oder Teilanfüllung auf Höhengniveau Kanal erforderlich (Höhenunterschied 5 m) Zuschüttung von Hafenbecken bringt nur vergleichsweise geringen Flächengewinn und unterbindet Umschlagsmöglichkeit für andere Betriebe  <input checked="" type="checkbox"/>	Gegeben; Anstieg des Geländes schränkt Ausnutzbarkeit ein und bedeutet höheren Aufwand zur Geländeanpassung  <input checked="" type="checkbox"/>	Gegeben; Kleinere Teilanfüllung für Ladebrücke direkt an der Anlegestelle auf Höhengniveau Kanal erforderlich (Höhenunterschied 5 m)  <input checked="" type="checkbox"/>

1.6

Kriterium	Alternativstandorte			
	Minden- Industriehafen (0-Fall)	Minden- Uferladestelle Ost / Hafenerfüllung	Hafen Hille	Vorhaben- flächen Päpinghausen- Ost
Naturräumliche Einfügung / Eignung	Keine Inanspruchnahme, Berücksichtigung der Belange  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Keine Inanspruchnahme, Berücksichtigung der Belange  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Inanspruchnahme von Landschaftschutzgebiet, Berücksichtigung der Belange  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Inanspruchnahme von Landschaftschutzgebiet, Berücksichtigung der Belange  <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
Siedlungsräumliche Eignung (Vorbeugender Immissionsschutz, Verkehrserschließung)	Lage im Stadtgebiet; Führung Verkehre durch Siedlungsbereiche  <input checked="" type="checkbox"/>	Lage im Stadtgebiet; Führung Verkehre durch Siedlungsbereiche  <input checked="" type="checkbox"/>	Lage im Außenbereich; Führung Verkehre durch 6 (Straße) bzw. 5 Siedlungsbereiche (Bahn)  <input checked="" type="checkbox"/>	Lage im Außenbereich; Führung Verkehre durch einen Siedlungsbereich (Straße + Bahn)  <input checked="" type="checkbox"/>
Vorhandene Nutzung in den Untersuchungsflächen	Flächen überwiegend belegt und genutzt  <input checked="" type="checkbox"/>	Flächen überwiegend belegt und genutzt  <input checked="" type="checkbox"/>	Hafenfläche selbst belegt  <input checked="" type="checkbox"/>	Landwirtschaftliche Nutzung  <input checked="" type="checkbox"/>
Eignung möglicher Erweiterungsflächen	Keine größeren Erweiterungsflächen vorhanden  <input checked="" type="checkbox"/>	Keine größeren Erweiterungsflächen vorhanden  <input checked="" type="checkbox"/>	Bereich nördlich der Liegestelle ist landwirtschaftliche Fläche  <input checked="" type="checkbox"/>	Aufgrund der Größe der Teilbereiche nicht gesondert zu betrachten  <input checked="" type="checkbox"/>
Gesamtbewertung	7 x <input checked="" type="checkbox"/> 6 x <input checked="" type="checkbox"/>	7 x <input checked="" type="checkbox"/> 6 x <input checked="" type="checkbox"/>	5 x <input checked="" type="checkbox"/> 8 x <input checked="" type="checkbox"/>	11 x <input checked="" type="checkbox"/> 2 x <input checked="" type="checkbox"/>

Erläuterung:

= Kriterium gem. Prüfschema negativ zu bewerten

= Kriterium gem. Prüfschema positiv zu bewerten

## 1.6 Ergebnis der Alternativenprüfung

- Aus dem zusammenfassenden Vergleich der vier vorgestellten und untersuchten Alternativstandorte ergibt sich eine eindeutige, positive Bewertung des Standortes in Päpinghausen-Ost.
- Die anderen drei Standorte weisen einen deutlich höheren Anteil an negativ bewerteten Kriterien auf. Zwar sind besser bewertete Flächenpotenziale im Bereich des Hafens der Gemeinde Hille vorhanden. Sie verfügen jedoch nicht über die notwendigen Gesamtflächengröße, die für einen trimodal erschlossene Containerhafen für erforderlich angesehen wird.
- Bezüglich der Flächengröße eines Containerhafens (ohne ergänzendes, hafenaaffines Gewerbe) ist die Standortsuche im Stadtgebiet von Minden zu Umfang von rd. 17 ha für eine trimodale Containerumschlaganlage gelangt. Sie bildet sich an dem Standort an der östlichen Stadtgrenze von Minden ab.
- Die für die Ermittlung der Potenziale des Containerumschlags in Minden erstellte Analyse (PLANCO 2008) kommt zu einem Umschlagaufkommen von rd. 77.000 TEU aus der Region Minden im Jahr 2025 (ohne Funktion eines Seehafen-Hinterlandhubs). Dieses Potenzial entspricht der im 1. Bauabschnitt des RegioPorts zu bewältigenden Umschlagmenge (siehe Kap. 3.1).
- Aus dem notwendigen Zusammenwirken der verschiedenen (positiv bewerteten) Faktoren ergibt sich die Empfehlung zur Weiterverfolgung des Standortes an der östlichen Stadtgrenze und Landesgrenze zu Niedersachsen. Bei der Fläche Päpinghausen-Ost handelt es sich um eine landwirtschaftlich genutzte Fläche. Ein kleinerer Teil liegt im Überschwemmungsbereich der Bückeburger Aue.

## 1.7 Interkommunale Zusammenarbeit Planungsverband RegioPort Weser

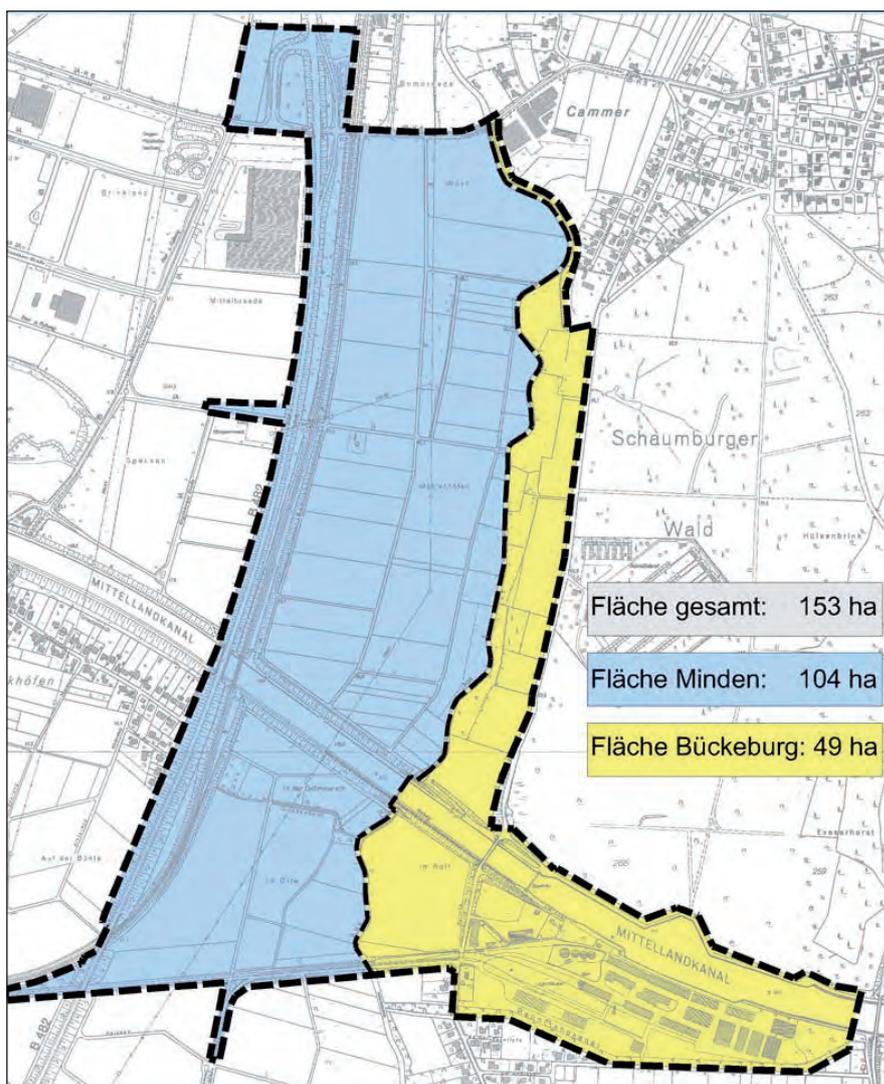
### Chronologie Zusammenarbeit

- 2007: Bildung „Hafenband am Mittellandkanal“
- 2008: Planungs Kooperation RegioPort Weser
- 2009: 28.04.: Gründung Planungsverband  
19.08.: Erste und konstituierende  
Verbandsversammlung

Die geeignete Vorhabenfläche für den neuen Containerhafen liegt an der östlichen Stadtgrenze von Minden, die zugleich die Landesgrenze zwischen NRW und Niedersachsen darstellt. Aufgrund der Integration des Hafens Bückeburg-Berenbusch auf Niedersächsischer Seite wird dieser zu einem interkommunalen, Kreis- und Landesgrenzen übergreifenden Vorhaben.

Dieser Aufgabe wurde frühzeitig mit einer engen Kooperation der Städte Bückeburg und Minden sowie der Kreise Minden-Lübbecke und Schaumburg auf den verschiedenen Ebenen der Planung Rechnung getragen und mündete in der Bildung des Planungsverbandes zum RegioPort im Jahr 2009.

Abb. 16:  
Flächenanteile der Städte Minden und Bückeburg im Gebiet des Planungsverbandes



(Drees & Huesmann Planer 02/2009)

## 1.7

Der Planungsverband als zentrale Einrichtung der interkommunalen Zusammenarbeit für das Vorhaben übernimmt die nachfolgende abgedruckten Aufgaben.

[...]

### „Aufgaben des Verbandes

Die in § 1 Abs. 1 genannten Mitglieder Stadt Minden und Stadt Bückeburg übertragen dem Verband die verbindliche Bauleitplanung gem. § 1 des Baugesetzbuches und ihre Durchführung für den Bereich der Flächen (Verbandsgebiet), deren Grenzen aus der dieser Satzung als Anlage beigefügten Karte ersichtlich sind [...]. Die Anlage ist Teil dieser Satzung.

Ziel der Planung für das Verbandsgebiet ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für

- Umschlag stellen mit Umschlagflächen am Mittellandkanal
- Sondernutzungen als hafenaффines Gewerbe
- die Neuordnung / Entwicklung des vorhandenen Hafen- und Gewerbestandortes Berenbusch.

Der Verband wirkt bei weiteren Planungen im Verbandsgebiet, wie Schaffung der Verkehrsinfrastruktur und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. der Kompensation mit.

Die Ausgleichsmaßnahmen sollen vorrangig im Bereich der Bückeburger Aue geschaffen werden. Ferner wirkt der Verband bei der Durchführung und Umsetzung der Planungen wie Erschließungsvorbereitung, Betreiberkonzept, Fördermittelakquisition mit. Grundlage der weiteren Planungen ist das „Planungskonzept RegioPort. [...]“

*(Auszug Satzungstext Planungsverband, Bez.-Regierung Detmold 2009)*

## 2 Übergeordnete Planungsbedingungen Standort RegioPort Weser

### 2.1 Hafenkonzepete der Länder Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen

#### Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzepet Nordrheiu- Westfalen 2008

Für die Entwicklung des Hafenstandorts Minden formuliert die Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzepetes des Landes Nordrheiu-Westfalen 2008 („Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in NRW“) die folgenden regionalwirtschaftlichen Rahmenbedingungen:

#### „4.5 Ausgewählte regionale Märkte

##### Ostwestfalen-Lippe

Die Region Ostwestfalen-Lippe (OWL), eine der wirtschaftsstärksten Regionen in Nordrheiu-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 Nordrheiu-Westfalen von herausragender Bedeutung.

Auch an die ARA-Häfen [Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen] besteht eine Wasserstraßenanbindung. Jedoch liegt der Anteil der ARA-Häfen an den Seehafenhinterlandtransporten von / nach Ostwestfalen bei nur 13% (2004).

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.

Im westlich von Minden liegenden Raum baut Münster Hafenfunktionen zugunsten der Stadtentwicklung ab. Zwar erwägt die Stadt Münster die Schaffung eines neuen Hafenstandorts. Aufgrund der hohen Kosten ist dessen Realisierung jedoch noch offen. Osnabrück leidet weiterhin unter dem unzureichenden Ausbau des Stichkanals. Die Einzugsgebiete von Minden und Hannover überschneiden sich kaum. Die kleineren Hafenstandorte in OWL (Preußisch Oldendorf/Getmold, Lübbecke und Hille) liegen am MLK. Ihre Aufkommenschwerpunkte beziehen sich auf Massengutverkehre.

Sie verfügen in der Regel über eingeschränkte Entwicklungspotenziale und haben Defizite in der straßen- und schienenverkehrlichen Anbindung. Minden liegt als einziger Hafen am Wasserstraßenkreuz von Weser und MLK und damit in günstiger Lage zu den Seehäfen von Bremen/Bremerhaven, 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.

Verlagerungspotenziale 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 Nordrheiu-Westfalen und den östlich angrenzenden niedersächsischen Raum. In den übrigen Ladungskategorien hat die Binnenschifffahrt einen angemessenen Anteil.

Der Binnenschiffs-Containerumschlag im Mindener Hafen verdreifachte sich 2002-2004 auf rund 5.000 TEU und nahm bis 2006 weiter zu auf 13.500 TEU (hinzu kam im Jahr 2006 ein Containerumschlag von 8.362 Lkw-TEU und 512 Bahn-TEU). Der übrige Binnenschiffs-Umschlag nahm 2002-2004 um 21% zu, 2004-2006 um weitere 35%.“

## 2.1

„Aus bzw. nach OWL werden derzeit jährlich 2 Mio. t Containerladung per Lkw nach bzw. von den Seehäfen gefahren, was mindestens 200.000 TEU entspricht. Für den neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven ist eine leistungsfähige Bahnverbindung in die Region notwendig, um die Transporte nicht ausschließlich auf der Straße abzuwickeln. Für Binnenschifftransporte strebt der JadeWeserPort die Entwicklung von seegängigen Binnenschiffen an, die Minden über die Weser erreichen könnten. Für einen neuen OWL-Hafen in Minden können in Verbindung mit der Ansiedlung logistikorientierter Dienstleister und hafensorientierter Verarbeitungsbetriebe bedeutende Entwicklungspotenziale entstehen.

Aufgrund des anhaltend hohen Wachstums stößt der Hafen Minden an seine Flächengrenzen. Um die weiteren Wachstumspotenziale nutzen zu können, plant Minden einen neuen OWL-Hafen. Dieser neue Hafen wird auf drei Aufgabenschwerpunkte hin entwickelt: (1) auf eine Schnittstellenfunktion für den Containerumschlag im trimodalen Verkehr, (2) auf Distributionsfunktionen mit Schwerpunkt Container für OWL und den direkt angrenzenden niedersächsischen Teilraum und (3) auf die Organisationsfunktion für das Transportkettenmanagement von Containern bzw. Containergut.

Um die Standortvorteile Mindens als trimodale Schnittstelle des Güterverkehrs in einer Transportkette aus einem Guss zu nutzen, werden im engen räumlichen und planerischen Zusammenhang zu den neuen Umladeeinrichtungen Flächen für hafensorientiertes Gewerbe und Industrie entwickelt. Hierbei setzt Minden auf eine begrüßenswerte Zusammenarbeit mit benachbarten Regionen in Niedersachsen.

Mit der angestrebten Entwicklung entsteht ein umfangreicher Handlungsbedarf: organisatorische Anpassung an überörtlich erweiterte Kooperationsstrukturen, Bedarfs- und Machbarkeitsstudie als Grundlage der Dimensionierung, Entwicklung von Finanzierungskonzepten für den neuen OWL-Hafen, verstärkte Akquisition für die Ansiedlung logistischer Dienstleister, weiterer Ausbau von Konzepten für die Einbindung in logistische Ketten und überörtliche Hub-Aufgaben, Ausbau von Bahn- und Binnenschiffsdiensten nach Wilhelmshaven und Bremerhaven.“

Für den Hafen Minden wurden in diesem Zusammenhang die folgenden Aufgaben und Ziele aufgestellt:

Minden			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgeschlagen werden im Hafen Minden vor allem Nahrungs- und Futtermittel. Neben Dortmund ist Minden einer der wenigen öffentlichen nordrhein-westfälischen Kanalhäfen mit Containerumschlag. Für die Durchführung des Containerdienstes ist der Hafen eine Kooperation mit den Häfen Hannover, Braunschweig, Bremerhaven und Hamburg eingegangen.</li> <li>• Der Hafen Minden kooperiert mit den anderen Kanalhäfen im Arbeitskreis öffentlicher Kanalhäfen und im Rahmen des Projekts InterPorts mit anderen Binnenhäfen sowie ausgewählten Seehäfen.</li> <li>• Der Hafen kann von Koppel- und 2er-Schubverbänden sowie von größeren Motorschiffen mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m angelaufen werden. Die Entfernung zur BAB 2 beträgt 9 km. Der Abstiegshafen ist über die Heinemann-Brücke direkt mit dem Industriebahnhof verbunden und in seiner Entfernung lediglich 3 km weiter zur BAB 2 gelegen. Alle Hafenteile verfügen über einen Gleisanschluss. Trimodale Angebote sind nutzbar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Transport von Containern ist sowohl auf der Mittelweser als auch auf dem MLK nur zweilagig möglich.</li> <li>• Die enge Schleusenabmessung zum Industriebahnhof erlaubt nur kleinen Schiffseinheiten den Hafen anzulaufen.</li> </ul>	<p><b>Flächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es gibt keine Flächenreserven</li> </ul> <p><b>Märkte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Hafen liegt günstig in der nord-östlichen Industrieregion des Landes, steht dort allerdings im Wettbewerb zu den Häfen Osnabrück und Hannover.</li> <li>• Es besteht weiteres Entwicklungspotenzial im Containerverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortführung der Planungen und Machbarkeitsuntersuchung für einen neuen Hafen (OWL-Hafen).</li> <li>• Konzentration auf den Containerverkehr</li> <li>• Einbeziehung des angrenzenden niedersächsischen Teilraumes in die Hafenentwicklung am Standort Minden</li> <li>• Regionale Kompetenzoptimierung als Binnenschiff-orientierter Güterverkehrs- und Logistikscherpunkt durch eine arbeitsteilige Kooperation der Häfen in OWL</li> </ul>

(Ministerium für Bauen und Verkehr NRW 2008, S. 46ff., S. 60)

## 2.1 Hafenkonzept Niedersachsen 2007

Das Hafenkonzept des Landes Niedersachsen formuliert für den Teilbereich des RegioPortes in der Stadt Bückeburg die Rahmenbedingungen (Flächen) und Aufgaben (Märkte, Funktionen und Dienstleistungen) für die Hafentwicklung auf niedersächsischer Seite:

“[...]

### 3.5.2 Bückeburg

#### **Flächen:**

Eine Fläche von ca. 5 ha kann im Hafen verfügbar gemacht werden. Weitere Umstrukturierungsmaßnahmen sind denkbar. Für hafenaffine Nutzungen stehen westlich des Hafens noch ca. 2 ha zur Verfügung. Diese Fläche muss allerdings noch erschlossen werden.

#### **Märkte:**

Potenziale ergeben sich zum einen durch das Wachstum aus dem Bestand, d.h. erwartete Steigerungen bei den aktuellen Anliegern und zum anderen durch Neuansiedlungen. [...] Die Nähe zum geplanten neuen Mindener Hafen bietet Möglichkeiten an dessen Wachstum zu partizipieren.

#### **Logistische Funktionen und Dienstleistungen:**

Der Hafen Bückeburg ist ein klassischer Binnenhafenstandort mit Drehscheibenfunktionen überwiegend im überregionalen Bereich. Bückeburg hat als Binnenhafen heute eher eine geringe Bedeutung und dient vorrangig als Schnittstelle zwischen Binnenschiff und Straße. Die vorhandene Schieneninfrastruktur ist stark sanierungsbedürftig.

