Planungsverband RegioPort Weser

BEBAUUNGSPLAN **„RegioPort Weser I"**

BEREICH DES PLANUNGSVERBANDS **STADT MINDEN – PÄPINGHAUSEN**
STADT BÜCKEBURG - CAMMER, EVESEN

Zwischen B 482 und Bückeburger Aue
Magdeburger Straße, Cammer Straße
zwischen B 482 und Karlstraße/B 482

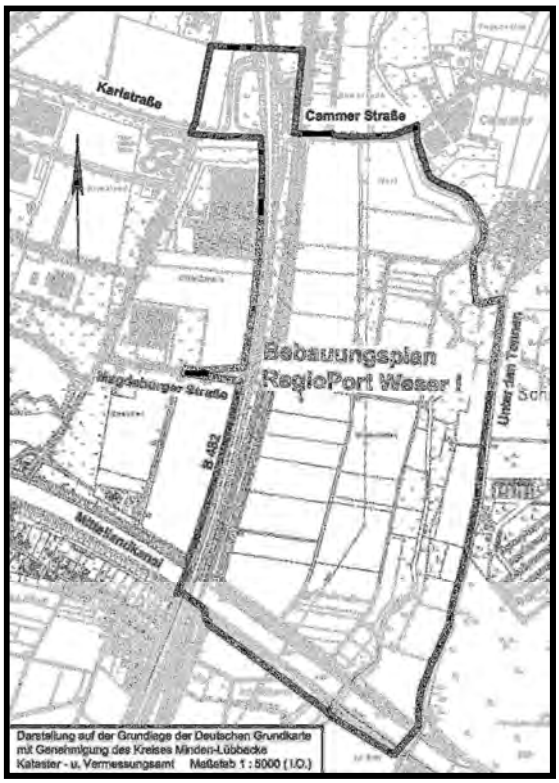
Teil A BEGRÜNDUNG

Ziele und Zwecke sowie wesentliche Auswirkungen der Planung

Teil B: Umweltbericht (Separater Teil)

Verfahrensstand: SATZUNG gemäß § 10 (1) BauGB

Übersichtsplan (ohne Maßstab)



Verfasser:

Drees & Huesmann · Planer
Architektur – Stadtplanung – Wettbewerbsmanagement
Verfahrensdurchführung – Moderation
Vennhofallee 97
33689 Bielefeld - Sennestadt

in fachlicher Abstimmung mit

der Geschäftsstelle des Planungsverbands RegioPort Weser
Kleiner Domhof 17
32423 Minden

BEBAUUNGSPLAN „REGIOPORT WESER I"

TEIL A BEGRÜNDUNG

Ziele und Zwecke sowie wesentliche Auswirkungen der Planung

Inhalt

TEIL A BEGRÜNDUNG 3
Ziele und Zwecke sowie wesentliche Auswirkungen der Planung 3
1 Rechtsgrundlagen 5
2 Geltungsbereich und Abgrenzung 6
3 Anlass der Planung 8
4 Bisherige Verfahrensschritte und Verfahrens-durchführung 11
5 Verhältnis zur übergeordneten Planung 14
5.1 Landes- und Regionalplanung 14
5.2 Fachplanungsverfahren und weitere übergeordnete Planungen 17
5.3 Alternativenprüfung 18
5.3.1 Standortvorabprüfung im Stadtgebiet Minden 18
5.3.2 Alternativenprüfung 19
5.3.3 Ergebnis der Alternativenprüfung 22
6 Bestandssituation – gegenwärtige Nutzungen und Darstellungen 23
6.1 Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 23
6.2 Nutzungen im Umfeld des Bebauungsplans 24
6.3 Bauplanungsrechtliche Situation im Geltungsbereich und in der Umgebung des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" 25
6.3.1 Bestehende Darstellung des rechtsgültigen Flächennutzungsplans der Stadt Minden im Geltungsbereich des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" 25
6.3.2 Bestehende Bebauungspläne und Satzungen im Umfeld des Geltungsbereichs des Bebauungsplans im Stadtgebiet Minden 29
6.3.3 Bestehende Darstellung des rechtsgültigen Flächennutzungsplans der Stadt Bückeburg im Geltungsbereich des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" 29
6.3.4 Bestehende Bebauungspläne und Satzungen im Umfeld der Geltungsbereichs des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" in der Stadt Bückeburg 36
6.4 Nachrichtliche Übernahmen der Planfeststellungsbereiche und -genehmigungen 36
7 Belange des Städtebaus 37
7.1 Städtebauliche Konzeption 37
7.2 Festsetzungen 40
7.2.1 Art der baulichen Nutzung 40
7.2.2 Maß der baulichen Nutzung / Bauweise / Höhe baulicher Anlagen 44
7.2.3 Gestalterische Festsetzungen und Aussagen 52

8 Belange des Verkehrs / Verkehrsflächen 53
8.1 Belange des überörtlichen Verkehrs 53
8.2 Örtliche Belange der Anbindung und Verkehrs im Plangebiet 55
8.2.1 Erschließung Bahn 57
8.2.2 Erschließung Binnenschiff / Mittellandkanal 57
8.2.3 Belange Öffentlicher Personennahverkehr, weitere Verkehrsträger 58
8.3 Verkehrsflächen 58
8.3.1 Straßenverkehrsflächen 58
8.3.2 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung 63
8.3.3 Erschließung der Grundstücke 63
8.3.4 Ruhender Verkehr 64
8.3.5 Fuß- und Radwege 64
8.4 Schienenverkehr 64
8.5 Öffentlicher Personennahverkehr 65
9 Belange der Ver- und Entsorgung 65
9.1 Trinkwasser / Löschwasser 65
9.2 Schmutz- und Regenwasserentsorgung 66
9.3 Elektrizitäts- und Gasversorgung 68
9.4 Sonstige Belange der Ver- und Entsorgung 68
11 Belange der Landwirtschaft 70
12 Belange des Denkmalschutzes und der Archäologie 70
13 Belange der Umwelt / Altablagerungen 72
13.1 Umweltprüfung 72
13.2 Landschafts- und Naturschutz 74
13.3 Artenschutz 78
13.4 Immissionsschutz 80
13.4.1 Lärmimmissionen 80
13.4.2 Lichtimmissionen 88
13.4.3 Weitere Immissionen 89
13.5 Altablagerungen sowie Bodenschutz / Grundwasser-und Wasserschutz 90
13.6 Klimaschutz 91
14 Sonstige Belange und Hinweise 92

1 Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1748)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO -) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBI. I S. 1548)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 I S. 58), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung - BauO NRW) vom 01.03.2000 (GV. NRW. S. 256) (1), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20.05.2014 (GV. NRW. S. 294)

Bauordnung für das Land Niedersachsen (NBauO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. S. 46 – VORIS 21072 –), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetztes vom 23.07.2014 (Nds. GVBl. S. 206)

Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.02.2015 (GV NRW S. 208)

Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG), in der Fassung vom 17.12. 2010 (GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16.12.2014 (Nds. GVBl. S. 434)

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 100 des Gesetzes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154)

Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG - NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.07.2000 (GV. NRW. S. 568), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16.03.2010 (GV. NRW. S. 185)

Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 104 - VORIS 28100 -)

Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG -) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.06.1995 (GV. NRW. S. 926), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.03.2013 (GV. NRW. S. 133)

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG -) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 100 des Gesetzes vom 15.11.2014 (BGBl. I S. 1724)

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 25.07.2013 (BGBl. I S. 2749)

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 30 des Gesetzes vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212)

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1740)

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269)

Altlastenerlass - Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren gem. RdErl. d. Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport. - V A 3 - 16.21 - u. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - IV-5-584.10/IV-6-3.6-21 - v. 14.03.2005

2 Geltungsbereich und Abgrenzung

Der räumliche Bereich des Bebauungsplans umfasst 91,79 ha. Zur Orientierung ist der Geltungsbereich auf dem nachfolgenden Plan dargestellt.

Der Bebauungsplan umfasst den nördlich des Mittellandkanals liegenden Bereich des Planungsverbands für den RegioPort an der nordöstlichen Stadtgrenze Mindens. Er erstreckt sich vom Bereich der Abfahrtsrampe der B 482 zur Cammer Straße / Karlstraße (westlich der B 482 im Gewerbegebiet Päpinghausen Ost II mit dem nördlichen Teilabschnitt der Magdeburger Straße (O-W), der Cammer Straße zwischen Einmündung Magdeburger Straße und Karlstraße (K6) sowie dem Bereich der Ab- / Zufahrtsrampe der B 482 auf die Cammer Straße (K 6)) bis östlich der Bundesstraße 482 über die Stadtgrenze Minden (im Gewässer der Bückeburger Aue) bis auf das Gebiet der Stadt Bückeburg (westlich der Straße Unter den Tannen).

