Aufstellung des Bebauungsplanes „RegioPort Weser I"

Gesamtabwägung zum Satzungsbeschluss

In den Übersichten zu den

- Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Planentwurfes / der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB und
- Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB vom 16.06. bis 18.07.2014 mit Verlängerung bis zum 14.08.2014
- Stellungnahmen im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung des Planentwurfes / der Beteiligung der Öffentlichkeit einschließlich erneuter Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a (3) BauGB vom 16.03. bis 17.04.2015

sind die jeweils individuell vorgetragenen Stellungnahmen einzelnen aufgeführt.
Die Stellungnahmen sind in sich nochmals hinsichtlich der vorgetragenen Einwände, Bedenken, Anregungen und Hinweise gegliedert und mit einer eigenen Ordnungsnummer versehen worden.
Viele Stellungnahmen sind inhaltlich ähnlich, so dass hierzu in der Regel jeweils eine gleichlautende Abwägung erfolgt. Da formal bei jeder Stellungnahme eine Abwägung vorzunehmen ist und nicht auf vorangegangene Stellungnahmen und deren Abwägung verwiesen werden kann, ergibt sich die vorliegende Menge an Stellungnahmen und Abwägungen.

Die vorgetragenen Stellungnahmen sind unter den Gesichtspunkten der Bauleitplanung abgewogen worden. Dabei wird Anregungen und Bedenken entweder formal gefolgt oder ihnen wird formal nicht gefolgt. Wird Anregungen oder Bedenken nicht gefolgt, heißt das nicht, dass die Einwände nicht beachtet worden sind. Vor dem Hintergrund des Abwägungsergebnisses sind sie aber zurückzuweisen.

Die im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung des Planentwurfes / der Beteiligung der Öffentlichkeit einschließlich erneuter Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a (3) BauGB vom 16.03. bis 17.04.2015 vorgetragenen Stellungnahmen haben keine neuen für die Ermittlung, Bewertung und Gewichtung der vorgetragenen Belange relevanten Sachverhalte im Hinblick auf die Gesamtabwägung ergeben.

Es hat sich durch die Abwägung der Stellungnahmen der erneuten öffentlichen Auslegung des Planentwurfes / der Beteiligung der Öffentlichkeit einschließlich erneuter Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a (3) BauGB keine Notwendigkeit für Änderungen der Inhalte und Festsetzungen des Bebauungsplanes ergeben.
Lediglich an zwei Stellen sind die Festsetzungen (zur Beleuchtung von Werbeanlagen und zu Lichtpunkthöhen) zu harmonisieren:

- Nicht zulässig sind beleuchtete Anzeigentafeln als Dachaufbauten oder Billboards, <u>beleuchtete Reklamewände und großflächig beleuchtete Firmenschilder</u>.
- Zur Ausleuchtung der Arbeitsbereiche sind Beleuchtungsanlagen <u>mit einer Lichtpunkthöhe von rd. 5,00 m unterhalb der zulässigen</u> maximalen Höhe der Krananlagen / Verladeeinrichtungen an diesen Einrichtungen zulässig.

Hinsichtlich des unteren aufgeführten Monitoring-Programmes hat sich eine redaktionelle Präzisierung bzgl. des sog. Betriebslärms ergeben (stichprobenartige Messung alle 2 Jahre, beginnend spätestens 6 Monate nach Inbetriebnahme).
Zudem ist die Überprüfung der Prognoseergebnisse, Zählungen der Verkehrsmengen, ggf. unter Begleitung eines externen Fachbüros auf einen zweijährigen statt fünfjährigen Zeitraum verkürzt worden.

In der Gesamtabwägung sind die Ausführungen zum Thema „Verkehr" um Aussagen zur verkehrlichen Anbindung des neuen Containerhafens sowie des hafenaffinen Gewerbegebie-

tes, zum Ausbau des Kreisverkehrsplatzes (Karlstraße (K 6), Cammer Straße) sowie zum Zeitpunkt des Ausbaus der verkehrlichen Anbindung ergänzt worden.
Ferner ist zum Lärmimmissionsschutz ausgeführt, warum an den relevanten Immissionsorten der Schutzanspruch für Allgemeine Wohngebiete (WA) zugrunde gelegt wird.

Hinsichtlich einer Gesamtabwägung der vorgetragenen, die Planrechtfertigung und den Planinhalt betreffenden Aspekte wird folgende Gesamtabwägung vorgenommen.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens u.a. unter- und miteinander abzuwägende Belange sind u.a.:

- Belange des "Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt sowie umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt" gemäß § 1 (6) Ziffer 7, Buchstaben a) und c) BauGB
- Belange der „Wirtschaft sowie der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen" gemäß § 1 (6) Ziffer 8, Buchstaben a) und c) BauGB.

In der Gesamtabwägung ist festzuhalten, dass die Auswirkungen der Planung

- zwar erheblich sind,
- jedoch kompensier- und ausgleichbar sind und
- Schutzansprüche im Sinne des Immissions- und Nachbarschutzes eingehalten werden.

Folgende Aspekte / Belange sind in den Stellungnahmen wiederholt angesprochen worden.

<u>Inanspruchnahme von Freiraum für ein Sondervorhaben</u>

Der Umschlag im Mindener Industriehafen II entwickelt sich wie prognostiziert. Das ursprünglich für 2014 prognostizierte Umschlagsvolumen im Kombinierten Verkehr (51.410 TEU) wurde um 2.106 TEU übertroffen (IST-Umschlag 2014: 53.516 TEU). Weitere Steigerungen können am derzeitigen Standort aufgrund der begrenzten Flächenkapazität nicht umgesetzt werden.
Um die Funktion eines Hinterland-Hubs erfüllen zu können, ist ein trimodaler Anschluss des Vorhabenbereiches notwendig.
Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen.

Der Standortalternativen-Prüfung unterlag ein Suchraster, das die Ansprüche an die notwendige (auch perspektivische) Flächengröße sowie die trimodale Anbindung beinhaltete.
Es macht keinen Sinn und ist auch nicht erforderlich, umweltverträglichere Standorte in die Alternativenuntersuchung einzubeziehen, die aber nicht den Flächen- und Erschließungsansprüchen des Vorhabens genügen.
Die Standort-Alternativenprüfung, die im Rahmen der 4. Änderung des Regionalplanes „Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold – Teilabschnitt (TA) Oberbereich Bielefeld durchgeführt worden ist, hat gezeigt, dass die Erweiterung vorhandener Hafenstandorte innerhalb des sog. Innenbereiches aufgrund der Standortanforderungen des Vorhabens sowie der nicht zukunftsfähig herzustellenden kanalseitigen Erreichbarkeit ausscheidet.

Für den eigentlichen Containerhafen ist im Sinne der hier vorgesehenen Sondernutzung eine 100 %-ige Versiegelung planungsrechtlich erforderlich, um den zur Verfügung stehenden Raum wirklich intensiv zum Zwecke der Containerlagerung etc. nutzen zu können.
Hier sind Maßstäbe, die an „übliche" Gewerbegebiete gestellt werden, nicht anzuwenden.

