

①

Stadt Minden
 Kleiner Domhof 17
 Bereich 5.2
 Stadtplanung und Umwelt

32423 Minden

Bückeburg, 22.07.2012

Betr.: Flächennutzungsplan "Regio Port" und Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 790 "Specken"

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgende Bedenken habe ich gegenüber den geplanten Regio Port Weser:

- Ein Containerhafen in dem großen Ausmaß wie geplant, sollte nicht in unmittelbarer Nähe zu einer Ortschaft liegen. Da er ein erhöhten Lärmpegel (durch Be- und Endladung, durch an- und abfahrende Schiffe, Züge und LKWs) verursacht. Durch eine verstärkte Lichtemission (besonders Nachts), durch eine verstärkte Luftverschmutzung (erhöhter CO2 Emissionswerte), durch verstärkter Straßenverkehr (durch LKWs die durch die Ortschaften fahren, besteht ein erhöhtes Unfallrisiko für Kinder und ein erhöhter Lärmpegel).
- Es fehlen Aussagen zur Verlagerung des anfallenden Verkehrs.
- Da der jetzige Containerhafen schon nicht ausgelastet ist und zum größten Teil als Lagerfläche dient, wozu benötigt die Stadt Minden einen noch viel größeren Containerhafen? Kosten- Nutzungsverhältnis steht nicht im Verhältnis zueinander.
- Wo ist die regionale Nachfrage für so einen großen Hafen?
- Warum werden keine Alternativen zum jetzigen geplanten Standort gesucht und getestet? Z.B. das ehemalige Glashüttengelände an der Weser?
- Das Gebiet, wo der neue Containerhafen geplant ist, ist auch aus archäologischer Sicht interessant. Da dort Grabstätten liegen aus der Zeit 8.Jht vor Chr. - 300 Jahre vor Chr. die noch nicht alle erforscht sind.
- Wer trägt die Kosten und Unterhaltung des Gleisneubaus?
- Der Rad- und Wanderweg am MLK muss für den Regio Port unterbrochen werden. Welche Alternative gibt es hierfür?
- Im Plangebiet leben gefährdete Tierarten: z.B. Prachtlibelle, Eisvogel, Grauspecht, Kibitz, Feuersalamander etc. Diese werden weiter in ihrer Art durch den Bau des Hafens dezimiert.

Mich würde freuen, wenn Sie ihr geplantes Vorhaben noch mal überdenken würden, da das Kosten- Nutzungsverhältnis in keiner positiven Weise zueinander steht.

Mit freundlichen Grüßen

Es 27.07.12 laut

~~Rainer und Sylvia Schulze~~~~Sommerfeld~~~~Sylvia Schulze~~

②

Stadt Minden, Rathaus-Neubau
Kleiner Domhof 17
Bereich 5.2
Stadtplanung und Umwelt, Zimmer 3.45

Einwände zur Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit bringen wir folgende Einwände zum genannten Vorhaben der Stadt Minden vor:

Einwände zur Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“

1. Gemäß den aktuellen Nachrichten der gesunkenen Containerumschlagzahlen ergibt sich aus heutiger Sicht keine Notwendigkeit neue Flächen für den Containerumschlag zu schaffen.
2. Die Neuschaffung der Fläche zum Containerhafen „RegioPort“ widerspricht der „Allianz der Flächen“, siehe <http://www.allianz-fuer-die-flaeche.nrw.de/>
Einwand 1: Es fanden keine weiteren Alternativprüfungen zu jetzigen Frei- oder Brachflächen statt, auf Basis der jetzt nur noch benötigten verringerten Flächen, für den geplanten RegioPort..
Einwand 2: Die Stadt Minden ist Mitglied der „Allianz der Flächen“. Die Wandlung von Naturflächen in Industrieflächen ohne Prüfung von Alternativen stellt einen Bruch dar und kann politische Konsequenzen nachziehen.
3. Der Masterplan zum RegioPort wurde mehrfach angepasst. Hierdurch ergeben sich auch Änderungen zu den Emissionen.
Einwand: Ohne Anpassungen der Gutachten zu den Emissionen kann der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zugestimmt werden.

4. Es bestehen widersprüchliche Aussagen zur Wirtschaftlichkeit zum Neubau des Containerhafens RegioPort. Es wurde gesagt, dass ein solcher Hafen nicht wirtschaftlich sein muss, vergleichbar wie ein Kindergarten oder dem Bau von Straßen (Zitat von Herrn Buhre, Rathaus im Rahmen zur Aktualisierung der Potenzialanalyse vom 29.9.11). Eine andere Aussage war, dass der RegioPort sich wirtschaftlich rechnen muss (Zitat von Herrn Wittbecker, Mindener Tageblatt: 3.7.2012)
Einwand: Solange innerhalb des Planungsverbandes unterschiedliche Stellungnahmen zur Wirtschaftlichkeit bestehen, darf der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zugestimmt werden.

5. Der RegioPort wird als Hinterlandhub geplant. In Lehrte ist der Bau und die Finanzierung des 100 Mio. teuren Containerumschlagsplatzes bereits verabschiedet laut Niedersachsens Verkehrsminister Jörg Bode. Da dieser ebenfalls als Hinterlandhub konzipiert ist, ergibt sich eine direkte Konkurrenzsituation.
Einwand: Solange die Konkurrenzsituation nicht überprüft wird und auf die Potentialanalysen zur Wirtschaftlichkeit eingerechnet wird, darf der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zugestimmt werden.

6. Es gibt keinerlei Studien über die Auswirkungen des wachsenden LKW-Containerverkehrs wenn der RegioPort in Betrieb gehen würde. Dies betrifft das „Nadelöhr“ Porta-Westfalica, den Verkehr auf den umliegenden Kreisstraßen, sowie den zunehmenden Straßenschäden und die damit verbundenen Kosten zur Pflege und Ausbesserung.
Einwand: Ohne Studien über die negativen Auswirkungen des LKW Verkehrs darf der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zugestimmt werden.

7. Die komplette RegioPort Trimodalität mit entsprechendem Bahnanschluss wird gemäß den jetzigen Planungen erst in den nächsten Bauabschnitten geschaffen.
Einwand 1: Der jetzige Containerhafen muss aufgrund der Fördergelder noch betrieben werden und besitzt bereits einen Bahnanschluss, wodurch ein neuer und teurer Bahnanschluss überflüssig ist. Daher darf der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zugestimmt werden.
Einwand 2: Da der bestehende Containerhafen (mit Bahnanschluss) noch aufgrund der Fördergelder betrieben werden muss, ergeben sich weitere Möglichkeiten bestehende Industrie- oder Brachflächen an der Weser oder am Mittellandkanal zu nutzen. Ohne diese Prüfung darf der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zugestimmt werden.

8. Die Plancoanalyse verspricht ein Wachstum der Containerumschläge. Es gab jedoch bereits die erste Anpassung mit Korrekturen nach unten. Zudem enthält die Analyse entsprechende Inhalte mit negativer Aussage zur Standortwahl und dass die Zahlen, und somit die Wirtschaftlichkeit, sich nur ergeben wenn Minden ein Container-Hinterlandhub wird und der Containerverkehr 3-lagig erfolgt.
Einwand 1: Ein 3-lagiger Containerverkehr ist aufgrund der niedrigen Brücken nicht möglich.
Einwand 2: Ob Minden ein Hinterlandhub wird ist fraglich, siehe Punkt 5.
Einwand 3: Die Zahlen der Plancoanalysen wurden nicht durch die Stadt Minden, der Hafen GmbH oder durch den Planungsverband geprüft.
Solange die Wirtschaftlichkeit nicht ausreichend ermittelt und begründet werden kann, darf der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zugestimmt werden.

Mit freundlichen Grüßen



~~Rainer und Sylvia Schulze~~

Cammer den 27. Juli 2012

E: 27.07.12 *lud*

~~_____~~
~~_____~~
~~_____~~

Bückeburg, 26.7.2012

3

Stadt Minden
Bereich 5.2 Stadtplanung und Umwelt
Kleiner Domhof 17
32423 Minden

Stellungnahme und Einwand gegen die 202. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit gebe ich folgende Punkte als Einwand/Stellungnahme zur 202. Änderung des FNP „RegioPort Weser“ ab:

1.) Lärmemissionen

Die vorliegenden Schalluntersuchungen sind nicht ausreichend, da die schalltechnischen Auswirkungen der Änderungen und deren Wechselwirkung nicht, bzw. nicht ausreichend berücksichtigt werden. Hier möchte ich beispielhaft die Planung zur Errichtung einer Schallmauer auf der westlichen Seite der B482 erwähnen, deren „Auswirkung“ auf die östlichen Gebiete nicht richtig untersucht und berücksichtigt wird. Des Weiteren werden nicht alle bereits bestehenden Lärmquellen in den Untersuchungen berücksichtigt, so dass die tatsächliche Lärmbelastung (im Gegensatz zur rechnerischen) für alle anliegenden Bewohner zu hoch sein wird.

Ich fordere weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen und jeweils nach Plananpassungen, die Auswirkungen bezogen auf die Lärmemission zu untersuchen und zu dokumentieren (und dieses öffentlich zugänglich zu machen). Nach dem derzeit ausliegenden Informationen ist das Thema Lärm nicht ausreichend bearbeitet für die Änderung eines FNP, insbesondere nicht für die Aufstellung eines Bebauungsplanes.

2.) Lichtemissionen

Die nicht überzeugende PLANCO Bedarfsanalyse und die widersprüchlichen Aussagen der Verwaltung und MEW zu den notwendigen Umschlagsmengen zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit und zu tatsächlichen Umschlagsmengen, lassen eine Abwicklung des Containerumschlags im Tagesgeschäft zu. Es ist zu keiner Zeit nachgewiesen worden, dass der Betrieb des Hafens nach 22 Uhr notwendig sein wird.

Eine Nutzungsbeschränkung der operativen Tätigkeit auf 6 bis 22 Uhr an 5 Werktagen ist machbar und von daher vorzusehen. Eine hohe Lichtemissionsbelastung „Praktisch permanenter Vollmond“ (Zitat Gutachter) ist nicht hinnehmbar und kann und muss vermieden werden.