Geltungsbereich: Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird verbindlich festgesetzt und umfasst ein Gebiet, das wie folgt begrenzt wird:

im Norden durch die Nordgrenze der Flurstücke 217, 164, 292, 295 und 298 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen, Stadt Minden, durch die Westgrenze des Flurstücks 260 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen, Stadt Minden, durch die Nordgrenze der Cammer Straße, das Flurstück 125 querend, durch die Nordgrenze des Flurstückes 107, dabei durchläuft die Grenze die Flurstücke 247, 284, 106, 134/105 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen, Stadt Minden und das Flurstück 77/1 der Flur 5, Gemarkung Cammer, Stadt Bückeburg,

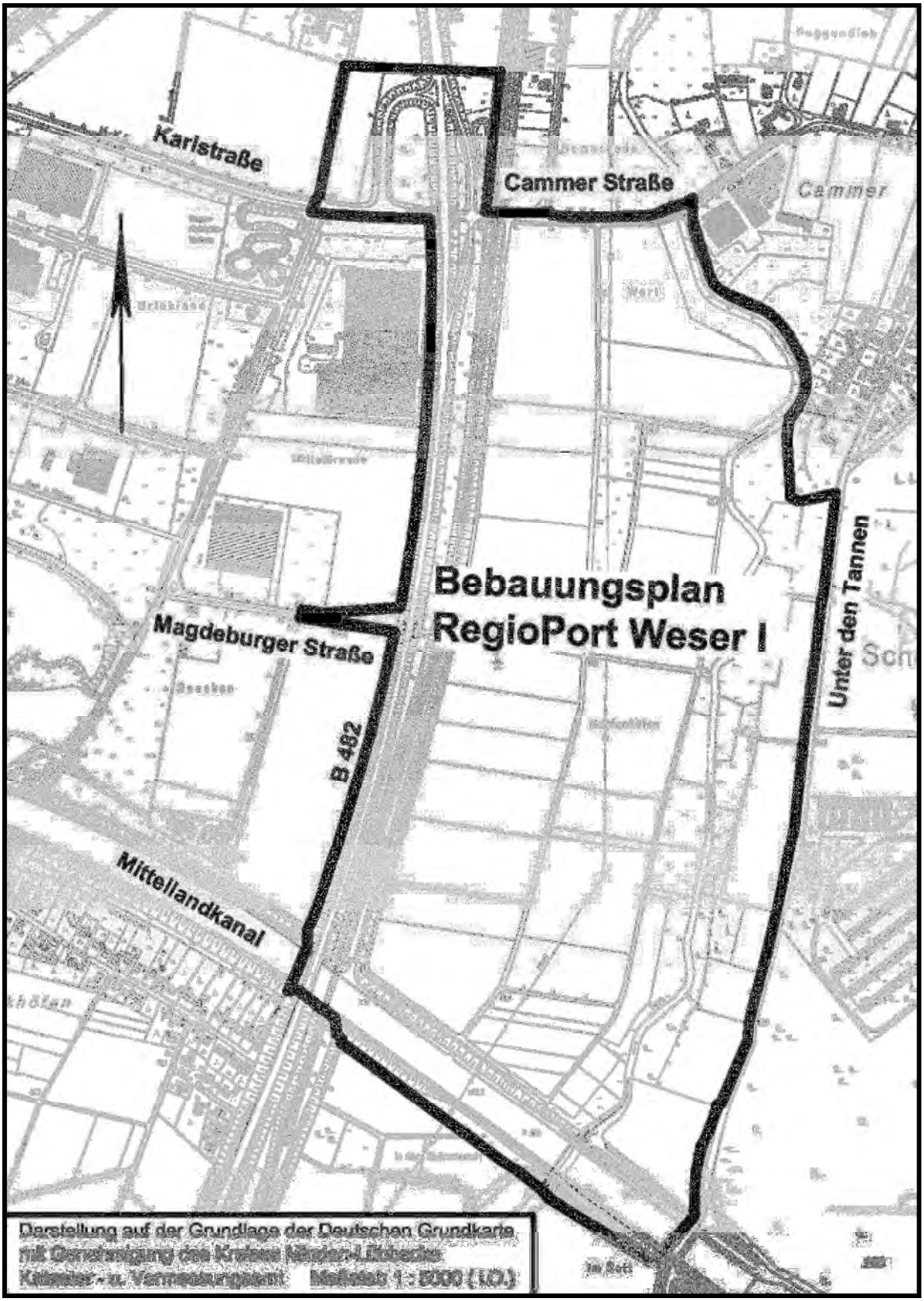
im Osten durch die Ostgrenze der Flurstücke 77/1 der Flur 5, 31/1 der Flur 9, 8/1 (tlw.) und 1/5 der Flur 8, Gemarkung Cammer, Stadt Bückeburg, durch die Nordgrenze des Flurstücks 2/3 der Flur 8, Gemarkung Cammer, Stadt Bückeburg, durch die Westgrenze der Straße Unter den Tannen, durch die Ostgrenze des Flurstücks 5/18 der Flur 1, Gemarkung Evesen, Stadt Bückeburg,

im Süden durch die Südgrenze des Flurstücks 5/18 der Flur 1, Gemarkung Evesen, Stadt Bückeburg, durch die Südgrenze des Flurstücks 132 der Flur 5, Gemarkung Dankersen, Stadt Minden, durch die Südgrenze des Flurstücks 296 (tlw.) der Flur 4, Gemarkung Dankersen, Stadt Minden, dabei durchläuft die Grenze die Flurstücke 15/1 der Flur 1, Gemarkung Evesen, Stadt Bückeburg und 92 der Flur 7, Gemarkung Dankersen, Stadt Minden,

im Westen durch die Westgrenze des Flurstücks 283 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen, Stadt Minden, durch Teile der Flurstücke 270, 190 und 323 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen, Stadt Minden durch die Westgrenze des Flurstücks 244 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen, Stadt Minden, durch die Süd- und Westgrenze des Flurstücks 242 (tlw.) der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen, Stadt Minden, durch die Westgrenze des Flurstücks 247 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen, Stadt Minden.

Die Landesgrenze der Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen verläuft in der Gewässermitte der Bückeburger Aue.

Übersicht: Geltungsbereich des Bebauungsplans „RegioPort Weser I“



3 Anlass der Planung

Anlass der Aufstellung des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" des Planungsverbands „RegioPort Weser" ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau eines Hafens für den Containerumschlag und eines ergänzenden, hafenaffinen Gewerbes als Teil des Gesamtprojekts RegioPort Weser.

Bei dem RegioPort Weser handelt es sich um eine länderübergreifende, öffentliche Projektentwicklung von regionaler Bedeutung. Von der Stadt Minden, der Stadt Bückeburg, dem Kreis Minden-Lübbecke und dem Landkreis Schaumburg wurde im April 2009 der Planungsverband RegioPort Weser gegründet, um die weitere Projektentwicklung zu koordinieren und durchzuführen.

Die bestehende Containerumschlags- und -stellanlage in Minden am Industriehafen stößt vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden zukünftigen Entwicklung des Containerverkehrs an ihre räumlichen Grenzen. Darüber hinaus ist der Industriehafen vom zukünftigen Standard der größeren Schiffstypen Großmotor-Güterschiff (GMS) und übergroßen Großmotor-Güterschiff (ÜGMS) nicht mehr anzufahren, da die beiden Zugangsschleusen (Obere und Untere Schleuse) zu klein sind bzw. auch in Zukunft nicht mehr vergrößert werden. Der Erhalt und Ausbau der Containerverlademöglichkeiten am Hafenstandort Minden ist eine zentrale Aufgabe, da rund die Hälfte der Güterverkehre mit Containern für NRW über die deutschen Nordseehäfen abgewickelt wird (Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzepts Nordrhein-Westfalen 2008). In diesem Zusammenhang stellt der Hafen Minden einen wichtigen Anlaufpunkt für Containerliniendienste über das Kanalsystem und die nordwestdeutschen Flüsse (besonders Weser, Elbe) dar. Dies wird durch die Entwicklung des bestehenden Containerhafens bestätigt. Dieser großräumige, regionale Standortvorteil ist noch durch die Nähe Mindens zum Wasserstraßenkreuz Weser-Mittellandkanal unterlegt, an dem sich die Binnenschiffsverkehre verteilen.

Die Mittelweser ist zwischen Minden und Bremen mindestens mit GMS befahrbar. Ein Einsatz dieser Schiffstypen macht frühestens Sinn, wenn die „Weserschleuse" in Minden fertiggestellt worden ist. Derzeit bestehen für die GMS-Klasse auf ca. 40% der Mittelweser Regelungsstrecken, d. h. ein Begegnungsverkehr ist hier nicht möglich. Ohne eine Umschlagstelle am Mittellandkanal können die größeren Schiffstypen in Minden nicht abgefertigt werden (fehlende Größe der Oberen und Unteren Schleuse zum Industriehafen). Eine deutliche Reduktion der aktuell noch vorhandenen Regelungsstrecken ist Voraussetzung für einen wirtschaftlichen, d. h. zeitunkritischen Transport mit GMS auf der Mittelweser.

