

Modernisierung und Weiterentwicklung Hafen Bückeberg-Berenbusch

2. Bauabschnitt

Projektbeschreibung

1. Allgemeines

Das Gelände des Hafens Berenbusch ist in den Jahren 1936 bis 1938 als Heeresverpflegungslager mit Anschluss an die Verkehrsträger Wasser-Schiene-Straße errichtet worden und hat im Laufe der Zeit zahlreiche Neu- und Umbauten erfahren. Genutzt worden ist es hauptsächlich als Lager- und Umschlagsstandort für landwirtschaftliche Produkte sowie Mineralöle.

Die Stadt Bückeberg hat den größten Teil des Geländes im Jahr 1998 von der Bundesvermögensverwaltung gekauft; einige Flächen waren vorab schon an ansässige Betriebe verkauft worden.

Ziel war es, interessierten Firmen die Möglichkeit zur Lagerung und den trimodalen Umschlag von Gütern in den Relationen Wasser-Schiene-Straße anzubieten.

Es zeigte sich jedoch, dass die vorhandene Infrastruktur einerseits abgänglich war, andererseits aber auch nicht den Erfordernissen eines modernen Lager- und Umschlagbetriebs entsprach.

So wurden in einem ersten Schritt in den Jahren 2011 bis 2014 umfangreiche Erneuerungsarbeiten an den Ver- und Entsorgungsleitungen, den Verkehrswegen und an der Uferladestelle als 1. Bauabschnitt vorgenommen.

Zwischenzeitlich ist begonnen worden, ein Bebauungsplan für den Hafenbereich zu erstellen, in dem die Nutzung der einzelnen Flächen geregelt wird; dieser befindet sich derzeit im Status der Aufstellung.

2. Heutiger Zustand

In den Jahren 2011 bis 2014 sind im 1. Bauabschnitt bereits umfangreiche Erneuerungsarbeiten auf dem Hafengelände vorgenommen worden.

So sind u.a. die Entwässerungskanäle einschließlich Neubau einer Regenwasserrückhaltung und die Erschließungsstraßen sowie durch die Versorgungsbetriebe sämtliche Versorgungsleitungen erneuert worden.

Daneben wurde die Spundwand am Mittellandkanal erneuert und einschließlich der Uferladestraße auf 400 m Nutzlänge verlängert sowie nach Abbruch mehrere Gebäude (Speicher, Lagerhallen) eine Umschlagfläche für die Relation Schiff-Straße bzw. umgekehrt geschaffen.

Diese Arbeiten betrafen im Wesentlichen den nördlichen, östlichen und z. T. den südlichen Bereich des Hafengeländes.

Im westlichen Bereich des Geländes befindet sich die Zufahrt zum Hafen mit einer sich anschließenden Aufspaltung in die nördliche und die südliche Erschließungsstraße.

Die hier vorhandenen Entwässerungskanäle sind größtenteils abgänglich bzw. entsprechen nicht den Forderungen der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Schaumburg.

Die Erschließungsstraßen sind in der Oberfläche abgänglich und entsprechen nicht den Anforderungen an ein Gewerbegebiet mit hohem Schwerlastverkehr (Straßenbau, Straßenbreite).

Im mittleren Bereich des Hafengeländes ist eine ca. 14.000 m² große Fläche vorhanden, auf der sich neben dem Speichergebäude B1 auch drei Gleisstränge mit einer Gesamtgleislänge von ca. 800 m befinden; der größte Teil stellt sich als Brachfläche mit Rudimenten von

kleineren Gebäuden, Fundamenten und Abstellflächen dar.

Hier befand sich in einem Teilbereich eine Zauneidechsenpopulation, die bis Ende 2020 umgesiedelt wurde.

3. Geplante Maßnahmen

Auf der Grundlage der Gesamtplanung für die Modernisierung und die Erneuerung der Infrastruktur auf dem Gelände des Hafens Berenbusch sollen im 2. Bauabschnitt die vorgesehenen Arbeiten abgeschlossen werden, die mit dem 1. Bauabschnitt in den Jahren 2011-2014 begonnen worden sind.

Neben der Erneuerung der Abwasserkanäle und der Erschließungsstraßen ist nach Abbruch des Speichers B1 die Schaffung einer Lager- und Umschlagfläche sowie einer Ladestraße in der Relation Schiene-Straße bzw. umgekehrt vorgesehen.

Die Arbeiten betreffen im Wesentlichen den Zufahrtsbereich zum Hafen von der Berenbuscher Straße, die nördliche Erschließungsstraße bis zum Bürogebäude der Fa. Tönsmeier Holzkontor und die südliche Erschließungsstraße bis zur Zimmerei Korn sowie die Fläche zwischen der nördlichen und südlichen Erschließungsstraße.

Die insgesamt auszuführenden Arbeiten sollen in mehreren Einzelabschnitten ausgeführt werden, die in der nachfolgenden Tabelle mit Angabe des zeitlichen Rahmens dargestellt sind.