3.) Verkehr

Die Planung über Magdeburger Strasse und Cammer Strasse die B482 zu erreichen ist gut. Insgesamt finde ich es aber noch nicht ausreichend.

Es müssen weitere Maßnahmen zur Vermeidung von zusätzlichem LKW Verkehr in den umliegenden Ortschaften geplant werden. So wie in den Auslegungen dargestellt ist es für mich nicht ausreichend.

4.) Gewerbegebiet

Es ist trotz mehrfacher Nachfragen zu keinem Bedarfsnachweis für die Ausweisung einer weiteren Gewerbefläche im nördlichen Bereich des Planungsgebiets gekommen. Die einzige Begründung wurde dargestellt als „wenn man es erstmal hat, wird sich der Bedarf schon ergeben“. Diese Vorgehensweise ist unprofessionell und nicht ausreichend für eine planerische Umsetzung. Es sind ausreichend geeignete, nah gelegene Flächen verfügbar. Eine echte, ausreichende Prüfung der Alternativen ist niemals erfolgt. Die pauschalen Aussagen, diese Flächen stünden aufgrund von „Reservierungen“ nicht zur Verfügung konnte nicht bestätigt werden, wurde sogar mehrfach widerlegt.

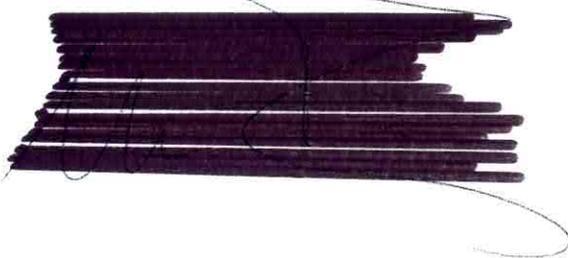
Es ist ein Bedarfsnachweis zu führen und eine darauf basierende, professionelle Alternativenprüfung durchzuführen VOR dem Beschluss zur Änderung des FNP „RegioPort Weser“ oder die FNP Anpassung im nördlichen Bereich zu verkleinern oder ausschließlich für Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen.

5.) Renaturierung der Bückeburger Aue

Der Eingriff in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue ist durch angepasste Planung vermeidbar und daher zu vermeiden. Die rechnerischen Ausgleichsmaßnahmen sind in allen bisherigen öffentlichen Sitzungen kritisch hinterfragt und nicht überzeugend entkräftet worden. Das gilt selbst für Mitglieder innerhalb des Planungsverbands, die diesen Punkt als nicht ausreichend erarbeitet ansehen.

Hiermit fordere ich auf, die FNP-Planung an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen und nicht im Wesentlichen auf der Basis von Annahmen aus dem Jahr 2008 begründet zu beschließen.

Mit freundlichen Grüßen

A large area of the document is redacted with thick black horizontal bars, obscuring the signature and any text below it. A thin, curved line is visible at the bottom right of the redacted area.

202. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“

Stellungnahme zur Niederschrift im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 25.06. – 27.07.2012 von:

Eheleute

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Stellungnahme:

Aus den folgenden Gründen wird durch die Planung eine Verschlechterung der Lebensqualität insgesamt im Wohnsiedlungsbereich zwischen Gevattersee und der Straße Clus sowie eine Verringerung des Grundstückswertes erwartet:

- 1) Es wird eine merkliche Zunahme der Lärmbelästigung durch den ganztägigen Betrieb des Containerhafens befürchtet.
- 2) Mit dem nächtlichen Betrieb des Containerhafens ist eine merkliche und störende Zunahme der Lichtverschmutzung verbunden.
- 3) Die Ausführungen zum Retentionsraumausgleich werden bezweifelt. Vielmehr wird eine Verschlechterung der Hochwassersituationen erwartet, was zu entsprechenden Rückstaulagen in den o.a. Wohnsiedlungsbereich führen wird.
- 4) Der bereits jetzt als unzumutbar wahrgenommene Lärm durch LKW-Verkehr auf den Straßen B 482 und B 65 wird weiter zunehmen. Hier wird ein wirksamer Schallschutz gefordert.

[REDACTED]

Malte Wittbecker
Malte Wittbecker
STADT MINDEN
5.2 Stadtplanung u. Umwelt
Telefon 0571/89-296
Kleiner Domhof 17
32423 Minden

25.07.12 Wif

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

5

E-Mail: [REDACTED]

Stadt Minden
Kleiner Domhof 17
Bereich 5.2
Stadtplanung und Umwelt
32423 Minden

Stadt MINDEN
Eing. 24. JULI 2012
D.St.

Bückeberg, 22.07.2012

Betr.: Flächennutzungsplan "Regio Port" und Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 790 "Specken"

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit möchte ich Ihnen meine Bedenken gegenüber den geplanten Flächennutzungsplan "Regio Port" und Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 790 "Specken" aussprechen.

Folgende Bedenken bzw. Anregungen habe ich:

- Wie hoch werden die tatsächlichen Kosten für den Steuerzahler sein? Fördergelder sind auch Steuergelder!
- In welcher Höhe belaufen sich die Folgekosten für die Unterhaltungskosten des Regio Ports und wer trägt diese?
- Wieso gibt es noch keine nachvollziehbare Bedarfsanalyse?
- Wer garantiert, das die einzuhaltenden Lärm- und Luftschutzbestimmungen nicht überschritten werden?
- Die 24Std Lärm- und Lichtemissionen sind auch für die heimischen Fledermausarten, Nachtfalterarten und alle nachtaktive Tiere eine Belastung und Einschneidung in ihrem Lebensraum und nicht hinnehmbar.
- Der Lärmpegel wird für die angrenzenden Anwohner der Ortschaften Cammer und Berenbusch steigen, durch die durchgehende Dauerbeschallung am Tag und in der Nacht. Lärm erzeugt Stress. Stress macht nachweislich krank. Tragen Sie die Folgekosten bei den Anwohnern?
- Der Erholungswert wird durch den Regio Port auf dem Nullpunkt sinken, ebenso die Immobilienpreise. Wer will schon direkt neben einen Containerhafen wohnen? Übernehmen Sie z.B. die Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern in den einzelnen Häusern?

Mit freundlichen Grüßen
[REDACTED]

25.07.12
Lust

~~Stadt Minden~~
~~Stadtweg 1~~
~~51075 Bückeburg~~

22.07.2012

6

Stadt Minden

202. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden; Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der geplanten Änderung des Flächennutzungsplans für die Realisierung des RegioPorts Weser nehme ich wie folgt Stellung:

1. Für die Ausweisung einer Sonderbaufläche in der vorgesehenen Größe besteht nach den aktuellen Plänen für den RegioPort kein Bedarf mehr. Die aktuelle Planung sieht vor, dass der Bereich östlich der Bundesstraße 482 verkehrstechnisch über die Magdeburger Straße erschlossen wird und zu diesem Zwecke die Unterführung unter der B 482 und der Bahnlinie vergrößert wird. Das sog. hafenaffine Gewerbe kann daher auf den vorhandenen Gewerbeflächen westlich der B 482 angesiedelt werden. Dort sind noch in erheblichem Umfang Flächen vorhanden. Ein Transport der Container von der Verladestelle zu diesen Flächen ist nicht schwieriger als zu den Flächen östlich der B 482. Die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes ist daher insoweit nicht nur nicht erforderlich, sondern verstößt auch gegen das Gebot sparsamen Verbrauchs von Grundfläche.
2. Die gegenwärtige Planung ist mit höherrangigem Recht, hier § 78 WHG nicht vereinbar. Die ausgewiesene Sonderbaufläche liegt in dem Überschwemmungsgebiet eines hundertjährigen Hochwassers der Bückeburger Aue. Dies ist nach § 78 WHG unzulässig. Die Ausweisung ist nicht wegen der für Häfen geltenden Ausnahmen rechtmäßig.

Zum einen besteht die Ausnahme nach § 78 Abs. 1 Satz 2 WHG für Häfen nur deshalb, weil Häfen gezwungener Maßen nur unmittelbar am Gewässer errichtet werden können (Sieder-Zeitler-Dahme-Knopp, WHG- Kommentar, § 31b WHG, Rn 62). Die Ausnahme nach § 78 WHG gilt demgemäß nur für das Überschwemmungsgebiet desjenigen Gewässers, an dem der Hafen betriebsbedingt liegt. Der RegioPort dient nicht als Hafen für die Bückeburger Aue, sondern für den Mittellandkanal. Deshalb muss er nicht gezwungener Maßen so nah an der Aue liegen, dass er in das Überschwemmungsgebiet der Aue ragt.

Zum anderen fallen unter den Begriff des Hafens neben dem eigentlichen Wasserbecken nur die Vorrichtungen und Anlagen zum Laden und Löschen der Schiffsfrachten (Sieder-Zeitler-Dahme-Knopp, WHG- Kommentar, § 31b WHG, Rn 62). Insbesondere Flächen für die (Zwischen-)Lagerung von Containern gehören nicht zu dem als Hafen privilegierten Bereich gemäß § 78 WHG. An den Stellen, an denen die im Plan ausgewiesene Sonderbaufläche in das Überschwemmungsgebiet hineinreicht, kann sie nach ihrer Lage nicht bzw. nur im südlichsten Teil diesen privilegierten Zwecken dienen. Im Übrigen ist die Sonderbaufläche so zu planen, dass das Überschwemmungsgebiet unberührt bleibt.

Auf etwaige Ausgleichsmaßnahmen kommt es insoweit nicht an, da diese ein an sich unzulässiges Vorhaben nicht zulässig machen können.

Durch den Verstoß gegen die höherrangigen Vorschriften zum Schutz vor Überschwemmungen sehe ich mich in meinen Rechten als Eigentümerin meines unmittelbar an die Aue angrenzenden und damit von einem Hochwasser bedrohten Grundstücks verletzt.

3. Die Prüfung von Alternativstandorten für die Ausweisung der Sonderbaufläche für einen Hafen und hafenaffines Gewerbe ist auf weitere im Rahmen der Änderung des Regionalplanes in Betracht gezogenen potentielle Standorte zu erstrecken. Aufgrund einer geänderten Planung für den Hafengebiet ist eine erhebliche geringere Fläche erforderlich, als im Rahmen der Regionalplanung angenommen. Im Rahmen der Regionalplanung wurden Standortalternativen auch deshalb verworfen, weil sie zu klein erschienen. Aufgrund des geänderten Hafengebietes und des deutlich geringeren Flächenbedarfs ist die erfolgte Änderung des Regionalplans zu überprüfen, mindestens sind im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens in die Abwägung die Alternativstandorte einzubeziehen, die aus jetziger Sicht zu Unrecht im Rahmen der Regionalplanung als zu klein verworfen wurden.