Der neue Hafen (Containerterminal) verfolgt das Ziel, die zu erwartenden Entwicklungen und Veränderungen im Verkehr mit dem universalen Transportbehälter Container zu bedienen. Hierbei sind die Schnittstellenfunktion für den Umschlag im trimodalen Verkehr, die Distributionsfunktionen mit Schwerpunkt Container für Ostwestfalen und den direkt angrenzenden niedersächsischen Teilraum sowie die Organisationsfunktion für das Transportkettenmanagement von Containern bzw. Containergut zu nennen. Aus diesen Gründen ist ein Standort mit trimodaler An-

schlussqualität (Wasser, Straße und Schiene) in der Nähe zum Wasserstraßenkreuz Weser-Mittellandkanal für die zukünftige Andienung durch größere Binnenschiffe (GMS, ÜGMS) auf einer neuen Fläche an der östlichen Stadtgrenze von Minden geplant. Diese bietet darüber hinaus den Vorteil, dass den sich heute abzeichnenden, zukünftigen Anforderungen an den Betrieb und der technischen Ausgestaltung von Containerhäfen entsprochen werden kann.

Der Bedarf für einen neuen Hafen (Containerterminal) ergibt sich aus örtlichen, regionalen und globalen Entwicklungen und der Nachfrage im Containergüterverkehr, die sich überlagern und gegenseitig verstärken. Die örtliche und regionale Nachfrage ist bestimmt durch die Wirtschaftsstruktur in der Region Minden, im nördlichen Ostwestfalen und im benachbarten mittleren Niedersachsen. Mit den sich verändernden weltweiten Produktions- und Absatzbeziehungen und der Integration der Betriebe in internationale Logistikketten werden Standards der Transportverknüpfung unerlässlich. Hierzu zählen die Transportverkehre mit Containern. Ein Hafen (Containerterminal) stellt damit einen wichtigen Standortfaktor für die regionale Wirtschaft dar. Mit diesen Anforderungen werden solche Standorte in der Logistikkette zugleich Ansiedlungspunkte für zugehörige Dienstleistungen, Lagerhaltung und Warenweiterverarbeitung und reagieren somit auf die Nachfrage nach ergänzenden Tätigkeiten. Danach ergibt sich für die mit dem Bebauungsplan „RegioPort Weser I" angestrebte Festsetzung von Sondergebieten für den Hafen (Containerterminal) und das hafenaffine Gewerbe die Aufgabendefinition des trimodalen Containerumschlags und aller Leistungen und Tätigkeiten aus dem Handling der Container in dem angrenzenden hafenaffinen Sondergebiet.

Die für die Planung des RegioPorts erstellte Potenzialanalyse über den kombinierten Verkehr des RegioPorts Weser („Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden" 2008 und „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden RegioPort Weser)" 2011 durch das Büro Planco zeigte im Ergebnis verschiedene Wachstumsfelder für den Containerumschlag in Minden bis zum Jahr 2025 auf. Die Aktualisierung der Potenzialanalyse in 2011 berücksichtigt die Auswirkungen der Konjunktur- und Finanzkrise 2009: Hierzu wird festgestellt, dass mit einer zeitlichen Verzögerung die 2008 ermittelten ursprünglich prognostizierten Zahlen des zu erwartenden Containerumschlags bestätigt werden. Somit ist zu erwarten, dass die 2008 ermittelten regionalwirtschaftlichen Wirkungen und Nutzen sich mit der genannten Verzögerung einstellen.

(Büro Planco: „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (RegioPort Weser)" 2011, S. 35; Ergänzende Stellungnahme zur Aktualisierung der Potenzialanalyse 2012, S. 13)

Durch die weitergehende Zunahme im nationalen und internationalen Containerverkehr und die steigende Bedeutung des Hinterlandverkehrs kann bis 2025 von einem Anstieg der Umschlagszahlen an einem trimodalen Standort RegioPort auf rund 64.000 Lager-TEU jährlich ausgegangen werden. Ein weiteres Potenzial könnte durch den Ausbau der Mittelweser für den dreilagigen Containertransport auf Binnenschiffen generiert werden, welches ein zusätzliches Aufkommen von 5.000 Lager-TEU bedeuten könnte.

Der Containerumschlag im Mindener Industriehafen II entwickelt sich wie prognostiziert. Die für 2014 erwarteten Umschlagvolumina im kombinierten Verkehr in Höhe von 51.410 TEU werden voraussichtlich erreicht. Weitere Steigerungen können am derzeitigen Standort aufgrund der begrenzten Flächenkapazität nicht umgesetzt werden.

Der Mindener Industriehafen II ist ein trimodaler Terminal des kombinierten Verkehrs. Aufgrund der begrenzten Gesamtfläche von ca. 3,26 ha ist mit dem für 2014 anvisierten Umschlagniveau von 50.000 TEU im kombinierten Verkehr die Kapazitätsgrenze erreicht. Aufgrund der verwendeten Umschlaggeräte (Reachstacker und Leercontainerstapler) ist ein deutlicher Teil der Flächen allein für einen reibungslosen Verkehrsfluss vorzuhalten.

Die Umschlagzahlen im kombinierten Verkehr haben sich seit dem Jahr 2006 von 14.050 TEU auf annähernd 50.000 TEU im Geschäftsjahr 2014 erhöht. Die prognostizierten Zielmengen sind damit erreicht worden.

Aufgrund des bisherigen und des zu erwartenden Wachstums im Containerumschlag wird sich nach Einschätzung durch das Büro Planco künftig erneut ein Flächenmangel in den Seehäfen einstellen. Die Engpässe auf Straße und Bahn werden sich weiter verschärfen. Diese mittel- bis langfristig eintretenden Entwicklungen bedeuten für den „RegioPort Weser" die Chance zur Bildung eines sog. Seehafen-Hinterlandhubs (Umschlagsknotenpunkt). Diese Hub-Standorte sollen ein Einzugsgebiet von 200 bis 250 Kilometern bedienen. Bei Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs wäre ein zusätzliches Aufkommen von rund 180.000 Lager-TEU für den Standort Minden realisierbar. Für die Ansiedlung dieser Funktion im geplanten RegioPort Weser wurden bereits erste, aussichtsreiche Vorgespräche mit den Betreiber- und Umschlagsgesellschaften deutscher Nordseehäfen geführt.

Die mit einer neuen Umschlagsanlage für Container verbundenen Zukunftsaufgaben (trimodale Anschlussqualität, containerhafenbezogene Tätigkeiten außerhalb der reinen Umschlag- und Lagerfunktion), damit verbundene Erschließungserfordernisse und naturräumliche Anforderungen lassen sich nur in einem verbindlichen Bauleitplanverfahren und Aufstellung eines Bebauungsplans regeln. Mit diesem Instrument können Anforderungen wie die Konfliktbewältigung mit benachbarten Nutzungen, Sicherung der Erschließung, naturräumliche Integration sowie Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft verbindlich bestimmen. Der Bebauungsplan stellt die planungsrechtliche Grundlage der mit dem Containerhafen und dem hafenaffinen Gewerbe verbundenen erforderlichen Festsetzungen von überbaubaren Grundstücksflächen, Nutzungen und Erschließungsanlagen sowie nachrichtlichen Kennzeichnungen von fachgesetzlichen Rahmenbedingungen und Planfeststellungen dar.

Allein aus Gründen der Risikominimierung wird zunächst auf die Errichtung der bahnseitigen Anbindung des Terminals verzichtet. Erst bei sich abzeichnendem Erreichen der bahnseitigen Kapazitätsgrenze im Industriehafen II soll der Bahnanschluss des RegioPorts realisiert werden. Durch die Verlagerung des wasserseitigen Umschlags zum RegioPort erhöht sich zunächst die bahnseitige Umschlagskapazität im Industriehafen II.

Ziele und Zwecke der Planung des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" des Zweckverbands sind die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau eines Hafens für den Containerumschlag und eines diesen Hafen ergänzenden, hafenaffinen Gewerbes als Teil des Gesamtprojekts „RegioPort Weser". Darüber hinaus hat die Aufstellung des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" das Ziel der Absicherung der planungsrechtlichen Voraussetzungen der notwendigen Straßenerschließung für den Hafen und das hafenaffine Gewerbegebiet. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans schließt die unmittelbar notwendige Umschlaginfrastruktur am Kanal und der neu zu errichtenden Bahnerschließung mit Querung des Kanals sowie Vorstell- und Umschlaggleise nach Maßgabe der Abgrenzung der dazu erforderlichen Planfeststellungsverfahren mit ein.