Bauabschnitt	Bezeichnung	Ausführungszeitraum
	Erstellung der Ausführungsplanung	Nov. 2018 - Feb. 2019
2.1	Kanal- und Straßenbau in Verkehrsflächen	März 2019 - Okt. 2019
2.2	Abbruch Speicher B1	Okt. 2019 - März 2020
2.3	Herstellung Ladestraße zwischen Gleis 21 und Gleis 22 einschl. Verlängerung Gleis 22 und Herstellung einer Containerabstellfläche	März 2020 - Sept. 2020
2.4	Herstellung der Umschlagfläche zwischen Gleis 22 und der nördlichen Erschließungsstraße	Jan. 2021 - Aug. 2021
	Erstellung Schlußverwendungsnachweis	Aug. 2021 - Dez. 2021

3.1 Bauabschnitt 2.1 Kanal- und Straßenbau in Verkehrsflächen

Die vorhandenen Abwasserkanäle und die Erschließungsstraßen weisen zurzeit folgenden Zustand auf:

- Die Abwasserkanäle für Schmutz- und Regenwasser sind größtenteils abgängig bzw. unterdimensioniert (die älteste Leitung ist ca. 80 Jahre alt)
- Insbesondere die Regenwasserentwässerung entspricht nicht mehr dem Stand der Technik und ist gem. der Vorgabe der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Schaumburg zu erneuern, da sie sich durch die langjährige Nutzung und den damit verbundenen mehrfachen Umbauten zu einem zusammengestückelten Flickwerk entwickelt hat
- Für die Erschließung der südlichen Gewerbegrundstücke sind Hausanschlussleitungen erforderlich, die aufgrund des desolaten Kanalnetzes nicht hergestellt

werden können

- Die Straßenoberflächen sind durch den extremen Schwerlastverkehr stark in Mitleidenschaft gezogen worden und weisen erhebliche Schäden auf
- Die Straßenentwässerung (Gossen und Straßenabläufe) sind größtenteils abgängig
- Die Straßenbreiten entsprechen in Teilbereichen nicht den Vorschriften und den verkehrlichen Anforderungen
- Die Gleisübergänge der Gleise 21/ 22 und 33 im Bereich der nördlichen Erschließungsstraße sind abgängig und entsprechen nicht dem Stand der Technik
- Eine Straßenbeleuchtung ist in dem auszubauenden Straßenbereich nicht vorhanden
- Eine Leerrohrtrasse für hafenerne Kommunikations- oder Versorgungsleitungen ist nicht vorhanden
- Die Versorgungsleitungen bzw. -kabel für Gas, Wasser, Telefon sowie für Strom sind größtenteils abgängig bzw. unvollständig
- Eine Containerabstellfläche für Abrollcontainer fehlt; die Container werden auf der Straße abgestellt und beschädigen die Straßenoberfläche erheblich

Um die v.g. Missstände bzw. Mängel zu beseitigen und um die Infrastruktur für die geplante Nutzung zu ertüchtigen, sollen folgende bauliche Maßnahmen durchgeführt werden:

- Ersatzneubau bzw. Neuverlegung von ca. 230 m Schmutzwasserkanal DN 200 Steinzeug
- Ersatzneubau bzw. Neuverlegung von ca. 380 m Regenwasserkanal DN 300-600
- Beseitigung oder Verfüllung der abgängigen bzw. unbrauchbaren Kanalrohre
- Herstellung der Hausanschlussleitungen Regen- und Schmutzwasser für die südlichen Gewerbegrundstücke
- Erneuerung bzw. Neubau (als Straßenverbreiterung) von ca. 2.700 m² Straßenverkehrsflächen
- Erneuerung der Verkehrsflächenentwässerung (Straßenabläufe mit Anschlussleitungen und Muldengossen)
- Erneuerung der Gleisübergänge in Asphaltbauweise einschl. Einbau von Rillenschienen
- Erweiterung der Straßenbeleuchtung
- Erweiterung der hafeneigenen Leerrohrtrasse

Weiterhin wollen die jeweiligen Netzbetreiber ihre Versorgungsnetze (Gas, Wasser, Telekommunikation und Strom) erweitern bzw. erneuern; dieses erfolgt aber ohne Kostenbeteiligung durch den Hafenbetrieb.

3.2 Bauabschnitt 2.2 Abbruch Speicher B1

Im Baufeld der geplanten Umschlagfläche steht das Speichergebäude B1 mit einem umbauten Raum von ca. 30.000 m³.

Dieser ist für eine weitere Nutzung, insbesondere für den geplanten Massengutumschlag, nicht verwendbar und soll daher restlos abgebrochen werden.

Der beim Abbruch anfallende Bauschutt ist qualitativ hochwertig und wird nach Zerkleinerung und Aufbereitung als Frostschutzmaterial in der Umschlagfläche bzw. Ladestraße wieder eingebaut.

Im Gegenzug wird der Bodenaushub aus der geplanten Umschlagfläche für die Auffüllung des Kellergeschosses verwendet.

Das vor dem Speicher liegende Gleis 33 bleibt erhalten und soll für den geplanten Umschlag genutzt werden; aus diesem Grund ist ein Schutz des Gleiskörpers bei den Abbrucharbeiten erforderlich.