Für den weiteren Ausbau der logistischen Funktion des Hafen Bückeburg sind aus heutiger Sicht nur wenig Ansatzpunkte zu erkennen. Dies u.a., weil im Hafen selbst keine Logistikdienstleister angesiedelt sind. Der Standort Bückeburg hat selbst nur eine regionale Bedeutung, insofern ist bei der Generierung von neuen logistikaffinen Ansiedlungspotenzialen die Nähe zum Hafen Minden zu berücksichtigen [...].“

*(Niedersächs. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2007,  
S. 4f., S. 88, S. 102)*

## 2.2 Ziele der Landes- und Regionalplanung

### 2.2.1 Ziele der Landesplanung

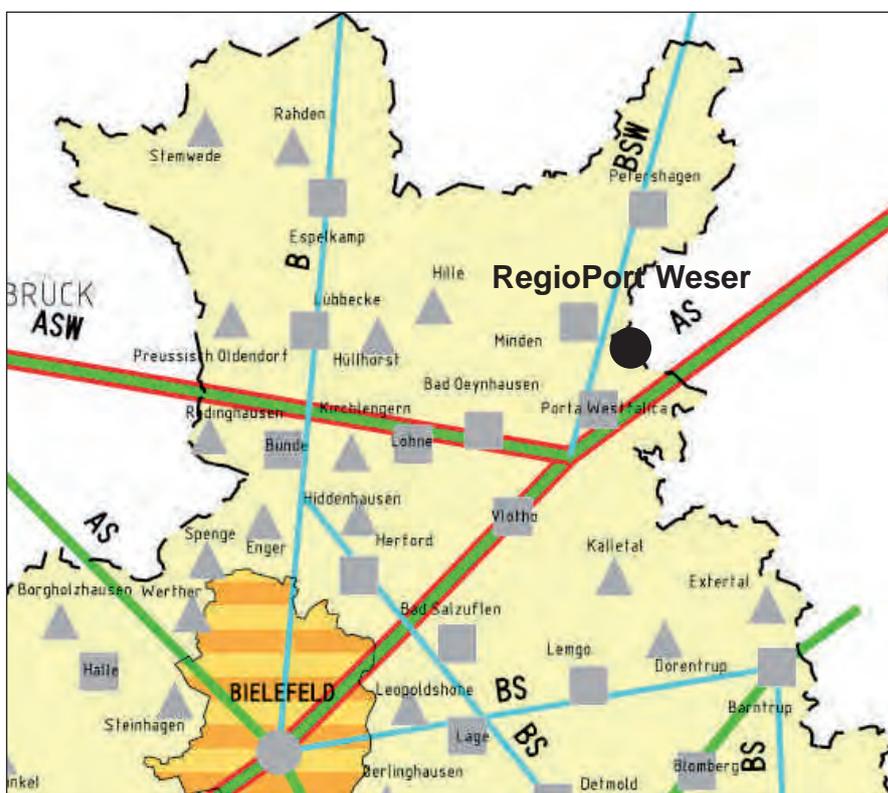
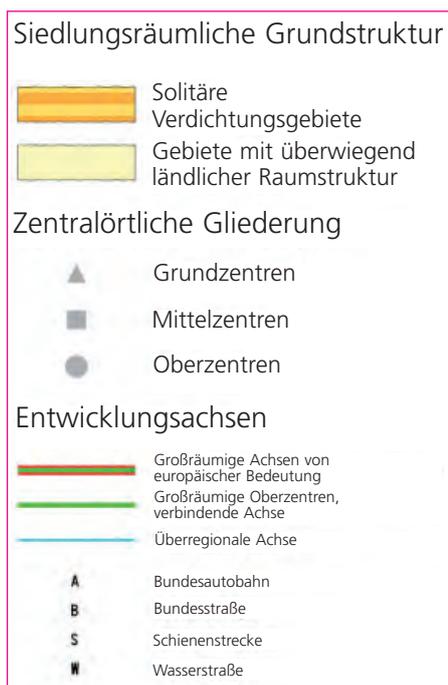
#### Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

Das Vorhaben ist im Landesentwicklungsplan NRW (LEP) in der Nähe

- einer großräumigen Achse von europäischer Bedeutung mit einer Kombination der Verkehrslinien Bundesautobahn - Schienenstrecke;
- Wasserstraße (ASW) bzw. Bundesautobahn - Schienenstrecke (AS) und
- einer großräumigen, Oberzentren verbindenden Achse mit Bundesstraße - Schienenstrecke - Wasserstraße (BSW) zu verorten.

Zusammen mit dem Landesentwicklungsprogramm formuliert der LEP für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Kontext des Zusammenwirkens der verschiedenen Verkehrsmittel (Trimodalität) im Güterverkehr die nachfolgenden Ziele und Aufgaben.

Abb. 17: Auszug aus dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen



(LEP NRW 1995/2010)

## 2.2.1

### Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

#### Abschnitt D I. 2

[...]

Mit der Verknüpfung von Schiene, Straße und Wasserstraße können integrierte Transportketten geschaffen werden, in denen die Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger kombiniert werden. Wichtige Elemente sind die Schnittstellen, wie Güterverkehrszentren (GVZ), Güterverteilzentren, Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) der Bahnen sowie auch Post- und Bahnfrachtzentren und Häfen, in denen die Betriebe der Verkehrs- und Transportwirtschaft zusammenarbeiten.

[...]

*(LEP NRW 1995/2010)*

### Landesentwicklungsprogramm Nordrhein-Westfalen

#### § 28

#### Verkehr und Leitungswege

##### (1) Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur ist im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes (Abschnitt II) verkehrszweigübergreifend zu planen. Sie ist unter Berücksichtigung des absehbaren Verkehrsbedarfs und der Erfordernisse des Umweltschutzes zu sichern und zu verbessern.

Dabei sollen der schienengebundene Personen- und Güterverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der öffentliche Personennahverkehr soweit wie möglich Vorrang erhalten.

##### (2) Eisenbahnverkehr

[...]

c) Eine Verlagerung von Massen-, Schwergut- und Gefahrguttransporten von Straßen auf Schienenwege oder Wasserstraßen ist anzustreben.

d) Die Standortplanung für Umschlaganlagen des Güterverkehrs soll auf das System der Entwicklungsschwerpunkte und Entwicklungsachsen ausgerichtet werden.

[...]

##### (5) Binnenwasserstraßenverkehr

Das vorhandene Binnenwasserstraßennetz und die Binnenhäfen sind für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Güterverkehr auszubauen und zu erhalten. Dabei sind die Verbindung von verkehrlichen, wasserwirtschaftlichen, energiewirtschaftlichen und ökologischen Funktionen der Wasserstraßen sowie ihre Bedeutung für die Erholung zu berücksichtigen und nutzbar zu machen.

*(LEPro NRW 1989/2007)*

## 2.2.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen

Das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen 2008 stellt als Ziel der Raumordnung für den Hafen Bückeberg-Berenbusch die Standortentwicklung als Vorranggebiet Binnenhafen dar (Nr. 4.1.4 02) und formuliert die folgende Aufgaben:

„Als Vorranggebiete Binnenhafen sind in der Anlage 2 folgende landesbedeutsame Binnenhäfen festgelegt:

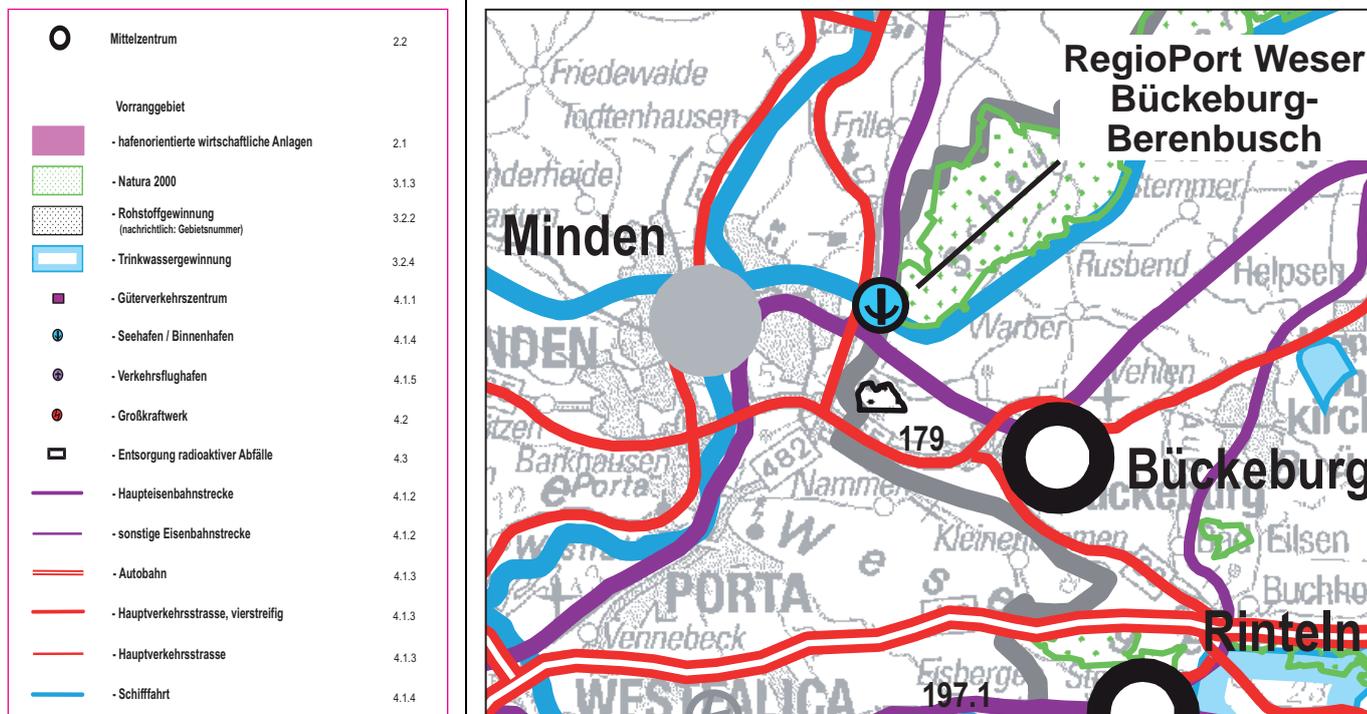
[...]  
– Bückeberg,

[...]  
Die trimodale Funktionalität der Schnittstelle von Wasser, Schiene und Straße der [...] genannten Häfen ist zu sichern und auszubauen.“

„Zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben sind die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und in bedarfsgerechtem Umfang Flächen bereitzustellen und bauleitplanerisch zu sichern.“

(LROP Niedersachsen 2008, S. 36)

Abb. 18: Auszug aus der zeichnerischen Darstellung des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen



## 2.2.2 Ziele der Regionalplanung

### **Regionalplan „Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld“**

In den textlichen Teil des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Detmold wurde mit der Änderung für den RegioPort Weser die nebenstehend abgedruckte Zielsetzung unter Kapitel B.V.1.4.1 eingefügt.

Auf der nachfolgenden Seite ist die zeichnerische Darstellung des Bereiches für den RegioPort Weser abgebildet.

#### „Ziel 1

Der RegioPort Weser als Erweiterung des Hafens Minden ist in seiner zentralen Funktion als großräumig bedeutsamer Binnenhafen für die Region Ostwestfalen-Lippe (OWL) und den angrenzenden niedersächsischen Teilraum in Landesgrenzen überschreitender Zusammenarbeit zu entwickeln und zu sichern.

Erforderliche Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung seiner zukünftigen Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit, zur Erhöhung seines Sicherheitsstandards und zur Vermeidung bzw. Minderung evtl. vom RegioPort Weser ausgehender störender Umwelteinflüsse sind bedarfsgerecht vorzunehmen.

#### Ziel 2

Die Entwicklung des RegioPort Weser ist insbesondere sowohl in seiner Schnittstellen- und Schwerpunktfunktion für den Containerumschlag im trimodalen Verkehr (Verknüpfung von Wasserstrasse, Schiene und Strasse), als auch in seinen Container bezogenen Distributions- und Organisationsfunktionen zu fördern. Dafür ist der RegioPort mit leistungsfähigen Umschlageinrichtungen auszustatten und die Vernetzung der Verkehrsträger bedarfsgerecht zu optimieren. Im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zu den Umschlageinrichtungen sind Schwerpunktfelder für hafensorientiertes Gewerbe und Industrie zu entwickeln.

#### Ziel 3

Der zeichnerisch als GIB für zweckgebundene Nutzungen in der Stadt Minden dargestellte Bereich (RegioPort Weser) umfasst als Hafenstandort für den kombinierten Güterverkehr mit Schwerpunktausrichtung auf den Containerverkehr sowohl die Hafenanlagen und -einrichtungen, als auch den Bereich der mit der Hafenfunktion unmittelbar verbundenen gewerblichen und industriellen Nutzung.

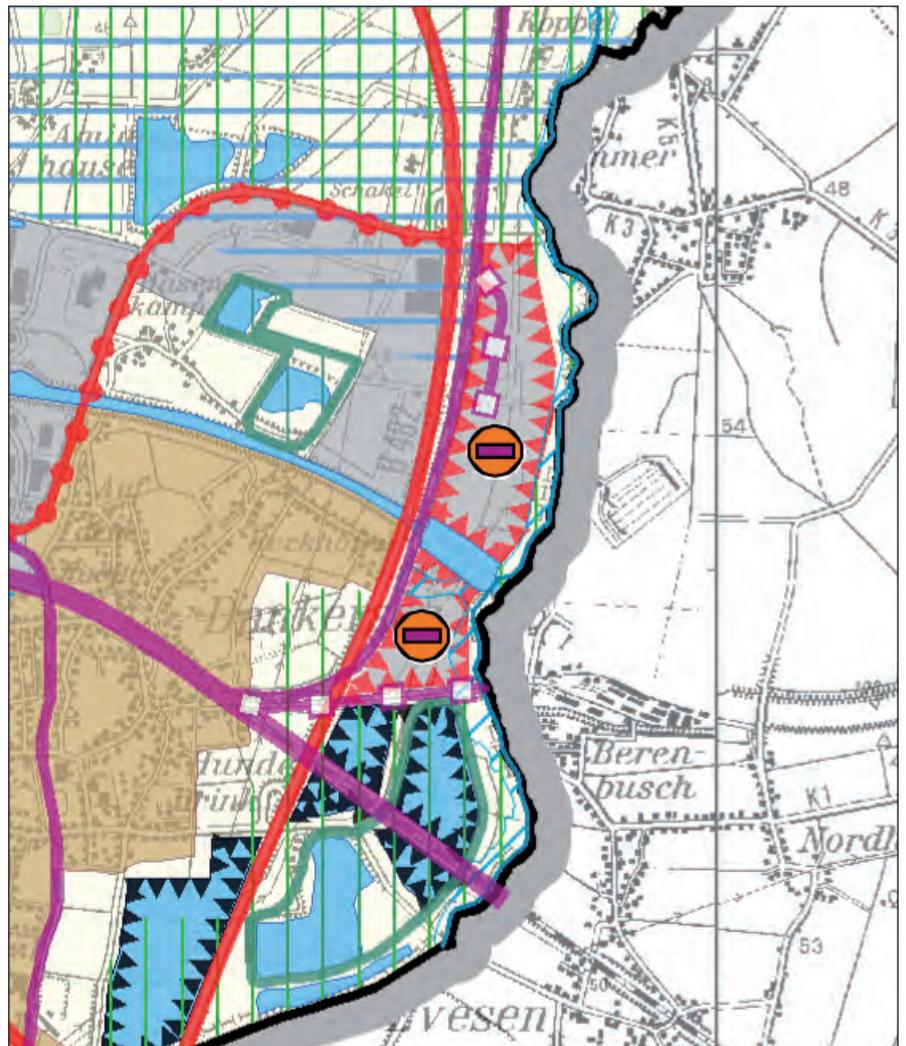
Als unmittelbar mit der Hafenfunktion verbundene gewerbliche und industrielle Nutzungen sind anzusehen:

- Depots von Container(linien)diensten;
- Speditionen für den Anliefer- und Distributionsverkehr der Container;
- Betriebe mit Aufgaben der Kommissionierung von Waren aus dem Containerverkehr;
- Betriebe zur Lagerung, Prüfung, Verpackung und zum Versand von Waren aus dem Containerverkehr (Warehousing);
- Logistik-Dienstleistungen, Transportkettenmanagement;
- Containerwartung, -reinigung und -reparatur;
- Zollverwaltung / -formalitäten.“

*(Regionalplan 2008, S. 83)*

2.2.2

Abb. 19:  
Auszug aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk  
Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld



**PLANZEICHENVERZEICHNIS**

	Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)		Überschwemmungsbereiche
	Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)		Sicherung und Abbau oberflächennaher Bodenschätze
	GIB für zweckgebundene Nutzungen		Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr
	Standorte des kombinierten Güterverkehrs		Schienerwege für den überregionalen und regionalen Verkehr
	Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche		Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Schienenwege (Bestand und Planung)
	Oberflächengewässer		
	Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung		

(Regionalplan 2008)

## 2.2.2

Die regionalplanerischen Ziele für den RegioPort Weser werden im Regionalplan mit der nebenstehenden Erläuterung versehen.

„Der erfolgte Ausbau des Mittellandkanals (MLK), die bis 2012 beabsichtigte Fertigstellung der neuen Schleuse zwischen Weser und MLK in Minden sowie der geplante Ausbau der Mittelweser für den Verkehr mit dem Großmotorgüterschiff werden den in den letzten Jahren stetig wachsenden Güterverkehr mit dem Binnenschiff auch in der Region OWL weiterhin stark befördern. Die systembedingten Vorteile der Binnenschifffahrt spielen dabei zunehmend

auch für den Containerverkehr eine entscheidende Rolle. Mit Steigerungsraten von 2.234 TEU (TEU = Standardcontainereinheit) im Jahre 2002 auf mehr als 22.380 TEU im Jahre 2006 spiegelt der Hafen Minden seit Inbetriebnahme seines Containerterminals diese Entwicklung in beispielhafter Weise wieder. Grundlage dieser Entwicklung des Hafens ist insbesondere auch die Lagegunst des Standortes Minden am Wasserstraßenkreuz von MLK und Weser. Mit dem Standort Minden besitzt das östliche NRW eine direkte Hinterlandanbindung an die deutschen Seehäfen in Bremen/Bremerhaven, Brake/Nordenham, Hamburg und den im Aufbau befindlichen Tiefwasser-Containerhafen des Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven. Diese großräumige Lagegunst Mindens wird dazu gestützt durch eine hervorragende Verkehrsanbindung des Standortes an das Schienennetz und das großräumige Straßenverkehrsnetz und macht den Standort damit zum einzigen trimodalen Containerumschlag in OWL. Insbesondere im Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern bestehen auch für die Zukunft weiter steigende Verlagerungspotentiale für Binnenschifffahrt und Bahn. Der Hafenstandort Minden erfüllt dabei eine bedeutende Verknüpfungsfunktion über OWL hinaus für ganz NRW und für den direkt östlich angrenzende niedersächsischen Raum.

Aufgrund der hohen Wachstumsraten der letzten Jahre hat der bestehende Industriefahen Minden seine Flächenreserven aufgebraucht und stößt derzeit bereits an seine Grenzen. Die vorhandenen Hafenbecken sind darüber hinaus nur durch Schleusen vom MLK bzw. der Weser zu erreichen, die es ausschließlich den kleineren sog. Europaschiffen erlauben, den Hafen anzulaufen. Die schon zunehmend als Standard eingesetzten, wesentlich größeren Großmotorgüterschiffe werden bei Aufrechterhaltung des Status quo den Standort Minden in der Zukunft nicht anlaufen können. Eine Erweiterung und Anpassung des vorhandenen Industriefahens und seiner Infrastruktur ist schon aus Platzgründen nicht möglich. Um die Exklusivität Mindens als herausragender Standort im trimodalen Güterverkehr auch für die Zukunft zu sichern und auszubauen, wird daher der RegioPort Weser als Erweiterung des Hafens Minden im östlichen Stadtgebiet der Stadt Minden, direkt am MLK und in unmittelbarer Nähe zur Landesgrenze NRW/Niedersachsen gelegen, entwickelt.

In Abstimmung mit der Stadt Minden, dem Kreis Minden-Lübbecke und dem niedersächsischen Landkreis Schaumburg sowie der kreisangehörigen Stadt Bückeburg plant die Mindener Hafen GmbH (MHG) den Hafenstandort mit Schwerpunkt im Container-Umschlag. Die Zukunftsfähigkeit des RegioPort Weser wird auch durch eine enge Verknüpfung der reinen Hafenfunktionen mit der Ausweisung des Standortes für die Ansiedlung hafens- und hafenlogistikorientierter Dienstleister und Verarbeitungsbetriebe sichergestellt und die in diesem Sektor bestehenden, bedeutenden Entwicklungspotentiale an die Region gebunden. Damit soll auch den Anforderungen eines zunehmend umfassenderen Transportkettenmanagements im Containerverkehr bei der Weiterentwicklung des Standortes Minden im kombinierten Güterverkehr Rechnung getragen werden.

Der GIB für zweckgebundene Nutzungen ist im Sinne des regionalen Gewerbeflächenkonzeptes des Regionalplanes (GEP TA OB Bielefeld) ein Gewerbe- und Industriestandort mit regionaler Bedeutung. Die dort genannten Kriterien gelten hier weitgehend entsprechend.

Im geplanten RegioPort Weser in der Stadt Minden sind nur die im textlichen Ziel 3 aufgeführten baulichen Anlagen und Einrichtungen zulässig. Ob bzw. in welchem Rahmen untergeordnete Nebenanlagen (z.B. Parkplätze, Versorgungseinrichtungen usw.) zugelassen werden können, muss im Rahmen der Bauleitplanung entschieden werden. Die Nutzung als Hafenstandort für den kombinierten Güterverkehr und als Standort für unmittelbar damit verbundene gewerbliche und industrielle Nutzungen muss dem Nutzungszweck gemäß Ziel 3 entsprechen. Ausnahmen hiervon, die in dem Sachzusammenhang „Hafen und Logistik“ stehen, können in untergeordneter Größenordnung im weiteren Bauleitplanungs- oder Genehmigungsverfahren geregelt werden.“

*(Regionalplan 2008, S. 83ff.)*

## 2.2.2

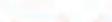
### Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) Landkreis Schaumburg

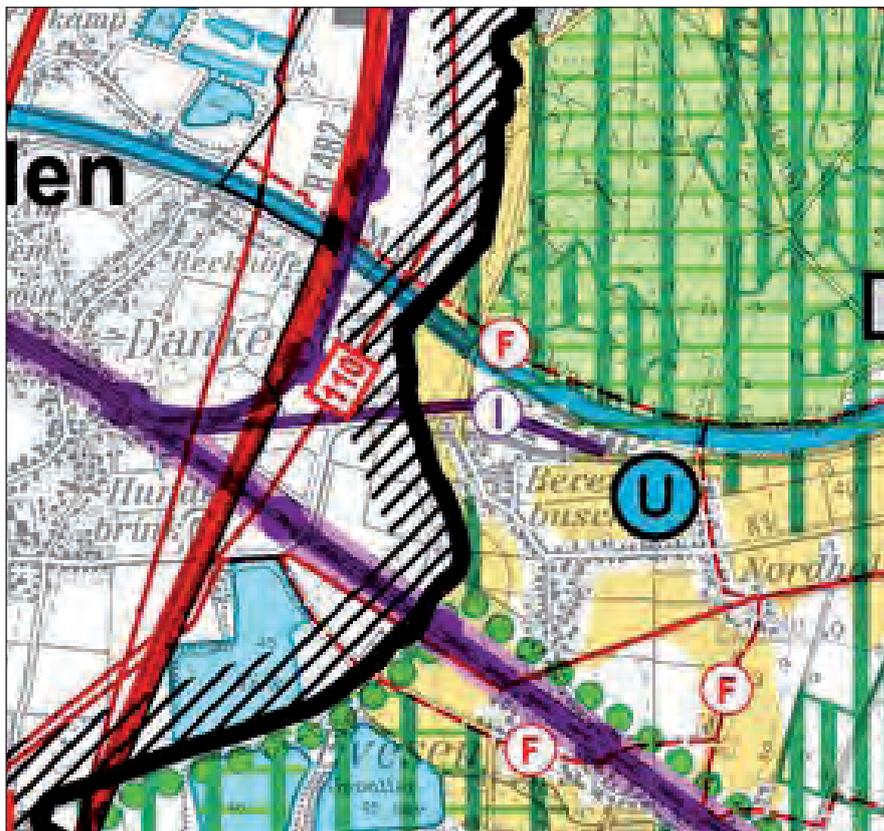
Das Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Schaumburg 2003 stellt den Teilbereich Bückeberg-Berenbusch des RegioPort Weser als Umschlagplatz dar (D 3.6.4.01).