Die Inanspruchnahme von Freiraum ist unter Berücksichtigung der auch im Sinne einer Perspektivplanung notwendigen Flächengröße und der nicht realistisch vorhandenen Standortalternativen notwendig.

Verkehr

Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da ein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße östlich der B 482 nicht vorgesehen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Brücke der B 482 über die Cammer Straße / Karlstraße keinen Container-LKW-Verkehr aufgrund der dort vorhandenen lichten Höhe zulässt.
Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt ausschließlich von Westen über die Magdeburger Straße auf Mindener Stadtgebiet.
Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung der Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer). Dieses wird Bestandteil eines Monitoringkonzepts für das Verkehrsgeschehen, das frühzeitig auf mögliche Veränderungen und ggf. unerwünschte Belastungen durch den Verkehr zu und vom RegioPort reagieren soll.

Die geplante Realisierung des RegioPort Weser erfolgt in mehreren Bauabschnitten. Damit wird die hiermit verbundene Verkehrszunahme sukzessive erfolgen. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Verkehrsmengen auf der B 482 von verschiedenen Einflussgrößen bestimmt wird, wie z.B. durch eine allgemeine Verkehrszunahme, durch zusätzliche Ansiedlungen auch außerhalb des Mindener Stadtgebietes und durch den demographischen Wandel, der unter Umständen zu geringeren Verkehren führen kann.

Verkehrlichen Anbindung des neuen Containerhafens sowie des hafenaffinen Gewerbegebietes

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des neuen Kreisverkehrsplatzes durch Zusammenlegung der Karlstraße (K 6), Cammer Straße und der westlichen Rampe der B 482 sollen durch den Bebauungsplan „RegioPort Weser I" geschaffen werden. Der geplante Kreisverkehrsplatz soll dann den bestehenden versetzten Knotenpunkt ersetzen. Dieses wird durch eine entsprechende Festsetzung der Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan „RegioPort Weser I" erreicht. Für eine ca. 130 m² große Teilfläche des geplanten Kreisverkehrsplatzes, der außerhalb des Verbandsgebietes und somit auch außerhalb der Zuständigkeit des Planungsverbandes RegioPort Weser liegt, ist der Bebauungsplan Nr. 776 „Industriegebiet II/Päpinghausen-Ost" der Stadt Minden entsprechend zu ändern. Dieses Änderungsverfahren läuft zurzeit.
Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und die nachrichtliche Aufnahme der Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes entspricht den Richtlinien der RAL 2012 i.V.m. dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren".

Im Bereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes befindet sich die öffentliche Straße Zweihöfe, die zurzeit direkt an die Karlstraße (K 6) angebunden ist und u.a. zur Erschließung der landwirtschaftlichen Hofstelle Zweihöfe 17 und einer ehemaligen Hofstelle (zukünftigen Tierheim) dient. Die Straße wird im Bebauungsplan entsprechend als Straßenverkehrsfläche festgesetzt um sie zunächst als öffentliche Verkehrsfläche zu sichern.
Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kreisverkehrsplatzes (siehe hierzu unten) ist dann mit allen beteiligten Straßenbaulastträgern (Straßen NRW, Kreis Minden-Lübbecke und Stadt Minden) die genaue Ausgestaltung des Kreisverkehrsplatzes in den Grenzen der festgesetzten Straßenbegrenzungslinien zu klären. Im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung ist dann neben allen verkehrlichen Belangen auch die Finanzierung zu regeln.

In welcher Art und Weise die Straße Zweihöfe zukünftig direkt an den Kreisverkehrsplatz angebunden werden kann, muss der nachfolgenden konkreten Ausbauplanung vorbehalten bleiben. Falls eine Anbindung aus verkehrstechnischer Sicht nicht herzustellen ist, ist zu klären, inwieweit eine Abbindung und Verschwenkung der Straße nach Westen mit einer direkten Anbindung an die Karlstraße durchführbar ist. Vom Grundsatz her stehen zur verkehrlichen Anbindung der o.a. beiden Hofstellen aber noch die Wege Lange Plas, Prangeort und Thunekamp zur Verfügung.

Der Bebauungsplan schafft zwar für den Endausbau des geplanten neuen Containerhafens RegioPort Weser und das ihn nördlich angrenzende hafenaffine Gewerbegebiet die planungsrechtlichen Voraussetzungen, die bauliche Umsetzung erfolgt dagegen in mehreren Bauabschnitten. Der 1. Bauabschnitt beinhaltet im Wesentlichen eine ca. 210 m lange Schiffsanlegestelle (Kaje) mit den dahinterliegenden Umschlags- und Lagerflächen. In Ergänzung des Bebauungsplanes werden hierfür die planungsrechtlichen Voraussetzungen noch durch das laufende Planfeststellungsverfahren „Bau eines Hafenbeckens und Fangedamms" geschaffen.
Es wird davon ausgegangen, dass für den 1. Bauabschnitt das bestehende Straßennetz, mit dem versetzten Knotenpunkt und den „holländischen Rampen" östlich der B 482 ausreichend leistungsfähig ist. In Abstimmung mit Straßen NRW ist ein möglicher Zeitpunkt, an der die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte nicht mehr gegeben ist, die Inbetriebnahme der bahnseitigen Anbindung des neuen Containerhafens. Denn zu diesem Zeitpunkt, den man aus heutiger Sicht nicht näher definieren kann, wird der Lkw-Verkehr wesentlich zunehmen, da dann auch der bahnseitige Umschlag, der bis dahin noch im bisherigen Containerterminal im Osthafen durchgeführt wird, komplett in den RegioPort verlagert wird.

Es kann aber auch nicht ausgeschlossen werden, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte schon früher, vor der bahnseitigen Anbindung, an ihre Grenzen kommt. Grund hierfür kann z.B. eine wesentliche Erhöhung der wasserseitigen Umschlagszahlen sein, die eine (vorzeitige) Expansion an dieser Stelle erfordert. Da also zurzeit nicht terminiert werden kann, in welcher Form sich das Projekt zukünftig konkret erweitern wird, ist mit jedem Bauabschnitt nachzuweisen, dass die o.a. Knotenpunkte weiter leistungsfähig sind, um den dann zusätzlichen Verkehr abwickeln zu können. Dieses betrifft dann die weitere Anlagenplanung bzw. Anlagengenehmigung und die damit verbundene Ausbauplanung. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die verkehrliche Anbindung des neuen Containerhafens und des nördlich angrenzenden hafenaffinen Gewerbegebietes sind jedoch mit dem Bebauungsplan „RegioPort Weser I" und der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 776 „Industriegebiet II/Päpinghausen-Ost" der Stadt Minden bis zum Endausbau geschaffen worden.

Die mit dem Planungsvorhaben verbundenen verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund des Anschlusses der Sondergebiete an die vorhandene Erschließung des Gewerbegebietes Päpinghausen / der B 482 und somit fast unmittelbar an das überörtliche Verkehrsnetz als nicht wesentlich einzustufen und lassen keine deutliche Änderung der Verkehrsqualität erwarten.