Ich bitte um Berücksichtigung meiner Hinweise im Rahmen des weiteren Verfahrens. Für schriftliche Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A dark, horizontal redaction mark covering the signature area.

202. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“

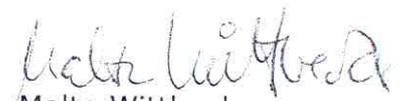
Stellungnahme zur Niederschrift im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 25.06. – 27.07.2012 von:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Stellungnahme:

- 1) Es wird bezweifelt, dass die geplanten Maßnahmen zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes ausreichend sind. Es wird vielmehr befürchtet, dass es zu stärkeren Hochwasserereignissen im Bereich Meißen kommen wird.
- 2) Für die geplante Größenordnung sowie für den Standort des Projektes fehlt jegliche Begründung. Die Prognosen werden angezweifelt; der bestehende Containerhafen ist in seiner Kapazität noch längst nicht ausgeschöpft und wird damit auch für die Zukunft ausreichend sein.
- 3) Die Lärmsituation wird sich auf der B 482 (auch im Bereich Meißen) durch den stark zunehmenden KFZ-Verkehr, insbesondere durch LKW, erheblich verschlechtern.

[REDACTED]
[REDACTED]


Malte Wittbecker
STADT MINDEN
5.2 Stadtplanung u. Umwelt
Telefon 0571/89-296
Kleiner Domhof 17
32423 Minden

Wittbecker, Malte (Stadt Minden)

25.07.12 Ute

Von: Kempe, Margret (Stadt Minden)
Gesendet: Mittwoch, 25. Juli 2012 11:05
An: Wittbecker, Malte (Stadt Minden)
Betreff: WG: Änderung Bebauungsplan Nr. 790 "Specken"

⑧

Von: BauBürgerBüro (Stadt Minden)
Gesendet: Mittwoch, 25. Juli 2012 10:56
An: Kempe, Margret (Stadt Minden)
Betreff: WG: Änderung Bebauungsplan Nr. 790 "Specken"

Guten Morgen Frau Kempe,

anbei die Weiterleitung der Mail von [REDACTED] zur Kenntnisnahme und weiteren Veranlassung.

Mit freundlichen Grüßen
 Baubürgerbüro
 I.A. Ute Möller

Von: info (Stadt Minden)
Gesendet: Mittwoch, 25. Juli 2012 10:35
An: BauBürgerBüro (Stadt Minden)
Betreff: WG: Änderung Bebauungsplan Nr. 790 "Specken"

Von: [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 25. Juli 2012 10:31
An: info (Stadt Minden)
Betreff: Änderung Bebauungsplan Nr. 790 "Specken" 1202. A. FUA

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich meine Bedenken zu der geplanten Änderung mitteilen .
 Die Änderung belastet durch die Verlagerung der Lärmwerte, im bestenden
 Gewerbegebiet Päpinghausen Rückstufung einer Teilfläche in Gewerbegebiet, Ausweis
 der Flächen zwischen Aue und Bahn als Industriegebiet, die Ortschaft Cammer erheblich.
 Cammer trägt durch den Hafenneubau die wesentlichen Belastungen an Lärm sowie den
 zu erwartenden zusätzlichen Strassenverkehr.
 Diese einseitigen Belastungen sind in der geplanten Form nicht akzeptabel, m.E. sind hier
 deutliche Nachbesserungen für Cammer erforderlich.

Mit freundlichem Gruß

[REDACTED]

Minden, 03.07.2012

9

202. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“

2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 790 „Specken“

Stellungnahme zur Niederschrift im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 25.06. – 27.07.2012 von:

[REDACTED]

Stellungnahme:

- 1) Die Reduzierung der Schallwerte im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 790 „Specken“ werden nur zurückgenommen, um das Planverfahren RegioPort Weser schalltechnisch umsetzen zu können.
- 2) Der Bedarf an kleinteiligen Gewerbegrundstücken kann auch an anderer Stelle der Stadt Minden befriedigt werden und ist an dieser nur vorgeschoben. Ebenfalls ist eine kleinteilige Gewerbegebietsausweisung nicht unbedingt an eine Lärmreduzierung gebunden.
- 3) Die Reduzierung der Schallwerte stellt eine Entwertung der Grundstücke dar, da sich daraus eine eingeschränkte Nutzung ergibt. Damit verbunden ist eine Steuer- und Fördermittelverschwendung, da das Gewerbe- und Industriegebiet seinerzeit öffentlich gefördert worden ist.

[REDACTED]

Malte Wittbecker
Malte Wittbecker

STADT MINDEN
5.2 Stadtplanung u. Umwelt
Telefon 0571/89-296
Kleiner Damhof 17
32423 Minden

laos.at

10

Stadt Minden
Bereich 5.2
Stadtplanung und Umwelt
32423 Minden



Telefon: [REDACTED]
Fax: [REDACTED]
Handy Ralf: [REDACTED]
E-Mail: [REDACTED]

Bückeburg, den 05.07.2012

Einwände und Bedenken gegen die 202. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die beabsichtigte Änderung des F-Plan bringe ich folgende Bedenken vor:

- Es wurden keine Alternativstandorte für einen Hafen in der heute geplanten Größe gesucht. Der heutige Standort wurde 2006 unter anderen Voraussetzungen gewählt und die Planung nicht an die veränderten Bedingungen angepasst, bzw. die Standortwahl überprüft.
- Dezentrale Hafenkonzpte wurden ebenfalls bei der Standortwahl nicht in Erwägung gezogen.
- Die F-Plan-Änderung hat für die Anlieger und Anwohner eine Erhöhung der Lärmbelastung zur Folge, die insbesondere nachts die Grenzwerte überschreitet. Nur durch einen planerischen Kunstgriff, nämlich der Reduzierung der Immissions-schallpegel für Lärm in dem angrenzenden Gewerbegebiet Papinghausen, können die Grenzwerte rechnerisch eingehalten werden. Der Schutz der betroffenen Bevölkerung insbesondere in den Nachtstunden ist uneingeschränkt zu gewährleisten. Der 24 Stundenbetrieb des Hafen ist nicht verhältnismäßig im Vergleich zu dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung.
- Im Stadtgebiet Minden sind ausreichend ungenutzte Flächen, d. h. erschlossene, unbebaute Gewerbe- und Industrieflächen sowie Altindustrieflächen, für die keine (Nach-)Nutzung bekannt ist, vorhanden. Die Ausweisung eines neuen Gewerbegebietes ist mit der Begründung der Nähe zum Hafen nicht erforderlich. Da jeder Container für den Transport in das Gewerbegebiet auf einen Lkw geladen werden

muss, ist die räumliche Nähe auch in dem angrenzenden Gewerbegebiet Papinghausen noch gegeben. So hat sich hier die Bobe - Spedition angesiedelt, die von hier aus Verkehre aus dem alten Hafen abwickelt.

- Es handelt sich bei dem geplanten Gewerbegebiet nicht um eine Arrondierung des bestehenden Gewerbegebietes Papinghausen, sondern um ein neues Gewerbegebiet, das durch den Damm der B 482 sowie dem Damm der Bahnlinie städtebaulich und geographisch eindeutig vom Plangebiet abgegrenzt ist.
- Durch das neue Gewerbegebiet erhöht sich das Angebot an Gewerbeflächen und verfällt somit der Grundstückspreis. Eine Vermarktung wird noch schwieriger. Bereits heute stehen seit Jahrzehnten Flächen im Gewerbegebiet Papinghausen leer. Dies ist kein sparsamer Umgang mit Natur und Landschaft.
- Das Plangebiet dient heute dem Schutz der Landschaft, der Landwirtschaft und der Erholung und wird durch die Planung unwiederbringlich zerstört. Teilbereiche des Plangebietes werden auch im heute gültigen F-Plan der Stadt Minden so ausgewiesen und sind in der FNP-Änderung 11/99 als Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie als Flächen für Abstand und Eingrünung des Gewerbegebietes Papinghausen definiert. Wo werden diese Maßnahmen kompensiert?
- Wird die voraussichtliche Höhenlage des Hafens (Krananlage) im Schallgutachten berücksichtigt? Es ist davon auszugehen, dass die Schallausbreitung extensiver erfolgt als dargestellt.
- Durch den Hafen kommt es zu einem Retentionsraumverlust im Bereich der Bückeburger Aue. Eine ausgeglichene Retentionsraumbilanz ist jedoch erforderlich. Der Hochwasserschutz muss sichergestellt sein!
- Aufgrund der großen, raumbedeutsamen Planung mit erheblicher Flächenversiegelung sind alle gesetzlich erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb des Plangebietes umzusetzen. Nur so kann der erhebliche Eingriff in Natur und Landschaft einigermaßen verträglich gestaltet werden. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des Plangebietes stehen in keinem Verhältnis zu der Wirkung des Vorhabens und können den vom Gesetzgeber vorgesehenen Ausgleich nicht herstellen.
- Durch die Lage an der Bückeburger Aue und die ebene Topographie ist das Plangebiet ein Kaltluftentstehungsgebiet. Großflächige Versiegelung, Veränderung der Topographie und massive Baukörper wirken sich negativ auf diese Funktion aus. Es ist mit erheblichen klimatischen Umweltauswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete, insbesondere die nordöstlich angrenzende Ortschaft Cammer zu rechnen.
- Die Veränderungen auf das Landschaftsbild sind ganz erheblich. Durch die notwendige Geländeanhebung an MLK und hafentypische Krananlagen wird das Land-

schaftsbild einer Kulturlandschaft unwiederbringlich in eine Industrielandschaft verändert. Der heute vorhandene Rad- und Wanderweg am MLK wird unterbrochen und damit in seiner Funktion zerstört.