Zusätzlich werden die Bahnerschließung als Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe (D 3.6.2.01) und in räumlicher Nähe die Bundesstraße als Hauptverkehrsstraße von überregionaler Bedeutung (D 3.6.3.01) als infrastrukturelles Ziel in der Regionalplanung festgeschrieben.

Damit wird die trimodale Anschlussqualität als Ziel der Regionalplanung unterstrichen und für die Standortentwicklung des RegioPorts Weser gesichert.

Abb. 20:  
Auszug aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Schaumburg

<b>2. Natur und Landschaft</b>		Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft D 1.9.01 - D 2.1.11
		Vorranggebiet für Natur und Landschaft D 1.8.01 - D 2.0.02 D 2.1.10
<b>3. Erholung</b>		Vorsorgegebiet für Erholung D 1.9.01 - D 3.8.04
		Regional bedeutsamer Wanderweg F = Radfahren D 3.6.6.05
<b>4. Landwirtschaft</b>		Vorsorgegebiet für Landwirtschaft auf Grund hohen, natürlichen, standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotentials D 1.9.01 - D 3.2.02
<b>5. Forstwirtschaft</b>		Vorsorgegebiet für Forstwirtschaft D 1.9.01 - D 3.3.07
<b>9. Rohstoffgewinnung</b>		Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung mit Kurzbezeichnung <sup>1</sup> D 1.8.01 - D 3.4.03 <sup>1</sup> KI = Kies und Kiessand
<b>Ziffern 10 bis 13</b>		linkes Planzeichen: vorhanden, zu sichern oder raumordnerisch abgestimmte Planung Bindungswirkung gemäß Textziffer B 8 02 LROP rechtes Planzeichen: erforderlich, bedarf weiterer Abstimmung
<b>10. Verkehr</b>		
<b>- Schiene</b>		
		Haupteisenbahnstrecke D 3.6.2.01
		Sonstige Eisenbahnstrecke D 3.6.2.01
		Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe D 3.6.2.01
<b>10. Verkehr</b>		
<b>- Straße</b>		
		Hauptverkehrsstraße von überregionaler Bedeutung D 3.6.3.01
		Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung D 3.6.3.05
<b>10. Verkehr</b>		
<b>- Wasserstraßen</b>		
		Schiffbarer Kanal mit Angabe der Tragfähigkeit in Tonnen D 3.6.4.01
		Umschlagplatz D 3.6.4.01
<b>13. Energie</b>		
		Elektroleitung ab 110 kV D 3.5.07
		Umspannwerk ab 110 kV D 3.5.07
<b>15. Nachrichtliche Darstellung</b>		
		Naturpark
		Gewässer
<b>Grenze</b>		
		- Land
		- Planungsraum



(RROP Landkreis Schaumburg 2003)

## **2.3 Ziele der kommunalen Planung**

### **2.3.1 Flächennutzungspläne**

#### **Stadt Bückeburg**

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Bückeburg stellt für das Verbandsgebiet den vorhandenen Hafen Berenbusch als Sondergebiet Hafen dar. Das Plangebiet wird mit der Zweckbindung und Ausrichtung Hafen versehen. So wird die planerisch weiter vorzusehende Entwicklungsrichtung gesichert und eine Änderung in ein allgemeines Gewerbegebiet verhindert. Dies würde u. U. zur Folge haben, dass sich Betriebe ansiedeln, die in Flächenkonkurrenz zu den Hafennutzungen stehen.

Der neue Flächennutzungsplan befindet sich in der Aufstellung mit dem erreichten Verfahrensstand - Entwurf, der im Mai 2009 offen gelegen hat. Die nachfolgende Abbildung gibt die Darstellung zu diesem Verfahrensstand wieder.

Die im Westen liegenden Erweiterungspotenziale im Plangebiet sind als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Die Bückeburger Aue am westlichen Rand wird als Landschaftsschutzgebiet gekennzeichnet. Das Sondergebiet ist durch eine überörtliche / örtliche Hauptverkehrsstraße erschlossen, das Gütergleis ist als Bahnanlage dargestellt. Im Sondergebiet ist eines der Speichergebäude als Altablagerung / Altstandort gekennzeichnet.

Im Norden des Plangebietes grenzen die Wasserfläche des Kanals, im Süden Wohnbauflächen und Flächen für die Landwirtschaft an.

2.3.1

Abb. 21:  
Auszug Flächennutzungsplan Stadt Bückeburg  
(Stand: Offenlegung April 2009)



Planzeichenerklärung zum Flächennutzungsplan  
Stadt Bückeburg

	Wohnbauflächen
	Sonderbauflächen
	überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen
	Bahnanlagen
	Wasserflächen
	Flächen für Landwirtschaft
	Flächen für Wald
	Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
	Flächen für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen (bereits in Anspruch genommen)

	Überschwemmungsgebiete
	Heilquellenschutzgebiet
	Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts
	Naturschutzgebiet
	Landschaftsschutzgebiet
	FFH-Gebiet
	EU-Vogelschutzgebiet
	Altablagerungen / Altstandorte

(www.bückeburg.de, 04/2009)

### 2.3.1 Stadt Minden

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Minden (Stand März 2010) stellt für das Verbandsgebiet und den Änderungsbereich des RegioPorts nördlich des Kanals zwischen dem Bahndamm und der Bückeburger Aue „Fläche für die Landwirtschaft“ dar.

Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen sind:

- die Elektro-Versorgungsleitungen 110 kV und der Abzweig zum Umspannwerk an der Magdeburger Straße,
- der Überschwemmungsbereich der Bückeburger Aue,
- die Umgrenzung des Landschaftsschutzgebietes sowie
- der Bodendenkmalsbereich Dedinghausen.

Als sonstige Kennzeichnung ist

- der Altlastenbereich der alten Deponie

im Vorhabenbereich (Änderungsbereich) im weiteren Verfahren besonders zu beachten.

Für den Vorhabenbereich des RegioPortes sind damit die folgenden Änderungen der Darstellung des heutigen, rechtswirksamen Flächennutzungsplanes verbunden: Änderung der dargestellten Flächen für die Landwirtschaft für den Containerhafen, das hafenauffine Gewerbe, für Verkehrsflächen Straße und Fläche für Bahnanlagen.

Dabei ist für den Containerhafen die Bindung an den Zweck Hafen bzw. für das Gewerbegebiet die Bindung an den Zweck Fläche für hafenzugehörige Nutzungen vorzusehen.

Dies sichert die beabsichtigte Flächennutzung und trimodale Erschließung als Grundvoraussetzungen für die Entwicklung des Standortes.

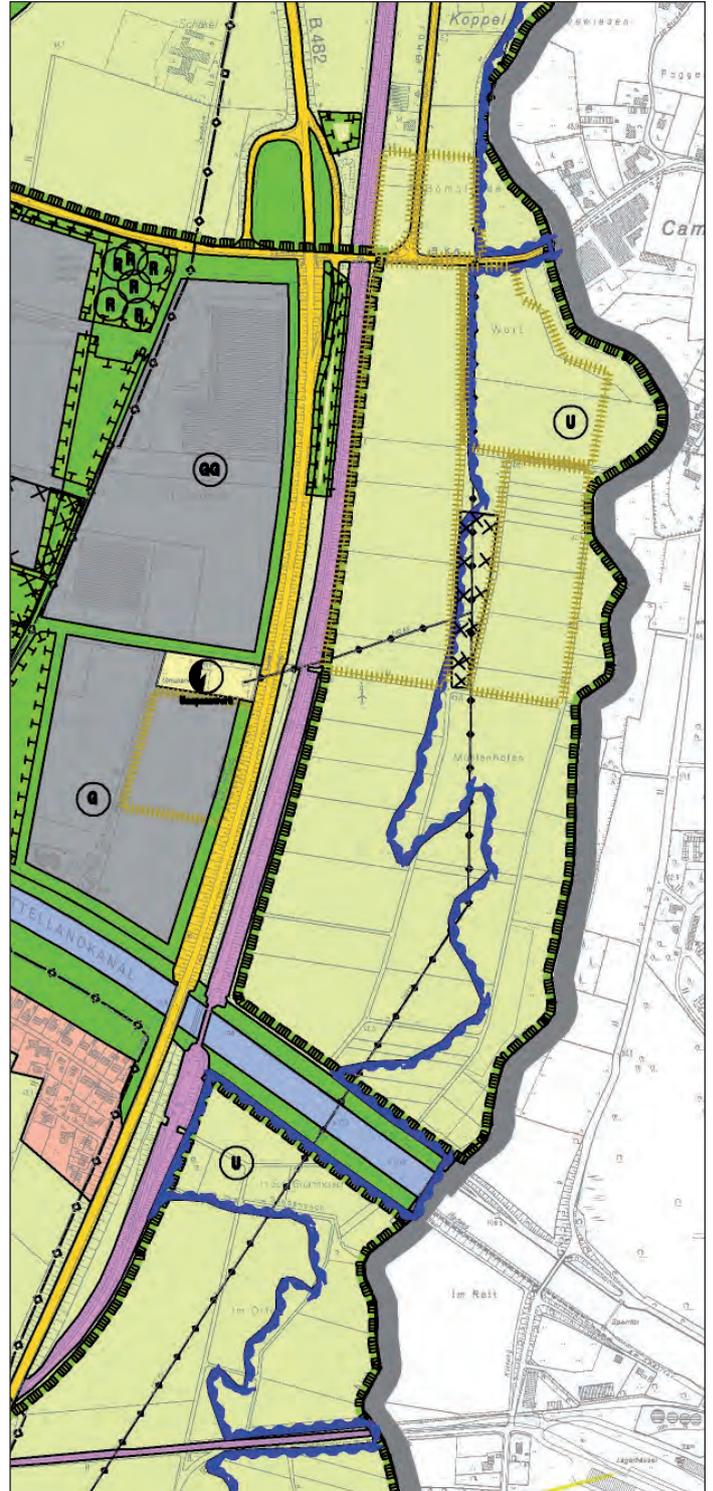
## 2.3.1

Abb. 22:  
Auszug Flächennutzungsplan Stadt Minden  
(März 2010)

### Planzeichenerklärung zum Flächennutzungsplan Stadt Minden

Signaturen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeicherverordnung 1990 - PlanzV 90)

1. Art der baulichen Nutzung  
(§ 5 Abs.2 Nr.1 des Baugesetzbuches -BauGB-, § 1 bis 11 der BauNVO)
  -  1.1. Wohnbauflächen  
(§ 1 Abs.1 Nr.1 BauNVO)
  -  1.3. Gewerbliche Bauflächen  
(§ 1 Abs.1 Nr.3 BauNVO)
  -  1.3. Gewerbliche Bauflächen mit Gliederungserfordernis und Grünstreifen entlang der Grenze zu freien Landschaft
5. Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrswege  
(§ 5 Abs.2 Nr.3 und Abs.4 BauGB)
  -  5.1.2. Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen
  -  5.2.1. Bahnanlagen
7. Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen  
(§ 5 Abs.2 Nr.4 und Abs.4 BauGB)
  -  Elektrizität
8. Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen  
(§ 5 Abs.2 Nr.4 und Abs.4 BauGB)
  -  oberirdisch - Elektrizitätsfreileitung
  -  unterirdisch - Gashochdruckleitung
10. Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelungen des Wasserabflusses.  
(§ 5 Abs.2 Nr.7 und Abs.4 BauGB)
  -  10.1. Wasserflächen
  -  10.1. gepl. Wasserflächen
  -  10.2. Rückhaltebecken
  -  10.2. Überschwemmungsgebiet
12. Flächen für die Landwirtschaft und Wald  
(§ 5 Abs.2 Nr.9 und Abs.4, § 9 Abs.1 Nr.18 und Abs.6 BauGB)
  -  12.1. Flächen für die Landwirtschaft
  -  12.2. Flächen für Wald
13. Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft  
(§ 5 Abs.2 Nr.10 und Abs.4 BauGB)
  -  13.1. Umgrenzung von (städtebaulich relevanten) Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft vollständige Flächendarstellung siehe Zusatzkarte "Naturschutzrechtliche Darstellungen"
  -  13.3. Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechtes (§ 5 Abs.4 BauGB)
    -  Naturschutzgebiet
    -  Landschaftsschutzgebiet
15. Sonstige Planzeichen
  -  15.12. Umgrenzung der für bauliche Nutzungen vorgesehenen Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (§ 5 Abs.3 Nr.3 und Abs.4 BauGB)
  -  15.13. Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des FNP - Gemeindegrenze
  -  15.13. Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des FNP - Landesgrenze
  -  Kartierung untertägiger und ortsfester kulturgeschichtlicher Bodendenkmale (ohne Verdachtsflächen)



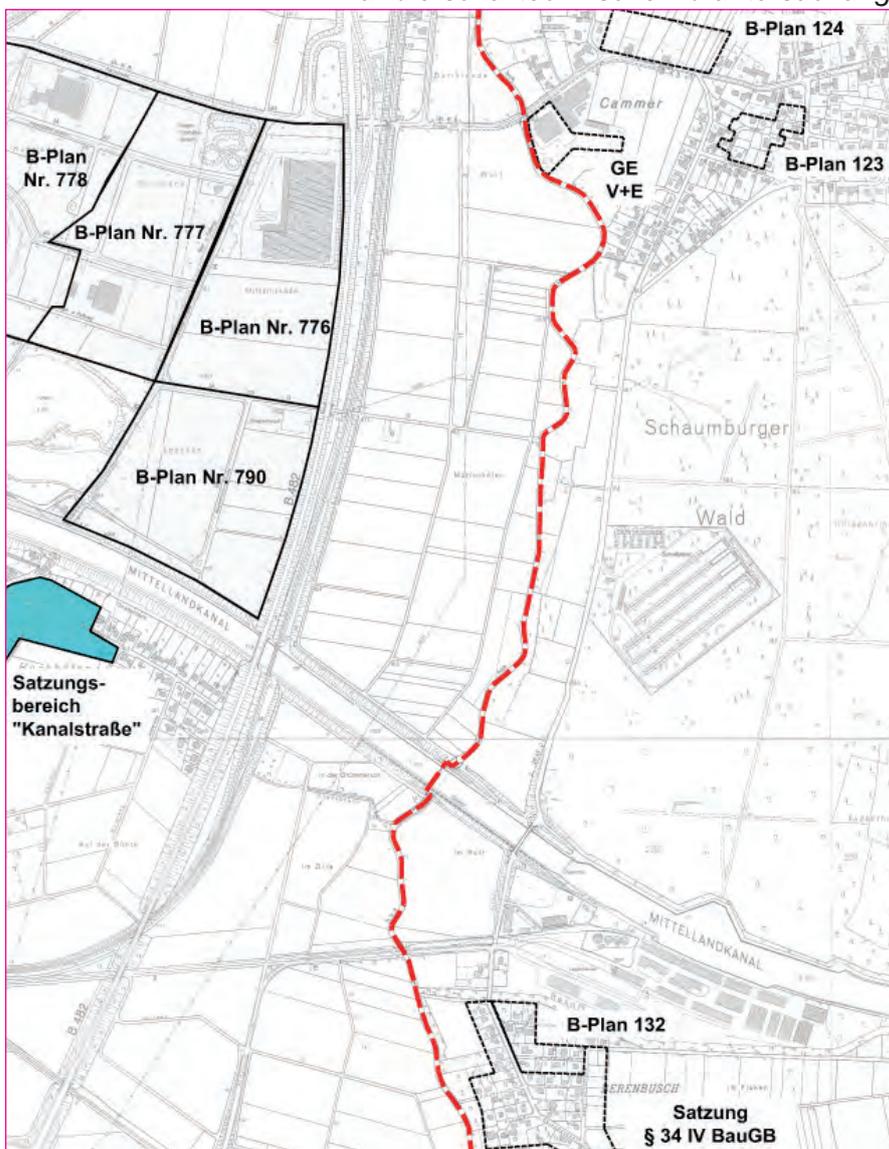
(Stadt Minden 03/2010)

### 2.3.2 Bebauungspläne

Im Plangebiet sind keine Bebauungspläne direkt vorhanden und zu berücksichtigen.

An das Verbandsgebiet angrenzend bzw. in der Nachbarschaft liegen die folgenden rechtskräftigen Bebauungspläne und Satzungen. Sie sind besonders im Rahmen der späteren Emissions- und Immissionsfragen zu beachten und setzen durch die festgesetzte bzw. verbundene Gebietstypik Rahmenbedingungen für die spätere Ausgestaltung der Nutzungen im Vorhabenbereich.

Abb. 23:  
Übersicht rechtskräftige Bebauungspläne und Satzungen  
gem. § 34 Abs. IV Baugesetzbuch  
für die schalltechnische Voruntersuchung



(Stadt Minden 07/2010, Stadt Bückeburg 2007)

#### Stadt Minden

In der Nachbarschaft zum Vorhabenbereich sind mehrere Bebauungspläne des Gewerbe- und Industriegebiet Ost II - Papinghausen (Nr. 776-778, 790) besonders zu beachten, im Wohnbereich Dankersen-Reckhöfen sind es der B-Plan Nr. 883 und der Satzungs-bereich gem. § 34 IV BauGB „Kanalstraße“.

#### Stadt Bückeburg

In Cammer sind ein Vorhaben+Erschließungsplan für einen gewerblichen Ansatz sowie die B-Pläne Nr. 123 und 124 (festgesetzte Gebietstypik: Allgemeines Wohngebiet) besonders zu beachten, in Berenbusch sind es der B-Plan Nr. 132 und der Satzungs-bereich gem. § 34 IV BauGB.

**Legende**

- Bebauungspläne, Satzungen Stadt Minden
- Bebauungspläne, Satzungen Stadt Bückeburg
- - - - - Stadtgrenze / Landesgrenze

## 2.4 Fachplanungen, Schutzgebiete

Als weitere fachplanungsbezogene Ebenen sind u. a. der Landschaftsrahmenplan, die Ziele der Landschaftsplanung, die artenschutzrechtlichen Belange usw. zu nennen.

In Nordrhein-Westfalen übernimmt der Regionalplan mit die Funktion eines Landschaftsrahmenplanes.

Ein Landschaftsplan liegt für die Stadt Bückeburg vor. Auf nordrhein-westfälischer Seite ist für den Vorhabenbereich durch den Kreis Minden-Lübbecke keine Landschaftsplanung erfolgt.

Aus diesem Grund werden aus Sicht der landschafts- und naturräumlichen Planungen an dieser Stelle die wichtigsten Schutzgebiete im Vorhabenbereich dargestellt.

Dies erfolgt auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Teil A - Raumanalyse - zum RegioPort Weser (Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten 11/2009).

Die im Untersuchungsraum zu beachtenden Schutzgebiete sind:

„[...]“

### 2.4.4.1 Natura 2000

Der Schaumburger Wald ist großflächig als europäisches Vogelschutzgebiet gemeldet. Zudem sind Teile des südlichen Schaumburger Waldes als FFH-Gebiet unter Schutz gestellt.

#### **Vogelschutzgebiet „Schaumburger Wald“ (DE-3520-431)**

Der Schaumburger Wald wurde vom Land Niedersachsen unter der Melde-Nr. DE-3520-431 als Vogelschutzgebiet nachgemeldet (Kabinettsbeschluss der Niedersächsischen Landesregierung vom 26.06.2007). Das Vogelschutzgebiet hat lt. Standarddatenbogen eine Größe von 4.159 ha und umfasst neben den südlichen Teilen des Schaumburger Waldes auch große Bereiche des nördlichen Schaumburger Waldes.

Es ist somit deutlich größer als das FFH-Gebiet Schaumburger Wald, mit dem es sich überlagert.

Die besondere Bedeutung des Schaumburger Waldes als Vogellebensraum ergibt sich aus den hohen Brutbeständen von Spechtarten des Anhangs I der EU-Vogelschutzrichtlinie.

Insbesondere der Mittelspecht erreicht im Schaumburger Wald eine herausragende Siedlungsdichte und Bestandsgröße.

Die wertbestimmenden Arten sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Dabei handelt es sich um reine Waldarten, die baumfreie Flächen außerhalb des Waldes nicht oder nur sehr selten beanspruchen.