Lärmimmissionsschutz

Hinsichtlich des Immissionsschutzes bzw. der Einhaltung des Immissionsrichtwertes an den relevanten Immissionsorten (Allgemeine Wohngebiete gemäß § 4 BauNVO) ergibt sich folgende Abwägung. Dabei ist mittels Schallgutachten betrachtet worden, welche Lärmzunahme vor dem Hintergrund der geplanten Festsetzungen zur Zulässigkeit der Art der baulichen Nutzung an den Immissionsorten zu erwarten ist und wie die dort zu berücksichtigenden Schallschutzansprüche eingehalten / erfüllt werden können.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Immissionsorte heute bereits einer Vorbelastung unterliegen, die bei der Bauleitplanung und der Beurteilung der Lärmimmissionen zu berücksichtigen sind. Diese Vorbelastung ergibt sich durch das Gewerbegebiet in Päpinghausen, der Bückeburger Hafen und der Gewerbestandort Schanzenwiese in Cammer.

Der Standort ist vor dem Hintergrund der funktionalen, verkehrsinfrastrukturellen und flächenhaften Ansprüche des Planvorhabens gewählt worden. Die Dimensionierung der Flächen für die Sondernutzung ist entsprechend des perspektivischen Bedarfes vorgenommen worden. Dabei ist auch der Aspekt einer möglichst anzustrebenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort berücksichtigt worden. Diese Trennung lässt sich jedoch aufgrund des Flächenerfordernisses für den Planungszweck nicht vollständig herstellen, ohne dass das Planvorhaben nicht mehr realisierbar wäre.

Des Weiteren sind der Umgang mit zu ergreifenden / festzusetzenden aktiven Schutzmaßnahmen zwischen Emissions- und Immissionsort analysiert worden.
Im Ergebnis zeigt sich, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen geeignet wären, wenn alle zukünftig im Plangebiet ansiedelnden Betriebe sowie deren konkrete Betriebsabläufe, Hochbauten, innerbetrieblichen Fahrzeugverkehre, Lüftungs-, Klima-, Kälte- und Entstaubungsanlagen usw. bekannt wären. Dann könnten exakte Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert und festgesetzt werden. Da die genannten Daten – selbst für die Hafenanlage – derzeit nicht vorliegen, würde die Festsetzung beispielsweise eines Lärmschutzwalls nach dem „Prinzip Hoffnung" erfolgen. Hochliegende Lärmquellen wie z.B. die sich üblicherweise auf den Hallendächern befindlichen technischen Schallquellen würden durch einen willkürlich festgesetzten Lärmschutzwall nicht (ausreichend) abgeschirmt werden.
Solange die Lärmquellen nicht bekannt sind, stellt ein festgesetzter Lärmschutzwall keine planerische Konfliktlösung dar, da sich – nach Ansiedelung des Gewerbes – herausstellen könnte, dass er falsch dimensioniert wurde.
Daher macht es in dem östlichen Bereich aus Gründen des Immissionsschutzes keinen Sinn, dort z.B. eine Fläche für die (mögliche) Errichtung eines Lärmschutzwalles vorzusehen. Dieses könnte letztlich dazu führen, den zukünftigen hafenaffinen Betrieben einen „Freibrief" für weniger eigenen Schallschutz auszustellen, so dass die Wirkung der Immissionsschutz-Vorsorgefläche faktisch einer Erhöhung der immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) gleichkäme (s.u.).

Die festgesetzte Lärmschutzwand an der B 482 wurde im Rahmen einer modellhaften Simulation eines möglichen Hafenbetriebes ermittelt. Sie ist erforderlich, damit die vom Hafenbetrieb ausgehenden Lärmpegel so weit gemindert werden, dass die sich aus den IFSP ergebenden Lärm-Kontingente in Dankersen / Reckhöfen eingehalten werden können.

Der Immissionsschutz wird insgesamt mit der Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) erreicht.
Mit den IFSP werden die Immissionsrichtwerte der Nachbarschaft auf die Plangebietsflächen aufgeteilt.

Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes verbietet die direkte Zuordnung von Immissionskontingenten (Stichwort: Zaunwerte), daher der Weg über die Emissionen. Rechtlich ist das eine Gliederung der Baugebiete nach Art der Nutzung und deren Eigenschaften.

Unter Berücksichtigung der gewerblichen Lärm-Vorbelastung ergibt sich dadurch für jedes Betriebsgrundstück an jedem Immissionsort (wohngenutzte Bereiche / Standorte außerhalb des Plangebietes) je ein Teil des jeweiligen Immissionsrichtwertes. In der Summe (Vorbelastung plus Zusatzbelastung durch RegioPort) werden die Immissionsrichtwerte eingehalten und – an den exponiertesten Immissionsorten – auch ausgeschöpft.
Es wird also eine Gliederung der Baugebiete bzw. Sondergebiete nach Art der Nutzung und deren Eigenschaften vorgenommen.

Die Vorbelastung ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens bei der IFSP-Dimensionierung berücksichtigt worden. Dabei wurden auch noch nicht genutzte Flächen in den Gewerbe-/Industriegebieten von Päpinghausen, die jedoch gewerblich genutzt werden dürfen, mit in Ansatz gebracht.

Der Vollzug dieser Kontingentierung erfolgt in den jeweiligen Baugenehmigungsverfahren. Dort müssen sich die Betriebe (Antragsteller) nur um ihren Lärm kümmern, und nicht etwa noch die Vorbelastung mit berücksichtigen.
Durch die Festsetzung von IFSP wird verhindert, dass durch einen einzelnen Betrieb, der als einer der ersten einen Genehmigungsantrag stellt und besonders laut ist, schon die Immissionsrichtwerte „verbraucht" werden und somit keine relevanten Immissionsanteile mehr für weitere Betriebe verfügbar sind (Vermeiden des „Windhund-Prinzips").

Vor diesem Hintergrund ist die Einhaltung der Lärm-Kontingente sicher. Mit anderen Worten: Wird die Einhaltung der Kontingente – z.B. durch baulichen Schallschutz – im Genehmigungsverfahren nicht nachgewiesen, ist das Vorhaben nicht genehmigungsfähig.

Abgedeckt ist also der Lärm, der von den Regelungen der TA Lärm betroffen ist, i.d.R. Gewerbe-und Industrielärm.
Der Lärm von öffentlichen Verkehrswegen, von militärischen Schießanlagen, Sportanlagen, Freizeitanlagen etc. unterliegt nicht den Regelungen der TA Lärm und wird damit nicht von den IFSP mit abgedeckt.
Der Gesetzgeber hat gewollt, dass unterschiedliche Lärmarten differenziert und isoliert betrachtet werden. Es darf jedoch nicht passieren, dass durch die Betriebe des Plangebietes RegioPort insgesamt die gesundheitlichen Gefährdungsschwellen überschritten werden. Diese Schwellen liegen bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Durch die IFSP wird – unter Berücksichtigung der gewerblichen Geräusch-Vorbelastung - sichergestellt, dass die Immissionsrichtwerte für WA (allgemeine Wohngebiete) in Höhe von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten werden.
Damit wird tags die Gefährdungsschwelle von 70 dB(A) um 15 dB(A) und nachts diejenige von 60 dB(A) um 20 dB(A) weit unterschritten.