Das Vorhaben ordnet sich in die kommunalen Zielbereiche und das räumliche Entwicklungskonzept des Planungsverbands für den RegioPort Minden ein und verfolgt die Ziele

- die Funktion der Stadt als wirtschaftliches Zentrum der Region zu sichern und zu stärken;
- sich als dynamischer und attraktiver Wirtschaftsstandort zu entwickeln;
- umweltfreundliche Verkehrsabwicklung über die Wasserstraße und Bahn zu unterstützen;
- die städtische Lagegunst des Wasserstraßenkreuzes zu nutzen;
- den gewerblichen Schwerpunkt im Nordosten der Stadt zu stärken;
- die Lagegunst der bestehenden, höherrangigen Verkehrslinien Bundesstraße, Wasserstraße und Bahn zu nutzen.

4 Bisherige Verfahrensschritte und Verfahrensdurchführung

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" werden die Planungen für den RegioPort Weser für den nördlich des Mittellandkanals gelegenen Teil des Verbandsgebiets des Planungsverbands RegioPort Weser auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung weitergeführt.

In früheren Planungsschritten hatte der Masterplan die Funktion übernommen, den Bürgerinnen und Bürgern, den politischen Vertretern und den Behörden einen Überblick über die einzelnen Maßnahmen und deren Auswirkungen zu geben sowie über die weiteren Planungsschritte zu informieren. Der Masterplan ist von der Verbandsversammlung als politisches Gremium des Planungsverbands am 19.05.2010 zustimmend zur Kenntnis genommen worden.

Der Masterplan wurde dem Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr der Stadt Minden in seiner Sitzung am 26.05.2010 vorgestellt. Des Weiteren fand am 27.05.2010 eine Vorstellung des Masterplans im Haupt- und Finanzausschuss sowie im Planungsausschuss der Stadt Bückeburg statt.

Auf Grundlage des Masterplans wurde die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum

Flächennutzungsplan gemäß § 3 (1) BauGB durchgeführt. In Ergänzung hierzu fanden zwei weitere Bürgerinformationen statt.

Die verschiedenen Stufen der frühzeitigen Beteiligung und Beteiligung im Rahmen der Offenlagen in den Verfahren der 202. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden und der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Bückeburg sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan „RegioPort Weser I" des Planungsverbands wurde am 18.05.2011 in der Verbandsversammlung gefasst.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan gemäß § 3 (1) BauGB wurde als Bürgerinformationen am 03.06.2013 durchgeführt. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB erfolgte im Zeitraum vom 03.02. bis 04.03.2014 mit Verlängerung bis 14.03.2014.

Die Terminkette der verschiedenen Verfahrensschritte in den Planungsebenen und –verfahren bis zur Aufstellung des Bebauungsplans gibt die nachfolgende Übersicht wieder.

Die öffentliche Auslegung des Planentwurfs gemäß § 3 (2) BauGB – Beteiligung der Öffentlichkeit – fand im Zeitraum vom 16.06.2014 bis 18.07.2014 (einschließlich) statt. Parallel wurde die Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB mit Verlängerung bis zum 14.08.2014 durchgeführt.

Unter Berücksichtigung der Abwägung der im Verfahren vorgetragenen Stellungnahmen sind Ergänzungen und Änderungen der Planinhalte vorgenommen worden, die eine erneute öffentliche Auslegung des Planentwurfs gemäß § 4a (3) BauGB notwendig macht.

Die erneute öffentliche Auslegung / Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie Gemeinden zum Entwurf des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" fand in der Zeit vom 16.03.2015 – 17.04.2015 statt.

Übersicht: Frühere Planungs- und Verfahrensschritte und Aufstellung des Bebauungsplans „RegioPort Weser I"

11.06.2007	**Erarbeitungsbeschluss Änderungsverfahren Regionalplan für den Reg.-Bez. Detmold, TA Oberbereich Bielefeld**
09.06.2008	**Beschluss zur öffentlichen Auslegung des Entwurfs zum Flächennutzungsplan der Stadt Bückeburg**
03.11.2008	**Inkrafttreten Änderung Regionalplan für den Reg.-Bez. Detmold, TA Oberbereich Bielefeld**
28.04.2009	**Inkrafttreten Planungsverband RegioPort Weser**
04.05.2009 - 15.06.2009	**Öffentliche Auslegung des Entwurfs zum Flächennutzungsplans der Stadt Bückeburg, 1. Offenlage**
Mai 2010	**Vorstellung Masterplan (Planungsverband, Stadt Minden, Stadt Bückeburg)**
16.06.2010 **24.06.2010** **14.07.2010**	**Bürgerbeteiligung / -informationen (zum Masterplan)** **Stadt Minden** **Ortsteil Minden-Dankersen** **Ortsteil Bückeburg-Evesen**
16.12.2010	**Einleitungsbeschluss 202. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden**
05.05.-19.05.2011 **16.05.–17.06.2011** **10.05.2012**	**202. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden** **Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit** **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange** **Entwurfsbeschluss**
18.05.2011	**Bebauungsplan "RegioPort Weser I" des Zweckverbands "Planungsverband RegioPort Weser"** **Aufstellungsbeschluss in der Verbandsversammlung**
25.06.2012 - 27.07.2012	**202. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden** **Öffentliche Auslegung / Beteiligung der Öffentlichkeit**
25.06.-27.07.2012 **(Verl. bis 31.01.2013)**	**202. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden** **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf**
03.06.2013	**Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan „RegioPort Weser I" in Minden-Dankersen**
18.07.2013/12.12.2013	**Beitritts- / Feststellungsbeschluss zur 202. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden**
25.01.2014	**Amtliche Bekanntmachung der 202. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden, Rechtswirksamkeit der Änderung**
03.02.2014 - 04.03.2014 **(Verl. bis 14.03.2014)**	**Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie Gemeinden zum Vorentwurf des Bebauungsplans „RegioPort Weser I"**
04.06.2014	**Entwurfsbeschluss zum Bebauungsplan „RegioPort Weser I" Planungsverband RegioPort Weser**
16.06.2014 - 18.07.2014/ **16.06.2014 – 14.08.2014**	**Öffentliche Auslegung /Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie Gemeinden zum Entwurf des Bebauungsplans „RegioPort Weser I"**
03.03.2015	**Erneuter Entwurfsbeschluss zum Bebauungsplan „RegioPort Weser I" Planungsverband RegioPort Weser**
16.03.2015 – 17.04.2015	**Erneute öffentliche Auslegung / Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie Gemeinden zum Entwurf des Bebauungsplans „RegioPort Weser I"**

5 Verhältnis zur übergeordneten Planung

Bauleitpläne sind gem. § 1 (4) BauGB den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. In Nordrhein-Westfalen sind hierzu der Landesentwicklungsplan (LEP) und der Regionalplan – Gebietsentwicklungsplan - für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Bielefeld 2004, 4. Änderung vom 03.11.2008, zu beachten.

Die 4. Änderung des Regionalplans aus dem Jahr 2008 setzt den allgemeinen planerischen Rahmen für die Ziele und die Flächenentwicklung des neuen Hafens (Containerterminal) und des Hafenaffinen Gewerbes an der östlichen Stadtgrenze von Minden.

Darüber hinaus ist aufgrund des Verfahrensstands der Entwurf zum LEP NRW aus dem Jahre 2013 zu beachten.

Für die Niedersächsische Seite ist das Landesraumordnungsprogramm von 2008 und das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Schaumburg aus dem Jahr 2003 mit der Funktion als Regionalplan zu berücksichtigen.

5.1 Landes- und Regionalplanung

Das Vorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung. Im Regionalplan „Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold", Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld ist das Plangebiet durch die 4. Änderung als GIB (Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen) für zweckgebundene Nutzungen sowie als Standort des kombinierten Güterverkehrs ausgewiesen. Als Zielsetzung formuliert der Regionalplan:

„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.[…]
Ziel 2
Die Entwicklung des RegioPorts 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 mit leistungsfähigen Umschlageinrichtungen auszustatten und die Vernetzung der Verkehrsträger bedarfsgerecht zu optimieren. Im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zu den Umschlageinrichtungen sind Schwerpunktflächen für hafenorientiertes Gewerbe und Industrie zu entwickeln.
Ziel 3
Der zeichnerisch als GIB für zweckgebundene Nutzungen in der Stadt Minden für den RegioPort 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."*

(4. Änderung des Regionalplans für den Reg.-Bezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, 03.11.2008)

Die formelle Anfrage des Planungsverbands für den RegioPort Minden gemäß § 1 (4) BauGB in Verbindung mit § 34 Landesplanungsgesetz (LPlG) nach der Übereinstimmung der Planung mit den Zielen der Raumordnung, ist durch die Bezirksregierung Detmold am 03.12.2010 positiv und ohne Bedenken beantwortet worden. Hierbei erfolgte die Anregung, die vorgesehene Sonderbaufläche im Flächennutzungsplan noch weitergehend im Sinne von § 11 (2) BauNVO zu differenzieren. Diese Differenzierung nimmt der Bebauungsplan auf und verfeinert sie.