(Kortemeier Brokmann  
Landschaftsarchitekten 11/2009)

## 2.4

### FFH-Gebiet „Schaumburger Wald“ (DE-3520-332)

Das FFH-Gebiet „Schaumburger Wald“ gehört zu den Gebieten, die vom Niedersächsischen Umweltministerium 2004 nachgemeldet wurden (3. Tranche), um das von der EU-Kommission festgestellte Meldedefizit in Niedersachsen auszugleichen. Das FFH-Gebiet hat lt. Standarddatenbogen eine Größe von 1.497 ha und ist somit deutlich kleiner als das Vogelschutzgebiet, mit dem es sich überlagert.

Es handelt sich um ein vorwiegend von Buchen-Eichen-Mischwäldern eingenommenes Waldgebiet. Die Schutzziele beziehen sich auf die Erhaltung und Sicherung der im Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen und –arten. Ausschlaggebend für die Gebietsmeldung sind vor allem die Vorkommen von atlantischen bodensauren Buchen-Eichenwäldern mit Stechpalme und Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwäldern. Zudem wird mit dem Großen Mausohr eine Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie aufgeführt.

#### 2.4.4.2 Naturschutzgebiete

Innerhalb der Untersuchungsgebietszonen befinden sich keine Naturschutzgebiete. In der Anlage 1 [UVS Teil A] ist im nordöstlichen Planausschnitt das NSG „Wietser Teiche“ dargestellt (LK Schaumburg). Aufgrund der großen Entfernung zu den Vorhabenstandorten ist es nicht planungsrelevant und wird daher hier nicht näher erläutert. Teile des Schaumburger Waldes, die mittlerweile als FFH-Gebiet gemeldet sind, werden im Entwurf des Landschaftsrahmenplans vom Landkreis Schaumburg als geplante Naturschutzgebiete dargestellt. Da diese Bereiche bereits als FFH-Gebiet bzw. Vogelschutzgebiet gemeldet sind, wird auf eine Darstellung in der Anlage 1 [UVS Teil A] verzichtet.

#### 2.4.4.3 Landschaftsschutzgebiete

Auf nordrhein-westfälischer Seite sind größere Bereiche als LSG ausgewiesen, darunter auch der geplante Standort des Regio-Port Weser. In NRW reicht das Schutzgebiet nördlich des Mittel-landkanals bis an die Landesgrenze und beinhaltet somit auch Teile der Bückeburger Aue.

In Niedersachsen ist der Schaumburger Wald großflächig als LSG ausgewiesen (Verordnung vom 7. Mai 2008). Das Landschaftsschutzgebiet Schaumburger Wald hat eine Gesamtgröße von 5.323 ha und beinhaltet auch Offenlandbereiche zur Bückeburger Aue westlich des Schaumburger Waldes (s. Anlage 1). [UVS Teil A]

(Kortemeier Brokmann  
Landschaftsarchitekten 11/2009)

## 2.4

Die Bereiche der Bückeburger Aue westlich Cammer und bei Berenbusch südlich des Mittellandkanals erfüllen nach den Darstellungen im Entwurf des Landschaftsrahmenplans Landkreis Schaumburg zudem die Voraussetzungen für eine Ausweisung als LSG.

### 2.4.4.4 Geschützte Biotope

In der Untersuchungsgebietszone 1 befindet sich in der Niederung der Bückeburger Aue ein nach § 28a NNatG geschütztes Biotop (Kennnummer 3619-36/01, s. Anlage 1 [UVS Teil A]). Es handelt sich um einen kleinflächigen, durch Großseggen geprägten Röhricht-Nassgrünlandbestand. Innerhalb der Untersuchungszone 2 sind darüber hinaus bei Berenbusch mehrere geschützte Biotope bekannt, da sie weit ab von möglichen Auswirkungsbereichen liegen, wird auf sie hier nicht näher eingegangen. Die vegetationskundlichen Untersuchungen an der Bückeburger Aue 2008 haben ergeben, dass in Niedersachsen über das kleinflächige offiziell verzeichnete geschützte Biotop 3619-36/01 hinaus weitere hochwertige Feuchtgrünlandbereiche als schutzwürdig gemäß NNatG einzustufen sind. Darauf wird beim Schutzgut Pflanzen (s. Kap. 3.3 [UVS Teil A]) näher eingegangen.

In den zu NRW gehörenden Teilen des Untersuchungsgebietes (Zone 1 und Zone 2) sind keine geschützten Biotope bekannt.

### 2.4.4.5 Schutzwürdige Bereiche

Neben den genannten Schutzgebieten und geschützten Biotopen können die in den Landes-Biotopkatastern erfassten schutzwürdigen Biotope als naturschutzfachlich wertvolle Bereiche eingestuft werden. Im Umfeld von 1.000 m zum geplanten Standort des Vorhabens (Untersuchungsgebiet Zone 2) werden mehrere Bereiche in den Biotopkatastern geführt (s. Anlage 1 [UVS Teil A]). In Nordrhein-Westfalen sind zwei ehemalige Baggerseen westlich der B 482 Bereiche, die im Biotopkataster des LANUV geführt werden (Kennung BK-3619-517). Der Kreis Minden-Lübbecke hat das Biotopkataster zudem um Abschnitte der Straßenränder an der K 6 zwischen Hasenkamp und Cammer ergänzt (BK-3619-225). Ausschlaggebend dafür war die blütenreiche Vegetation am Straßenrand. Die Aufnahme stammt aus dem Jahr 1993 - aktuellere Daten liegen nicht vor.

In Niedersachsen werden Waldbereiche des Schaumburger Waldes vom NLWKN im Biotopkataster geführt (Gebietsnummern 3720028 und 3720041). Es handelt sich um Bereiche im FFH-Gebiet „Schaumburger Wald“.

Planzeichenerklärung zur Abb. 24

Schutzgebiete	
	FFH-Gebiet 1)
	Vogelschutzgebiet
	Naturschutz
	Landschaftsschutzgebiet
	geschützte Biotope
Schutzwürdige Bereiche	
	Biotope entsprechend der Landesbiotopkataster
Sonstiges	
	Untersuchungsgebiet Zone 1
	Untersuchungsgebiete Zone 2 (bis ca. 1000 m)
	Landesgrenze Nordrhein-Westfalen / Niedersachsen

(Kortemeier Brokmann  
Landschaftsarchitekten 11/2009)

2.4

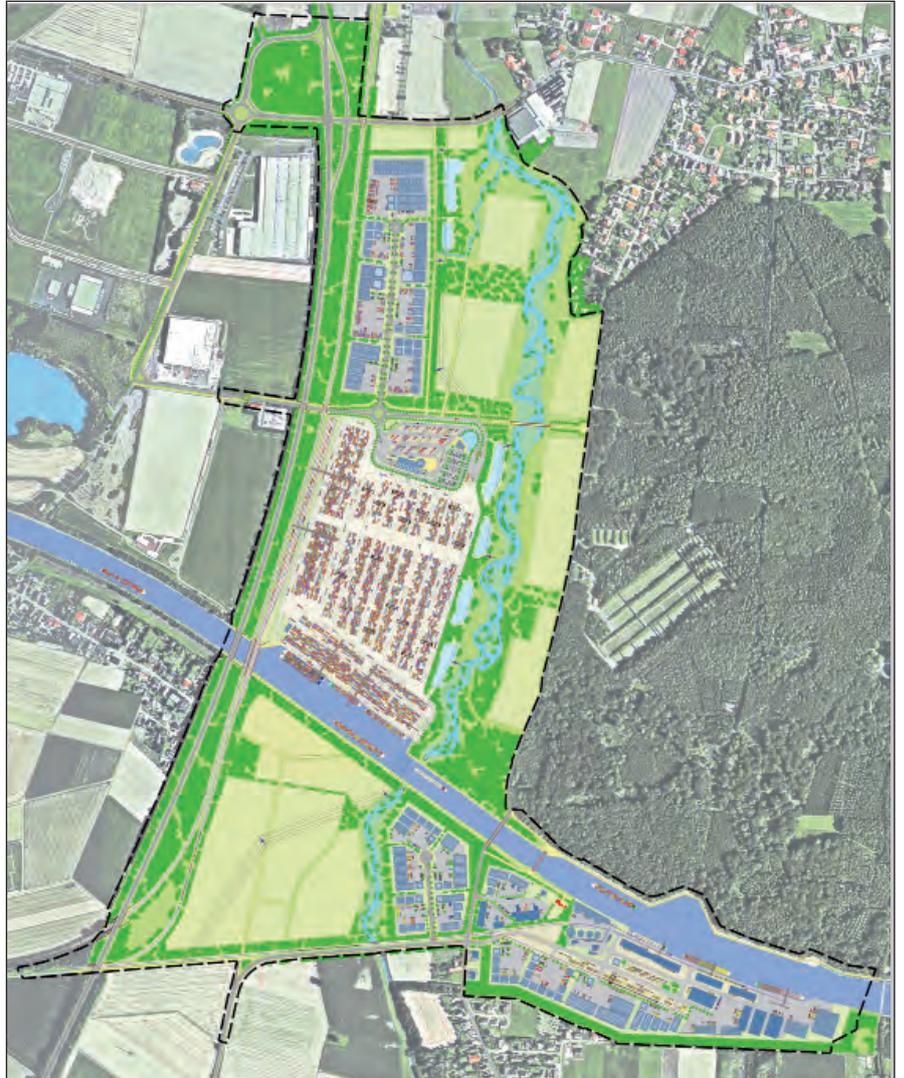
Abb. 24:  
Auszug aus Karte „Naturschutzfachliche  
Schutzgebietsausweisungen“ UVS - Anlage 1



(Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten 11/2009)

### 3 RegioPort Weser

Masterplan



### 3.1 Standortkonzept - Nutzungen / Flächen

Der RegioPort entsteht in einem Gebiet, das gleichzeitig die Stadtgrenze zwischen Minden und Bückeberg, die Kreisgrenze zwischen Minden-Lübbecke und Schaumburg sowie die Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen darstellt.

Direkt östlich der B 482 und der Bahnstrecke Nienburg – Minden am Mittellandkanal gelegen, bietet das Gelände in Minden-Päpingshausen 21 Hektar Fläche für den Containerumschlag und ca. 8 Hektar Fläche für die Ansiedlung von hafenauffinem Gewerbe. In direkter Nachbarschaft befindet sich das Areal des Schütt- und Stückguthafens Bückeberg-Berenbusch.

Im folgenden werden - wenn nicht anders vermerkt - die Planungen für den Containerhafen und das hafenauffine Gewerbegebiet beschrieben. Für Bückeberg werden zum Einen der Bestand beschrieben und zum Anderen die geplanten Veränderungen im Hafengebiet.

#### Kurz-Steckbrief Hafenfunktionen RegioPort Weser

##### Containerhafen Minden

- Nutzbare Länge der Kaimauer: 350 Meter
- Anzahl der Liegeplätze: 3
- Anzahl der Gleise (Umschlag): 4
- Gesamte Nutzfläche: 21 ha  
(Containerumschlag- und -stellfläche)
- Ausschließlicher Umschlag von Containern
- Umschlaganlagen: Ladebrücken für Container

##### Hafen Bückeberg-Berenbusch

- Nutzbare Länge der Kaimauer: 250 Meter;  
Planung: Verläng.  
auf rd. 400 Meter
- Anzahl der Liegeplätze: 2 - 3
- Anzahl der Gleise (Umschlag): 2  
(Erschließungsgleis erneuerungsbedürftig)
- Gesamte Nutzfläche: 17,5 ha
- Hauptumschlaggüter:  
Massen-/Stückgut
- Umschlaganlagen: Ölumschlaganlage; Kranumschlaganlage für landwirtschaftliche Massengüter, mobile Umschlaganlagen für Steine, Erden, Holzrecyclingprodukte

## 3.1

### 1. Bauabschnitt - Hafen für den Containerumschlag

#### 1. Teilbauabschnitt

- Größe: rd. 3,4 ha
- 3 Anlegemöglichkeiten für Großgütermotorschiff (Nutzlänge: 350 m)
- 1 Krananlage für den Containerumschlag Binnenschiff
- Äußere und innere Erschließungsstraße für die Anlage
- sonstige technische Erschließung, Erschließung und Abfertigung für LKW
- Umschlagfläche am Kanal Anleger
- Stellfläche für Container

#### 2. Teilbauabschnitt

- Größe: rd. 5,8 ha
- Gleiserschließung der Anlage
- Gleisumschlaganlage mit 1 Krananlage
- Umschlagfläche am Gleisanschluss
- Stellfläche für Container

### 2. / 3. / 4. Bauabschnitt - Hinterlandhub für Seehäfen

- Größe: rd. 11,5 ha
- Stellfläche für Container
- 2 Krananlagen für den Containerumschlag Binnenschiff und am Gleisanschluss

### Hafenaffines Gewerbegebiet

- Größe: rd. 8 ha
- Innere Erschließungsstraße
- sonstige technische Erschließung
- Netto-Fläche Gewerbe: 7,3 ha

### Bückeburg-Berenbusch

- Größe (Bestand): rd. 14,0 ha
- Erweiterungsfläche: rd. 3,5 ha
- Standort mit vorhandenen Gewerbebetrieben der folgenden Branchen:  
Bus-Reiseunternehmen; Öllagerungsbetrieb, Lagerung von landwirtschaftlichen Rohstoffen und -waren, Herstellung und Verarbeitung von Holzrecycling-Produkten, Lagerung von Steinen, Erden und Baustoffen

### 3.1 Am Standort RegioPort Weser mit dem Teilstandort Bückeberg - Berenbusch bestehen heute die folgenden Umschlagverknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern / -mitteln:

- Kanal – Straße (Massengüter, trocken und flüssig, Stückgüter; Lagerung);
- Kanal - Schiene (aktuell nicht genutzt).

Abb. 25:  
Umschlagverknüpfungen im  
Hafen Bückeberg-Berenbusch  
mit Ölverladekopf (links) und  
Silogebäude (rechts)



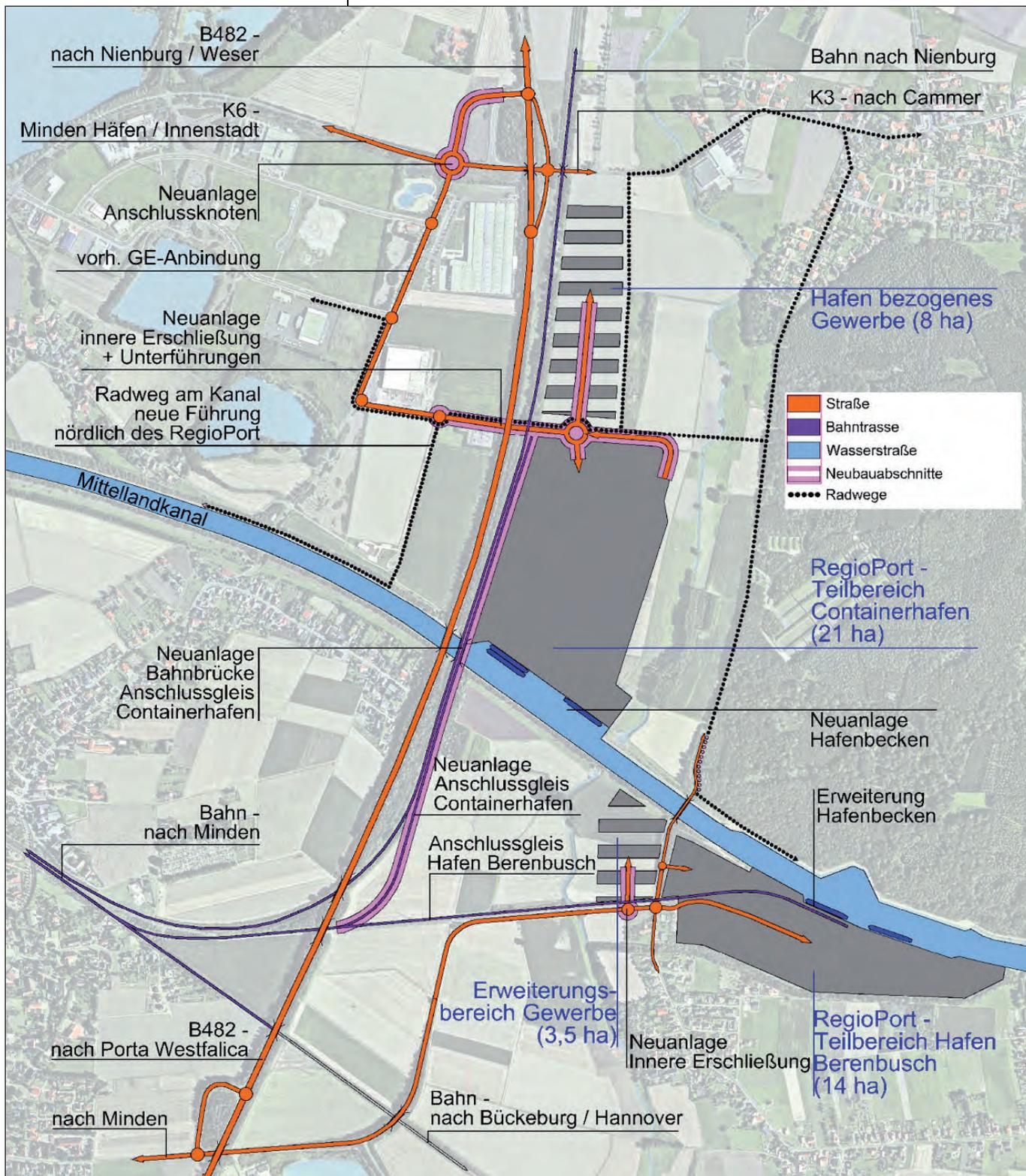
Mit dem Neubau des Containerhafens und den Ausbau des Teilstandortes Bückeberg-Berenbusch werden zusätzlich folgende Verknüpfungen geschaffen bzw. reaktiviert (über die Schienenanbindung Minden-Berenbusch):

- Kanal – Straße (Container, Massengüter, trocken und flüssig, Stückgüter);
- Kanal – Schiene (Container, Massengüter, trocken und flüssig, Stückgüter);
- Straße – Schiene (Container, Massengut und Stückgut).

Damit werden die bestehenden Umschlag- und Transportdienstleistungen und -angebote am Standort RegioPort Weser ergänzt, ausgebaut und optimiert. Durch die enge räumliche Konzentration entsteht in Minden und Bückeberg ein voll ausgebauter Standort des kombinierten Verkehrs, der zukünftig von den Großgütermotor (GMS) und den übergroßen Großgütermotorschiff (ÜGMS) angefahren werden kann.

### 3.2 Anbindung - Verkehrsflächen

Der Strukturplan (Abb. 3) dient an dieser Stelle als Überblick über die verschiedenen Teile der Erschließung, die nachfolgend erläutert werden.



## 3.2 Äußere Anbindung

### Nördliche Anschlusssituation



### Südliche Anschlusssituation



Der RegioPort Weser und seine beiden Teilstandorte sind mit der Lage im Bereich der B 482, der B 65 (Entfernung rd. 2 km) und der A 2 (Entfernung rd. 10 km) kurzwegig an das überörtliche Straßennetz anzubinden.

Zur äußeren Erschließung kann auf zwei Anschlussstellen an die B 482, die Bahngleise südlich des Kanals sowie den Mittellandkanal selbst zurückgegriffen werden.

Für das Vorhaben müssen die Anschlussstellen an die Bundesstraße in ihrer Lage grundsätzlich nicht geändert werden.

Am nördlichen Anschlusspunkt an die B 482 wird durch die allgemeine Verkehrsentwicklung, hervorgerufen durch eine weitergehende Aktivierung der Gewerbebereiche in der Stadt Minden (Industrieafen, Aminghausen, Päpinghausen), eine Optimierung und leistungsfähigere Gestaltung erforderlich (Verbesserung des Verkehrsflusses zur Bundesstraße). Diese Neugestaltung bietet die Chance, eine „versatzfreie“ Anbindung der Abfahrtsrampe B 482, Cammer Straße und Karlstraße an einem zentralen Kreisverkehrsknoten zu schaffen. Über diesen kann der Hafen an die Cammer Straße angebinden werden. Hierbei handelt es sich um eine unwesentliche Änderung eines bestehenden Knotenpunktes, für den keine Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit besteht.

Die Cammer Straße bzw. Magdeburger Straße im Gewerbegebiet Päpinghausen sind eine verkehrswichtige Anbindung für den gesamten Bereich Päpinghausen. Durch die Lösung eines Kreisverkehrsplatzes wird im Norden ein zentraler Verteilungspunkt für alle Gewerbe-, Industrie- und Hafengebiete im Nordosten von Minden geschaffen. Durch diese Anbindung des Hafens und des hafenauffinen Gewerbegebietes werden LKW- und Suchverkehr östlich der B 482 vermieden bzw. minimiert, da kein Anschluss an die Cammer Straße östlich der Eisenbahnlinie erforderlich wird.

Die Lage der Erschließung außerhalb von Siedlungslagen erlaubt störungsfreie Liefer- und Distributionsverkehre für den nördlichen bzw. südlichen Teilstandort des RegioPortes.