Bei einer Berücksichtigung von sog. WR-Werten als maßgeblichem Schutzanspruch für die Ortslage Cammer würden sich für alle Betriebsstandorte in dem Bebauungsplangebiet um 5 dB(A) geringere Geräusch-Kontingente ergeben. Schalltechnisch wären diese Kontingente nicht mehr ausreichend, um hier einen zweckbestimmten Betrieb zu erlauben.
Eine weitere Reduzierung der im BPlan „RPW I" festgesetzten IFSP, so dass an den Immissionsorten um 3 dB(A) (Wahrnehmbarkeitsschwelle) geringere Lärmimmissionen „ankommen", wäre der Hafenbetrieb, insbesondere das hafenaffine Gewerbegebiet so nicht zu realisieren; ein wirtschaftlicher Betrieb wäre dann nicht möglich.

Für die Planung der beiden Sondergebiete ist also der anlagenbezogene Gewerbelärm einschließlich des mit ihm verbundenen hafenbezogenen Schienenverkehrslärms relevant.
Die Zumutbarkeit von Geräuschimmissionen im Rahmen der Bauleitplanung kann anhand der Orientierungshilfe der Immissionsrichtwerte der DIN 18005-1 beurteilt werden. Die dort genannten Werte sind allerdings nicht absolut bindend, sondern lassen Abweichungen zu. Ihre schematische Anwendung in Form von "Grenzwerten" ist unzulässig.
Hieraus lässt sich der Schutzanspruch für die betroffenen Immissionsorte im Sinne der DIN 18005 und der TA Lärm für sog. Allgemeine Wohngebiete nach BauNVO mit 55 dB(A) tags / 40 dB(A) nachts ableiten. (Hinweis: Für allgemeine Wohngebiete sieht § 2 (1) Ziffer 2 der 16. BlmSchV für den Verkehrslärm Grenzwerte von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) vor.)

Somit ist sichergestellt, dass nicht einmal die Orientierungswerte für Mischgebiete nach BauNVO erreicht werden und keinesfalls auch nur annäherungsweise Immissionswerte erreicht werden, die nicht mit gesunden Wohnverhältnissen i.S.d. § 1 (6) Ziffer 1 BauGB in Einklang zu bringen wären.
Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse im Regelfall gewahrt sind, wenn die Orientierungswerte der DIN 18005-1 für Dorf- oder Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) bzw. 45 dB(A) nachts unterschritten werden, da die genannten Baugebiete neben der Unterbringung von (nicht wesentlich) störenden Gewerbebetrieben auch dem Wohnen dienen und die Orientierungswerte hierauf zugeschnitten sind.

Das planerische Ziel, die Orientierungswerte für WA-Gebiete nicht zu überschreiten, wird durch die getroffenen Festsetzungen erreicht.

Durch die Erschließungsstraße im SO-2-Gebiet wird sich ergeben, dass die Andienungsseiten der zukünftigen östlichen Hallen auf den von Cammer abgewandten Hallenseiten liegen werden und die Hallenbaukörper somit eine Schallabschirmung in Richtung Cammer bewirken. Wenn in den Hallen keine besonders hohen Pegel entstehen werden – wie es z.B. in Lagerhallen der Normalfall wäre – wäre auch eine geschlossene Fassade in Richtung Cammer fachlich nicht erforderlich. Wenn in den Hallen laute Vorgänge stattfinden sollten, würde im Genehmigungsverfahren ermittelt werden, ob im Einzelfall z.B. nachts Fassaden geschlossen werden müssen. Vor diesem Hintergrund wäre eine planungsrechtliche Festsetzung geschlossener Hallenfassaden – sofern dieses überhaupt rechtlich möglich wäre – unnötig.

Die immissionsschutzrechtliche Betrachtung der geplanten Bahnanbindung des neuen Containerhafens an das bestehende Schienennetz wird im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens durchgeführt, das die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür schaffen soll. Der Bebauungsplan setzt jedoch bereits den Bereich der zukünftigen Bahnanlagen entsprechend fest, um das Gesamtvorhaben und damit den Begründungszusammenhang aller mit dem Vorhaben verbundenen Einzelplanungen darstellen zu können. Hierzu gehört bereits an dieser Stelle auch die Betrachtung der bahnseitigen Immissionsbelange. Es konnte nachgewiesen werden, dass es auch durch den zusätzlichen Bahnverkehr an den am stärksten betroffenen Wohnbebauungen in der Umgebung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind.

Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.

Nacht- und Wochenendbetrieb

Bereits im derzeitigen Containerterminal wird in Bedarfsfällen nachts und am Wochenende umgeschlagen. Für einen reibungslosen Betriebsablauf ist die Möglichkeit eines Nachtbetriebs deshalb unentbehrlich.

Bauplanungsrechtlich ist dem vorbeugenden Immissionsschutz mit der Festsetzung der IFSP ausreichend und umfänglich Rechnung getragen.

Der IFSP für die Nachtzeit wird dabei so geregelt, dass der Schutzanspruch für „Allgemeine Wohngebiete" nach BauNVO in allen benachbarten Wohnsiedlungsbereichen (Bückeburg-Cammer, Bückeburg-Berenbusch und Minden-Dankersen (Kanalstraße)) berücksichtigt wird.
Dieses führt faktisch dazu, dass bei einer angenommenen freien Schallausbreitung, ein Nachtbetrieb z.B. als Verladetätigkeit in dem SO-2-Gebiet nur bedingt möglich ist.
Ein vollkommener Ausschluss einer nächtlichen Betriebstätigkeit ist einerseits in einem Bebauungsplan als planungsrechtliche Festsetzung nicht statthaft und andererseits praxisfremd bei dem hafenaffinen Gewerbeansatz.

Die Kernarbeitszeiten im bestehenden Terminal im Industriehafen II sind von montags bis freitags von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Derzeit wird regelmäßig samstags, auf Anfrage auch sonntags und nachts umgeschlagen. Es müssen alle freien Zeitfenster genutzt werden.

Auch bei einem Nacht- und Wochenendbetrieb wird dem Lärmimmissionsschutz mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.

Lichtimmissionsschutz / Beleuchtungseinrichtungen

Der Belang „Licht" ist untersucht worden. Die Wirkungen von Lichtemissionen sind beurteilt worden. Hiernach sind die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen nicht erheblich.

Das aktuell geplante Hafenlayout (Masterplan 2012) hat sich gegenüber dem, welches der bisherigen Begutachtung zugrunde lag (Masterplan 2010), geändert hat: z.B. wurde der Hafenbereich verkleinert und die Umschlagsgeräte in den hinteren Lagerflächen sind andere (Kranbrücken anstatt selbstfahrende Vancarrier).

Eine ausreichende Ausleuchtung der Arbeitsbereiche der Portalkräne/Kranbrücken kann durch eine in den Kränen integrierte Beleuchtung erzielt werden. Insofern ergeben die Höhen der Portalkräne/Kranbrücken die zukünftigen zulässigen Lichtpunkthöhen. Des Weiteren ist eine Ausleuchtung der Fahrstraßen erforderlich. Ansonsten bleiben die Ergebnisse des Gutachtens hinsichtlich Leuchtmittel (Stichwort „insektenverträglich") und Leuchtkörper unberührt.

