

## **Textliche Zielerstellung und Erläuterung**

**Es wird ein neues Kapitel B.V.1.4.1 „RegioPort Weser“ auf der Seite 83 des Regionalplanes eingeführt**

### **1.4.1 RegioPort Weser**

#### **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 Weser mit leistungsfähigen Umschlageneinrichtungen auszustatten, direkt an das vorhandene Schienennetz anzubinden und die Vernetzung der Verkehrsträger bedarfsgerecht zu optimieren. Im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zu den Umschlageneinrichtungen sind Schwerpunktfelder für hafenorientiertes 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.**

Erläuterung:

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 Mit-

telweser 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 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 Industriehafen 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 Industriehafens 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 Hafen 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 hafen- 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.

Der zeichnerisch dargestellte Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich für zweckgebundene Nutzungen ist als Brutto-Fläche zu betrachten. Bei der weiteren Konkretisierung der Planungen ist im Rahmen der Bauleitplanung darauf zu achten, dass der Ausgleich für die Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des Landschaftsgesetzes NW so weit wie möglich innerhalb des dargestellten GIB vorgenommen wird. Es bietet sich dabei insbesondere an, die Ausgleichsflächen so zu legen und zu gestalten, dass die Ortslagen von Cammer und Berenbusch (Stadt Bückeburg) und wenn erforderlich Dankersen (Stadt Minden) von der unmittelbaren Vorhabensfläche getrennt und geschützt werden.