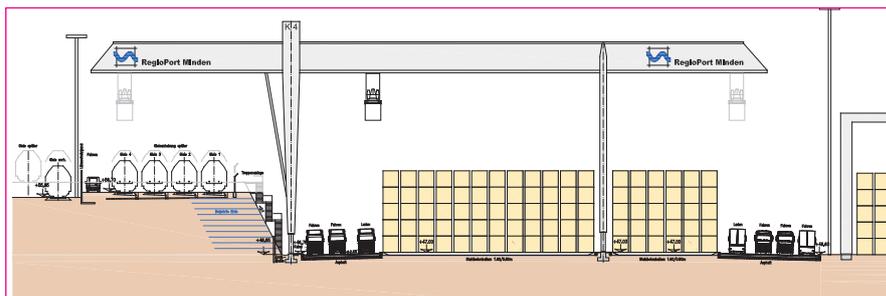
### 3.2

Für den Anschluss der nördlichen Fläche an die nächste Bahnlinie muss ein neues, separates Gütergleis mit Brücke gebaut werden. Dieses liegt östlich des vorhandenen Gleiskörpers der Strecke Minden-Nienburg und wird an ihn angeschüttet. Damit passt sich das Bahngleis in Höhen-/Rampenverlauf und -entwicklung an den vorhandenen Bahndamm an.



Abb. 26:

Schnitt durch den Umschlagbereich an der Gleisanlage (links)



(bremenports 11/2009)

Für den Containerhafen müssen die kanalparallelen Umschlagstellen neu geschaffen werden.

Der südliche Teilstandort des RegioPortes in Bückeberg-Berenbusch wird durch die vorhandene Erschließung des Schaumburger Weges an die B 482 angeschlossen. Im Eingangsbereich zu dem Teilstandort und sein potenziellen Erweiterungsbereich im Westen zur Bückeburger Aue wird eine Neuordnung für eine Optimierung des Verkehrsgeschehens und Hafenbetriebes erforderlich. Die Erschließung für die Bahn kann auf das vorhandene, erneuerungsbedürftige Gütergleis zurückgreifen. Eine parallele Kanalanlage ist vorhanden, wird aber für eine leistungsfähigere Auslegung des Hafens bzw. für Nachfrage aus dem vorhandenen Standort erweitert.



## 3.2 Innere Erschließung



Die innere Erschließung der Containerumschlag- und –lagerfläche wird eine nicht-öffentliche, direkt dem Hafen zugeordnete Straßenverkehrsfläche sein. Das hafenauffine Gewerbegebiet wird durch eine Straße erschlossen, an die sich die Betriebsflächen anschließen. Die Erschließung endet in einem Wendeplatz.

Mit einer zentralen Erschließung von Containerhafen und hafenauffinem Gewerbegebiet können die Verkehre zwischen diesen beiden Flächen ohne größere, zusätzliche Belastung für die Umgebung abgewickelt werden. Mit einem verstärkten Verkehr zwischen dem Containerhafen und den Betriebsstätten ist zu rechnen, wenn sich im hafenauffinen Gewerbegebiet entsprechende Dienstleistungen und Warenverarbeitungen angesiedelt haben.

Für Verkehre zwischen dem Teilstandort nördlich des Kanals und dem Hafen Berenbusch wird eine Verkehrsführung und Ausschilderung entwickelt, die die Benutzung von anderen Straßen als der Hauptverbindung über die B 482 ausschließt.

## 3.2 Gleisanschluss



Die Flächen für den Hafen und das hafenaffine Gewerbegebiet grenzen im Westen an die Bahnstrecke Minden- Nienburg. Die äußere Erschließung erfolgt über ein eigenes Gleis, das südöstlich der Überführung der B 482 über die Bahnlinie Minden-Berenbusch ausgleist. Es wird östlich der vorhandenen Bahnlinie nach Norden über den Kanal an die Hafenumfläche herangeführt. Der Kanal wird mit einer neuen Brücke überquert. Die Führung östlich des vorhandenen Bahnkörpers berücksichtigt einem möglichen, später geplanten Ausbau der Strecke Bremen-Nienburg – Minden um ein weiteres Gleis auf eine Zweispurigkeit.

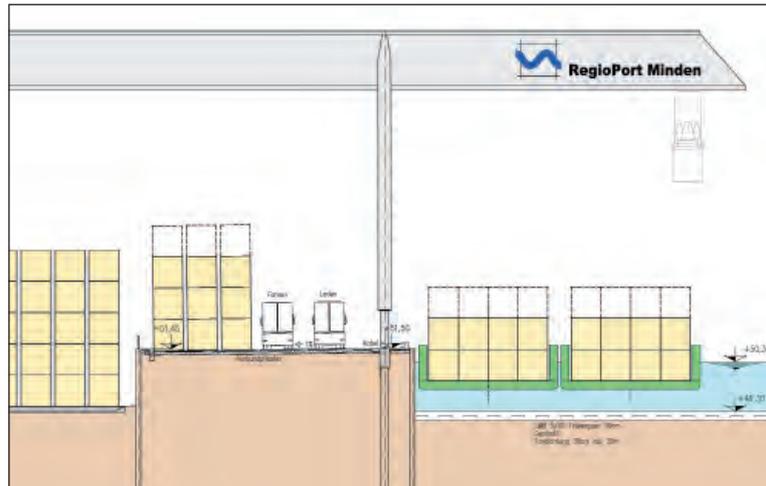
Zur Sicherstellung der technisch erforderlichen Aufstelllängen für die Container-Güterzüge an der Umschlaganlage ist eine möglichst weit südlich liegende Verzweigung der Stell- und Umschlaggleise für die Güterbahn erforderlich. Dies bedeutet eine Ausgleisung auf zwei Gleise bereits südlich des Mittellandkanals und eine weitere Ausgleisung von zwei Gleisen nördlich des Kanals. Der Kanal wird dabei für den Hafenanschluss zweigleisig überbrückt und im Bereich der Umschlaganlagen stehen vier Gleise von gut 390 m nutzbarer Länge für sog. Halbzüge zur Verfügung.

Der bestehende Hafenstandort Bückebug-Berenbusch wird durch das vorhandene Gleis erschlossen, das aus der Strecke Nienburg – Minden abzweigt. Dieses Gleis ist erneuerungsbedürftig und im Eigentum der Stadt Bückebug. Es wird im westlichen Abschnitt auch für die Erschließung des Containerhafens genutzt. Die Anschlussweiche zum neuen Hafen wird unmittelbar nach der Unterführung unter der B 482 liegen.

### 3.2 Anschluss Mittellandkanal

Der Anlegebereich für den neuen Containerhafen wird als kanalparallele Liegestelle neu errichtet. Sie liegt zwischen der neu zu errichtenden Güterbahnbrücke des Hafens und dem Unterführungsbauwerk (Düker) der Bückeburger Aue. Die Länge der Kaimauer von 350 m bietet drei Binnenschiffen Platz. Bei einer Breite von rd. 30 m können darüber hinaus zwei Binnenschiffe nebeneinander anlegen, so dass maximal sechs Liegeplätze genutzt werden könnten.

Abb. 27: Schnitt durch die Anlegestelle Containerhafen



(bremenports 11/2009)

Anlegestelle Containerhafen



### 3.2

#### Erweiterte Anlegestelle Berenbusch



Ein Ziel der Planung in der Teilfläche Bückebug-Berenbusch sind die notwendigen Ertüchtigungsmaßnahmen für die vorhandenen zwei Liegeplätze, die so gesichert werden. Mit der Revitalisierung des Standortes und Integration in den Gesamtkomplex RegioPort

Weser und zur Optimierung des Schiffsumschlages wird eine Erweiterung um einen Liegeplatz geplant. Die Erweiterung erfolgt im Westen mit Verlagerung des Öllöschkopfes und im Osten in Richtung der Kanalquerung des Tannenwegs. Mit der Erweiterung um rd. 150 m wird an diesem Standort eine nutzbare Liegelänge von 400 m, d. h. für drei Binnenschiffe erreicht.

#### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Anbindung an den ÖPNV ist im Zusammenhang mit der Bedienung des Gewerbegebietes Päpinghausen-Ost durch den „Stadt-BusMinden“ und regionale Buslinien möglich. Die Stadt Minden und der Vorhabenträger wirken auf eine bedarfsgerechte Anbindung durch den ÖPNV-Träger „mindenherforder verkehrsgesellschaft“ (mhv) hin.

#### Radwegeverbindungen

Entlang der Nordseite der Magdeburger Straße verläuft eine Radwegeverbindung über die heutigen Wirtschaftswege Richtung Cammer. Durch die Planung bleibt die Verbindung Minden-Cammer erhalten oder wird ggf. verlegt.

Insbesondere die Unterbrechung der Radwegeverbindung entlang des Kanals im Bereich der zukünftigen, nicht zugänglichen Anlegestelle ist wieder herzustellen. Durch die Verlegung des Weges nach Norden an die Magdeburger Straße wird sicher gestellt, dass der Radverkehr wieder auf die Kanalroute geführt wird. Dies kann im Bereich der Wendeanlage der Magdeburger Straße durch eine auf die vorhandene Kanalböschung führende Rampe gelöst werden.

Neu geschaffen wird der Weg im Zuge der neugestalteten Unterführungen B 482 und Bahn sowie entlang der neuen Erschließungsstraßen östlich der Bahn. Östlich der neuen Bauflächen verläuft der Radweg auf dem heutigen Wirtschaftsweg nach Norden Richtung Cammer. Im Zuge der Renaturierung der Bückebuger Aue kann auch eine direkte, durch die Aue führende Verbindung zum Schaumburger Wald (Straße „Unter den Tannen“) geschaffen werden.

#### Langfristige Option: Neue Radwegequerung der Bückebuger Aue



### 3.3 Ver- und Entsorgung, technische Infrastruktur

Die Anbindung an die sog. technische Infrastruktur und Erschließung durch die wichtigsten leitungsgebundenen Versorgungen erfolgt über die vorhandenen bzw. zu erweiternden Anbindungen aus dem Gewerbe- und Industriegebiet Ost II - Papinghausen.

Hierzu zählen die Versorgung mit Energie bzw. Strom, Frischwasser und Telekommunikations- und Datentransferleistungen. Sie werden durch private Versorgungsträger erstellt.

Die Entsorgung des Schmutzwassers erfolgt über neu zu errichtende Netze in Richtung der zentralen Abwasserentsorgung der Stadt Minden mit Anschluss im Bereich der Cammer Straße.

Die Oberflächenentwässerung soll gebietsnah in die Bückeburger Aue über die vorgesehene Rückhaltung erfolgen.

### 3.4 Emissionen und Belange des Immissionsschutzes

Die Emissionen und Belange des Immissionsschutzes sind durch vier Untersuchungen und Gutachten im Vorfeld des Masterplanes erfasst und bewertet worden. Hierbei handelt es sich um

- die schalltechnische Voruntersuchung im Rahmen der Änderung des Regionalplanes (2007)
- das schalltechnische Gutachten im Zusammenhang mit der Rahmenplanung Bückebug-Berenbusch (2009);
- die schalltechnischen Messungen im Umfeld des Containerhafens und zugehöriger Anlagen (2009) sowie
- die Gesamtbetrachtung des Containerhafens, des Hafens Bückebug-Berenbusch und des hafenauffinen Gewerbegebietes (2010, in der Endbearbeitung).

Im RegioPort Weser sind drei zusammenhängende Emissionsquellen und -bereiche zu berücksichtigen: die Hafenanlagen selbst, das hafenauffine Gewerbe (Neu und Bestand in Bückebug-Berenbusch) und die Verkehrsemissionen der Ziel- und Quellverkehre der Teilbereiche. Die mit dem Betrieb der Containerterminals und der hafenauffinen Nutzungen verbundenen Emissionen sowie die daraus resultierenden Belange des Immissionsschutzes wurden konkret auf die potenziellen Belastungsorte der Siedlungsansätze Berenbusch, Cammer und Dankersen-Reckhöfen betrachtet und untersucht.

In der Schallimmissionsprognose werden als Hauptschallquellen berücksichtigt:

- Containerverladebrücken
- Lagerkrane im Containerlagerbereich
- Lkw/Trailer-Verkehr auf dem Containerterminal
- Schienenverkehr auf dem Containerterminal
- Schiffe
- Kühlcontainer

Für die Ortslagen und Siedlungsansätze in der Nähe des RegioPortes ist die Einhaltung der geltenden Orientierungs- und Grenzwerte zwingend. Hierbei werden die Immissionsbelastungen entsprechend der geltenden Rechtsprechung für die angesprochenen Gebietstypen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) und des Außenbereiches in Ansatz gebracht und für die Voruntersuchungen und Gesamtbetrachtung verwendet.

### 3.4 Berenbusch

Die Ortslage Berenbusch ist im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Schaumburg als ländlicher Raum ohne besondere Schwerpunktaufgabe dargestellt. Die im Flächennutzungsplan der Stadt Bückeburg mit Wohnbauflächendarstellung versehene Ortslage befindet sich rd. 560 m mit ihrem bebauten Bereich vom südlichsten Punkt der Containerumschlaganlage am Kanal entfernt.

In der Ortslage ist zum Einen der Bereich einer Satzung gem. § 34 Abs. 4 BauGB zu beachten zum Anderen der B-Plan Nr. 132. Der Bebauungsplan setzt Allgemeines Wohngebiet fest. Damit richtet sich die zulässige Immissionshöhe nach dem Baugebietstypus Allgemeines Wohngebiet.

#### **Dankersen-Reckhöfen**

Der Siedlungsansatz Dankersen-Reckhöfen ist als potenzieller Immissionsort, besonders durch die Emissionen der Containerumschlaganlagen betroffen. Hier sind jedoch die Trennwirkung der Bundesstraße (Hochlage) und des Bahndammes sowie die Vorbelastungen durch den vorhandenen Verkehr zu berücksichtigen.

Der Siedlungsansatz Reckhöfen ist außerhalb von weiter östlich liegender beplanter Fläche (B-Plan Nr. 833) und der Innenbereichssatzung nach § 34 BauGB als ein Siedlungsansatz im Übergang zum Außenbereich anzusehen ist.

Für Reckhöfen bestehen mögliche Konfliktbewältigung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung in der Reduzierung von Emissionswerten aus dem überplanten Bereich des Gewerbeparkes Päpinghausen und einer betrieblichen bzw. anlagenbezogenen Reduzierung von potenziellen Emissionsquellen in der Umschlaganlage selbst. Diese Möglichkeiten werden bei der Vorlage der konkreten Anlagenplanung und -typik weiter präzisiert.

### 3.4 Cammer

Für die Siedlung Cammer sind als Immissionsquellen die Containerstellflächen, die LKW-Abwicklung an der nördlichen Grenze des eigentlichen Hafengeländes sowie das hafenaффines Gewerbe zu sehen. Der Abstand zur Hafenanlage liegt bei rd. 470 m, der zum hafenaффine Gewerbegebiet bei rd. 390 m.

In Cammer kommt die potenzielle Emissionsquelle der im Schaumburger Wald gelegenen Schießanlage hinzu. Sie wird in den Untersuchungen und Bewertungen entsprechend ihrer Nutzungszeiten und -auswirkungen berücksichtigt.

Im Zusammenhang mit den beiden vorhandenen Bebauungsplänen, die Allgemeines Wohnen festsetzen, und der Festlegung eines immissionsbezogenen Schalleistungspegels auf einer gewerblichen Fläche am westlichen Ortsrand ist für dies Ortslage auch der Aspekt des Siedlungsrandes im Übergang zum Außenbereich heraus zu stellen.

Eine mögliche Konfliktbewältigung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung für Camer liegt in der Reduzierung von Emissionswerten aus dem hafenaффinen Gewerbe (besonders in den Nachtstunden) und einer betrieblichen bzw. anlagenbezogenen Reduzierung von potenziellen Emissionsquellen in der Hafenfläche. Diese Möglichkeiten werden bei der Vorlage der konkreten Anlagenplanung und -typik weiter präzisiert, da die verwendeten, genauen Anlagentypen erst im Verlauf der Planung bestimmt werden.

### 3.4 Verkehrsemissionen und -immissionen

Die Erschließung der Flächen nördlich des Mittellandkanals erfolgt von der B 482 durch das Gewerbe- und Industriegebiet Ost II - Päpinghausen.

Auf dem Abschnitt der K 6 von der B 482 bis zum Gewerbe- und Industriegebiet Ost II - Päpinghausen wurden 2005 lt. Straßenverkehrszählung 5.947 Kfz (DTV) gezählt. Hierbei betrug der Anteil des Güter- / Schwerverkehrs 714 Fahrzeuge (DTV), was einem Anteil von rd. 10 % entspricht.

Am Anteil des Schwerverkehrs westlich der B 482 wird deutlich, dass die primäre Verkehrsfunktion für den LKW-Verkehr im Nordosten des Hafen- und Gewerbebereiches Minden auf die B 482 ausgerichtet ist.

Die ältere Zählung zum Ausbau des Knotenpunktes der K 6 mit der B 482 (zum Bau der östlichen Ab-/Auffahrtrampen) und die dabei prognostizierte Belastung für das Jahr 2010 lassen keine eindeutige Aussage zu, da hier alle Verkehre ohne Unterscheidung von / nach Richtung Minden oder Cammer erfasst worden sind. Unterstrichen wird lediglich die Bedeutung der B 482 Richtung Porta Westfalica für den Schwerlastverkehr (prognostizierter Anteil: rd. 30 %).

Die im Zusammenhang mit der Gesamtbetrachtung durchgeführten schalltechnischen Messungen belegen eine Vorbelastung der verschiedenen Immissionsorte (Reckhöfen, Cammer, Berenbusch) durch die Verkehrsimmissionen der B 482 und des Bahnverkehrs. Der zeitliche Geräuschpegelverlauf zeigt diese Verursachersituation deutlich auf.

*(ted 2009, 12ff.)*

Als Hauptemissionsquellen – die Orte von denen hauptsächlich der Verkehrslärm ausgeht – sind hier die Bundesstraße 482, die Bahnlinien Minden-Hannover und Minden-Nienburg sowie der Mittellandkanal zu betrachten. Der dort bereits schon heute erzeugte Lärm ist als Vorbelastung, neben der Vorbelastung des Gewerbe- und Industriegebietes Minden-Päpinghausen, in der schallgutachterlichen Gesamtbetrachtung zu berücksichtigen.

Die schallgutachterliche Gesamtbetrachtung, für die zurzeit noch einzelne Berechnungen durchgeführt werden, wird unter Berücksichtigung der o. a. Vorbelastungen und des Hafenbetriebes sowie des Betriebes des hafenaffinen Gewerbegebietes die zukünftigen Lärmwerte prognostizieren und die Auswirkungen, v.a. für die Ortslagen Minden-Dankersen (Bereich Kanalstraße), Bückeberg-Cammer und Bückeberg-Berenbusch darstellen.

### **3.4 Zusammenfassung Emissionen und Belange des Immissionsschutzes Verkehr**

Die Anlagen des neuen Hafens und die Entwicklung der hafenauffinen Nutzungen verursachen Immissionen in den benachbarten Siedlungsansätze Berenbusch, Cammer und Reckhöfen. Die hierbei verursachten Konflikte müssen bewältigt werden. Im Bereich der Schallimmissionen können hierbei Lärminderungsmöglichkeiten zur Konfliktlösung eingesetzt werden.

Zur Minderung von Immissionsbelastungen stehen im Containerhafen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung: Zeitliche Regelung der Aktivitäten, des Nachtbetriebs im Containerumschlag; Veränderung der Lage und Stauhöhe der besonders emissionsträchtigen Kühlcontainer, Regelungen der Zufahrt und Warteaktivitäten des Schwerlastverkehrs.

Im hafenauffinen Gewerbegebiet sind mögliche Maßnahmen die im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung weiter zu konkretisierende Ausführung und Stellung der Gewerbebauten sowie Lage der Verkehrsflächen, die im Hinblick auf Immissionsminderungen optimiert werden können.

Weitere Möglichkeiten bestehen in der Reduzierung des Vorbelastungsrahmens durch benachbarte Gewerbeflächen am Standort Papinghausen.

## 3.4 Weitere Emissionen

### Feinstaub

Im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsstudie UVS Teil A - Grundlagen wurde eine erste Vorab einschätzung durch das Büro Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten bezüglich der Beurteilung von Feinstaubbelastungen für Partikel PM<sub>10</sub> (siehe Glossar S. 93) abgegeben. Das Thema Feinstaub wird im Rahmen der Auswirkungsprognosen der Umweltstudie und der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Hinblick auf die benachbarten Schutzgebiete ausführlich aufgegriffen.

*(Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten 12/2009)*

### CO<sub>2</sub>-Emissionen

Mit der allgemeinen Entwicklung der Güterverkehrsmengen und -transportleistungen wird die umweltverträgliche Abwicklung der Güterströme und die Ausgestaltung des Verkehrs an Bedeutung gewinnen.

Dies erschöpft sich dabei nicht nur im Einsatz von CO<sub>2</sub>-reduzierenden Antrieben in den Verkehrsmitteln (Modernisierung von LKW-Flotten) oder in einer Verlagerung des Modal-Split zugunsten umweltverträglicher Transportmittel. Auch die Effizienzsteigerung, die in der Konzentration und Optimierung der Verkehrs- und Umschlagleistungen (z. B. mittels trimodaler Umschlagstationen) wirkt umweltentlastend.

So hat die Fa. Bobe den Effekt für die Umweltentlastung durch den Umschlag der Container am bestehenden Standort Minden-Industrieafen für die Transportleistung Richtung der deutschen Seehäfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg ermittelt: Ein mit 60 Containern beladenes Binnenschiff ersetzt 60 LKW-Fahrten und reduziert den Dieserverbrauch pro Container auf 1/3 des LKW-Verbrauchs.

*(markt & wirtschaft westfalen 4/2010: Grüne Logistik)*

Die vorstehenden Ausführungen zu den Emissionen und Immissionen werden in den weiteren Planungsschritten und folgenden Planverfahren weiter konkretisiert und präzisiert. Die hier vorgestellten Betrachtungen basieren auf dem Planungsstand Mitte 2010.