Es wird die Beleuchtung auf der Grundlage eines Beleuchtungskonzeptes für beide SO-Gebiete vorgenommen.
Dieses hat dabei z.B. nachbarrechtlichen und artenschutzrechtlichen Ansprüchen zu genügen.

Es werden folgende Höhen für die Beleuchtungsanlagen berücksichtigt:

- Beleuchtung der Fahrwege mit Masten von max. 10,00 m Höhe und Ausleuchtung der Arbeitsbereiche unterhalb der Kran- / Verladebereiche durch Portalkranleuchten (jeweils rd. 5,00 m unterhalb der max. zulässigen Höhe der Anlage),
- Beleuchtung an baulichen Anlagen ebenfalls max. 10,00 m Höhe

Die Wirkungen von Lichtemissionen sind in einer Verträglichkeitsprüfung ausführlich beurteilt worden. Zur Minimierung vorhabenbedingter Wirkungen werden sog. vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung abgeleitet. Die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen sind nicht erheblich.
Dem Lichtimmissionsschutz wird mit den getroffenen Festsetzungen zur Leuchthöhe und zu den Leuchtmitteln ausreichend Rechnung getragen.

<u>Landschaftsbild – Höhe baulicher Anlagen</u>

Die Landschaftsbereiche westlich der B 482 können als relativ unempfindlich gegenüber visuellen Veränderungen östlich der Bahn eingestuft werden, da die Dammbauwerke von B 482 und der Bahn und die begleitenden Gehölzstreifen eine weitgehende Sichtverschattung und Abschirmungswirkung bewirken, auch wenn einzelne bauliche Anlagen (wie z. B. Containerbrücken) auch weithin sichtbar sein werden. Als empfindlich einzustufen sind vor allem die gesamten Landschaftsbereiche mit direkten Sichtbeziehungen zum geplanten Vorhabenstandort des RegioPort Weser. Dies gilt insbesondere für die Bereiche am westlichen Waldrand des Schaumburger Waldes und den westlichen Ortsrand von Cammer, von wo derzeit die Niederung der Bückeburger Aue als Landschaftsbildtyp mittlerer Bedeutung wahrnehmbar ist.
Es ist auf die erheblichen Vorbelastungen durch die zerschneidenden Verkehrswege (Mittellandkanal, B482, Bahn), Freileitung, Windenergieanlage und intensive landwirtschaftliche Nutzung im Bereich der Vorhabenflächen hinzuweisen. Im Umfeld des Vorhabens ist das Landschaftsbild darüber hinaus durch weitere Nutzungen erheblich vorbelastet (Gewerbegebiet Päpinghausen, Siedlungsbereiche von Dankersen, Cammer, Berenbusch, Hafen Berenbusch, Gewerbebetrieb in Cammer, Abgrabungen südlich des MLK, Schießstand im Schaumburger Wald).
Das Vorhaben stellt dennoch einen Eingriff in das Landschaftsbild dar.
Durch eine baumbetonte Eingrünung sowie der naturnahen Umgestaltung der Bückeburger Aue kann die Wahrnehmbarkeit vermindert und eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht werden.
Durch den Eingrünungsstreifen werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verringert. Durch die umfangreichen Kompensationsmaßnamen im Bereich der Bückeburger Aue werden unvermeidbare Beeinträchtigungen durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes gemäß BNatSchG kompensiert.

Es erfolgt eine differenzierte Festsetzung für die maximal zulässige Höhe der Hafen-Suprastruktur und hier im Wesentlichen der Krananlagen sowie für die maximale Höhe der Containeraufstellfläche (15,00 m).
Die Anordnung der Containerstellflächen und sonstigen betrieblichen Einrichtungen sind heute für einen Endausbauzustand noch nicht exakt vorhersehbar. Um flexibel auf künftige Containerverkehre reagieren zu können, sollte hier eine hinreichende Gestaltungsfreiheit vorgehalten werden.

Es hat sich gezeigt, dass die Errichtung von Hochregallager-ähnlichen Hallen bei dem hafenaffinen Gewerbe nicht notwendig ist, so dass eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 15 m festgesetzt werden kann.

Höhe baulicher Anlagen SO-1 Hafengebiet Containerhafen
Bauliche Anlagen und Container Lagerung / Stapelung: max. 15,00 m
Krananlagen / Verladeeinrichtungen
Bahnseitig: max. 43,00 m
Wasser – und landseitig: max. 35,00 m

Höhe baulicher Anlagen SO-2 Hafengebiet Hafenaffines Gewerbegebiet
Süden: max. 15,00 m
Norden: max. 10,00 m

Die Höhe der baulichen Anlagen ergibt sich aus der Notwendigkeit zur Zweckerfüllung der Funktion des Containerhafens und dem Standort für das hafenaffine Gewerbe. Die Höhe der Anlagenteile und der Gebäude werden dabei differenziert mit einer aufsteigenden Höhenstaffelung von Norden nach Süden festgesetzt.

Nutzungsspektrum in dem hafenaffinen Sonder- / Gewerbegebiet

Um den hafenaffinen Charakter des Sondergebietes darzustellen wird folgende Festsetzung vorgenommen:

Zulässig sind:
Betriebe und Anlagen, Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude, die überwiegend Waren aus dem SO-1 Hafengebiet Containerhafen beziehen / liefern und Dienstleistungen für das SO-1 Hafengebiet Containerhafen erbringen
(z.B. für Schiffsumschlag, Lager- und Speditionsbetriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze);
Betriebe und Anlagen, die der Herstellung, Instandsetzung und Wartung der Hafensuprastruktur und der Hafenanlage land- und wasserseitig dienen jeweils unter der Maßgabe, dass die folgenden immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) nicht überschritten werden:
….
….

Mit der Festsetzung des zulässigen Nutzungsspektrums in dem hafenaffinen Sonder- / Gewerbegebiet ist eine deutliche Reglementierung der Nutzungen im Sinne der Kopplung des Gebietes an den Containerhafen erreicht.

Störfallbetriebe

Die Zulässigkeit des Umschlages von Gütern, die der Störfallverordnung unterliegen, ist für das hafenaffine Gewerbe als Option in dem an dem Standort möglichen Rahmen vorzusehen.
Grundsätzlich unterliegt die Zulässigkeit zum Umgang mit entsprechenden Stoffen der Anlagengenehmigung im der Bauleitplanung folgenden Genehmigungsverfahren.
D.h., die Zulässigkeit von Betrieben, Betriebsteilen oder Anlagen die der Störfallverordnung unterliegen, obliegt unabhängig von den Regelungen des Bauleitplanes dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren, hier i.d.R. nach BImSchG.
Macht der Bauleitplan zur Störfallverordnung also hierzu keine Aussagen, bzw. trifft er keine generalisierenden Festsetzungen dazu, richtet sich die Genehmigung entsprechender Betriebe, Betriebsteile oder Anlagen ausschließlich nach der Einzelfallprüfung.