- Die topographische Situation ist für die Neuanlage eines Hafenbeckens an dieser Stelle ungeeignet. Eine kanalparallele Umschlagstelle ist auf Kanalniveau anzuhellen. Diese Umschlagstelle soll eine Länge von 300 Metern haben. Nach der jetzigen topographischen Situation ist das Ufer links und rechts vom Kanal jeweils lediglich in einer Tiefe von ca. 5 Meter auf Kanalniveau. Das nördlich angrenzende Gelände liegt um mind. 5 Meter niedriger als das Kanalniveau. Nach den vom Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (www.binnenhafen.de) veröffentlichten Empfehlungen zur Höhe der Hafenbetriebsebene in Binnenhäfen soll die Hafenbetriebsebene sogar 2 bis 3 Meter über dem Kanalniveau liegen. In der Empfehlung heißt es unter 4. „Binnenhafen am Schifffahrtskanal“: „Die Hafenbetriebsebene soll 2 m bis 3 m über dem Wasserspiegel im Hafen liegen, der in der Regel dem planmäßigen Ausbauwasserstand des Schifffahrtskanals entspricht. Dadurch können u.a. leere Schiffe sicher am Ufer anlegen und liegen. (...) Der schiffsseitige Kranumschlag wird erleichtert und die wasserseitige Kranstütze ist weitgehend vor Schiffsstoß gesichert/.“ Legt man diese Empfehlung richtigerweise zu Grunde, ergibt sich ein riesiger Aufschüttbedarf. Bei einer solchen Aufschüttung stellt sich die Frage, wie der Containertransport zwischen erhöhter Umschlagstelle und der übrigen, deutlich tiefer liegenden Hafen- und ggf. Gewerbefläche sicher und problemlos möglich sein soll.
- Vorgenanntes gilt sinngemäß für den Umschlag auf die Bahn, da der Gleisanschluss nochmals erheblich über dem Kanalniveau liegt und ein sicherer Containerumschlag so nicht möglich ist. Von der heutigen Geländeoberkante bis zum Bahnniveau ist eine Höhe von ca. 15 Metern zu überwinden. Zudem kann der Gleisanschluss nur rechtwinklig zum Kanal hergestellt werden, was die schlechte topographische Situation unterstreicht.
- Die Planung führt zu einer ganz erheblichen Belastung der Bevölkerung und der umliegenden Kommunen durch LKW-Verkehre. Diese Zunahme auf der B482 und der K3 macht die Anlieger krank.
- Die 110 KV Leitung muss entsprechend den Zielstellungen des Bundes unterflur verlegt werden. Die alternativ genannte Erhöhung der Masten stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, welcher separat zu bewerten und auszugleichen ist.

Mit freundlichen Grüßen

A large black rectangular redaction box covering the signature of the sender.

BürgerInitiative

Containerhafen e.V.

BI Con e.V. – Gieseckenweg 9 – 31675 Bückeburg

Stadt Minden
5.2 Stadtplanung und Umwelt
Kleiner Domhof 17
32423 Minden

10. JULI 2012



BI Con e.V.
Gieseckenweg 9
31675 Bückeburg
Vorstand: Gabriele Schmidt
Uwe Tönsing
Gisela Lindenthal
Rainer Schulze
Rudi Krüger
E-Mail: info@bi-containerhafen.de
www.bi-containerhafen.de

07/07/2012

202. Änderung Flächennutzungsplan, Einwände und Bedenken

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden haben wir als von der Planung betroffene Bürger folgende Bedenken:

Alternativenprüfung

In der Begründung wird darauf verwiesen, dass die Änderung aus den Regionalplan abgeleitet wird. Eine Alternativenprüfung im Stadtgebiet wurde lediglich zur Änderung des Regionalplans durchgeführt und nicht an den veränderten, reduzierten Flächenbedarf angepasst. Bereits die Alternativenprüfung zur Änderung des Regionalplans ist nicht nachvollziehbar und weist erhebliche Mängel auf. Es ist anzuzweifeln, ob die regionalplanerische Entscheidung sachgerecht abgewogen wurde.

Im Rahmen der Änderung des FNPs sind von verschiedenen Seiten Alternativstandorte benannt worden, die offensichtlich nicht geprüft wurden, obwohl der Flächenbedarf deutlich reduziert wurde.

Bahnanbindung

Die topographischen Gegebenheiten sind für die geplante, in den Bürgerversammlungen vorgestellte Anlage mit Hafenbecken und neuen Bahngleisen ungünstig. Es wird angezweifelt, dass die Bahnanbindung bei den bereits jetzt offensichtlichen Planungsschwierigkeiten umgesetzt wird. Für die ersten sechs Jahre ist nur die Verladung durch LKWs vorgesehen.

Verkehr und Lärm

Durch die LKWs wird das Straßennetz zusätzlich belastet. Bereits heute ist die B 482 im Bereich Porta Westfalica zu Stoßzeiten stark überlastet. Neben dem Lärm des Hafenbetriebs werden die Anwohner und alle Anlieger der Bundesstraße erheblicher Lärmbelastung ausge-

setzt. Diese Belastung muss durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen an der Bundestraße für alle Anwohner reduziert werden.

Bedarf

Es handelt sich bei den überplanten Flächen nicht um eine Erweiterung des vorhandene Gewerbegebietes Papinghausen, sondern um eine eigenständige Fläche mit neuer Erschließung. Es wird kein nachvollziehbarer Nachweis über den Bedarf geführt.

Hafenaffines Gewerbe

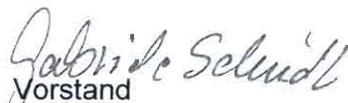
Der Änderungsbereich soll neben den Hafen Fläche für sog. hafenaffines Gewerbe ausweisen. Es wird kein Nachweis geführt, ob und in welcher Größenordnung zusätzliche Gewerbe- und Industrieflächen im Stadtgebiet benötigt werden. Da die Stadt Minden auch in unmittelbarer Nähe über freie, voll erschlossene Gewerbe- und Industrieflächen verfügt, ist eine zusätzliche Ausweisung verzichtbar und widerspricht dem Planungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Hier werden unnötig Flächen dauerhaft versiegelt.

Ausgleich und Ersatz

Seit Beginn der Planung wird in allen Veranstaltung darauf hingewiesen, dass der Nachweis über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im weiteren Verfahren erfolgt. Es ist immer noch nicht nachvollziehbar, welche Maßnahmen notwendig sind und ob der Ausgleich innerhalb des Plangebiets möglich ist.

Die Renaturierung der Bückeburger Aue wird grundsätzlich begrüßt, kann aber u.E. nach nicht den gesamten Eingriff kompensieren, da gleichzeitig auch ein Eingriff in das Bachsystem und eine Reduzierung der Retentionsflächen vorgenommen wird.

Mit freundlichen Grüßen


Vorstand

BürgerInitiative Containerhafen e.V.

Je. 10. 04.
12.07.12 mit

~~Julia und Michael Schulz, Kanalstrasse 35, 32429 Minden~~



(12)

Bedenken zum RegioPort Weser

Als direkte Anwohner des geplanten Containerhafens teilen wir unsere **Ablehnung** kund.

Wir haben in einer Sackgasse im OT Dankersen gebaut, um unseren Kindern und Enkelkindern viel Freiheit zum Spielen und uns ein ruhiges und gesundes Leben auf dem Land zu ermöglichen. Mit dem geplanten RegioPort wird dies vorbei sein und das wollen wir nicht!

Ein Containerhafen wird Tag und Nacht eine erhebliche **Lärmbelästigung** auch durch eine mögliche Industrieansiedlung bedeuten. Was schon bestätigt ist, da im Bebauungsplan Nr. 790 „Specken“ der nächtliche Lärm ausgeschlossen werden soll, was im Gegenzug doch wohl bedeutet, dass der RegioPort generell auch nachts mit dem entsprechenden Lärm betrieben werden soll.

Durch die Autobahnmaut wird der **Verkehr** ohnehin immer mehr auf die Land- und Nebenstraßen verlagert, da Minden über keine direkte Autobahnanbindung verfügt, werden unsere Straßen wie die B482 für die Warenverteilung des geplanten Hafens mehr und mehr belastet werden, damit der **Lärmpegel und die Umweltbelastung** ansteigen.

Des Weiteren entfällt laut den Plänen der Radweg am Mittellandkanal ebenso große Teile unserer **Erholungsflächen**.

Dazu kommen die enormen Steuergelder über die der RegioPort finanziert wird, laut eigenen Angaben werden gravierende Verluste eingefahren werden. In Zeichen der allgemein knappen Kassen kann ein solches Projekt unserer Ansicht nach doch nur zu einem großen **Schuldenloch** werden, welches Geld verschlingt, was dann in anderen Bereichen fehlt.

Darum unser klares NEIN zum RegioPort – für unsere Gesundheit, unsere Kinder und Zukunft!

Mit freundlichem Gruß

~~Julia und Michael Schulz~~

6.17.02

Minden, 16.07.2012

13

202. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“

Stellungnahme zur Niederschrift im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 25.06. – 27.07.2012 von:

~~Stadtrat~~
~~Stadtrat~~
~~Stadtrat~~

Stellungnahme:

- 1) Der Eingriff in den Naturraum ist nicht gerechtfertigt, da die Natur unwiederbringlich verloren ist.
- 2) Die Lärmverhältnisse im Bereich Kanalstraße sind bereits heute unerträglich. Der Grund hierfür ist der KFZ-Verkehr auf der B 482, insbesondere auf der Kanalüberführung. Es wird befürchtet, dass dieser Lärm zukünftig noch stärker werden wird: Verkehrszunahme verursacht durch den Hafen und den Hafenbetrieb selbst.
- 3) Der Bedarf eines neuen Containerhafens wird bezweifelt, da in den letzten Jahren eine Abnahme des Schiffsverkehrs auf dem Mittellandkanal beobachtet worden ist.
- 4) Durch den neuen Containerhafen wird sich das Wohn- und Lebensumfeld gravierend ändern und die Lebensqualität des Wohnstandortes abnehmen.