So sind für die nächsten Schritte noch bau- und anlagenbedingte Emissionen darzustellen und Auswirkungen auf die umliegenden Biotope und Schutzgüter zu prüfen (z. B. Auswirkungen der Beleuchtung des Hafens auf die Fledermauspopulation des Schaumburger Waldes).

Diese ausstehenden Wirkungsbetrachtungen sind Gegenstand der einzelnen Umweltberichte und -prüfungen in den nächsten Planungsschritten.

### 3.5 Bauleitplanung und weitere Planungsschritte

Dem Masterplan kommt im Vorlauf zu den weiteren Schritten der Bauleitplanung und den einzelnen, fachplanungsbezogenen Planfeststellungsverfahren eine Bündelungsfunktion in Bezug auf Information und Darstellung der bisherigen Planungen zu.

Für den **RegioPort Minden** sind folgende Schritte in der Bauleitplanung und Fachplanung durchzuführen:

- Das Bauleitplanverfahren wird mit der Änderung der Flächennutzungspläne der Stadt Minden bzw. der Stadt Bückeburg eingeleitet.
- Für die Flächen des Containerhafens und des hafenauffinen Gewerbegebietes wird ein Bebauungsplan aufgestellt.

In der Fachplanung werden folgenden Plangenehmigungs- und -feststellungsverfahren notwendig:

- für die Umschlagstelle gem. Bundeswasserstraßengesetz;
- für den Bahnanschluss gem. Eisenbahngesetz;
- für die Veränderung der 110-kV Leitung gem. Energiewirtschaftsgesetz;
- für die Renaturierung Bückeburger Aue gem. Wasserhaushaltsgesetz sowie
- für den Ausbau der Magdeburger Straße mit Unterführung der B 482 und Bahnlinie Minden-Nienburg gem. Straßen- und Wegegesetz.
- Für den Ausbau des Hafens Bückeburg-Berenbusch - Erweiterung der Anlegestelle wird ein Planfeststellungsverfahren erforderlich:
- für die Verlängerung der Anlegestelle gem. Bundeswasserstraßengesetz.

Die Aufstellung von Bebauungsplänen für die Hafenanlagen und das hafenauffine Gewerbe sowie die einzelnen Plangenehmigungs- und -feststellungsverfahren für den RegioPort Minden und den Hafen Bückeburg dienen der Erlangung des Baurechts und sind wichtige Meilensteine zur Vorbereitung der Baumaßnahmen.

In allen Planungsverfahren ist eine umfassende und frühzeitige Beteiligung der Bürger vorgesehen, deren Belange durch das Vorhaben betroffen sind. Darüber hinaus sind die Behörden zu beteiligen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt werden. Rechtzeitig erhobene Einwendungen der betroffenen Bürger und die Stellungnahmen der Behörden werden, ähnlich wie im förmlichen Verwaltungsverfahren, in einem mündlichen Termin gemeinsam erörtert. Den Planfeststellungsverfahren liegen Gutachten und Untersuchungen zugrunde, um alle durch das Vorhaben berührten Belange einzubeziehen.

### 3.5 Flächennutzungen - Art der Nutzung

Die vorbereitenden und verbindliche Bauleitplanung nimmt für die einzelnen Flächen im RegioPort eine Bestimmung der Bauflächen und Arten der Nutzung vor. Diese planungsrechtliche Zuordnung erfolgt auf der Grundlage der Baunutzungsverordnung (BauNVO) und Anlage zur Planzeichenverordnung (PlanzVO):

#### Container-Hafen

- Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Hafengebiet.

#### Hafenaffines Gewerbegebiet

- Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Hafenaffines Gewerbegebiet. Zielsetzung der Zweckbestimmung ist die Freihaltung und Reservierung der Flächen ausschließlich für die hafenbezogenen Gewerbenutzungen.

#### Bückeberg-Berenbusch - SO Hafen, Gewerbegebiet

- Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Hafengebiet wie im aktuellen Entwurf zum Flächennutzungsplan dargestellt.
- Erweiterungsfläche wird als Gewerbegebiet dargestellt.

#### Erschließungsanlagen und -flächen

- Flächen für überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen -  
Erschließungsstraße östlich der Bahnlinie, Magdeburger / Cammer Straße, Anschluß B 482.
- Flächen für Bahnanlagen -  
Gleisanschluß Containerhafen und Gleisanlage für den Umschlag.

#### Abstandsflächen Bückeburger Aue, Stadtfläche Minden südlich des Kanals

- Darstellung als Flächen für die Landwirtschaft.

#### Flächen für Ausgleichsmaßnahmen, Renaturierte Bückeburger Aue

- Grünflächen und Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.

#### Flächen im Bereich der Bückeburger Aue

- Umgrenzung von Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses.

### 3.5 Renaturierung und Umgestaltung Bückeburger Aue

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der europäischen Wasser-rahmenrichtlinie (WRRL) im Wesereinzugsgebiet besteht die Zielsetzung, die Nebengewässer in einen besseren und naturnäheren Zustand zu versetzen und umzugestalten.

Diese Zielsetzung ist auch für die anthropogen stark veränderte Bückeburger Aue zu formulieren. Für diese Aufgabe wurde eine „Vorplanung zur natürlichen Umgestaltung der Bückeburger Aue zwischen Mittellandkanal und K 6“ (Cammer Straße) erstellt.

Das überwiegend mäßig bis schlecht eingestufte Gewässer der Bückeburger Aue weist in dem in Rede stehenden Abschnitt ein durch den Menschen stark veränderten Verlauf mit den folgenden negativ zu bewertenden Eigenschaften auf:

- Einheitsprofil mit fehlenden Auenstrukturen,
- niedriger Fischbestand,
- fehlender Gehölzbewuchs am Gewässer,
- fehlende Uferstrandstreifen sowie
- eine geringe Erlebbarkeit der Flussaue.

Positiv zu bewerten sind die Eigenschaften

- stark ausgeprägte Unterwasservegetation (günstige Laich- und Jungfischhabitats),
- mehrere Kehrwasserpools und eine Flussschnelle,
- vereinzelte Uferabbrüche,
- Quellaustritte mit Sumpfwiesen,
- erhaltenswerte Strukturen im Deponiebereich,
- Brutvorkommen des Eisvogels,
- Vorkommen von Rote Liste Fischarten,
- Vorkommen von Rote Liste Libellen sowie
- Nahrungsgebiet für Rote Liste Fledermausarten.

Die Vorplanung für die natürliche Umgestaltung sieht die Etablierung eines stark differenzierten Profils und eines mäandrierenden, geschlängelten Gewässerverlaufs mit Gabelungen, Verzweigungen und variablen Breiten vor. Die Planung soll die Schaffung zusätzlicher / neuer Auenelemente mit Waldentwicklung und Erhöhung des Gehölzanteils dienen. Zugleich soll der Aufwand der Gewässerunterhaltung reduziert werden. Ein Naturlehrpfad soll die Erlebbarkeit der Aue fördern.

*(Sönnichsen & Partner, Hanke +  
Welschar, Landschaftsarchitekten,  
10/2009).*

### 3.5 Hochwasserschutz

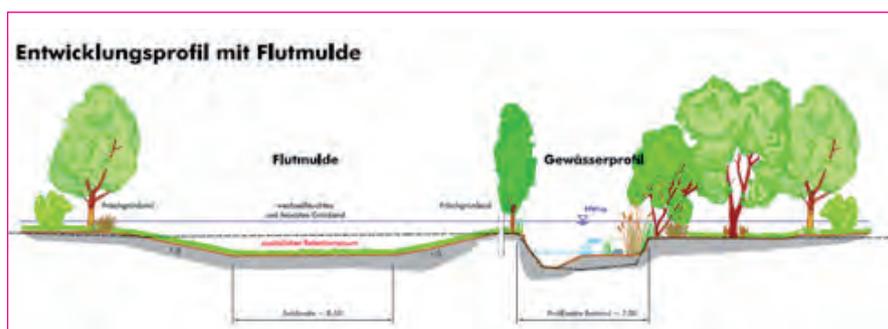
Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Bückeburger Aue können die Fragen der Hochwasser(schutz)planung des Containerhafens und des hafenaffinen Gewerbes sowie Aufgaben der Schaffung von Ausgleichsflächen und Ersatzmaßnahmen im räumlichen Zusammenhang bzw. in der Nähe des Vorhabenraumes mit berücksichtigt werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in den wasserwirtschaftlich erforderlichen Untersuchungen der Ausgleich von Retentionsraum und das Verschlechterungsgebot hinsichtlich der Hochwassersituation zu beachten ist.

Der Verlust an Retentionsraum durch die in Anspruch genommene Fläche des Containerhafens beträgt volumenmäßig ca. 31.000 m<sup>3</sup>. Zum Ausgleich dieses Verlustes stehen folgende Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung: Volumenausgleich oder gewässerökologische Maßnahmen.

Der Volumenausgleich im Hochwasserbereich mit der Umgestaltung der Bückeburger Aue kann in einer Flutmulde erfolgen, die neben dem neuen Gewässerverlauf vorgesehen wird. Mit dieser Flutmulde können ca. 12.000 m<sup>3</sup> Retentionsraumvolumen geschaffen werden. Darüber hinaus ist ein zusätzlicher Retentionsraumausgleich erforderlich, der im und außerhalb des Gebietes des Planungsverbandes im Verlauf der Aue (z. B. südlich des Mittellandkanals im Zuge weiterer Planungen der natürlichen Umgestaltung) vorzusehen ist.

Abb. 28:  
Querschnitt Flutmulde



(Sönnichsen & Partner, Hanke +  
Welschar, Landschaftsarchitekten,  
10/2009).

### 3.6 Belange der Umwelt - Eingriff, Ausgleich und Ersatz

Im Zusammenhang mit der UVS - Teil A - Raumanalyse sind folgende Fachgutachten und -untersuchungen durchgeführt worden:

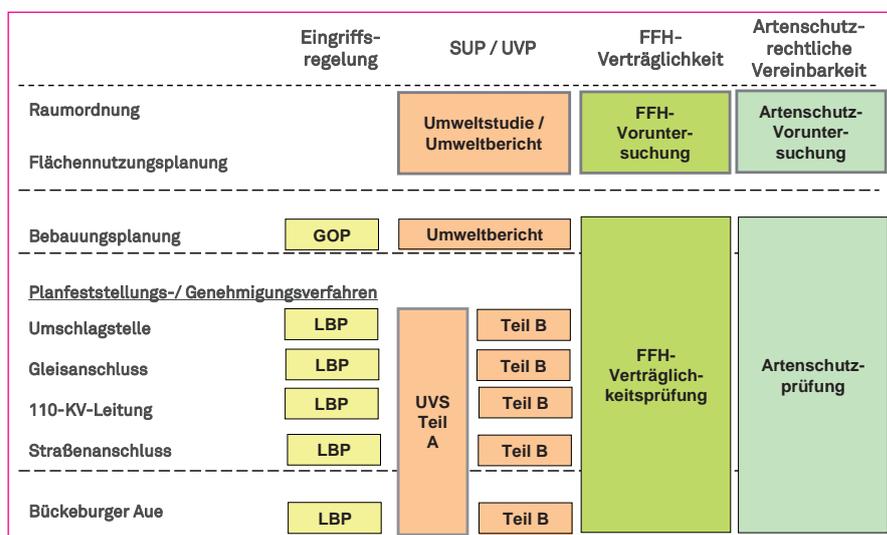
- Fachbeitrag Avifauna 2007
- Fachbeitrag Avifauna 2008 mit Zusatzkartierungen 2009
- Fachbeitrag Fledermäuse 2007
- Strukturanalyse und Potenzialanalyse des Randbereichs des Schaumburger Waldes als Lebensraum für Fledermäuse
- Limnologische und fischereibiologische Untersuchungen Mittellandkanal und Bückeburger Aue
- Repräsentative, vergleichende Erfassung von Schmetterlingen: Nachtfalter im Schaumburger Wald
- Qualitative und semiquantitative Erfassung der Libellen an der Bückeburger Aue
- Floristisch-vegetationskundliche Bestandsaufnahme ausgewählter Grünlandflächen und der Bückeburger Aue
- Zwischenbericht zur Erfassung von Reptilien im Jahr 2009

Die umweltbezogenen Fachplanungen wie der Landschaftsrahmenplan, die Ziele der Landschaftsplanung, die artenschutzrechtlichen Belange usw. bilden sich mit ihren Grundlagen in der Umweltverträglichkeitsstudie UVS Teil A - Raumanalyse des Büros Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten und in den zugehörigen Fachbeiträgen ab. Die Gutachten und Untersuchungen decken die ökologischen und naturräumlichen Grundlagen des Vorhabenraumes und des definierten Untersuchungsraumes ab.

Als weitere Arbeits- und Planungsschritte im Rahmen der Umweltstudie und der Erstellung der Umweltberichte für die weiteren Planungsschritte (Änderung der Flächennutzungspläne der Städte Minden und Bückeburg, verbindliche Bauleitplanung und Planfeststellungsverfahren) sind noch zu erstellen bzw. vorzusehen:

- Artenschutz- und FFH-Voruntersuchung;
- Prüfung weiterer Schritte zur Optimierung der Planung (um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden);
- frühzeitiger Beginn der Suche geeigneter Ausgleichsflächen (frühzeitig insbesondere für die artenschutzrechtlich erforderlichen, vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), da unter Umständen mehrjährige Entwicklungszeiträume erforderlich werden (z. B. Zauneidechse);
- UVS Teil B - Auswirkungsprognose;
- Artenschutzprüfung und FFH-Verträglichkeitsuntersuchung;
- Umweltberichte und Grünordnungsplan/Landschaftspflegerischer Begleitplan zu den einzelnen Teilen des Vorhabens (Planfeststellungsverfahren).

Abb. 29: Übersicht umweltfachliche Beiträge Planverfahren RegioPort



(Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten 11/2009)

### 3.6 Die Grundlagenermittlung erfolgte 2007 und 2008, mit Kartierung und Erfassungen zu den Bereichen

- Biotoptypen,
- Avifauna 2007 mit Ergänzungen 2008,
- Fledermäuse 2007 mit Ergänzungen 2008,
- Limnologische und fischereibiologische Untersuchungen von Mittellandkanal und Bückeburger Aue,
- Nachtfalter im Schaumburger Wald 2008 und
- Libellen an der Bückeburger Aue 2008.

In 2009 wurden eine Erweiterung des Untersuchungsgebietes in Päpinghausen und Dankersen und eine Ergänzung der Raumanalyse vorgenommen mit Kartierung und Erfassungen zu den Bereichen

- Biotoptypen,
- Vögel im Bereich von Päpinghausen,
- Reptilien entlang der Bahnstrecken (Blanke) und
- Abschluss der Reptilienuntersuchungen im Frühjahr 2010.

Die umweltbezogenen Fachplanungen wie der Landschaftsrahmenplan, die Ziele der Landschaftsplanung, die artenschutzrechtlichen Belange usw. bilden sich mit ihren Grundlagen in der Umweltverträglichkeitsstudie UVS Teil A - Raumanalyse des Büros Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten und in den zugehörigen Fachbeiträgen ab.

Dabei ordnet sich die Raumanalyse als Grundlage in die Gesamtplanung und einzelnen Fachplanungen wie folgt ein:

Die Erfassung und Bewertung erfolgt dabei auf die folgenden Schutzgüter:

- Menschen, menschliche Gesundheit
- Pflanzen
- Tiere
- Biologische Vielfalt (Biodiversität)
- Boden
- Wasser
- Klima und Luft
- Landschaft
- Kultur- und sonstige Sachgüter

sowie die Wechselwirkungen unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastungen.

*(Kortemeier Brokmann  
Landschaftsarchitekten 11/2009)*

### 3.6

Die umweltbezogenen Fachplanungen wie der Landschaftsrahmenplan, die Ziele der Landschaftsplanung, die artenschutzrechtlichen Belange usw. bilden sich mit ihren Grundlagen in der Umweltverträglichkeitsstudie UVS Teil A des Büros Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten und der zugehörigen Fachbeiträge ab. Im folgenden werden die wichtigsten Aussagen aus der Zusammenfassung der Umweltstudie (s. 91ff.) vorgestellt:

Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit

Wohn- und Erholungsfunktionen

- Wohngebiete in Cammer, Berenbusch/Evesen, Dankersen
- Streusiedlungen und Einzelwohnlagen von Päpinghausen, Cammer
- besondere freiraumbezogene Erholungsfunktionen am Mittellandkanal und dem Westrand vom Schaumburger Wald
- großflächig allgemeine freiraumbezogene Erholungsfunktionen (siedlungsnaher Freiräume mit guter Erschließung jedoch geringem landschaftsästhetischen Eigenwert)

„Aufgrund der Komplexität der Gesamtplanung des RegioPort Weser und der räumlichen und funktionalen Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Teilvorhaben wird mit diesem Grundlagenteil eine einheitliche Beurteilungsgrundlage für die Ebene der UVS geschaffen. Dazu wurden für die Erfassung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter nach § [2] UVPG teilweise unterschiedliche Untersuchungsgebiete abgegrenzt.

In Bezug auf die Wohnfunktionen für das Schutzgut Menschen und die menschliche Gesundheit sind sämtliche Wohnnutzungen im Umfeld der geplanten Vorhaben bedeutsam und empfindlich. Mit den Ortsteilen Cammer, Berenbusch, Dankersen und Streusiedlungsbereichen von Päpinghausen gruppieren sich mehrere Ortsteile der Städte Minden und Bückeburg um das Vorhaben. Bezüglich der Erholungsfunktionen ist für das Schutzgut Menschen in erster Linie der Schaumburger Wald als Landschaftsbereich mit seinem besonderen Potenzial für die landschaftsbezogene Erholung hervorzuheben. Dies gilt auch für den westlichen Waldrand und die dort angrenzenden Bereiche, allerdings sind dort erhebliche Vorbelastungen - insbesondere mit dem Schießstand - vorhanden. Neben dem Schaumburger Wald hat der Mittellandkanal mit seinen begleitenden Betriebswegen eine Bedeutung für die Erholungsnutzung, auch wenn es sich bei den Wegen nicht um offizielle, gewidmete Fuß- und Radwege handelt. Aufgrund der Siedlungsnähe und des gut ausgeprägten Wegenetzes werden auch die übrigen siedlungsnahen Freiräume rege zu Erholungszwecken genutzt. Zwar handelt es sich überwiegend um Bereiche mit einem geringen landschaftsästhetischen Eigenwert, die Bedeutung der Flächen für die ortsnaher Feiernutzung ist jedoch in ihrer guten Erreichbarkeit begründet. Die Empfindlichkeit dieser Bereiche gegenüber visuellen Veränderungen ist daher jedoch auch als gering einzustufen.“

(Kortemeier Brokmann  
Landschaftsarchitekten 11/2009)

### 3.6

Schutzgut Pflanzen

Biotoptypen / geschützte Biotop / Rote-Liste Arten

- sehr hohe Bedeutung des Schaumburger Waldes (FFH-Lebensraumtypen, Wald-Gesellschaften)
- mittlere bis hohe Bedeutung der Bückeburger Aue einschließlich östlich angrenzender Grünlandbereiche
- mittlere Bedeutung der meisten Gehölzstrukturen

Schutzgut Tiere

Vögel



- sehr hohe Bedeutung des Schaumburger Waldes (Mittelspecht und andere Arten)
- Vorkommen verschiedener planungsrelevanter Arten auf der Vorhabenfläche (Neuntöter, Schafstelze, Rebhuhn, Kuckuck, Feldschwirl, Turmfalke), Konzentrationseffekt auf der Brachfläche im nördlichen Teilgebiet
- keine besonderen Artenvorkommen im Gewerbegebiet Papinghausen

Schutzgut Tiere

Fledermäuse



- keine Quartiere im Bereich der Vorhabenflächen
- Jagdhabitats entlang der Gehölzstrukturen von Bahn und MLK und entlang der Bückeburger Aue
- lichtsensible Arten im Waldrand des Schaumburger Waldes

Schutzgut Tiere

Nachfalter

- außergewöhnlich hoher Artenreichtum im Schaumburger Wald (261 Nachfalter-Arten)
- Wald-Innenbereiche von besonderer Bedeutung
- der Waldrand ist weniger attraktiv
- der MLK ist aufgrund der blütenreichen Säume ebenfalls ein wichtiges Nahrungshabitat für Falter

„Für das Schutzgut Pflanzen hat der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes keine besondere Bedeutung. Es handelt sich in erster Linie um intensiv genutzte Ackerflächen, stellenweise auch Intensivgrünland oder Begleitbiotope von Verkehrsanlagen mit einer mittleren bis geringen Wertigkeit. Als Biotoptypen besonderer Bedeutung sind die naturnahen Laubwaldbestände im Schaumburger Wald hervorzuheben.

Die großflächigen Vorkommen entsprechend ausgeprägter FFH-Lebensraumtypen sind maßgeblicher Schutzzweck des FFH-Gebietes „Schaumburger Wald“. Darüber hinaus sind die Bückeburger Aue und einige Grünlandflächen auf niedersächsischer Seite aus floristischer Sicht bemerkenswert aufgrund des Vorkommens gefährdeter Pflanzenarten. Aufgrund der guten Ausprägung von Feuchtwiesenvegetation sind neben dem kleinflächigen, offiziell verzeichnetem geschützten Biotop 3619-36/01 südlich von Cammer auch weitere hochwertige Feuchtgrünlandbereiche als schutzwürdig gemäß NNatG einzustufen.