Dass auf die Störfallverordnung in den Festsetzungen Bezug genommen wird, macht deutlich, dass die Bauleitplanung sich hierzu bereits im Sinne der Vorsorge äußert, um die Zulässigkeit bereits frühzeitig und verbindlich zu klären.

In der Rechtsprechung des BVerwG sowie des EuGH ist klargestellt worden, dass in der Projektentwicklung und nach Möglichkeit bereits auf Ebene der städtebaulichen Planung das Erfordernis zur Berücksichtigung angemessener Abstände zwischen (künftigen/möglichen) Betriebsbereichen im Sinne von § 3(5a) BImSchG und schutzwürdigen Gebieten im Sinne des § 50 BImSchG besteht.
Diese schutzwürdigen Gebiete sind dabei verkürzt als von Menschen überwiegend bewohnte bzw. stark frequentierte Bereiche zu bezeichnen. Diese sind nach der einschlägigen Rechtsprechung durch den Plangeber (hier: Planungsverband) im Rahmen der Ermittlung der Abwägungsgrundlagen zu identifizieren und zu bewerten.
Die Seveso-II-Richtlinie und die Störfallverordnung (12. BImSchV) definieren sehr spezifische Grundlagen für die Ermittlung angemessener Abstände („Achtungsabstände") zwischen schutzwürdigen Gebieten und Betriebsbereichen, in denen gefährliche Stoffe verwendet werden oder vorkommen etc. Der Leitfaden „KAS 18" soll als Grundlage für die Einbeziehung des Belangs in die kommunale Bauleitplanung dienen
Für Neuplanungen enthält dieser Leitfaden Abstandsempfehlungen für Betriebsbereiche, in denen bestimmte Stoffe in bestimmten Mengen vorkommen bzw. verwendet werden. Die aufgeführte Liste ist nicht abschließend, auch sind mit Bezug auf die Seveso-II-Richtlinie sowie die Störfallverordnung beim Vorkommen bzw. der Verwendung von Mischungen gefährlicher Stoffe ggf. andere Abstandserfordernisse gegeben. Die aufgeführten Stoffe sind in dem Leitfaden Achtungsabständen der Klassen I bis IV zugeordnet, für die Abstände zwischen mindestens 200 m sowie 1.500 m und mehr definiert werden.
Daraus ergibt sich aufgrund der Lage und Ausdehnung des hafenaffinen Gewerbes zu dem o.g. schutzwürdigen Gebiet, dass die Planfläche nach den Abstandsempfehlungen der KAS für Betriebe und Anlagen mit Betriebsbereichen im Sinne des § 5(3a) BImSchG und der Störfallverordnung nicht ungeeignet ist.

Daher wird auf der Ebene der Bauleitplanung seitens des Planungsverbandes bereits die Zulässigkeit in der Sache angesprochen und geregelt.
Wenn auf der Ebene der Bauleitplanung nichts geregelt wird, was auch denkbar wäre, würde dieses nicht gleichbedeutend mit einer Unzulässigkeit entsprechender Betriebe sein. Die Regelung folgt dann in der Anlagengenehmigung.
Ein kompletter Ausschluss solcher Betriebsteile im B-Plan wäre nicht sinnvoll, weil unverhältnismäßig, da es hierzu keine Legitimation gibt, weil ja Achtungsabstände eingehalten werden können. Zudem soll bereits auf der Ebene der Bauleitplanung mit der Festsetzung in dem Bebauungsplan abschließend deutlich werden, welche Entscheidungsoptionen für ein späteres – in der Sache ohnehin durchzuführendes Genehmigungsverfahren – verbleiben sollen.

Folgende Festsetzung wird vorgesehen:
Ausgeschlossen sind alle Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der relevanten Stoffe i.S.v. § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) dienen.
Ausnahmsweise können zugelassen werden:
Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die dem § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) innerhalb der Abstandsklasse 1 (bis 200 m Achtungsabstand nach Anhang 1 der KAS-18) zum Zwecke der Lagerung und des Umschlages der relevanten Stoffe zuzuordnen sind.

Betriebe oder Betriebsbereiche höherer Abstandsklassen (Achtungsabstände) können darüber hinaus ausnahmsweise zugelassen werden, wenn im Einzelfall der Nachweis einer Einordnung in die Anforderungen der Abstandsklasse 1 erbracht wird.

„Gefahrgüter" werden derzeit im Hafen nicht umgeschlagen. Ab einer bestimmten Menge gelten sehr viele Güter z. B. als wassergefährdend. Für jedes spezielle Gefahrgut wäre vom Hafenbetreiber eine vorherige Genehmigung einzuholen.

Die Berücksichtigung des Aspektes „Störfallbetriebe" erfolgt bereits weitreichend auf der Ebene des Bebauungsplanes und wird nicht ausschließlich in das Anlagengenehmigungsverfahren verwiesen.

<u>Luftschadstoffe - Klimaschutz</u>

Es ist für das Gesamtprojekt „RegioPort Weser", mit Containerhafen, hafenaffinem Gewerbegebiet sowie der Neuordnung und Entwicklung des bestehenden Hafens Bückeburg-Berenbusch, eine Luftschadstoffimmissions- und Stickstoffdepositionsprognose erstellt worden.

Die Beurteilung der Belastungssituation für den Menschen erfolgt auf Grundlage der aktuellen Grenzwerte auf nationaler und europäischer Ebene (39. BImSchV, EU-Richtlinien, TA Luft). Als maßgebliche Schadstoffkomponenten für den Schiffs- und Straßenverkehr sind Stickstoffdioxid und Feinstaub der Größenklassen PM10 und PM2,5 einzubeziehen.

Dabei sind grundsätzlich die Gesamtbelastungen zu beurteilen. Im Fall von schwefelhaltigen Kraftstoffen bei Seeschiffen wären darüber hinaus die durch die Schwefeloxid-Emissionen hervorgerufenen Säureeinträge im FFH-Gebiet zu prüfen. Im vorliegenden Fall von ausschließlich Binnenschiffen sind seit Verwendung von nahezu schwefelfreien Kraftstoffen (maximal 0,001%) für die Binnenschifffahrt seit 2011 keine relevanten SOx-Emissionen mehr zu erwarten, so dass eine entsprechende Prüfung nicht erforderlich ist.

Verkehrsbedingte Stickstoffemissionen sind im Wesentlichen durch Stickoxide (NOx) und in geringerem Maße Ammoniak (NH3) gegeben, die Bestandteil der Kfz-Abgase sind. Die Ermittlung der Abgas-Emissionen erfolgt für den Kfz-Verkehr mithilfe des Handbuchs Emissionsfaktoren (Umweltbundesamt, Version 3.1, 2010). Für den Binnenschiffsverkehr und den Schienenverkehr werden Ansätze aus der Fachliteratur verwendet.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Luftschadstoffgrenzwerte zum Schutz des Menschen in allen beurteilungsrelevanten Bereichen eingehalten werden bzw. deutlich unterschritten werden. Die mit Bezug auf das FFH-Gebiet „Schaumburger Wald" zu erwartenden Stickstoffeinträge (Stickstoffdeposition) unterschreiten ebenfalls die einzuhaltenden Grenzwerte (critical loads) deutlich. Damit ist aus lufthygienischer Sicht das geplante Vorhaben mit dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich. Aufgrund der Einhaltung der aktuellen bzw. ab 2015 geltenden Grenzwerte sind Maßnahmen zum Immissionsschutz nicht erforderlich.