Die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung werden bei der Neuaufstellung berücksichtigt und erfüllt. Im allgemeinen, übergeordneten und rahmensetzenden Charakter des Regionalplans ist die Darstellungsebene und -schärfe des Planwerks auf dem Maßstab von 1:50.000 zu beachten. Dies bedeutete zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses zur Neuaufstellung des Regionalplans im Jahr 2008, dass die beantragte und erlassene Darstellung der Flächen für den Hafen und das hafenaffine Gewerbegebiet einen für die Regionalplanung typischen Flächenumriss hat. Diese umfänglichere, größere Flächendarstellung „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen für zweckgebundene Nutzungen" wurde in den weiteren Planungs- und Verfahrensschritten konkretisiert (Masterplan, Hafenlayout). Die Regionalplanung ist darüber hinaus nicht parzellenscharf und hat damit u. U. einen größeren Flächenumriss. Die Darstellungen entfalten ihre Verbindlichkeit in planerisch-räumlichen Vorgaben, die auf den nachgelagerten Planstufen weiter konkretisiert und detaillierter beschrieben werden. Dies umfasst z. B. beim RegioPort Weser eine Konkretisierung der Hafenanlage, die Anpassung der von Hafen, Stellflächen und Hafenaffinem Gewerbe eingenommenen Planungsflächen und eine Konkretisierung der Erschließung.

Darüber hinaus können auch noch nicht rechtskräftige, aber bereits im Beteiligungsverfahren befindliche, übergeordnete Raumordnungspläne wie der geplante Landesentwicklungsplan (LEP) NRW (im Entwurf) eine Änderung oder Einstellung einer Planung erfordern. Denn mit dem Beginn des Beteiligungsverfahrens sind die im Entwurf vorgesehenen Ziele der Raumordnung bereits als „Ziele in Aufstellung" zu berücksichtigen. Dieser Fall ist mit der Vorlage des Entwurfs für einen neuen LEP eingetreten. Gemäß Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP) NRW - Entwurf, Stand 25.06.2013 - sind folgende Ziele und Grundsätze für die Hafenentwicklung im Kontext des Verkehrs und der technischen Infrastrukturentwicklung im Wesentlichen zu berücksichtigen:

„8.1-9 Ziel Landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen

Landesbedeutsame Häfen in Nordrhein-Westfalen sind:
- Bonn,
- Dortmund,

- Duisburg,
- Düsseldorf,
- Hamm,
- Köln,
- Krefeld,
- Minden,
- Neuss und
- Wesel (Niederrhein).

In diesen landesbedeutsamen Häfen sind zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und von der Regionalplanung in bedarfsgerechtem Umfang Hafenflächen und Flächen für Hafenaffines Gewerbe festzulegen.

Die landesbedeutsamen Häfen sind als multimodale Güterverkehrszentren zu entwickeln und sollen ihre Flächen für Hafenaffines Gewerbe vorhalten. Sie sind vor dem Heranrücken von Nutzungen zu schützen, die geeignet sind, die Hafennutzung einzuschränken.

Die Wasserstraßen und mit ihnen in funktionalem Zusammenhang stehende Flächen sind so zu entwickeln, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen im multimodalen Güterverkehr (Wasser, Schiene, Straße) angemessen erfüllen können.

8.1-10 Grundsatz Güterverkehr auf Schiene und Wasser

Zur Bewältigung des zukünftig zu erwartenden Güterverkehrs soll vorrangig die Infrastruktur des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt entwickelt werden. Die Entwicklung des Wasserstraßennetzes soll bedarfsgerecht auf die wirtschaftlichen Erfordernisse des Gütertransports mit dem Großmotorgüterschiff ausgerichtet werden."

Im Sinne des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP) trägt das Vorhaben zu einer umweltschonenderen Abwicklung der Güterverkehre bei. Gemäß dem LROP sind bei der Weiterentwicklung der logistischen Funktionen der Binnenhäfen die Verlagerungspotenziale von der Straße auf Schiene und Wasserwege zu berücksichtigen und zu nutzen (siehe LROP Nds. Abschnitt 4.1.1 Ziffer 04).

Das Land Niedersachsen hat den Hafenstandort Bückeburg-Berenbusch als Teil des RegioPorts Weser in der Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms 2008 als „Vorranggebiet Binnenhafen" festgelegt. Die an dem landesbedeutsamen Binnenhafenstandort gegebene trimodale Funktionalität der Schnittstelle von Wasser, Schiene und Straße ist laut dem LROP zu sichern und auszubauen (vgl. LROP Nds. Abschnitt 4.1.4 Ziffer 02 Sätze 5 und 6).

Das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Schaumburg hat den Bereich zwischen Bückeburger Aue und Schaumburger Wald als Vorsorgegebiet für die Landwirtschaft dargestellt, überlagert mit der Funktion Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft. Entlang des Mittellandkanals verläuft ein regional bedeutsamer Wander- /Radweg. Der Hafenstandort Berenbusch ist als Umschlagplatz gekennzeichnet.

(Regionales Raumordnungsprogramm Kreis Schaumburg 2003)

Da das Regionale Raumordnungsprogramm als Regionalplan in Niedersachsen nicht die Funktion eines Landschaftsrahmenplans (wie in Nordrhein-Westfalen) zukommt, sind auf dem Gebiet der Stadt Bückeburg die Festsetzungen und Entwicklungsaussagen des Landschaftsplans der Stadt Bückeburg zu berücksichtigen. Der Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans auf dem Gebiet der Stadt Bückeburg zählt zum Zielbereich I „Bördenlandschaft" mit der Zielsetzung der „Verbesserung der

landschaftlichen Situation durch Entwicklung naturraumtypischer Strukturen". Vorrangige Zielbereiche für die Wiederherstellung bzw. den Erhalt der landschaftlichen Eigenart sind – neben anderen – Fließgewässer mit ihren Niederungsbereichen. Der Landschaftsschutz des Schutzgebiets „Schaumburger Wald" (LSG SHG 9) zielt auf den Erhalt der naturnahen Waldbäche und der vernässten Waldbereiche sowie der Offenhaltung der Waldwiesen.

(Landschaftsplan Stadt Bückeburg 1997)

5.2 Fachplanungsverfahren und weitere übergeordnete Planungen

Zu den weiteren übergeordneten Planungen, insbesondere im Bereich des Schutzes des Naturraums und der Landschaft, des Landschaftsrahmenplans und des Artenschutzes wird auf den Teil B Umweltbericht verwiesen.

Die im Verfahren erforderlichen und teilweise befindlichen fachplanerischen Verfahren

- Planfeststellungsverfahren gemäß Bundeswasserstraßengesetz für die neue Container-Umschlagstelle (Hafenbecken, Fangedamm) am Mittellandkanal (Stand 01/2015: Verfahren eingeleitet);
- Planfeststellungsverfahren gemäß Eisenbahngesetz für den erforderlichen Bahnanschluss (Verfahren noch nicht eingeleitet);
- Verfahren für den Umgang mit der Höherlegung der durch das Gebiet verlaufenden 110-kV-Leitung (Verfahren noch nicht bestimmt);
- Plangenehmigungsverfahren für die Straßenanbindung gemäß Straßen- und Wegegesetz (Ausbau der K 6 bzw. Verkehrserschließung von Westen durch das Gewerbegebiet Päpinghausen einschließlich der Erneuerung von Unterführungen unter der Bahn und der B 482) sowie Verfahren für die Bahnunterführung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (Stand 01/2015: Kreuzungsvereinbarung wird abgeschlossen, Plangenehmigungsbescheid und Baubeginn für die Bahnunterführung erfolgt);
- wasserrechtlichen Verfahren / Antragsverfahren gemäß Wasserhaushaltsgesetz zur naturnahen Umgestaltung der Bückeburger Aue in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen (Stand 01/2015: Verfahren abgeschlossen) sowie
- gutachterliche Ermittlung des erforderlichen Retentionsraumausgleichs zum Hochwasserschutz (Stand 01/2015: durchgeführt).

werden in ihren Ergebnissen und dem jeweiligen Stand der Planverfahren in den Entwurf zu dieser Neuaufstellung des Bebauungsplans „RegioPort Weser I", soweit im Bebauungsplangebiet liegend und betreffend, übernommen und gekennzeichnet.

Der Bebauungsplan übernimmt für die Planung der verkehrlichen Anbindung an die B 482 (Auffahrts- / Abfahrtsarm) die Funktion einer Plangenehmigung. Die Fläche der Anschlussstelle befindet sich im öffentlichen Besitz, der Ausbaustandard ist mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt und es handelt sich im Wesentlichen um die Änderung eines Bestands und nicht um einen Neubau. Damit können über den Bebauungsplan ausreichende planungsrechtliche Voraussetzungen für den Ausbau der

Anbindung geschaffen werden.