Bezüglich des Schutzgutes Tiere liegt aufgrund der Untersuchungen zu den Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Fische, Makrozoobenthos, Muscheln, Großkrebse, Libellen, Nachtfaltern und Reptilien eine umfangreiche Datenlage vor. Neben der besonderen Bedeutung des Schaumburger Waldes für Spechte kann demnach auch von einer besonderen Bedeutung des Waldes für weitere Vogelarten und Tierartengruppen ausgegangen werden, insbesondere Fledermäuse und Nachtfalter. Neben dem Schaumburger Wald stellt die Bückeburger Aue mit den angrenzenden Biotopstrukturen einen Tierlebensraum besonderer Bedeutung dar. Neben Fledermäusen nutzen auch diverse streng geschützte oder gefährdete Vogelarten den Bereich als Nahrungshabitat. In dem Pappelstreifen an der Bückeburger Aue nördlich des Mittelkanals wurden z. B. Waldohreule und Mäusebussard als Brutvogel festgestellt. Eine besondere Bedeutung hat die Bückeburger Aue auch für Libellen. Hierbei ist vor allem der Nachweis der Helm-Azurjungfer, einer streng geschützten Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie von Bedeutung. Auch die übrigen Teilbereiche des Untersuchungsgebietes werden von verschiedenen planungsrelevanten Arten als Teillebensraum genutzt, z. B. Vögeln und Fledermäusen. Auch diese Bereiche sind aus artenschutzrechtlicher Sicht zu beachten. Dies gilt insbesondere auch für die Zaunedeckenvorkommen entlang der Bahnstrecken.“

(Kortemeier Brokmann  
Landschaftsarchitekten 11/2009)

## 3.6

## Schutzgut Tiere

Libellen

- hohe Bedeutung der Bückeburger Aue für Libellen (insgesamt 15 Arten)
- darunter Vorkommen der streng geschützten Helm-Azurjungfer

## Schutzgut Tiere

Fische

- niedriges Artenniveau in Bückeburger Aue und MLK, keine besonderen Arten

Großmuscheln / Krebse

- keine planungsrelevanten Arten-Vorkommen

## Schutzgut Tiere

Reptilien

- derzeit nur Zwischenbericht, Abschluss der Untersuchungen im Frühjahr 2010
- Nachweis von Zauneidechse und Waldeidechse
- sehr hohe Bedeutung der Bahnanlagen für die Zauneidechse (sowohl als Lebensraum als auch bezüglich des Biotopverbundes)

## alle anderen Schutzgüter

Boden / Wasser / Klima und Luft / Landschaft / Kultur- und sonstige Sachgüter

- keine wesentlichen Ergänzungen
- Didinghausen nun offiziell Bodendenkmal
- Gräberfeld Päpinghausen wird als Bodendenkmal aufgehoben

„Insgesamt haben die übrigen Bereiche jedoch aus faunistischer Sicht gegenüber dem Schaumburger Wald und der Bückeburger Aue lediglich eine geringe bis mittlere Bedeutung. Beim Mittel-landkanal ist davon auszugehen, dass er für wassergebundene Fledermausarten eine bedeutsame Wander- und Leitstruktur darstellt.

Bezüglich der abiotischen Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft sind als Bereiche besonderer Bedeutung die Bückeburger Aue mit ihrem Überschwemmungsgebiet und teilweise verbreitete, ertragreiche Parabraunerden zu nennen. Nördlich des Mittel-landkanals

befindet sich auf dem Gebiet der Stadt Minden eine rd. 12.000 m<sup>2</sup> große Altablagerung (ehem. Müllablageplatz Dankersen Cammer-Feld).

Das Schutzgut Landschaft wird lediglich über das Landschaftsbild abgebildet, da unzerschnittene verkehrsarme Landschaftsräume als Prüf- und Bewertungsaspekt auf Planung des RegioPort Weser aufgrund der urbanen Prägung des Untersuchungsgebietes und der Vorbelastungen in Form von Verkehrsstrassen nicht mehr in Betracht kommen. Der überwiegende Teil des Planungsraumes ist dem Landschaftsbildtyp intensiver Agrarlandschaften mit entsprechend geringem landschaftsästhetischen Eigenwert zuzuordnen. Hinzu kommen zahlreiche Vorbelastungen durch trennende Verkehrsachsen und Dammbauwerke, Hochspannungsfreileitungen, Gewerbegebiete und Siedlungsränder. Von hohem landschaftlichem Eigenwert ist lediglich der Schaumburger Wald aufgrund der Großflächigkeit und Naturnähe der Strukturen. In einigen Teilbereichen, wie z. B. die Niederung der Bückeburger Aue und einige dörflich geprägte Bereiche hat das Landschaftsbild aufgrund einzelner Vorkommen naturnaher tlw. auch kulturhistorisch bedeutsamer Elemente eine mittlere Bedeutung.

Aus kulturhistorischer Sicht besonders bedeutsam sind jedoch Baudenkmäler in Cammer und aus archäologischer Sicht zudem das Bodendenkmal der ehemaligen Siedlung Didinghausen im Norden des geplanten Standortes des RegioPort Weser. Diese Bereiche werden beim Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter dargestellt.“

(Kortemeier Brokmann  
Landschaftsarchitekten 11/2009)

### 3.6 Eingriff, Ausgleich und Ersatz

Für die Entwicklung der trimodalen Umschlaganlage und der Entwicklungsflächen und des hafenauffinen Gewerbegebietes hat die Fa. bremenports im Dezember 2009 eine überschlägige Berechnung des damit verbundenen Eingriffs und erforderlichen Ausgleichs aufgestellt.

#### **„Abschätzung der Kompensationsanforderungen aus dem Projekt RegioPort Weser (Teilprojekt Containerhafen und Gewerbeflächen)“**

##### *Einleitung*

Bei den Projekten RegioPort Weser (Containerterminal) und dem nördlich angrenzend geplanten Gewerbegebiet handelt es sich um ein Vorhaben i.S. § 2 Abs. 2 UVPG das gemäß § 3 Abs. 1 UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu unterziehen ist.

Für die genannten Vorhaben ist ferner die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung anzuwenden. Die Planungsträger müssen die zum Ausgleich bzw. Ersatz des Eingriffs erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in einem landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) bzw. einem Grünordnungsplan (GOP) darstellen.

Um abschätzen zu können, ob die im Bereich der Bückeburger Aue geplanten Kompensationsmaßnahmen ausreichen, sollte auf Grundlage des bisherigen Planungsstandes eine Vorabschätzung zum Umfang der notwendigen Kompensationsmaßnahmen erfolgen.

Die Vorabschätzung erfolgte in Absprache mit dem Kreis Minden-Lübbecke als unterer Landschaftsbehörde unter Verwendung der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW, in der Fassung vom September 2008 (LANUV NRW).

Absprachegemäß wurden dabei lediglich die geplanten Gewerbeflächen und die Hafenflächen einschließlich der Schienenwege berücksichtigt. Die Zufahrtsstraßen sind somit nicht berücksichtigt worden.

Für den Hafen Bückeburg konnte eine Vorabschätzung nicht durchgeführt werden, da die Biotopkartierung für diesen Bereich noch nicht vorliegt.

##### *Planungsannahmen zum Eingriffsvorhaben Gewerbegebiet*

Für das Planungsgebiet liegt bislang nur eine erste Konzeptstudie für eine Fläche von insgesamt rd. 8 ha vor: Von diesen 8 ha sind ca. 7,6 ha dem eigentlichen Gewerbegebiet zuzurechnen, die verbleibenden 0,4 ha entfallen auf die innere Erschließung des Gewerbegebietes. Für das Gewerbegebiet selber wird im Rahmen dieser Vorabschätzung eine Grundflächenzahl von 0,8 zugrunde gelegt, für die eine vollflächige Versiegelung angenommen wird. Für die verbleibenden 20 % der Gewerbefläche wird die Entwicklung intensiv genutzter Grünanlagen unterstellt.

(bremenports 12/2009)

### 3.6

#### *Planungsannahmen zum Eingriffsvorhaben Containerhafen*

Für den Hafenbereich selber liegen bereits weitergehende Planungen vor. Nach diesen Planungen gliedert sich der Hafenbereich grob in einen befestigten, aber durchsickerungsfähigen Bereich, auf denen der größte Teil der Container abgestellt wird, einen versickerungsoffen hergestellten Bahnbereich, zwei weitgehend versiegelte Umschlagsbereiche, versiegelte Verkehrs- und Gebäudeflächen, Grün- bzw. Wasserflächen (Absetzbekken) und dem Hafenbecken, welches rd. 1,2 ha bisheriger Landflächen einnimmt. Die genaue Aufteilung versiegelter bzw. sickeroffener Bereiche ist der weiteren Planung vorbehalten. Im Rahmen der Vorabschätzung wird davon ausgegangen, dass etwa 50 % der späteren Landfläche dem Biotoptyp „Versiegelte Fläche“ zuzurechnen sind, während für die übrigen 50 % der späteren Landfläche der Biotoptyp Teilversiegelte Flächen angenommen wird.

#### *Abgrenzung und Charakterisierung des Vorhabengebietes*

Die Vorhabensflächen umfassen den direkten Wirkraum, d. h. die Bereiche die durch den Containerhafen bzw. das Gewerbegebiet dauerhaft genutzt werden.

Kurzzeitig auftretende Beeinträchtigungen, z. B. während der Bauzeit, werden in diesem Zusammenhang nicht betrachtet.

Eine Übersicht zu den in den jeweiligen direkten Vorhabensflächen ausgeprägten Biotoptypen zeigt die folgende Tabelle (Datengrundlage: Korte-meier Brokmann Landschaftsarchitekten; Umweltverträglichkeitsstudie Teil A; Anlage 8).

Eine Bewertung der Biotoptypen erfolgte im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie bislang nicht und wurde daher vom Verfasser nach der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (LANUV 2008) vorgenommen.

Flächen-Nr.	Code	Biotoptyp	Fläche (m <sup>2</sup> )	Gesamtwert	Einzelflächenwert (Fläche x G.-Wert)
<b>Gewerbegebiet</b>					
	HA0	Acker, intensiv	80.040	2	160.080
Summe			80.040		Gesamtwert 160.080
<b>Containerhafen</b>					
	HA0	Acker, intensiv	217.600	2	435.200
	VB 1	Feldweg, befestigt	5470	0	0
	VB 2	Feldweg, unbefestigt	10.030	3	30.090
	VA 3	Gemeindestraße	300	0	0
	HD 9	Brachflächen der Gleisanlage, Bahngelände	340	1	340
	HB 0	Ackerbrache	460	4	1.840
	EA 0	Fettwiese	3860	3	11.580
	BD 3	Gehölzstreifen	19.010	4	76.040
	BB 0	Gebüsch	190	6	1.140
	FP 0	Kanal	4580	2	9.160
	SE 5	Windrad	610	1	610
Summe			261.901		Gesamtwert 566.000

(bremenports 12/2009)

### 3.6

#### Ermittlung des voraussichtlichen Flächenwertverlustes auf Biotopebene

Es wird davon ausgegangen, dass die durch die Teilvorhaben betroffenen Flächen eine erhebliche und nachhaltige Wertminderung erfahren.

Die Nachwertigkeit der direkt oder indirekt betroffenen Flächen ist somit in der Bilanzierung relativ gering anzusetzen.

Als Konvention zur Vorabschätzung wird eine Wertstufe von 0,5 für die späteren Landflächen des Hafens einschließlich der Bahngleise und eine Wertstufe von 2 für das Hafenbecken (analog zum Biotoptyp Kanal) angesetzt.

Für das Gewerbegebiet wird für insgesamt 6,5 ha von einer Wertstufe 0 für versiegelte Flächen und für den verbleibenden Bereich von einer Wertstufe 2 für intensiv genutzte Rasenflächen ausgegangen.

Eine Übersicht der unter diesen Planungsannahmen nach Umsetzung der Maßnahmen zu erwartenden Biotoptypen ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Flächen-Nr.	Code	Biotoptyp	Fläche (m <sup>2</sup> )	Gesamtwert	Einzelflächenwert (Fläche x G.-Wert)
<b>Gewerbegebiet</b>					
	VF 0	Versiegelte Flächen	65.000	0	
	HM	Rasenfläche, intensiv	15.040	2	30.080
Summe			80.040		Gesamtwert 30.080
<b>Containerhafen</b>					
	VF 0	Versiegelte Fläche	122.660,5	0	0
	VF 1	Teilversiegelte Fläche	122.660,5	1	122.660,5
	FP 0	Kanal	16.580	2	9.160
Summe			261.901		Gesamtwert 131.852,5

#### Gesamtbilanz

Zur Ermittlung der durch die Teilvorhaben ausgelösten Flächenwertverluste ist der Flächenwert vor Umsetzung der Maßnahmen, mit dem Flächenwert nach Umsetzung der Maßnahmen zu vergleichen.

Insgesamt ergibt sich somit ein Flächenwertverlust von:

<b>Gesamtbilanzierung (Gewerbe und Containerhafen)</b>		
Gesamtflächenwert (Bestand)	Gesamtflächenwert (Planung)	Änderung Gesamtflächenwert
726.080	161.932,5	- 564.147,5

Aufgeschlüsselt für die Teilvorhaben stellt sich der Flächenwertverlust wie folgt dar:

<b>Bilanzierung Gewerbe</b>		
Gesamtflächenwert (Bestand)	Gesamtflächenwert (Planung)	Änderung Gesamtflächenwert
160.080	30.080	- 130.000

<b>Bilanzierung Containerhafen</b>		
Gesamtflächenwert (Bestand)	Gesamtflächenwert (Planung)	Änderung Gesamtflächenwert
566.000	131.852,5	- 434.147,5

(bremenports 12/2009)

- 3.6** Die vorstehenden Ausführungen zu den Eingriffen und zum Ausgleich und Ersatz werden in den weiteren Planungsschritten und folgenden Planverfahren weiter konkretisiert und präzisiert. Die hier vorgestellte Betrachtung stellt eine grobe Abschätzung zum Zeitpunkt Planungsstand Ende 2009 dar.
- So sind für die nächsten Schritte die Eingriffe und der Ausgleich auf weitere Schutzgüter wie Tiere, Pflanzen, Artenschutz, Wasser (Grundwasser) Luft, Klima, Landschaft und biologische Vielfalt, menschliche Gesundheit, Erhaltungsziele FFH- und Vogelschutzgebiete, Wechselwirkungen zwischen den Belangen, Biodiversität-Wanderkorridore, speziell kumulative Auswirkung aller Vorhaben im Zusammenhang mit der Planung und im unmittelbaren Umfeld zum FFH-Gebiet noch darzustellen. Diese Auswirkungen sind sowohl aus der Perspektive des Artenschutzes, also auch im Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Schutzgüter des FFH- und Vogelschutzgebietes zu untersuchen und darzustellen (z. B. weitere Vogelarten).
- Diese ausstehenden Wirkungsuntersuchungen sind Gegenstand der einzelnen Umweltberichte und -prüfungen in den nächsten Planungsschritten.

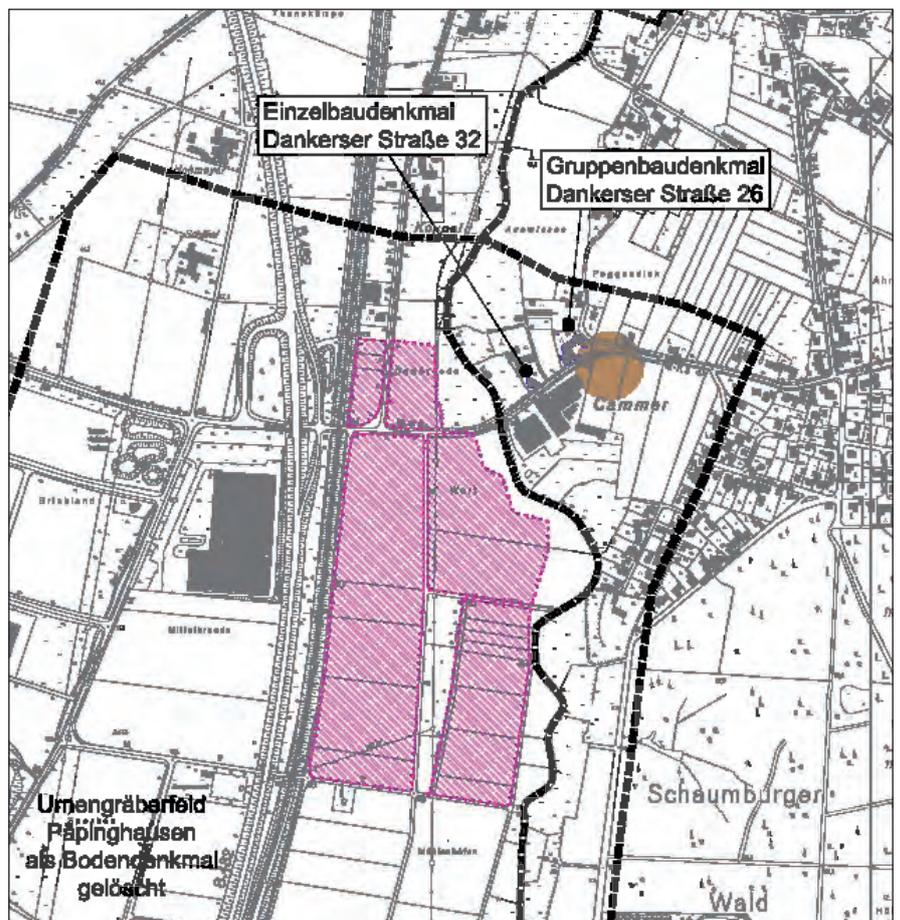
### 3.7 Denkmalschutz

In Teilbereichen der Flächen für den Containerhafen und des hafenaffinen Gewerbegebietes liegt archäologische Fundstellen.

Die abgebildete Karte zu den Schutzgütern „Kultur- und sonstige Sachgüter“ der UVS zeigt die in dem Raum zu verortenden Objekte und Fundstellen.

Das zuständige Amt für die Bodendenkmalpflege ist intensiv und sehr frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen worden. Mit Sondierungsgrabungen sind bzw. werden die Funde in den in Rede stehenden Vorhabenbereichen erfasst und bewertet.

Abb. 30:  
Auszug aus Karte „Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter“  
UVS Anlage 5



(Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten 11/2009)

**Materialien, Gutachten,  
Untersuchungen und Planungen**

- AKUS (2007) GmbH: Schalltechnische Voruntersuchung im Rahmen der Verfahren zur Änderung der Gebietsentwicklungsplanung und der Flächennutzungsplanung für die Erweiterung des Mindener Hafens. Bielefeld 02/2007.
- AKUS (2009) GmbH: Schalltechnische Untersuchung Hafen Bückebug-Berenbusch. Bielefeld 09/2009.
- AKUS (2010) GmbH: Schalltechnische Begutachtung im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens für den geplanten neuen Mindener Hafen, Zwischenbericht. Bielefeld 03/2010.
- Bez.-Regierung Detmold (2009)(Hrsg.): Amtsblatt für den Regierungsbezirk Detmold, 194. Jahrgang, Nr. 18, Ausgegeben in Detmold am 27. April 2009.
- BiCon: Stellungnahme zur Kurzfassung Masterplan RegioPort. Bückebug 05/2010.
- Bockermann Fritze Ingenieurconsult (2009): Konzeptstudie zur äußeren verkehrlichen Erschließung. Enger 08/2009.
- bremenports (04/2009) gemeinsam mit LNC - Logistic Network Consultants: Perspektiven der Container-Binnenschifffahrt auf der Weser. Bremerhaven, Hannover 04/2009.
- bremenports (11/2009) gemeinsam mit bpr - Beratung/Planen/Realisieren: Neubau des Regio-Port Weser in Minden. Bremerhaven, Bremen 11/2009.
- bremenports (12/2009): Abschätzung der Kompensationsanforderungen aus dem Projekt RegioPort (Teilprojekt Containerhafen und Gewerbeflächen. 12/2009. Bremerhaven.
- BMVBS (2009), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen. Berlin 2009.
- Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (2008), Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ - Chancen für die Binnenhäfen. Berlin 2008.
- Drees & Huesmann Planer (2009): Rahmenplanung RegioPort Weser Bückebug-Berenbusch. Bielefeld 10/2009.
- (2010): Masterpan. Plandarstellung und Kurzfassung. Bielefeld 05/2010.
- EON (2009): Trassenplanung zur Verlegung der 110kV-Leitung. Paderborn 2009.
- FGSV (2006), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommen von Gebietstypen. Köln 2006.

**Materialien, Gutachten,  
Untersuchungen und Planungen**

FNP Stadt Bückeberg (2007/2009): Vorentwurf und Offenlagefassung, Umweltbericht.

FNP Stadt Minden (2010): Stand 03/2010.

grbv (2006), Ingenieure im Bauwesen (u. a.): Projektskizze OWL-Hafen. Hannover, Minden 2006.

IHK-Zahlenspiegel 2009. IHK Bielefeld, Minden 2009.

ivv (Ingenieurgruppe GmbH), 2009: Verkehrliche Voruntersuchungen zum RegioPort - Zwischenbericht. Aachen 03/2009.

Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten (11/2009): Umweltverträglichkeitsstudie Teil A. Zusammenfassende Raumanalyse. 11/2009. Herford.

- (12/2009): RegioPort Weser - Genehmigungsplanung. Vortrag. Herford 12/2009.

- (2009): RegioPort Weser - Hafen Minden Themen Artenschutzrecht und Feinstaub. Herford 12/2009.

LROP Niedersachsen (2008): Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, Änderung 2007. Hrsgg. von der Niedersächsischen Landesregierung, Hannover, 2008. [www.ml.niedersachsen.de](http://www.ml.niedersachsen.de): Raumordnung und Landesentwicklung, 01.08.2009.

Landschaftsplan Stadt Bückeberg (1997). Bückeberg, 07/1997.