~~Stadtrat~~
~~Stadtrat~~

Malte Wittbecker
Malte Wittbecker
STADT MINDEN
5.2 Stadtplanung u. Umwelt
Telefon 0571/89-296
Kleiner Domhof 17
32423 Minden

17.07.12 W



~~_____~~
~~_____~~
~~_____~~
~~_____~~
Datum: 11.07.2012

74

Stadt Minden, Rathaus-Neubau
Kleiner Domhof 17, Bereich 5.2
32423 Minden

Betreff: Änderung des Bebauungsplans Nr. 790 „Specken“ 1202. A FUR

Sehr geehrte Damen und Herren,
zu der am 16.06.2012 veröffentlichten Änderungsabsicht für den o.g. B-Plan nehme ich wie folgt Stellung:

1. Gemäß § 1 Abs. 7 BBauG sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen **und** privaten Belange gegeneinander und untereinander **gerecht** abzuwägen. Dieser gesetzlichen Forderung wird die beabsichtigte Änderung nicht gerecht. Das Plangebiet „Specken“ gehört seit vielen Jahren zum Gewerbegebiet Minden-Päpinghausen. Das Gebiet liegt unmittelbar nördlich des Mittellandkanals (MLK). Einschränkungen im Hinblick auf die in Gewerbegebieten generell zulässigen Lärmpegel bestehen bisher nicht. Ziel der nunmehr geplanten Änderung ist die Absenkung des zur Nachtzeit zulässigen Lärmpegels auf maximal 35 dB(A). Hauptgrund für die jetzt vorgesehene Absenkung ist die Befürchtung, dass Kühlcontainer dort abgestellt werden könnten, deren Kühlaggregate natürlich auch nachts in Betrieb sein müssten. Die geplante Absenkung ist hauptsächlich auf Bestrebungen der Bewohner des unmittelbar gegenüber am MLK liegenden Wohngebiets Kanalstraße und des westlich an „Specken“ angrenzenden Hasenkamps im Mindener Ortsteil Dankersen zurückzuführen.

2. Es ist grundsätzlich anzuerkennen, dass die Stadt Minden bemüht ist, die vom geplanten RegioPort Weser ausgehenden Belästigungen und Gesundheitsgefahren möglichst gering zu halten. Das darf allerdings nicht dazu führen, dass die nachteiligen Auswirkungen nach Kräften in Richtung auf die Stadt Bückeburg verschoben werden. Betroffen sind hauptsächlich die Bückeburger Ortsteile Cammer und Berenbusch. Zum einen fällt auf, dass Platz für den RegioPort (ursprünglich vorgesehene Größe 64 ha, gegenwärtig sind es 21 ha) angeblich ausgerechnet nur im Bereich des Flüsschens „Bückeburger Aue“ zu finden war. Die Aue bildet im fraglichen Bereich die Grenze zwischen Minden und Bückeburg, zwischen den Kreisen Minden-Lübbecke und Schaumburg und zwischen den Ländern NRW und NDS.

Ich frage die Stadt Minden und den Planungsverband RegioPort Weser, warum trotz der enormen Flächenverringerung und angesichts des seit 10 Jahren bestehenden, trimodal erschlossenen, nur 2 km entfernten und 32 ha großen jetzigen Mindener Container-Umschlagplatzes ein weiteres Steuergeld-Grab her muss. Übrigens begründet die Stadt Minden die Trimodalität des RegioPort neuerdings mit dem merkwürdigen Hinweis, dass ja der jetzige Umschlagplatz trimodal erschlossen sei. Wohlwissend, dass der RegioPort wegen immenser Kosten (rd. 30 Mio €) und lächerlich geringer Auslastung niemals einen Gleisanschluss bekommen wird. Hauptgrund ist der Irrglaube, dass der MLK und die Weser künftig mit 3-lagig beladenen Containerschiffen befahrbar sein würden.

Ich fordere die Stadt Minden und den Planungsverband RegioPort auf, die RegioPort-Planung aufzugeben oder zumindest auf Eis zu legen und den jetzigen Umschlagplatz zu optimieren und zu vergrößern. Am besten beides.

3. Falls am RegioPort Weser letztendlich doch festgehalten werden darf (dazu wird im Ernstfall ein rechtskräftiger Gerichtsentscheid nötig sein), darf die vorerwähnte Verschiebung des Speckener Lärmkontingents nach Osten, also ganz überwiegend in Richtung Cammer und Berenbusch, nicht verwirklicht werden. Sie würde gegen das eingangs zitierte Gebot der gerechten Abwägung der beteiligten Interessen verstoßen. Der hier in Betracht kommende Bereich der Ortschaft Cammer ist im B-Plan als Wohngebiet (W) ausgewiesen. Nach mündlichen Äußerungen des Bückeburger Bauamts läge eine Einstufung als WR näher als nach WA. Eine detaillierte Stellungnahme der Stadt Bückeburg zu dieser Mindener Attacke auf Bückeburger Wohnbevölkerung ist mir momentan nicht bekannt. Fest steht jedoch, dass damit das Abstellen von Kühlcontainern auf die östlich des parallel verlaufenden Verkehrsbandes B 482/Eisenbahnstrecke Minden-Nienburg liegende neue Fläche des RegioPort verschoben werden soll. Also deutlich näher heran an Cammer und Berenbusch. Dabei werden 2 Umstände offenbar geflissentlich außer Acht gelassen: Zum einen die unabänderliche Tatsache, dass die völlig vorherrschenden westlichen Winde jeglichen im Westen erzeugten Lärm leider in Richtung Cammer und Berenbusch blasen, und zum andern die bereits erhebliche Lärmvorbelastung insbesondere durch den erheblichen Güterverkehr auf der Eisenbahn, durch den Schießstand der Bundeswehr und durch die erhebliche Zahl niedriger Überflüge durch die in Achum stationierten Hubschrauber der Bundeswehr. Insgesamt kann bei Betrachtung aller relevanten Umstände von einer gerechten und ausgewogenen Abwägung nicht die Rede sein. Die Abwägung ist rechtsfehlerhaft.

Überspitzt ausgedrückt:

100% Schutz für die Mindener, 0% Schutz für die Bückeburger Bürger.

Signifikant für das zweifelhafte Vorgehen der Stadt Minden ist eine niederschriftlich festgehaltene Äußerung des Mindener Stadtverordneten Förster-Fehring in der maßgeblichen Ratssitzung vom 10.05.2012. Sie lautet: (zu TOP 17)

„Stv. Förster-Fehring führt aus, dass die durch den RegioPort entstehenden Immissionen seiner Meinung nach zu hoch sein würden und man den Anwohnern des Gewerbegebietes Dankersen mit den in der Sitzungsdrucksache dargestellten Immissionswerten das Gegenteil vortäuschen wolle.“

Was für Dankersen gilt, gilt für Cammer und Berenbusch erst recht!

Mit freundlichen Grüßen



la 23.07.
23.07.12 wo

~~St. 15~~
~~St. 15~~
~~St. 15~~

19.07.2012

15

Stadt Minden
- Der Bürgermeister-
Bereich 5.2 /" Regio PortWeser "
Postfach 3080
32387 Minden

Stadt MINDEN
Eing. 20. JULI 2012
D.St.

- Stellungnahme zur 202. Änderung des Flächennutzungsplanes "Regio Port Weser"
- Einwände gegen die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplans und das Projekt eines neuen Hafens mit Containerterminal am Mittellandkanal

Sehr geehrter Herr Wittbecker,
bei meinem Besuch am 10.07.2012 im Planungsbüro 3.45 habe ich Ihnen bereits teilweise meine Einwände bezüglich des Projekts "Regio Port Weser" vorgetragen.

Diese Einwände richten sich in erster Linie gegen die Planungsgrundlagen und die nicht ausreichend nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit des Projekts eines neuen Containerhafens. Hier gibt es verschiedene Annahmen und Einschätzungen, welche schwerpunktmäßig auf den Gegebenheiten der Jahre 2006- 2008 basieren und damit die Auswirkungen der schwersten Krisen im Bereich Wirtschaft und Finanzen nach dem 2. Weltkrieg ausser Acht lassen. Wann genau diese Krise begann ist nicht genau zu sagen, aber der offensichtliche Beginn der Krise war die Pleite von Lehmann Brothers Mitte September 2008. Die danach auch für die Studien und damit für die Planung des Projekts benutzten Daten für die Jahre von 2009 bis 2012 sind auf Deutschland bezogen mit Vorsicht zu geniessen, weil sehr viele Milliarden Euro aus den Konjunkturpaketen I und II in den Wirtschaftskreislauf geflossen sind und diese Mittel in den kommenden Jahren nicht mehr zur Verfügung stehen.

Der Gipfelpunkt der Krise ist in Europa noch nicht erreicht und die Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und damit besonders auch für die Exportnation Deutschland sind noch nicht absehbar. Nach allen politischen Willensbekundungen soll die Neuverschuldung verringert und die Schulden sollen abgebaut werden.

Bei dieser Annahme werden die entstandenen Schulden der privaten und der öffentlichen Schuldner in überschaubarer Zeit weitestgehend beglichen, wobei diese dazu benötigten Gelder dann von den Schuldnern dann nicht für Konsum oder Investitionen zur Verfügung stehen.

Dieses Szenario birgt Sprengstoff, insbesondere bei der gleichzeitigen Annahme einer weltweiten Rezession und einer Überalterung in den Industriesataaten wird es zusätzliche Belastungen geben.

Dann käme es zu einer deutlichen Reduzierung des verfügbaren Einkommens der Bevölkerung und damit zum weitestgehenden Wegfall von Wohlstand und Teilhabe in Verbindung mit weiter fortschreitendem Demokratieabbau. Dieses Szenario kann zu Konflikten führen, deren Ausmaß heute noch keiner vorhersagen kann.

Ich will damit feststellen, dass alle Planungsgrundlagen deren Erhebungszeitraum zu Beginn einer globalen Krise liegt im Prinzip keinerlei Aussagekraft über den Zeitraum nach dieser Krise besitzen.

Es ist aktuell keine Krise in Argentinien oder in Russland. Nein. Ein zentraler Schwerpunkt dieser Krise ist Europa und der Euro als zentraler Währung in Europa.

Die Folgen dieser Krise werden einen gravierenden Einfluss auf die Zukunftsfähigkeit Europas und damit auch Deutschlands haben.