Die notwendigen Veränderungen bei der vorhandenen Straßenerschließung sowie neue Erschließungsflächen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans vorbereitet.

Um die geforderte Leistungsfähigkeit der Anbindung zu gewährleisten, wird für die Anbindung der Rampe ein Kreisverkehrsplatz mit Bypass vorgesehen.

Die für die Lösung erforderliche Fläche außerhalb des Plangebiets liegt im Bebauungsplan Nr. 776 „Päpinghausen-Ost" der Stadt Minden. Die dortige Fläche ist Grünfläche mit Abstandsfunktion zur Cammer Straße. Die erforderliche Fläche wird in der Planzeichnung nachrichtlich gekennzeichnet.

Die Einleitung des Änderungsverfahrens des Bebauungsplans Nr. 776 „Industriegebiet II / Päpinghausen-Ost" ist durch die Stadtverordnetenversammlung am 08.05.2014 beschlossen worden. Die Details für den Ausbau werden mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abgestimmt.

5.3 Alternativenprüfung

5.3.1 Standortvorabprüfung im Stadtgebiet Minden

Auf das Stadtgebiet von Minden fokussiert wurde eine Vorabprüfung im Sinne der Eingrenzung der Standortalternativen durchgeführt („Projektskizze OWL-Hafen", 2006 durch das Büro grbv). Hierbei sind drei Varianten neuer Hafenflächen untersucht worden.

Fläche Variante 1 liegt im westlichen Teil des Industriehafens an der Friedrich-Wilhelm-Straße direkt am Mittellandkanal (MLK). Sie verfügt über eine Größe von rd. 5 ha, hat einen Niveauunterschied von 4 m zum MLK und grenzt südlich an ein Wohngebiet. Dieser Standort würde eine erhebliche Geländeanhebung notwendig machen und es wären Immissionsprobleme aufgrund der Nähe zur Wohnnutzung und der Führung der Verkehrsanbindung zu erwarten.

Fläche Variante 2 umfasst eine noch nicht belegte Fläche im Gewerbegebiet Päpinghausen im Umfang von rd. 4,8 ha mit einem Niveauunterschied von rd. 3 m zum Mittellandkanal. An diesem Standort kann der für den Containerverkehr als erforderlich anzusehende Gleisanschluss (Trimodalität) nicht mit einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand hergestellt werden (Lage westlich der B 482, belegte Flächen im vorhandenen Gewerbegebiet).

Fläche Variante 3 umfasst verschiedene, größere Flächen zwischen der B 482 und dem östlichen Stadtrand im Bereich der Bückeburger Aue. Aufgrund der geringen Flächengröße, fehlender Erweiterungsmöglichkeiten sowie der zu erwartenden Erschließungs- und Immissionskonflikte wird die Fläche 2 in der weiteren Prüfung nicht berücksichtigt.

Die Flächen Variante 1 (Uferladestelle Ost) und Variante 3 (östliche Stadtgrenze, Bückeburger Aue) wurden dagegen in die weitere Alternativenprüfung im Rahmen der Regionalplanänderung einbezogen, deren Ergebnisse im Folgenden vorgestellt

werden. In der Vorabprüfung wurden zu diesem Zeitpunkt der Planung aufgrund des Mindener Bezugs und der Nähe zum Wasserstraßenkreuz ausschließlich die Alternativen im Stadtgebiet einbezogen. Damit wurde der Anforderung einer Suche im vorhandenen Siedlungsbereich sowie auf vorhandenen Potenzialflächen wie Brachen, mindergenutzten Flächen und Hafenarealen (im Sinne einer „Innenentwicklung vor Außenentwicklung") entsprochen.

(„Projektskizze OWL-Hafen" Büro grbv, 2006)

Weitere Standortalternativen im Stadtgebiet wie ungenutzte Gewerbefläche in der Nähe des Kanals und der Weser (z. B. im Bereich Westhafen, Gerresheimer Glashütte) scheiden aufgrund ihrer Lage, Größe und Erschließungssituation aus. Insbesondere sind hier voraussichtliche Erschließungsprobleme (zusätzliche Verkehre durch Siedlungsflächen, nicht ausreichende Flächengröße für Umschlags- und Lagerfunktion wie auch für den Bahnanschluss / -umschlag) anzuführen. Weitere Standortalternativen an der Weser (v. a. oberhalb des Wasserstraßenkreuzes) sind vor allem vor dem Hintergrund der Umsetzbarkeit der Anlegestelle, des mit ihr verbundenen Eingriffs in den Flussraum, der Anfahrbarkeit und Wendemöglichkeit für Binnenschiffe nicht erkennbar. Die realistischerweise anzunehmenden Alternativstandorte in Minden wurden somit in die weitere Prüfung einbezogen.

5.3.2 Alternativenprüfung

Im Rahmen der Regionalplanänderung zum RegioPort und der damit verbundenen strategischen Umweltprüfung wurden vier Standorte einer detaillierteren Untersuchung unterzogen: Prüfmaßstab waren siedlungsräumliche, wirtschaftliche, planerische und naturräumliche Rahmenbedingungen für einen trimodalen Hafenstandort. Neben den Varianten der Standortfindung wird der nächstgelegene, größere Hafenbereich am Mittellandkanal in Hille mit in die Alternativenprüfung einbezogen, da hier eine längere Kaje und eine trimodale Anschlussmöglichkeit vorhanden sind. Weiter vom Wasserstraßenkreuz entfernt liegende Standorte wie der Hafen Lübbecke und Preußisch Oldendorf / Getmold und die kleineren Häfen im Stadtgebiet von Minden (Abstiegshäfen, Hahler Hafen, Westhafen) sind im Rahmen des Hafenentwicklungskonzepts „Hafenband am Mittellandkanal" auf ihre Eignung und Entwicklungsperspektive untersucht worden und aufgrund siedlungsräumlicher, wirtschaftlicher, planerischer und naturräumlicher Gründe nicht in die weitere Alternativenprüfung eingestellt worden.

Die Standorte der Alternativenprüfung sind:

- Minden-Industriehafen (0-Fall, Nichtverwirklichung der Planung),
- Minden-Uferladestelle Ost (Fläche Variante 1 im Stadtgebiet Minden unter Einbezug von Flächen am Ost- und Industriehafen),
- Hafenbereich der Gemeinde Hille und
- Standort Päpinghausen-Ost (Fläche Variante 3 im Stadtgebiet Minden).

Die nachfolgenden Seiten geben in der Übersicht die Tabellen der Alternativenprüfung aus der Neuaufstellung des Regionalplans wieder.

(4. Änderung des Regionalplans für den Reg.-Bezirk Detmold,

Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, 03.11.2008)

Erläuterung:

= Kriterium gem. Prüfschema negativ zu bewerten

= Kriterium gem. Prüfschema positiv zu bewerten

Kriterium	**Alternativstandorte**			
	Minden-Industriehafen (0-Fall)	Minden-Uferladestelle Ost / Hafen-verfüllung	Hafen Hille	Vorhabenflächen Päpinghausen-Ost
Anbindung Mittellandkanal	Einfahrt Hafen nur mit Schleusung, Hafenschleusen nicht für Schiffsgröße GMS tauglich	Direkte Lage am Kanal	Direkte Lage am Kanal	Direkte Lage am Kanal
Eignung für Container-verkehr (Schiff)	Liegestellen: < 1 km; Wasserstraßen-kreuz: rd. 1,5 km	Liegestellen: < 1 km; Wasserstraßen-kreuz: rd. 1,5 km	Liegestellen: < 1 km; Wasserstraßen-kreuz: rd.13 km	Liegestellen: < 1 km; Wasserstraßen-kreuz: rd. 4 km
Anbindung überregionales, regionales Straßennetz	BAB: 14 bzw. 21 km; Bundesstraße: 4 km	BAB: 14 bzw. 21 km; Bundesstraße: 4 km	BAB: 24 km; Bundesstraße: 3 km	BAB: 12 bzw. 15 km; Bundesstraße: 0,5 – 1 km
Anbindung Gleisanschluss	Vorhanden	Möglich / vorhanden	Vorhanden	Möglich / vorhanden
Zusammenhang Hafen/ Umschlagsanlage und hafenorientierte Nutzungen	Gegeben; aber Flächen ausgeschöpft bzw. belegt, Zuschüttung Hafenbecken bringt nur geringen Flächengewinn	Gegeben; aber nur kleinere Fläche möglich, da überwiegend belegt	Gegeben; Fläche von rd. 20 - 30 ha im Bereich der Liegestelle möglich	Gegeben; Fläche von ca. 65 ha möglich