Landschaftsverbände (2008), Landschaftsverband Rheinland, Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Hrsg.): Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Landesplanung Nordrhein-Westfalen. Köln, Münster 2008.

LEP NRW (1995/2010) Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 1995 u. 2010.

LEPro NRW (2007) Landesentwicklungsprogramm Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2007.

markt & wirtschaft westfalen 4/2010: Grüne Logistik.

Ministerium für Bauen und Verkehr NRW (2008) (Hrsg.): Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen. Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, 02/2008.

Niedersächs. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2007): Hafenkonzept Niedersachsen. Hannover 2007.

PLANCO (2008): Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden für die Mindener Hafen GmbH. Essen 2008.

RROP (2003): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Schaumburg. [www.schaumburg.de](http://www.schaumburg.de): Wirtschaft, Regionalentwicklung, Arbeit & Finanzen / Regionalentwicklung am 01.08.2009.

## Anhang

### Materialien, Gutachten, Untersuchungen und Planungen

Regionalplan (2008) Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld 2004/2008. Detmold, 2010.

Sönnichsen&Partner, Hanke+Welschar (2009): Vorplanung für die natürliche Umgestaltung der Bückeburger Aue zwischen Mittellandkanal und K 6, Berichte und Ergebnis-Vortrag. Minden, 03/2009, 10/2009, 11/2009.

ted (2009/2010): Schallimmissionsprognose für den geplanten RegioPort Minden. Bremerhaven 12/2009, 05/2010.

WSD Mitte (2010): Güter- und Schleusenstatistik 2006, Verkehrsbericht 2008 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Mitte. [www.wsdm.wsv.de](http://www.wsdm.wsv.de) 02/2008 und 01/2010. Hannover

[www.regioport-weser.de](http://www.regioport-weser.de): Containerumschlagentwicklung des Mindener Industriehafen II, 07/2010.

[www.wsa-minden.de](http://www.wsa-minden.de): Wasserstraßenkreuz Minden. Schleusen. 02/2010.

Materialien, Gutachten,  
Untersuchungen und Planungen

**Ergänzung: Untersuchungen, Erhebungen und Gutachten zur  
Umweltstudie UVS Teil A**

ARBEITSGEMEINSCHAFT BIOTOPKARTIERUNG (2007, 2008)

Zwischenberichte zur Bestandsentwicklung der Helm-Azurjungfer an den Talgräben der Ems im Wassergewinnungsgebiet Quenhorn; unveröffentl. Gutachten im Auftrag von Kortemeier & Brokmann

BGU (2007)

Hydrogeologisches Gutachten zur geplanten Hafenerweiterung Minden

BLANKE (2009)

RegioPort Weser, Zwischenbericht zur Erfassung von Reptilien im Jahr 2009

DUDLER (2008)

Repräsentative, vergleichende Erfassung von Schmetterlingen: Nachtfaltern (Lepidoptera: Heterocera) im Schaumburger Wald (Gutachten zu den Planungen des RegioPort Weser)

DUDLER (2008)

Qualitative und semiquantitative Erfassung der Libellen (Odonata) an der Bückeburger Aue (Gutachten zu den Planungen des RegioPort Weser)

GLATFELD (2008)

Floristisch-vegetationskundliche Bestandsaufnahme ausgewählter Grünlandflächen und der Bückeburger Aue (Gutachten zu den Planungen des RegioPort Weser)

ECHOLOT (2007)

Faunistische Untersuchungen von Fledermäusen im Rahmen der geplanten Hafenerweiterung Minden (RegioPort Weser)

ECHOLOT (2008)

Strukturanalyse und Potenzialanalyse des Randbereichs des Schaumburger Waldes als Lebensraum für Fledermäuse im Rahmen der geplanten Hafenerweiterung Minden (RegioPort Weser)

KORTEMEIER & BROKMANN (2007)

Voruntersuchung zum FFH-Gebiet „Schaumburger Wald“ (DE-3520-332) für die Planung des RegioPort Weser (unveröffentlichtes Gutachten)

KORTEMEIER & BROKMANN (2007)

Voruntersuchung zum faktischen Vogelschutzgebiet „Schaumburger Wald“ (DE-3520-431) für die Planung des RegioPort Weser (unveröffentlichtes Gutachten)

ÖSSM (ÖKOLOGISCHE SCHUTZSTATION STEINHUDER MEER E.V., 2004)

Gutachten zum Bestand des Mittelspechtes (*Picoides medius*) im Schaumburger Wald, Landkreis Schaumburg, Ergebnisse einer Kartierung im Jahr 2004 mit Anmerkungen zu weiteren Brutvogelarten (unveröffentlichtes Gutachten)

ÖSSM (ÖKOLOGISCHE SCHUTZSTATION STEINHUDER MEER E.V., 2007)

Fachbeitrag Avifauna 2007 zu den Planungen des RegioPort Weser

ÖSSM (ÖKOLOGISCHE SCHUTZSTATION STEINHUDER MEER E.V., 2008, 2009)

Fachbeitrag Avifauna 2008 zu den Planungen des RegioPort Weser mit Zusatzkartierungen 2009

SPÄH (2008)

Limnologische und fischereibiologische Untersuchungen Mittellandkanal und Aue, RegioPort Weser – Hafen Minden

**GMS - Großmotor-Güterschiff, ÜGMS - Übergroßmotor-Güterschiff**

Binnenschiffgrößen über dem Europaschiff:

Klasse IV: Europaschiff (RHK): 85,0 × 9,50 × 2,5 m,  
Ladevermögen: 1.350 Tonnen

Klasse Va: Großes Rheinschiff: 110,0 × 11,4 × 3,5 m,  
Ladevermögen: 2.800 Tonnen, 200 TEU

Klasse VIb: Jowi-Klasse: 135,0 × 17,0 × 3,50 m,  
Ladevermögen: 5.300 Tonnen, bis zu 500 TEU

Die Tonnageangaben sind Durchschnittswerte. Motorgüterschiffe sind Binnenschiffe bis zu einer Tragfähigkeit von 6.000 Tonnen.

**„Hafenband am Mittellandkanal“**

Kooperation der Häfen in Preußisch Oldendorf, Lübbecke, Espelkamp, Hille, Minden und Bückeburg zur Weiterentwicklung und Nutzung der regionalen Hafenpotenziale und –spezialisierungen (seit 2007).

**Masterplan**

Ein Masterplan in der Planung stellt einen umfassenden, großmaßstäblichen Plan mit Aussagen auf mehreren thematischen Ebenen dar, die zu einer Darstellung zusammengeführt werden. Er das was sein könnte und geplant ist aber mit einer Unschärfe versehen: gibt die große (grobe) Richtung an.

**PM<sub>2,5</sub>**

Feinstaubfraktion PM<sub>2,5</sub>. Feine Teilchen von weniger als 2,5 µm Durchmesser und ultrafeine Teilchen kleiner als 0,1 µm Durchmesser, die für das menschliche Auge gar nicht wahrzunehmen sind, machen den gesundheitlich relevanten Teil des Feinstaubes aus. Maßstabs- und Messgröße im Zusammenhang mit der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa.

**PM<sub>10</sub>**

Feinstaubfraktion PM<sub>10</sub>. Feinstaub mit einem oberen Partikeldurchmesser bis zu 10 µm. Einführung der Messgröße durch die 1999 verabschiedete (EG-Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (1. Tochterrichtlinie). Der darin verwendete Grenzwert bezieht sich nicht mehr auf Gesamtschwebstaub, sondern auf die PM<sub>10</sub>-Fraktion. Damit werden die lungengängigen Partikel von besonderer gesundheitlicher Relevanz in Belastungsbewertungen einbezogen.

**Seehafen-Hinterlandhub**

Umschlagsknotenpunkt für Seehäfen im Binnenland. Aufgrund des Wachstums im Containerumschlag werden mit einem Flächenmangel in den Seehäfen gerechnet und die Engpässe in der Erschließungsinfrastruktur Straße und Bahn zunehmen. Die Engpässe beseitigen sollen Container aufnehmende Binnenlandhäfen mit der Aufgabe der Weiter- und Feinverteilung sowie Lagerung von Containern.

**TEU - Twenty-foot Equivalent Unit**

TEU ist eine international standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern verschiedener Größen und zur Beschreibung der Ladekapazität von

Containerschiffen und des Umschlags von Containerterminals.

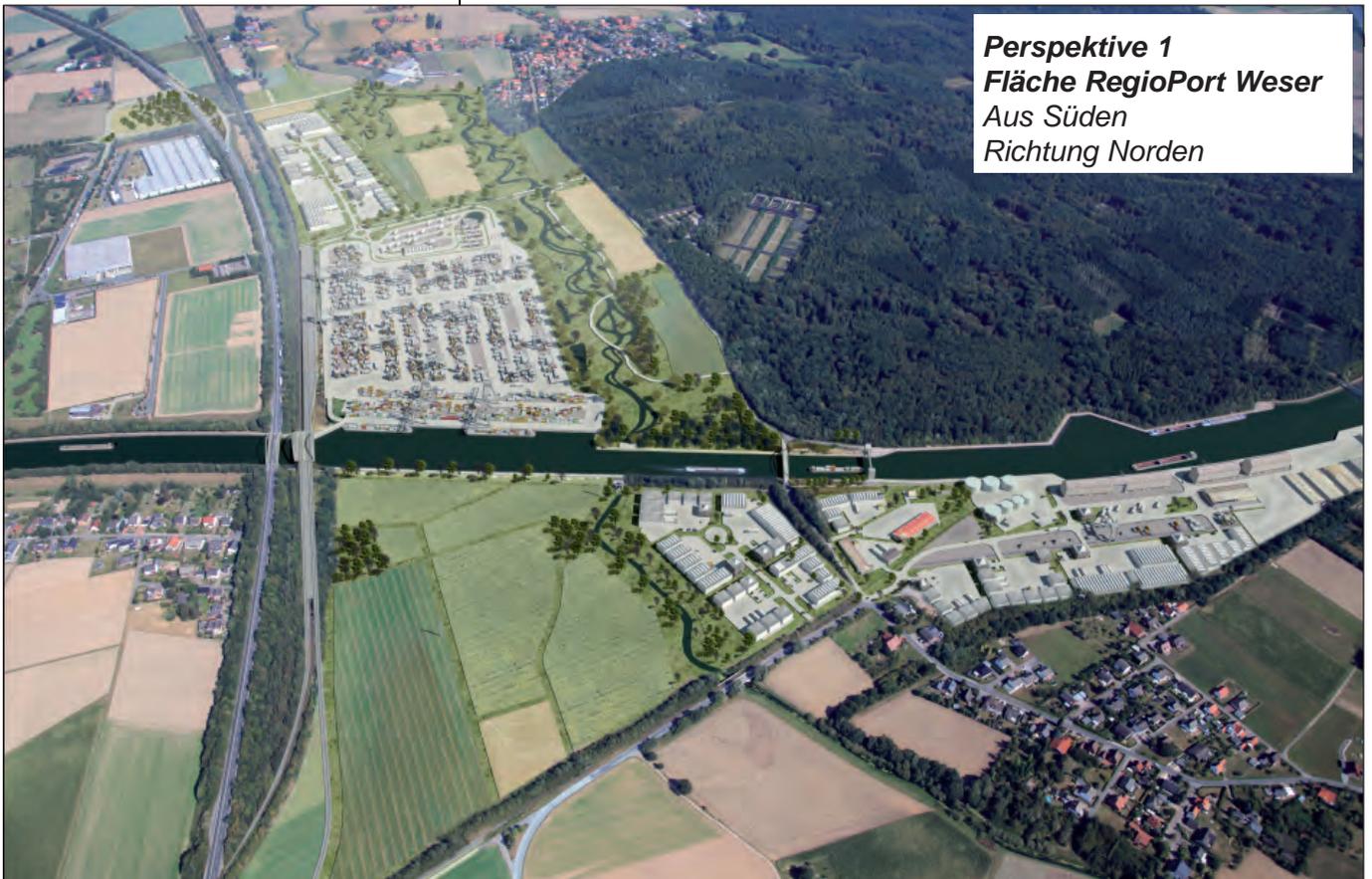
Ein 20-Fuß-ISO Container (6,058 \* 2,438 Meter) ist gleich 1 TEU, ein 40-Fuß-ISO-Container entspricht 2 TEU. Ein und derselbe TEU wird in der Statistik unterschiedlich gezählt.

Zum einen gibt es die Zählart für die Anzahl der Lager-TEU. Hier wird jeder TEU gezählt der im Hafen umgeschlagen wird. Zum anderen verlangt das Statistische Bundesamt Deutschland die Angabe der Umschlags-TEU. Bei dieser Zählung werden nicht die umgeschlagenen TEU gezählt, sondern die Umschlagshäufigkeit.

**Beispiel:** Ein TEU kommt per Binnenschiff an und wird im Hafen zwischengelagert. Kurz darauf wird derselbe TEU auf ein LKW geladen und verlässt das Hafengelände. In der Statistik würde sich dieses Beispiel, wie folgt wiederfinden: 1 Lager-TEU = 2 Umschlags-TEU (Von Binnenschiff auf Hafen und von Hafen auf LKW). Der Vorgang wird in der Statistik „Umschlags-TEU“ mit zwei gelistet, in der „Lager-TEU“ Statistik mit eins. Für die Angaben bzgl. des RegioPorts Weser und des Internetauftritts unter [www.regioport-weser.de](http://www.regioport-weser.de) werden alle TEU-Angaben als Umschlags-TEU ausgewiesen.

## Anhang

### 3 - D - Darstellung - Perspektiven



**Perspektive 1**  
**Fläche RegioPort Weser**  
Aus Süden  
Richtung Norden



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



**Perspektive 3**  
**Fläche RegioPort Weser**  
Aus Westen  
Richtung Osten



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



**Perspektive 5**  
**Fläche RegioPort Weser**  
Aus Nordosten Richtung  
Südwesten



**Perspektive 6**  
**Fläche Regio-  
Port Weser**  
Aus Norden  
Richtung Süden

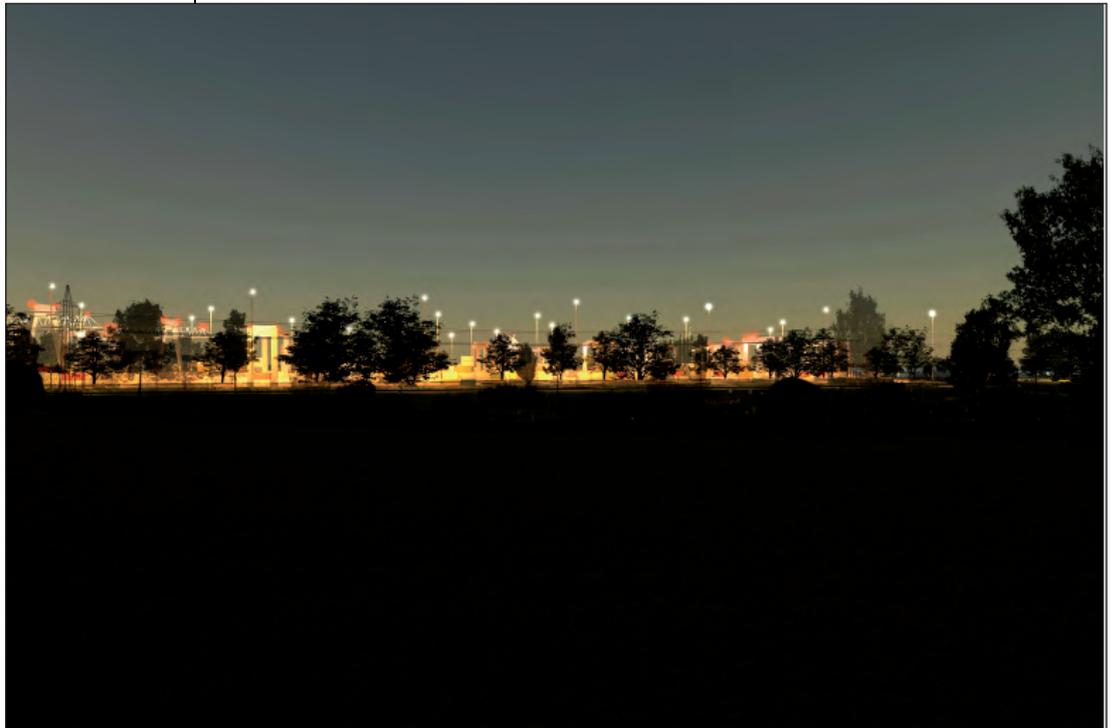
**Perspektive 1**  
**Cammer -**  
Von der Straße  
„Unter den Tannen“  
nach Südwesten



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



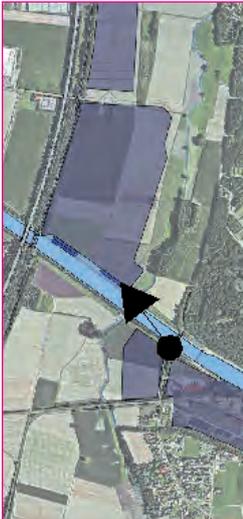
**Perspektive 2 -  
Nachtsimulation**



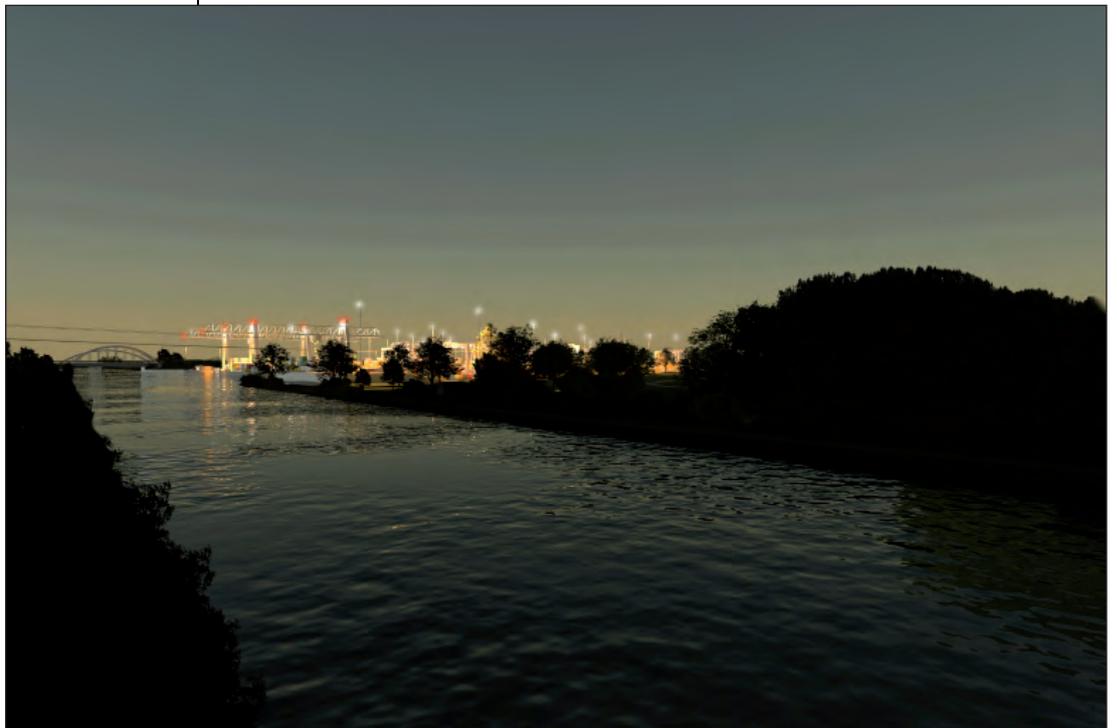
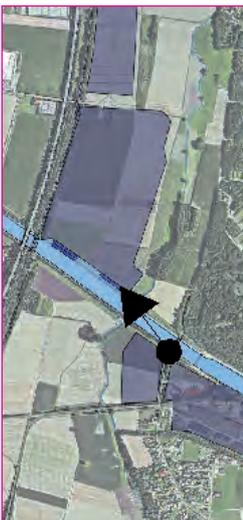
**Perspektive 3  
Mittellandkanal -  
Blick Richtung  
Hafen Berenbusch**



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



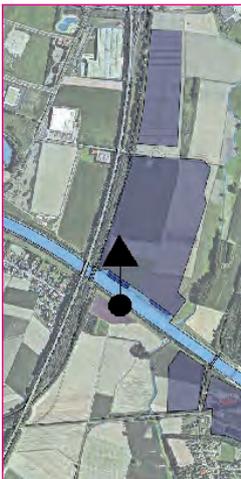
**Perspektive 4  
Mittellandkanal -  
Nachtsimulation**



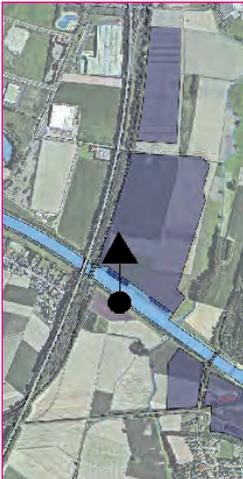
**Perspektive 5  
Mittellandkanal -  
Blick auf die Anlege-  
stelle des Container-  
hafens von Süden**



**Perspektive 5  
Mittellandkanal -  
Nachtsimulation mit  
beiden Umschlag-  
brücken**



**Perspektive 6**  
**Mittellandkanal -**  
Blick auf die Anle-  
gestelle des Contai-  
nerhafens Richtung  
Bahnumschlag



**Perspektive 7**  
**Reckhöfen -**  
**Mittellandkanal**  
Blick auf B 482 und  
Containerhafen



**Perspektive 7**  
**Reckhöfen -**  
**Mittellandkanal**  
Nachtsimulation



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