Deswegen schlage ich zu diesem sehr unsicheren Zeitpunkt während der Planungsphase vor die Planungen ruhen zu lassen und die eventuelle Notwendigkeit und den Umfang eines neuen Hafens erst nach Ermittlung des gesamten Umfangs der Belastungen aus den Folgen der Eurokrise und den Auswirkungen der wirtschaftlichen und sozialen Krisen in Europa fest zu legen.

Erst dann kann der tatsächliche Bedarf ermittelt werden kann und erst dann ist eine seriöse Wirtschaftlichkeitsberechnung möglich.

Eine seriöse Planung für den Zeitraum 2015 bis 2025 und erst recht für Zeiträume darüber hinaus halte ich derzeit nicht für möglich, auch weil spätestens seit der Jahrtausendwende Trends und Entwicklungen im digitalen Zeitalter immer kurzfristiger entstehen und enden.

Ein weiterer wesentlicher Faktor und für die Planung der gesamten Verkehrsinfrastruktur der Bundesrepublik Deutschlands und der europäischen Anbindungen nicht unwesentlicher Punkt ist die Konsequenz aus dem Ergebnis der nahen Bundestagswahl im Jahr 2013.

Möglich ist hier, auch im Hinblick auf die Finanzierbarkeit öffentlicher Aufgaben, eine neue Ausrichtung.

Mein Vorschlag zum weiteren Umgang mit dem Projekt "Regio Port Weser" ist es, alle weiteren Schritte insbesondere im Hinblick auf Erlangung des Baurechts für das dann wirklich zu bauende Projekt bis zum Ende des Jahres 2013 ruhen zu lassen.

Stellungnahme zu dem öffentlich ausgelegten Planungen mit Planungsstand ca. Mitte Juli 2012.

Beanstandet wird die insgesamt sehr allgemein gehaltene Recherche zu belastbaren Daten für den Nutzungszeitraum eines zukünftigen Containerhafens in Minden.

Die bildreichen Darstellungen von Drees und Huesmann Partner sind eventuell als Visualisierungshilfe für ungeübte Planbetrachter geeignet, inhaltlich und insbesondere in Bezug auf die Ermittlung des Bedarfs und die Wirtschaftlichkeitsberechnung des Planungsprojekts liefert diese Studie wenig bis gar nichts.

Das Gutachten der Planco Consulting basiert selbst in der aktualisierten Form im Wesentlichen aus altem Datenmaterial bis zum Jahr 2008.

Eingegangen wird auf einen Bevölkerungsschwund in der bei der Planung berücksichtigten Region, diese Veränderung bezieht sich auf die Zahlen von 2009 im Vergleich zu den ursprünglichen Zahlen aus 2006.

Dieser Bevölkerungsschwund mag gering erscheinen, aber der Kern meiner Kritik liegt an der in den Daten der Planco Analyse viel zu umfassend angesehenen Region für ein mögliches Zielgebiet für Belieferungen von einem Mindener Binnenhafen aus.

Ich bestreite, dass die Region Hannover mit Stadt und Kreis, sowie die Region Osnabrück mit

Stadt und Landkreis überhaupt als Absatzgebiet bzw. Zielgebiet in nennenswerter Weise bei Planungen zu berücksichtigen sind.

Bei den Containerdiensten der Bahn sind beide Städte sehr gut eingebunden, Osnabrück hat sehr gute Verbindungen zu den westlichen Häfen, zum Rhein und nach Holland.

Ferner ist die Region über die A 1 Hansalinie sowie die Bahnverbindungen und Containerdienste der Bahn oder deren Töchter oder Kooperationspartner sehr gut mit den Norddeutschen Häfen und dem Ruhrgebiet und den weiter südlichen Regionen über Bahnanbindungen verbunden. Hannover hat allein 4 leistungsstarke Binnenhäfen und auch noch zusätzliches Steigerungspotenzial.

Die Bahnanbindungen von Hannover sind als sehr gut anzusehen, insbesondere auch bei Betrachtung der immensen logistischen Möglichkeiten in Seelze und Lehrte.

Dagegen besteht für Minden eine befriedigende Bahnverbindung in Ost-West Richtung. In Richtung Norden ist eine weitestgehend unbedeutende Verbindung in Richtung Nienburg vorhanden. Die Verbindungen nach Süden sind umständlich und zeitraubend, eine Fahrt nach Hameln dauert zwischen 1 Stunde 25 Minuten und 2 Stunden 3 Minuten mit 1-2 Zugwechsellern. Die Entfernung von Hameln liegt unter 40 km Luftlinie.

Auch die weiteren Verbindungen in Richtung Süden sind ähnlich umständlich, weswegen Reisende aus dem Rhein-Main Gebiet entweder über Hannover oder über Köln nach Minden gelangen.

Die in der Studie von Planco weiter angenommenen nördlichen Zielgebiete für eine Belieferung von einem Mindener Hafen aus sind zum Teil strukturschwach oder schon eher im Einzugsbereich von Hannover oder Osnabrück. Dies trifft für die in der Planco Studie angegebenen Kreise Nienburg und Diepholz zu. Diese Regionen sind aber dünn besiedelt und strukturschwach.

Der südliche Bereich des Kreises Nienburg ist fast der einzige Bereich für eine etwaige Belieferung von Minden aus, ebenso südöstliche Regionen des Kreises Diepholz.

Nienburg selbst liegt an der Weser und hat durch die Bahnanbindung sehr gute Anbindung an die logistisch sehr bedeutenden Regionen Hannover und Bremen.

Im Fall des Kreises Diepholz ist eine weitestgehende Anbindung an Osnabrück und Bremen gegeben.

Durch den weitestgehenden Wegfall des Potenzials der Regionen Hannover, Osnabrück und Großteile der Kreise Nienburg und Diepholz reduziert sich die Ausgangslage einer seriösen Bedarfsplanung schon sehr entscheidend. Das Potenzial eines zukünftigen Mindener Hafens reduziert sich dann auf folgende Schwerpunkte. Kreis Minden-Lübbecke, zusätzlich einige Regionen der Landkreise Nienburg, Diepholz und Schaumburg, Kreis Lippe, Kreis Herford, Teilen der Kreise Bielefeld und Gütersloh.

Hameln, Höxter und Holzminden sind ebenso wie Paderborn bahntechnisch sehr schlecht erschlossen und insbesondere die Kreise Höxter und Holzminden sind als Strukturschwach anzusehen und in allen Zukunftsstudien wird für diese Regionen ein deutlicher Bevölkerungsschwund prognostiziert.

Einem zukünftigen Mindener Containerhafen fehlt in erster Linie eine direkte Bahnanbindung in Richtung Süden, wobei die bessere Erreichbarkeit auf Schienen der Räume Südöstliches Westfalen und angrenzendes Niedersachsens, zentrales und westliches Nordhessen und in der Fortsetzung dann Mittelhessen mit einem Ziel der Anbindung an das Rhein-Main Gebiet erst dadurch erlangt werden kann. Zur Zeit sind diese Verbindungen im Vergleich zur Straße nicht konkurrenzfähig.

Die früher bestehenden direkten Bahnverbindungen sind von der Bahn eingestellt worden, z.B. der D-Zug von Frankfurt nach Kiel über Gießen, Minden und Nienburg.

Ohne eine direkte Bahnanbindung nach Süden ist der Hafen im Prinzip ein Umschlagsplatz auf die Strasse und bei diesem Transportweg Strasse können die Transportkosten die Wirtschaftlichkeitschon bei wesentlich kürzeren Entfernung schwinden lassen im Vergleich zum Containertransport mit Schiff oder Bahn.

In dem Planungsstand vom Juli 2012 fehlen zukunftsweisende Konzepte einer Bahnanbindung zu den Wirtschaftsräumen im südlichen Westfalen und in die Regionen Nordhessen, Mittelhessen und den wirtschaftlich sehr wichtigen Rhein-Main Raum.

Mir fehlt eine nachvollziehbare und belastbare Bedarfsanalyse und vor allem eine für die Zukunft belastbare Wirtschaftlichkeitsberechnung.

Wie hoch fallen die maximalen jährlichen Belastungen für den Haushalt der Stadt Minden aus?

Inwieweit sind die Risiken der Mindener Hafen GmbH und anderer Unternehmen wie der Städtischen Betriebe Minden mit dem Haushalt der Stadt Minden verknüpft?

Wer generiert die Einnahmen für die Städtischen Betriebe Minden und die Mindener Hafen GmbH und wer trägt die wirtschaftlichen Lasten?

Wie eng sind die Verbindungen zwischen der Stadt Minden und diesen Gesellschaften, welche Vertragswerke gibt es zwischen der Stadt Minden und diesen Unternehmungen und von welcher Stelle kommen die Gelder für die Bezahlung des Geschäftsführers der Mindener Hafen GmbH und anderer Leistungsempfänger in diesen Unternehmen?

Mit welchen Zahlen rechnen die Planer und der zukünftige Betreiber eines möglichen Mindener Containerhafens im Bereich Magdeburger Straße in Minden-Päpingshausen?

Wann wird die Gewinngrenze erreicht und wie negativ fallen die negativsten Berechnungsszenarien(worst case) aus?

Wie will die Stadt Minden, auch im Hinblick auf die nicht ganz stadtfernen Unternehmen wie z.B SBM oder Mindener Hafen GmbH, Kostenrisiken für die Haushalte ab dem Jahr 2013 bewältigen?

Wie soll der Haushalt der Stadt Minden ohne neue Schulden auskommen und wie will die Stadt Minden in absehbarer Zukunft schuldenfrei sein ?

Wird dem neuen Containerhafen Priorität gegenüber allen anderen Aufgaben der Stadt Minden eingeräumt?

Wie sieht es mit allen anderen Ausgabepositionen des Haushaltes für 2013 aus wie z.B. den Plätzen In Kindertageseinrichtungen für die Kinder unter 3 Jahren?

Der Rechtsanspruch gilt ab 2013.

Bei einer Fortsetzung des Planungsverfahrens und einem Baubeginn eines Projekts Containerhafens auf Grund der vorliegenden und aktuell nicht sicheren und für die Zukunft noch weniger gesicherten Annahmen ist das Risiko eines wirtschaftlichen Fiaskos dieser Unternehmung eines neuen Containerhafens als sehr hoch anzusehen.