Kriterium	**Alternativstandorte**			
	Minden-Industriehafen (0-Fall)	Minden-Uferladestelle Ost / Hafen-verfüllung	Hafen Hille	Vorhabenflächen Päpinghausen-Ost
Topografische Eignung	Gegeben; Zuschüttung von Hafenbecken bringt nur vergleichsweise geringen Flächengewinn und unterbindet Umschlagsmöglichkeit für andere Betriebe ●	Gegeben; vollständige oder Teilanfüllung auf Höhenniveau Kanal erforderlich (Höhenunterschied 5 m) Zuschüttung von Hafenbecken bringt nur vergleichsweise geringen Flächengewinn und unterbindet Umschlagsmöglichkeit für andere Betriebe □	Gegeben; Anstieg des Geländes schränkt Ausnutzbarkeit ein und bedeutet höheren Aufwand zur Geländeanpassung □	Gegeben; Kleinere Teilanfüllung für Ladebrücke direkt an der Anlegestelle auf Höhenniveau Kanal erforderlich (Höhenunterschied: rd. 5 m) □
Naturräumliche Einfügung / Eignung	Keine Inanspruchnahme, Berücksichtigung der Belange ●	Keine Inanspruchnahme, Berücksichtigung der Belange ●	Inanspruchnahme von Landschaftsschutzgebiet, Berücksichtigung der Belange möglich □ ●	Inanspruchnahme von Landschaftsschutzgebiet, Berücksichtigung der Belange möglich □ ●
Siedlungsräumliche Eignung (Vorbeugender Immissionsschutz, Verkehrserschließung)	Lage im Stadtgebiet; Führung Verkehre durch Siedlungsbereiche □	Lage im Stadtgebiet; Führung Verkehre durch Siedlungsbereiche □	Lage im Außenbereich; Führung Verkehre durch 6 (Straße) bzw. 5 Siedlungsbereiche (Bahn) □	Lage im Außenbereich; Führung Verkehre durch einen Siedlungsbereich (Straße + Bahn) ●
Vorhandene Nutzung in den Untersuchungsflächen	Flächen überwiegend belegt und genutzt □	Flächen überwiegend belegt und genutzt □	Hafenfläche selbst belegt □	Landwirtschaftliche Nutzung ●
Eignung möglicher Erweiterungsflächen	Keine größeren Erweiterungsflächen vorhanden □	Keine größeren Erweiterungsflächen vorhanden □	Bereich nördlich der Liegestelle ist landwirtschaftliche Fläche ●	Aufgrund der Größe der Teilbereiche nicht gesondert zu betrachten ●
Gesamtbewertung	6 x ● 6 x □	6 x ● 6 x □	6 x ● 6 x □	11 x ● 2 x □

5.3.3 Ergebnis der Alternativenprüfung

Aus dem zusammenfassenden Vergleich der vier vorgestellten und untersuchten Alternativstandorte ergibt sich eine eindeutige, positive Bewertung des Standorts in Päpinghausen-Ost als weiter zu verfolgenden Standort.

Die anderen drei Standorte weisen einen deutlich höheren Anteil an negativ bewerteten Kriterien auf. Zwar sind besser bewertete Flächenpotenziale im Bereich des Hafens der Gemeinde Hille vorhanden. Sie verfügen jedoch nicht über die notwendige Gesamtflächengröße, die für einen trimodal erschlossenen Hafen (Containerterminal) für erforderlich angesehen wird.

Bezüglich der Flächengröße eines Hafen (Containerterminal) (ohne ergänzendes, Hafenaffines Gewerbe) ist die Standortsuche im Stadtgebiet von Minden von einem Umfang von rd. 20 ha für eine trimodale Containerumschlagsanlage ausgegangen. Sie bildet sich am Standort an der östlichen Stadtgrenze von Minden ab. Damit kann die in der Potenzialermittlung des Containerumschlags in Minden ermittelte Menge von rd. 64.000 TEU Containern aus der Region im Jahr 2025 entsprochen werden. Darüber hinaus ist das mögliche Potenzial des Containerumschlags als Funktion eines Seehafen-Hinterlandhubs in dieser Flächengröße abzubilden.

(Büro Planco: „Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden" 2008; „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (RegioPort Weser)" 2011; Ergänzende Stellungnahme zur Aktualisierung der Potenzialanalyse 2012)

Optimierung des Hafenlayouts

Der gewählte Standort bietet darüber hinaus bei der Auslegung der betrieblichen Abläufe (Hafenlayout) die meisten Vorteile. War im Rahmen der Alternativenprüfung zu Beginn noch von einer ursprünglichen Größe von max. 21 ha für die Hafenanlage und die Containerstellfläche ausgegangen worden, so haben die im Verlauf des Verfahrens der Flächennutzungsplanänderung erstellten Aktualisierungen der Potenzialanalyse, der Überlegungen zur Optimierung des Hafenlayouts mit kritischer Überprüfung der Containerverweilzeit zur Verminderung des Flächenverbrauchs und des Überschwemmungsgebietseingriffs geführt.

Die ursprüngliche Größe des Standorts Minden-Päpinghausen ist durch den Regionalplan definiert worden. Aufgrund mehrfach aktualisierter Potenzialanalysen sowie genauerer Betrachtungen betrieblicher Abläufe konnte die erwartete Flächeninanspruchnahme bis zum Jahr 2025 reduziert werden.

Dies hat eine reduzierte Flächengröße von rd. 14 ha für den Hafen und die Containerabstellflächen zur Folge gehabt. Ausgangspunkt dieser Optimierungen waren detaillierte Betrachtungen über Betriebsabläufe und Stellmöglichkeiten für die Container. In der Folge ermöglichte dies die Bedienung der fast gesamten Stellflächen mit Portalkränen.

Die Zuordnung der Umschlagflächen am Kanal und der Bahn ist durch die Lage der Infrastrukturen und der topographischen Situation vorgegeben. Durch die zwischenzeitliche Einschränkung der Anschluss- und Rangiermöglichkeiten in den vor-

handenen Gleisanlagen im Güterbahnhof Minden wurde die Errichtung von Vorstell- und Rangiergleisen erforderlich, um die trimodale Anschlussqualität zu erreichen. Aufgrund des Zuschnitts, der Höhenunterschiede und der Lage der Umschlagsbereiche zueinander war eine engere bzw. parallele Anordnung beider Bereiche und Bedienung durch eine gemeinsame Krananlage z. B. entlang des Kanals nicht möglich.

Das hafenaffine Gewerbegebiet wurde auch vor dem Hintergrund der Erschließungsmöglicheiten (Anschluss durch das vorhandene Gewerbegebiet und einer Vermeidungsbetrachtung) reduziert und es zeigte sich so ein räumliches Abrücken von der Ortslage Cammer und der Cammer Straße.

Die Veränderungen und Optimierungen im Umschlag-, Lagerungs- und Erschließungskonzept, insbesondere der reduzierten Flächengrößen und die neue Gleisanschluss- und -umschlagsanlage bestätigten den gewählten Standort und führen nicht zu einer anderen Bewertung der Alternativstandorte. Die Änderungen im Hafenlayout und die dabei festgelegten Flächenzuschnitte und -funktionen sind nur an dem gewählten Standort im Stadtgebiet Minden zu erfüllen. Auch die in die regionale Betrachtung einbezogenen Standorte außerhalb Mindens bieten nicht vergleichbare Vorteile, insbesondere für die planerische und bautechnische Umsetzung.

6 Bestandssituation – gegenwärtige Nutzungen und Darstellungen

6.1 Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans

Der Bereich des Bebauungsplans östlich der Bahnlinie wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Der Anteil der Ackerflächen überwiegt. Die tiefer liegenden Bereiche im Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue werden als Grünland genutzt. Die Waldflächen des Schaumburger Waldes liegen östlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Im nördlichen Teil der Fläche liegt eine Altablagerung (siehe hierzu auch den Entwurf Umweltbericht), die mit Gebüsch und Gehölzen bestanden ist.

Im Westen werden die landwirtschaftlich geprägten Bereiche durch den mit Gehölzen gesäumten Damm der Bahnlinie Minden-Nienburg (DB-Strecke 1741) begrenzt.

Die Dammböschung des Mittellandkanals wird ebenso durch einen Gehölzstreifen gesäumt, der im Bereich der Dükerung / Unterführung der Bückeburger Aue unterbrochen ist.

Die Landschaft ist aufgrund der beschriebenen Nutzung durch relativ wenige Grün- und Gehölzstrukturen gegliedert.

Der Teil des Bebauungsplanbereichs westlich der B 482 Magdeburger Straße, die Cammer Straße und die Ab- und Zufahrtsrampe zur B 482 sind heute schon als Straßen- und Wegeparzellen in dem vorhandenen Gewerbegebiet „Päpinghausen Ost II" genutzt. Der Bereich nördlich der K 6 (Karlstraße – Cammer Straße) wird landwirtschaftlich genutzt, die von der Rampe eingeschlossene Grünfläche ist dage-

gen teilweise mit Gehölzen bestanden.

Die Magdeburger und Cammer Straße sind im Gewerbegebiet als Erschließungsstraßen mit begleitenden Parkstreifen und Rad- und Fußwegen ausgeführt.