Für das hafenaffine Gewerbegebiet ist eine Spezifizierung der zulässigen Nutzung erfolgt, so dass unter Zugrundelegung der üblichen gewerblichen Nutzung und einem Mindestabstand zum nächstgelegenen Wohnhaus in der Ortslage Cammer von rd. 300 m Geruchs- und Schadstoffimmissionen ausgeschlossen werden können.

Zudem ist bei den Betrieben und Anlagen der Aspekt Geruchsimmissionen im Rahmen der Anlagengenehmigung vor dem Hintergrund des Standes der Technik in Bezug auf die Im-

missionsorte (wohngenutzte Bereiche / Standorte außerhalb des Plangebietes) zu berücksichtigen.

Das Projekt entspricht den Klimaschutzzielen der Stadt Minden. Durch den neuen trimodalen Hafen wird es im Zusammenhang mit der Anpassung der Mittelweser zu einer weiter zunehmenden Verlagerung der Containertransporte vom Lkw auf das Schiff kommen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein GMS fast doppelt so viel Container transportieren kann wie ein Europaschiff – bei geringem Energieaufwand.
An dem geplanten Standort wird es lokal zwar zu einer rechnerischen CO_2-Zunahme kommen, aufgrund der Verkehrsmittelverteilung wird es aber regional zu einer Abnahme kommen (Verlagerung der Verkehrsbewegungen von der Straße auf Schiff und Bahn).
Zukünftig wird sowohl die Schiffsflotte als auch der Lkw-Verkehr immissionsärmer.

Bei dem innovativen Projekt des Containerhafens werden in der baulichen Umsetzung und bei dem Anlagenbetrieb Aspekte berücksichtigt wie:

Klimaschonende Antriebstechnologien:
Gegenüber der Situation im heutigen Hafen werden im neuen Hafen elektrisch betriebene Krananlagen anstatt dieselbetriebener sog. „Reachstacker" zum Einsatz kommen. Es wird dabei auch die Möglichkeit der Energierückgewinnung geprüft, im Vergleich zu den modernsten diesel-elektrisch betriebenen „Reachstacker".

Rückstromgewinnung:
Es wird geprüft, ob für die Containerbrücken / Verladebrücken, mit Rückstromgewinnungssystemen ausgestattet werden können, die bei jeder Senkbewegung des Containers Energie zurück in das Stromnetz einspeisen. Rund 20 bis 25 Prozent der eingesetzten Energie können auf diese Weise gespart werden.

Landstromversorgung:
Eine Landstromversorgung für anliegende Schiffe wird berücksichtigt und ermöglicht.
Bauleitplanerisch wird zur Vorhaltung der Landstromversorgung eine Festsetzung getroffen.

In dem Plangebiet sind bauliche Grundsätze des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EnEV) bzw. des Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetzes (EEWärmeG) bei den Gebäuden ebenso umsetzbar wie die aktive und passive Nutzung der Solarenergie.

Der Belang Luftschadstoffe ist ebenso wie der Belang hinsichtlich der Anforderungen des Klimaschutzes in der Planung berücksichtigt. Luftschadstoffbelastungen für relevante Immissionsorte können ausgeschlossen werden. Den Anforderungen des Klimaschutzes im Sinne der rationellen Energieverwendung kann in den Sondergebieten gefolgt werden.

<u>Schaumburger Wald – FFH-Gebiet</u>

Zu massiven Eingriffen in die Flora und Fauna des Schaumburger Waldes kommt es nicht. Substanzielle Betroffenheiten des Waldgebietes sind aufgrund der räumlichen Trennung von Vorhaben und Wald ausgeschlossen. Wirkungen, die über die Vorhabenflächen hinaus bis zum Schaumburger Wald wirken können (z.B. Licht, Lärm, Stickstoffeintrag) wurden einer intensiven Prüfung bezüglich möglicher Umweltfolgen unterzogen (s. FFH-Verträglichkeitsprüfung und Artenschutzbeitrag).

Im Ergebnis können auch diesbezüglich erhebliche Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen im Schaumburger Waldes unter der Voraussetzung des Einhaltens der sog. schadensbegrenzenden Maßnahmen ausgeschlossen werden.

Bückeburger Aue

Der RegioPort fällt eindeutig unter die Ausnahme des § 78 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG): ("ausgenommen sind Bauleitpläne für Häfen und Werften"). Die übrigen Regelungen des § 78 WHG (insbesondere Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2) finden daher keine Anwendung, da die Entscheidung des Gesetzgebers abschließend ist.
Dass Häfen und Werften auch das Überschwemmungsgebiet (ÜSG) eines anderen Gewässers berühren können (z. B. Nebenflüsse/untergeordnete Gewässer), ist bundesweit betrachtet, kein Einzelfall.
Im Übrigen ist die Überschneidung mit dem vorläufigen ÜSG der Bückeburger Aue auch nur ein zeitlich befristetes Problem, welches nur während des Planungsstadiums besteht. Als Ausgleichsmaßnahme wird die Bückeburger Aue renaturiert, was zur Folge hat, dass das ÜSG nach Abschluss dieser Maßnahme in seinen Grenzen zurückgenommen wird und eine Überschneidung Sondergebiet und ÜSG nicht mehr gegeben ist.

Mit der naturnahen Umgestaltung der Bückeburger Aue, u.a. mit einem stärker mäandernden Verlauf und der Anlage einer Flutmulde ist die Schaffung bzw. das Belassen des heute vorhandenen Volumens des Retentionsraumes für Hochwasserereignisse der Bückeburger Aue in diesem Bereich gelungen.

Es wird in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue aufgrund der Flächeninanspruchnahme eingegriffen. Dieser Eingriff wird ebenso ausgeglichen wie der Eingriff in Natur und Landschaft.

Als Ergebnis der Gesamtabwägung ist die vorgesehene Planung mit den privaten wirtschaftlichen Ansprüchen trotz der Reduzierung des Freiraumes in der Bückeburger Aue zugunsten einer Sondernutzung „Containerhafen und hafenaffines Gewerbe" mit öffentlichen nachbar- und umweltschützenden Anforderungen vereinbar.
Insbesondere sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Fortentwicklung des vorhandenen Gewerbestandortes, die Belange des Umweltschutzes sowie die wirtschaftlichen Belange im Rahmen der Planung miteinander abgewogen worden.

Der Vollzug der Bauleitplanung wird einem umfassenden Monitoring unterliegen.
Mit dem Monitoring wird sichergestellt, dass mit der Umsetzung der Planung eine laufende Raumbeobachtung stattfindet, die es darauf zielt, die getroffenen (umweltrelevanten) Festsetzungen zu überwachen und auf ihre Einhaltung hin zu überprüfen.

Für das Monitoring ist vom Grundsatz her der Plangeber, also hier der Planungsverband, zuständig.

Folgende Aspekte sollen bei dem Monitoring im Wesentlichen berücksichtigt werden.