Die absolut unsichere wirtschaftliche Entwicklung in Europa und der Weltwirtschaft macht eine solide und für die Zukunft auch wirtschaftlich tragfähige Planung gerade in der jetzigen Phase der Entwicklung unmöglich.

Deswegen sehe ich eine mögliche Bewilligung von Bundesmitteln und damit Steuergeldern als nicht gerechtfertigt an.

Es gibt keine halbwegs gesicherte Erkenntnis zu welchem Zeitpunkt der mögliche neue Mindener Containerhafen die Wirtschaftlichkeitsgrenze erreicht und dann vielleicht Gewinne erzielen kann.

Es ist bei negativer wirtschaftlicher Entwicklung und bei schlechter oder aktuell keinerlei Bahnanbindung sogar damit zu rechnen, dass dieser geplante Containerhafen nie Gewinne erzielen wird.

Die Mindener Häfen und die sie betreibenden Organe haben seit dem 2. Weltkrieg immer

irgendwie sich organisiert und sich durchgeschlagen (durchgewurstelt).

Nun sind im Rahmen des Umbaus des Mittellandkanals und dem Neubau der Schachtschleuse scheinbar Bundesmittel zur Verfügung, die positiver Begutachtung der Situation investiert werden sollen.

Warum ist in Minden nie nach einer umfassenden Lösung im Bereich der Hafentflächen und der großflächig brachliegenden Industrieflächen in Weser oder Kanalnähe gesucht worden. Einige Flächen sind hoch belastete Sanierungsfälle, der ganze Bereich Kanalüberführung, Schachtschleuse, alter Weserhafen, der Bereich einer ehemaligen Glasfabrik, die Bahnhofsvorstadt, das Industriegebiet Ost bedarf einer umfassenden Neuordnung und Anpassung an die aktuellen Bedarfe und bietet an einigen Plätzen durchaus Möglichkeiten zur Ansiedlung eines neuen Hafens.

Die Grenzbebauung zur Bückeburger Aue und zum nahe gelegenen Naturschutzgebiet im Schaumburger Wald kann nur als Affront gegenüber den Rechten und Interessen des Landes Niedersachsen betrachtet werden. Speziell der niedersächsische Naturschutz wird durch die geplante Baumaßnahme gering geachtet.

Ich gehe davon aus, dass in Nordrhein-Westfalen kein Containerhafen in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem Naturschutzgebiet gebaut würde.

Die Wohnqualität der Einwohner des Ortes Cammer wird durch die geplante Maßnahme deutlich beeinträchtigt. Insbesondere nimmt die Immissionsbelastung durch den zusätzlichen Verkehr deutlich zu. Der Wohn- und Freizeitwert der Grundstücke in Cammer wird durch die zukünftige Nähe zu einem Industriegebiet vor der Haustür reduziert.

Der Verkehrswert der Grundstücke wird dadurch vermutlich sinken.

Warum sollen durch einen unter zweifelhaften Umständen zustande gekommenen Beschluss bei der Beiratssitzung der unteren Naturschutzbehörde am 11.7.2012 umfangreiche bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen aus dem Landschaftsschutz entlassen werden, um dort statt dessen und in unmittelbarer Nähe zu einem Naturschutzgebiet ca. 23 -ca.35 ha dauerhaft zu versiegeln.

Und parallel liegen im Bereich der Mindener Hafen- und Industriegebiete viele Flächen brach und siechen dahin.

Eine wirtschaftliche, ökologische und sozio-kulturelle Fehlplanung.

Denn die Sanierung oder Umnutzung der anderen Flächen bleibt jatrozt dem noch zu bewältigen.

Minden ist für mich ein Paradebeispiel und gleichzeitig Synonym für Fehlplanungen in den Bereichen Verkehr, Stadtplanung, Gewerbeansiedlung vor allem im Bereich Einzelhandel, Abhängigkeiten in den Bereichen Finanzen und Energie, Denkmalschutz...

Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit sind das sog. Rathauscenter, altes Klinikumgelände, ECE-Wesertor, Obermarktzentrum/Stadthalle, "Birne", ZOB, Bahnhofskaserne, Schweinemast an Wohngebieten....

Wer haftet im Falle eines finanziellen Fiaskos eines neuen Containerhafens und wer trägt die finanziellen Risiken, um die Fehlbeträge auszugleichen?

Ich hoffe abschliessend, daß sich alle Befürworter und in vorderster Reihe die Entscheider und Abnicker des Projekts eines neuen Mindener Containerhafens mit dem Arbeitstitel "Regio Port Weser" sich ihrer Verantwortung bewusst sind und auch daran denken, dass Sie für die Folgen Ihrer Entscheidung in irgendeiner Form haften werden. Sei es politisch, ökonomisch oder juristisch, einzeln oder zusammen.

Ich werde das Projekt weiter gewissenhaft und mit Argwohn verfolgen und behalte mir weitere Schritte ausdrücklich vor. Insbesondere werde ich besonders kritisch die Wirtschaftlichkeit eines neuen Containerhafens betrachten und die Auswirkungen auf

öffentliche Haushalte, speziell den Haushalt der Stadt Minden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in dark ink, which has been heavily redacted with a thick, dark purple/black marker. The signature is mostly obscured, but some faint loops and lines are visible at the bottom.

1230.04.

[Redacted Name]

25.07.12

[Redacted Address]

16

Stadt Minden
Fachbereich 5 Städtebau und Feuerschutz
5.2 – Stadtplanung und Umwelt
5.21 - Flächennutzungsplanung
32423 Minden



Betreff: 202. Änderung - Regio Port Weser

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich meine Bedenken zur 202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „Regio Port Weser“ aussprechen und **beantrage die Magdeburger – Cammer Str. nicht als überörtliche Hauptverkehrsstraße auszuweisen.**

Ich bin Anwohnerin im Wohngebiet an der Kanalstraße, südlich des Mittellandkanals. Wir bewohnen ein Zweifamilienhaus, das sich in unmittelbarer Nähe der Böschung der B 482 befindet. Unsere Schlafräume sind unter dem Dach gelegen, somit auf Augenhöhe mit dem Verkehr auf der Bundesstraße.

Bereits jetzt ist die Lärmbelästigung durch die B 482 überdurchschnittlich hoch. In der Mittagszeit findet man sowohl auf dem Balkon als auch im Garten nicht die nötige Ruhe. Aber besonders zur eigentlichen Nachtruhe ist es uns im Sommer nicht möglich bei geöffnetem Fenster zu schlafen.

Hinzugekommen ist, dass nach dem Ausbau der B 482 zu einer 2/1-spurigen Straße die Lärmbelästigung durch schneller fahrende Autos und LKW's noch einmal erheblich zugenommen hat. Bei diesem Ausbau wurde, entgegen der damaligen Zusage, keine effektive Maßnahme zur Reduzierung der Lärmemission am Übergang Kanalbrücke / Straße.

Neben der dauerhaften Lärmbelästigung durch die B 482 kommt noch der Güterverkehr auf der Bahnlinie Mi-Ni hinzu. Einen Kohlezug von nahezu 50 Waggons hört man vom Bereich der Dankerser Kirche bis Päpinghausen – Cammer.

Diese sehr verkürzte Darstellung zeigt, welchen enormen physischen und zwangsläufig auch psychischen Belastungen wir täglich ausgesetzt sind.

Sollten ihre jetzigen Änderungsvorhaben durchgeführt werden, so habe ich die Bedenken, dass ein Umschlag der Container im Hafenbetrieb **rund um die Uhr** erfolgen kann, da die LKW's durchweg über die Cammer- und Magdeburger Str. auf das Hafengelände gelangen können. Die jetzt noch als Grünfläche im Industriegebiet ausgewiesene Cammer- und Magdeburger Str. soll dann als

überörtliche Hauptverkehrsstraße ausgewiesen werden. Danach ist sämtlicher Güterverkehr berechtigt rund um die Uhr diese Straße zu befahren. Die Verkehrsbelastung auf der Cammer Str. **steigt** durch die Inbetriebnahme des Regio Port, lt. Aussage der Planer Drees und Husemann, **um ca. 4390 Kfz/Tag**. Da bislang so gut wie keine Fahrzeuge die Magdeburger Str. befahren, ist diese Zahl zu 100 % auf die Magdeburger Str. zu übertragen da nur diese Straße zum Hafengebiet führt. Dies wäre **alle 20 Sekunden ein Fahrzeug** welche lt. den Planern zu **70% aus LKW's** besteht.

Dies hat meiner Ansicht nach die Folge:

- Sämtliche LKW's werden im Hafengelände abgefertigt; Containerneubeladung.
- Neben dem von östlicher Seite kommendem Verkehrslärm ist auch noch mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen und damit verbundenem Verkehrslärm von Norden kommend zu rechnen. Die Magdeburger Str. liegt parallel zum Mittellandkanal und somit in Verlängerung unseres Grundstücks. Eine Schallmauer ist bislang „auf längere Sicht gesehen“ nur westlich entlang der B 482 geplant.

Die durch die Änderung des Flächennutzungsplanes geschaffene „Aufwertung der Funktion der Magdeburger Str.“ und damit verbundene höhere Hafeneffizienz – 24 Std. Containerabfertigung mit Beleuchtung – führt zu gesundheitlicher Beeinträchtigung und damit Leistungsminderung der Anwohner im gesamten Bereich Reckhöfen. Nicht allein der Hafen erwirtschaftet die finanziellen Mittel der Stadt Minden. Jeder einzelne Bewohner erwirtschaftet finanzielle Mittel und trägt somit zum städtischen Haushalt bei. Auch ist in Frage zu stellen, ob der Regio Port ein 24 Std Betrieb sein muss. Meines Erachtens kann Hafeneffizienz auch außerhalb der notwendigen nächtlichen Ruhezeit, also in den Zeiten von 6.00 – 22.00 erreicht werden; ohne dass Anwohner jede Nacht gestört werden.

Selbst in der Innenstadt dürfen nur noch 10 – 12 (?) öffentliche Veranstaltungen in den nächtlichen Bereich fallen, da sonst die Lärmbelästigung der Anwohner gestört wird. In unserem Wohnbereich wird von 352 Tagen im Jahr gesprochen.