3.3 Bauabschnitt 2.3 Herstellung Ladestraße zwischen Gleis 21 und Gleis 22

Zwischen den Gleisen 21 und 22 und weiter Richtung Westen soll eine Ladestraße angelegt werden, die zum Direktumschlag von Lkw in Bahnwaggons bzw. umgekehrt genutzt werden soll; aufgrund von konkreten Anfragen kann hier z. B. der Umschlag von Stammholz stattfinden.

Dazu wird der gesamte Zwischenbereich asphaltiert, wobei zur Oberflächenentwässerung mittig eine Gossenrinne eingebaut wird; die weitere Ableitung des Regenwassers erfolgt über Sammelleitungen, die an den Regenwasserkanal in der südlichen Erschließungsstraße angeschlossen wird.

Der vorgesehene Übergang der Ladestraße über das Gleis 21 erhält Rillenschienen und wird mit Asphalt befestigt.

Zur Optimierung des Umschlagbetriebes soll das Gleis 22 um ca. 100 m nach Osten verlängert werden, damit auf beiden Gleisen dann insgesamt ein Ganzzug abgestellt und beladen bzw. entladen werden kann, ohne zwischenzeitlich Waggons rangieren zu müssen; das dafür erforderliche Gleismaterial ist vor ca. 10 Jahren bei Gleisrückbauten gewonnen worden und lagert im Hafen.

Das Gleis 21 liegt z. Zt. ca. 15 - 20 cm tiefer als das Gleis 22 und auch tiefer als die südlich angrenzende Erschließungsstraße.

Die Gleislage soll um dieses Maß auf das Niveau des Gleises 22 angehoben werden, um eine weitere Verschlammung des Gleisbettes, der auch durch den Umschlagbetrieb zu erwarten ist, zu verhindern.

Eine Befestigung der Schienenzwischenräume ist bis auf den Gleisübergang Gleis 21 nicht vorgesehen, die vorhandene Gleisbettentwässerung (Drainage) muss jedoch an die Regenwasserkanalisation angeschlossen werden.

Im Bereich der Freifläche westlich von Gleis 21 soll eine Containerabstellfläche erstellt werden; sie liegt zwischen der geplanten Ladestraße und der südlichen Erschließungsstraße und soll ausschließlich für das Absetzen von Abrollcontainern genutzt werden (siehe Baubschnitt 2.1).

Die Oberflächenbefestigung wird in Asphaltbauweise ausgeführt, die Oberflächenentwässerung erfolgt über die Gossen der Straße bzw. der Ladestraße.

Zur eindeutigen Nutzung ist eine entsprechende Beschilderung und Markierung vorgesehen.

3.4 Bauabschnitt 2.4 Herstellung der Umschlagfläche zwischen Gleis 22 und der nördlichen Erschließungsstraße

Zwischen dem Gleis 22 im Süden der nördlichen Erschließungsstraße im Westen und im Norden sowie einer verpachteten Fläche im Osten soll eine zentrale Umschlag- und Lagerfläche für die Relation Straße-Schiene bzw. umgekehrt geschaffen werden.

Dazu soll zunächst der Speicher B1 abgebrochen werden (siehe Bauabschnitt 2.2), um weitere Freiflächen zu schaffen.

Die Fläche soll vollständig befestigt werden; vorgesehen ist eine Asphaltbefestigung mit minimalem Gefälle, um ein späteres Herstellen von Lager- und Schüttboxen mit Betonblocksteinen durch den Nutzer der Fläche zu erleichtern.

Die Höhenlage an den Gleisen wird auf Oberkante der Schwellen festgelegt, damit bei der Entladung von Selbstentladewaggons das Transportband unter die Trichtermulden geschoben werden kann.

Die Oberflächenentwässerung der Fläche erfolgt über Muldengossen entlang der Gleise, die über Sammelleitungen an das vorhandene Regenwasserkanalnetz angeschlossen werden. Zur Ableitung des Regenwassers sind zwei Anschlusskanäle erforderlich, da die Topographie des Geländes (das Gelände fällt nach Westen) eine andere Möglichkeit nicht zulässt.

Für den Anschluss dieser Kanäle an den Regenwasserkanal in der südlichen Erschließungsstraße müssen die Gleise 21 und 22 zweimal gekreuzt werden; die Kreuzungen sollen in offener Bauweise mit Herausnahme und anschließendem Wiedereinbau der Gleisjoche erfolgen.

Es ist weiterhin vorgesehen, entlang der Gleise eine Leerrohrtrasse zu verlegen, um ggfs. eine Stromversorgung für eine stationäre Verladeanlage oder eine Beleuchtungsanlage bzw. Kommunikationskabel verlegen zu können.

Das vorhandene Gleis 33 bleibt erhalten und soll für Umschlagzwecke genutzt werden; hier ist neben geringen Gleislagekorrekturen nach Abbruch des Speichers B1 (das Gleis liegt direkt am Keller des Gebäudes) die Lieferung und der Einbau eines Bremsprellbocks erforderlich.