Wirkungen	Maßnahme	Aktion	Intervall / Dauer
insgesamt	sämtliche Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen M1 bis M9	Einsetzen einer Umweltbaubegleitung (UBB) unter Begleitung eines externen Fachbüros zur Berücksichtigung der wesentlichen Umweltbelange bei der Ausführungsplanung und der Bauausführung	ab Beginn der Ausführungsplanung für die Dauer der gesamten Bauzeit
		Benennung des beauftragten Fachbüros mindestens zwei Monate vor Baubeginn, auch der vorgezogenen Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen, schriftlich bei der Unteren Naturschutzbehörde Landkreis Schaumburg und Untere Landschaftsbehörde Kreis Minden-Lübbecke	zu Beginn der Ausführungsplanung
Baulärm	---	Überprüfung der Prognoseergebnisse und der Einhaltung der AVV Baulärm durch Messungen an maßgeblichen Immissionsorten durch ein externes Fachbüro, Prüfbericht an die Städte Minden und Bückeburg	stichprobenartige Messungen während lärmintensiver Bauarbeiten, z. B. Baustellenverkehr, Bodenbewegungen, Rammarbeiten,
Betriebslärm	IFSP	Überprüfung der Prognoseergebnisse durch Messungen an maßgeblichen Immissionsorten durch ein externes Fachbüro, Messungen an maßgeblichen Immissionsorten durch ein externes Fachbüro, Prüfbericht an die Städte Minden und Bückeburg	stichprobenartige Messung alle 2 Jahre, beginnend spätestens 6 Monate nach Inbetriebnahme
Stickstoffdepositionen, Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten	Landstromversorgung M3	Überprüfung der Prognoseansätze zur Landstromversorgung (90 prozentiger Anschlussgrad 2025), regelmäßige Dokumentation zum Nutzungsgrad der Landstromversorgung und Bericht an die Stadt Minden und den Kreis Minden-Lübbecke	jährlich
Lufthygiene, Luftschadstoffe	---	Überprüfung der Prognoseergebnisse durch Messungen an maßgeblichen Immissionsorten durch ein externes Fachbüro oder ggf. Einrichtung von Messstellen im Plangebiet, Prüfbericht an die Städte Minden und Bückeburg	alle 5 Jahre
Verkehrsmengen	---	Überprüfung der Prognoseergebnisse, Zählungen der Verkehrsmengen, ggf. unter Begleitung eines externen Fachbüros	alle 2 Jahre

Wirkungen	Maßnahme	Aktion	Intervall / Dauer
Licht (Tiere), Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten, artenschutzrechtliche Betroffenheit geschützter Tierarten	Beleuchtungskonzept M1	Überprüfung der ordnungsgemäßen Umsetzung der Festsetzungen zu Außenbeleuchtungen (Leuchtpunkthöhen, Leuchtmittel, Ausrichtung usw.) unter Begleitung eines externen Fachgutachters, Prüfbericht an die Stadt Minden, die Untere Landschaftsbehörde Kreis Minden-Lübbecke und die Untere Naturschutzbehörde Landkreis Schaumburg	nach Fertigstellung einzelner Bauabschnitte
Licht (Menschen)	---	Überprüfung der Prognoseergebnisse hinsichtlich der Blendung und Aufhellung im Bereich von Wohnnutzungen, ggf. unter Begleitung eines externen Fachgutachters, Prüfbericht an die Stadt Minden	nach Fertigstellung einzelner Bauabschnitte
artenschutzrechtliche Betroffenheit geschützter Tierarten, Eingriffe in Natur und Landschaft	Maßnahmenkomplex Bückeburger Aue M5	Überprüfung der ordnungsgemäßen Umsetzung der Maßnahme bereits während der Herstellung.	während der Umsetzung
		Information der Unteren Landschaftsbehörde Kreis Minden-Lübbecke und der Unteren Naturschutzbehörde Landkreis Schaumburg nach Herstellung der Maßnahmen.	einmalig nach Umsetzung
		regelmäßige Funktionskontrollen unter Begleitung eines externen Fachgutachters bzw. eines auf die Artengruppen spezialisierten Experten	jährlich
artenschutzrechtliche Betroffenheit geschützter Tierarten	CEF Mäusebussard, Waldohreule, Turmfalke M7	Überprüfung der ordnungsgemäßen Umsetzung der Maßnahme bereits während der Herstellung.	während der Umsetzung
		Information der Unteren Landschaftsbehörde Kreis Minden-Lübbecke und der Unteren Naturschutzbehörde Landkreis Schaumburg nach Herstellung der Maßnahmen.	einmalig nach Umsetzung
		regelmäßige Funktionskontrollen unter Begleitung eines externen Fachgutachters bzw. eines auf die Artengruppe spezialisierten Experten	jährlich
artenschutzrechtliche Betroffenheit geschützter Tierarten, Eingriffe in Natur und Landschaft	CEF Rebhuhn, Wachtel, Feldlerche M6	Überprüfung der ordnungsgemäßen Umsetzung der Maßnahme bereits während der Herstellung.	während der Umsetzung
		Information der Unteren Landschaftsbehörde Kreis Minden-Lübbecke und der Unteren Naturschutzbehörde Landkreis Schaumburg nach Herstellung der Maßnahmen.	einmalig nach Umsetzung
		regelmäßige Funktionskontrollen unter Begleitung eines externen Fachgutachters bzw. eines auf die Artengruppe spezialisierten Experten	jährlich

Wirkungen	Maßnahme	Aktion	Intervall / Dauer
Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten, artenschutzrechtliche Betroffenheit geschützter Tierarten, Eingriffe in Natur und Landschaft	Eingrünungsstreifen M2	Überprüfung der ordnungsgemäßen Umsetzung der Maßnahme bereits während der Herstellung. ggf. unter Begleitung eines externen Fachgutachters	während der Umsetzung
		Information der Unteren Landschaftsbehörde Kreis Minden-Lübbecke und der Unteren Naturschutzbehörde Landkreis Schaumburg nach Herstellung der Maßnahmen.	einmalig nach Umsetzung
		regelmäßige Funktionskontrollen	in den ersten 5 Jahren nach Anpflanzung jährlich, danach alle 2 Jahre
sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft	sonstige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen M8, M9	Überprüfung der ordnungsgemäßen Umsetzung der Maßnahme bereits während der Herstellung. ggf. unter Begleitung eines externen Fachgutachters	während der Umsetzung
		regelmäßige Funktionskontrollen	in den ersten 5 Jahren nach Anpflanzung jährlich, danach alle 2 Jahre
pot. Betroffenheit von Oberflächengewässern	Oberflächenentwässerung	Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtungen, ggf. unter Begleitung eines externen Fachgutachters	vor Inbetriebnahme, danach monatlich, jährlicher Bericht an den Kreis Minden-Lübbecke
pot. Betroffenheit von Bodendenkmälern und archäologischen Funden		Abstimmung des Beginns von Erdarbeiten mit der LWL-Archäologie für Westfalen, Zulassung von archäologischen Prospektionen durch den LWL-Archäologie für Westfalen	Im Vorfeld von Erdbewegungen