Ich **beantrage** die Magdeburger – Cammer Str. **nicht als überörtliche Hauptverkehrsstraße auszuweisen und diese nur für den Verkehr von 6.00-22.00 Uhr zuzulassen**. Sollte dies in einem bereits ausgewiesenen Industriegebiet nicht möglich sein, so bitte ich Sie den Nachtbetrieb im Regio Port ausdrücklich auszuschließen, da dieser im direkten Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen auf der Magdeburger Str. steht.

Ich bitte Sie meine Ausführungen noch einmal genauer zu betrachten und zum Wohl der Anwohner zu entscheiden.

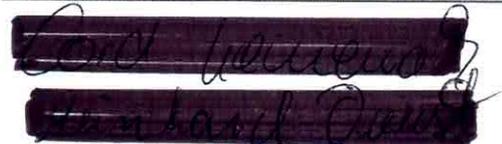
Für ihre Bemühungen bedanke ich mich im Voraus.

Mit freundlichem Gruß

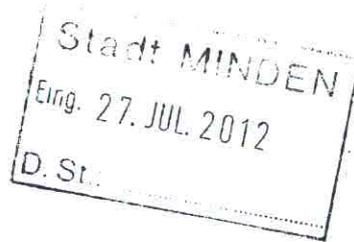


Inken Kemenah

Den Ausführungen von Inken Kemenah schließe ich mich an:



An die Stadt Minden
Rathaus-Neubau
Kleiner Domhof 17
Bereich 5.2
Stadtplanung und Umwelt
Zimmer 3.45



Einwand gegen Flächennutzungsplan „RegioPort Weser“

Sehr geehrte Damen und Herren,

wenn man sich hochmoderne und in einigen Bereichen vollautomatisierte Containerhafens, wie zum Beispiel den Hamburger Hafen als „Vorbild“ nimmt, so habe ich starke Zweifel, dass in Richtung Automatisierung/Modernisierung des bestehenden Containerhafens Minden ausreichend „ermittelt“ wurde.

Als ich am 29. September 2011, bei der Präsentation der Potenzialanalyse im Rathaus Minden, die Frage stellte ob schon betrachtet wurde, ob die Wirtschaftlichkeit einer Modernisierung/Automatisierung geprüft wurde, bekam ich praktisch keine Antwort, die diese Frage beantwortet hat.

Des Weiteren bestehen aus meiner Sicht kein „belastbaren Gutachten“ die, nach heutiger wirtschaftlicher Lage in Europa rechtfertigen, einen neuen Containerhafen, den „Regioport Weser“, zu bauen.

Diese Punkte, eine aktuelle Luftaufnahmen des bestehenden Mindener Containerhafens und die aus meiner Sicht nicht nachvollziehbare angebliche Überlastung des bestehenden Mindener Containerhafens haben mich dazu bewegt meinen Einwand gegen den geplanten „Regioport Weser“ einzulegen, was ich hiermit tue.

Ich fordere Sie im Interesse „aller beteiligten“ und Steuerzahler auf, Experten, die sich mit einer Automatisierung/Modernisierung von Containerhafens auskennen, zu beauftragen, eine Kostenabschätzung zur Modernisierung des Containerhafens zu erstellen.

Mit freundlichen Grüßen

~~Staus Weiling~~

be 30. + t

~~Dieter Künzing, Faulensiek 27, 32457 Porta Westfalica~~

12.07.2012

18

Stadt Minden
Bereich 5.2. Stadtplanung und Umwelt
Postfach 3080
32387 Minden

Stadt MINDEN
Eing. 27. JULI 2012
D.St.

202. Änderung des Flächennutzungsplanes – RegioPort Weser-in den Stadtbezirken Dankersen und Päpinghausen

Sehr geehrte Damen und Herren,
beil. Unterschriftensammlung der Interessengruppe contra RegioPort wegen Verkehrsaufkommen im Bereich Hausberge.

Wir melden uns als Interessengruppe contra Verkehrsaufkommen und Verkehrslärm im Bereich Hausberge.
Ausweislich des Berichtes im MT kündigt auch die Stadt Porta-Westfalica erhebliche Bedenken gegen die Zunahme des Verkehrs auf der B 482 an.
Demnach sehen auch die verantwortlichen Vertreter der Stadt Erklärungsbedarf.
Die kurzfristige erbetene Stellungnahme der Stadt Minden gem .Schreiben vom 21.6.2012 bis zum 27.7.2012- in den Sommerferien –lässt schon nachdenklich machen.
Es bleibt zu hoffen, dass die Stadt P.W interveniert.

Da der Landesbetrieb NRW keine Möglichkeiten zur Umverteilung der Verkehrsströme sieht, ist mit einer erheblicher Zunahme der Verkehrsströme im Engpass Hausberge zu rechnen. In Spitzenzeiten ist daher mit erheblichem Rückstau zu rechnen.

Das Institut IVV Aachen besagt, dass mit 1390 LKW Fahrten pro Tag zu rechnen ist.

- Davon :550 LKW-Fahrten auf der B 65 Ost
- 350 LKW-Fahrten auf der B 65 West
- 490 LKW-Fahrten auf der B 482 Süd

Reine Prognosen.
Der Schwerverkehr sucht sich bekannterweise immer den schnellsten und kürzesten Weg zur A2. Demnach durch den Engpass Hausberge.
Es ist bekannt, dass die B482 als Umleitungsstrecke für die A2 dient.
Es sind keine Lösungsansätze zu erkennen, welche im Rahmen der Projektplanung umzusetzen sind. Das Kurzugutachten IVV Aachen lässt dies nicht erkennen.
Der Hinweis im Gutachten IVV Aachen, dass im Hinblick auf die Nordumgehung Bad Oeynhausen i. V. des Weserauentunnels mit einer Entlastung der B 482 zu rechnen ist, kann nicht belegt werden und ist als rein hypothetisch anzusehen.

Die Bürger der Stadt P.W. sind schon belastet mit dem starken Verkehrsaufkommen auf der B 482. Die B 482 ist schon heute mehr als ausgelastet.
Angesichts des prognostizierten Verkehrsaufkommen, speziell im Schwerverkehr ist mit keiner Entlastung im Bereich des „ Nadelöhrs“ P.W. zu rechnen

Das Gutachten der IVV Aachen besagt auch nichts über die zunehmenden Abgas -und Lärmwerte.

Die negativen gesundheitlichen Belastungen durch erhöhte Abgas -und Lärmwerte des zunehmenden Schwerverkehrs sind nicht zu bestreiten. Ist die Umwelt nicht schon genug belastet?

Es besteht nach wie vor oberstes Ziel der verantwortungsvollen Politiker und Planer die Umwelt durch schädigende Werte auf ein Minimum, d.h.unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte zu begrenzen.

Ein besonderes qualifiziertes nachvollziehbares Gutachten auf Grund technischer Messungen wäre angebracht und nachdenkenswert.

Wir vertrauen darauf, dass unser berechtigtes Anliegen verantwortungsvoll berücksichtigt wird.

Was wird dem Bürger der Stadt Porta- Westfalica im Bereich der B 482 noch zugemutet?

Mit freundlichen Grüßen

A dark, rectangular redacted area covering the signature of the sender.

Es folgen Unterschriftenlisten mit insgesamt 67 Unterschriften.

4930.07

~~Harald Tezlar~~

19

~~Harald Tezlar~~

Stadt Minden
Postfach 3080
32387 Minden

Stadt MINDEN
Eing. 26. JUL 2012
D. St.

*S. 2 Besd. St. RegioPort
22/7*

Kunden Nr.:
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen:

Meine Nachricht vom:
Name: ~~Harald Tezlar~~
Telefon: ~~0521 201310~~
Mobil: ~~0170 798123~~
E-Mail: ~~harald.tezlar@regioport.de~~

Datum: 2012-07-25

- 1. Änderung des Flächennutzungsplanes „ RegioPort Weser "
- 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr.790 „ Specken "

Hier: Bedenken der Bürger zum „ RegioPort Weser "

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit bringe ich meine Bedenken für die weiterführenden Planungen zum Bau des RegioPort Weser ein.

Die Bedenken beruhen auf die zu erwartenden Einschnitte in die Natur, Lärm- und Lichtemissionen, dem Ansteigen des Schwerlastverkehrs sowie die Kosten für den Bau des Projektes.

Mit freundlichen Grüßen

~~Harald Tezlar~~

Uwe Fabry

Auf dem Brinke 31

31675 Bückeburg



20

Bückeburg, 25.07.2012

Stadt Minden

Postfach 3080

32387 Minden

Stadt MINDEN

Eing. 26. JUL 2012

D. St.:

S. 2, 6. u. 4. St. RegioPort
28/7

- 1. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“**
- 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 790 „Specken“**

Hier: Bedenken der Bürger zum RegioPort Weser

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit bringe ich meine Bedenken für die weiterführenden Planungen zum Bau des RegioPortWeser ein.

Die Bedenken beruhen auf die zu erwartenden Einschnitte in die Natur, dem Ansteigen des Verkehrs (allen voran -Schwerlastverkehr), die zu erwartenden Lärm- und Lichtemissionen sowie die Kosten für den Bau des Projektes.

Mit freundlichem Gruß

A redacted signature area.

~~Alfred Storm~~

~~Auf dem Bänke~~

~~1675 Bückeburg~~

12.30.04

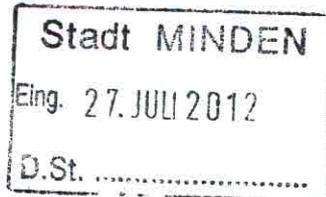
(21)

Bückeburg, 25.07.2012

Stadt Minden

Postfach 3080

32387 Minden



S. 2
C
22/7

1. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“
2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 790 „Specken“

Hier: Bedenken der Bürger zum RegioPort Weser

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit bringe ich meine Bedenken für die weiterführenden Planungen zum Bau des RegioPortWeser ein.

Die Bedenken beruhen auf die zu erwartenden Einschnitte in die Natur, dem Ansteigen des Verkehrs (allen voran -Schwerlastverkehr), die zu erwartenden Lärm- und Lichtemissionen sowie die Kosten für den Bau des Projektes.

Mit freundlichem Gruß

~~Alfred Storm~~