

17.06.2010 20:36 Uhr

Bückeburg/Minden

Erhebliche Zweifel an den Zahlen der Planer

Bückeburg/Minden (bus). Mehr als dreieinhalb Stunden lang haben am Mittwochabend in der Mensa der Mindener Kurt-Tucholsky-Gesamtschule etwa 150 interessierte Bürger mit Vertretern der Städte Minden und Bückeburg sowie von mehreren Planungsbüros Detailspekte des zwischen Schaumburger Wald und Bundesstraße 482 am Mittellandkanal geplanten Containerumschlagplatzes „Regioport Weser“ diskutiert. In der überwiegend sachlich geführten Erörterung stand vor allen Dingen der Themenkreis Potenzialuntersuchung/Bedarfssituation im Zentrum der Nachfragen.



Etwa 150 interessierte Bürger folgen der Einladung zur Bürgerversammlung in die Mensa der Mindener Kurt-Tucholsky-Gesamtschule.

Weitere Diskussionsschwerpunkte der als Bürgerversammlung zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit konzipierten öffentlichen Veranstaltung waren die Komplexe verkehrliche Erschließung, Hafenanlage/Containerumschlag/Hafen Berenbusch/hafenaffines Gewerbegebiet/ Bauabschnitte, Verlegung der 110-Kilovolt-Leitung, Immissionsuntersuchungen, Umweltverträglichkeitsstudie, natürliche Umgestaltung/Hochwasserschutz Bückeburger Aue. Als Ansprechpartner in der von Mindens

Bürgermeister Michael Buhre moderierten Aussprache fungierten Dietmar Weinert und Friedrich Hanke (Büro Hanke und Welschar), Michael Kaspar (Büro Kortemeier und Brokmann), Klaus Brokopf (Akus), Jens-Peter Huesmann und Thomas Fiebig (Drees und Huesmann), Joachim Schmidt (Geschäftsführer Regioport) sowie Malte Wittbecker und Andreas Chwalek (beide Stadt Minden). Für Bückeberg bezog Baubereichsleiter Jörg Klostermann Stellung.

Zu Beginn des Abends erläuterte Jens-Peter Huesmann den vom Büro Drees und Huesmann entwickelten sogenannten Masterplan, in dem der Strukturplan für Flächen, Erschließung und Trimodalität (Anbindung an Straße, Schienennetz und Wasserwege) sowie Entwürfe für den Containerhafen, das hafentypische Gewerbegebiet und den Hafen Berenbusch zusammengefasst werden. Der Referent zeigte fotorealistische Visualisierung mit Vogel- sowie Fußgängerperspektiven, um die Auswirkungen des weit in die Zukunft (endgültige Fertigstellung nach der Darstellung von Joachim Schmidt: 2022/2023/2024) reichenden Vorhabens zu verdeutlichen.

Erster Abschnitt 2013

Mit der Inbetriebnahme des ersten Teilabschnitts wird bereits für das Jahr 2013 gerechnet. Dieser Teilbauabschnitt beinhaltet die Errichtung der Kaianlage und von Umschlagsflächen am Mittellandkanal inklusive einer Kranbrücke, der notwendigen verkehrlichen und technischen Infrastruktur sowie Maßnahmen zur Renaturierung und Retention. Die Kosten belaufen sich inklusive des Erwerbs der notwendigen Grundstücke nach derzeitigen Schätzungen auf 31,7 Millionen Euro. Im zweiten Teilbauabschnitt (geplante Fertigstellung 2018) soll der „Regioport“ per Bahnschiene erschlossen werden sowie weitere Lagerflächen für Container und eine Kranbrücke für den Bahnumschlag erhalten. Der letzte Abschnitt mit weiteren Kränen an der Gleisanlage und am Mittellandkanal sowie dem Ausbau der inneren Lagerflächen soll nach dem tatsächlichen, vorhandenen Bedarf in den nachfolgenden Jahren stufenweise weiter ausgebaut werden.

In der Fragerunde ging es zumeist um Zweifel an den von den Planern vorgelegten Zahlen. So wurde etwa Kritik an den maximal in Aussicht gestellten 300 000 Containereinheiten pro Jahr und der Wirtschaftlichkeit des gesamten Unterfangens laut. Hier gab insbesondere „Regioport“-Geschäftsführer Schmidt, der mehrmals Zahlen nicht parat hatte und öfters ausweichende Antworten gab, eine wenig professionelle Figur ab. Auch dessen Eingeständnis, dass der derzeitige Containerhafen mit der Ausnahme von Sondereffekten „sonst nicht kostendeckend“ arbeite, bestärkte die Zweifler in ihren Ansichten.

Unterdessen zeichnen sich neue Perspektiven in der Containerszene ab. Der Hamburger Hafen- und Logistikkonzern HHLA will beim Containertransport die „letzte Meile“ zum Kunden abdecken. Ein noch mit dem Transportunternehmen EKB (Bremen) zu gründendes Gemeinschaftsunternehmen soll die an den Hinterlandterminals per Bahn oder Binnenschiffen ankommenden Container bundesweit mit dem Lastwagen zu den Kunden bringen. „Wir knüpfen in Deutschland ein dichtes Netz für die Zustellung von Containern. Damit verbessern wir die maritimen Transportketten erheblich“, sagte HHLA-Vorstand Sebastian Jürgens jüngst der Presse. Bisher laufe die Zustellung auf der letzten Meile, also per Lastwagen vom Bahnterminal zum Kunden, ungeordnet mit stark regional geprägten Strukturen. Das solle sich ändern. „Wir wollen die Standards vorgeben, nach denen gefahren wird“, unterstrich Jürgens. Wegen des Rückgangs im Warenverkehr ist eine heftige Konkurrenz entbrannt, bei der sich die Häfen gegenseitig Kundschaft abwerben.