In der südlich des zentralen Wirtschaftswegs liegenden Ackerfläche ist eine Windenergieanlage vorhanden, die im Zusammenhang mit der späteren Anlagenrealisierung des Containerhafens bzw. der vorgesehenen Gleisumschlaganlage zurückgebaut wird.

6.2 Nutzungen im Umfeld des Bebauungsplans

Nördlich des Bebauungsplanbereichs befindet sich die Cammer Straße als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße und nördlich davon Flächen für die Landwirtschaft.

Östlich der Bebauungsplanfläche schließt auf Bückeburger Stadtgebiet im Flächennutzungsplan die Darstellung Fläche für die Landwirtschaft, das Waldgebiet des Schaumburger Waldes (Natura 2000-Gebiet; mit Abstand und mit der eingelagerten Sonderbaufläche des Schießplatzes als „Fläche für die Bundeswehr") sowie Wohnbauflächen der Siedlung Cammer an. Im Bereich der Querung der Cammer Straße / K 6 der Bückeburger Aue reicht eine gewerbliche Baufläche bis an die Bückeburger Aue.

Westlich der B 482 werden nördlich des Mittellandkanals großflächig gewerbliche Bauflächen dargestellt, die bereits größtenteils bebaut bzw. belegt sind. Es handelt sich um das Gewerbegebiet Päpinghausen, für das mehrere Bebauungspläne bestehen. Südlich des Mittellandkanals ist Fläche für die Landwirtschaft dargestellt, die sich auf Bückeburger Stadtgebiet in der dortigen Darstellung des rechtsgültigen Bebauungsplans „RegioPort Weser I" fortsetzt. Westlich der B 482 und südlich des Mittellandkanals befinden sich Wohnbauflächen im Siedlungsteil Dankersen-Reckhöfen, die durch Grünflächen (Dammböschung des Kanals) vom Kanal getrennt sind. Für sie bestehen in Teilen rechtskräftige Bebauungspläne oder Satzungen gem. § 34 (4) BauGB.

Darüber hinaus sind die dargestellten Wohnbauflächen der Ortsteile Cammer und Berenbusch der Stadt Bückeburg für die weitere Bauleitplanung zu beachten. In beiden Bauflächendarstellungen sind Bebauungspläne bzw. Satzungen gem. § 34 (4) BauGB aufgestellt worden.

Die mit den Wohnbauflächen und Wohngebieten sowie den in ihnen liegenden Bebauungsplänen und Satzungen gem. § 34 (4) BauGB verbundenen Immissionsschutzansprüchen sind in verschiedenen schalltechnischen Gutachten auf der Ebene der Regionalplanänderung, der Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden und der weiteren Konkretisierung des Hafenlayouts untersucht und im Hinblick auf Vorbelastungen, Zusatzbelastungen und Gesamtbelastungen bewertet worden. Diese Untersuchungen fließen in die Betrachtungen des Schutzgut Mensch im Umweltbericht mit ein.

6.3 Bauplanungsrechtliche Situation im Geltungsbereich und in der Umgebung des Bebauungsplans „RegioPort Weser I"

6.3.1 Bestehende Darstellung des rechtsgültigen Flächennutzungsplans der Stadt Minden im Geltungsbereich des Bebauungsplans „RegioPort Weser I"

Die rechtswirksame Darstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden stellt für den Kern des Geltungsbereichs Sonderbaufläche (gem. § 1 (1) Ziffer 4 BauNVO dar) für den Containerhafen und das hafenaffine Gewerbegebiet sowie für den Bereich zwischen diesen Sonderbauflächen und der Bückeburger Aue „Fläche für die Landwirtschaft" dar. Die Sonderbaufläche ist mit der Zweckbindung „Hafen" versehen.

Der Teilbereich westlich der Unterführungen der Bahn und der Bundestraße 482 im Gewerbegebiet Päpinghausen Ost II ist als Grünfläche (im Gewerbegebiet) und als Fläche für sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen. Benachbart liegen gewerbliche Bauflächen (teilw. mit Gliederungserfordernis) und die Fläche des Umspannwerks als Fläche für Versorgungsanlagen - Elektrizität.

Nördlich des Gewerbestandorts werden in der Teilfläche des Geltungsbereichs die Verkehrsflächen der K 6, Karlstraße und Cammer Straße sowie der Anschlussrampen an die B 482 als Flächen für sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen sowie als Grünfläche (innenliegende Bereiche der Verkehrsflächen) und Flächen für die Landwirtschaft dargestellt.

Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans östlich der Bahnlinie Minden-Nienburg (DB-Strecke 1741) sind:

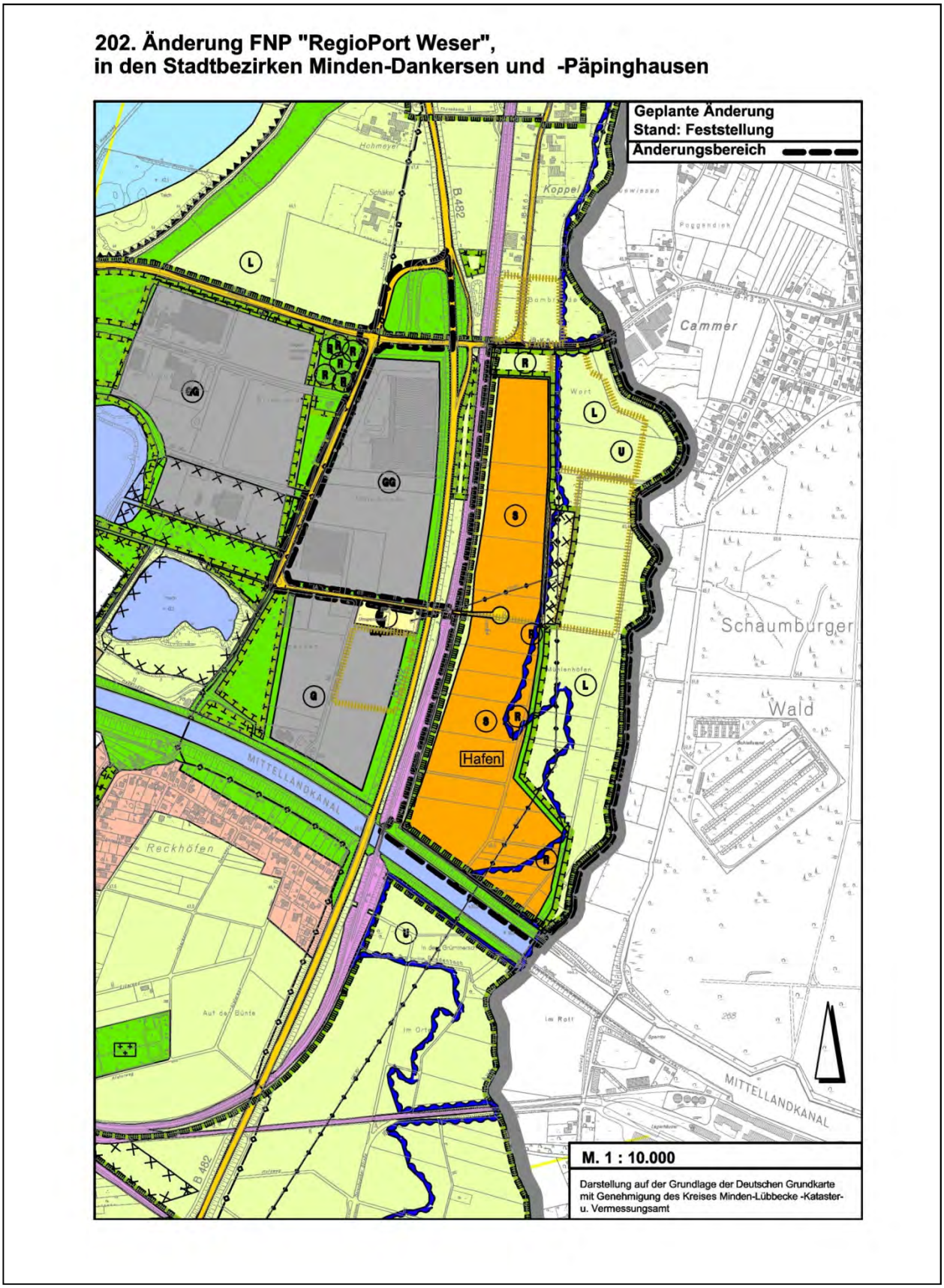
- der Bereich für ein Regenrückhaltebecken zwischen Cammer Straße und Hafenaffinem Gewerbe,
- die Elektro-Versorgungsleitungen 110 kV und der Abzweig zum Umspannwerk an der Magdeburger Straße,
- das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue
- der Altlastenbereich der alten Deponie.

Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans westlich der Bahnlinie Minden-Nienburg (DB-Strecke 1741) sind:

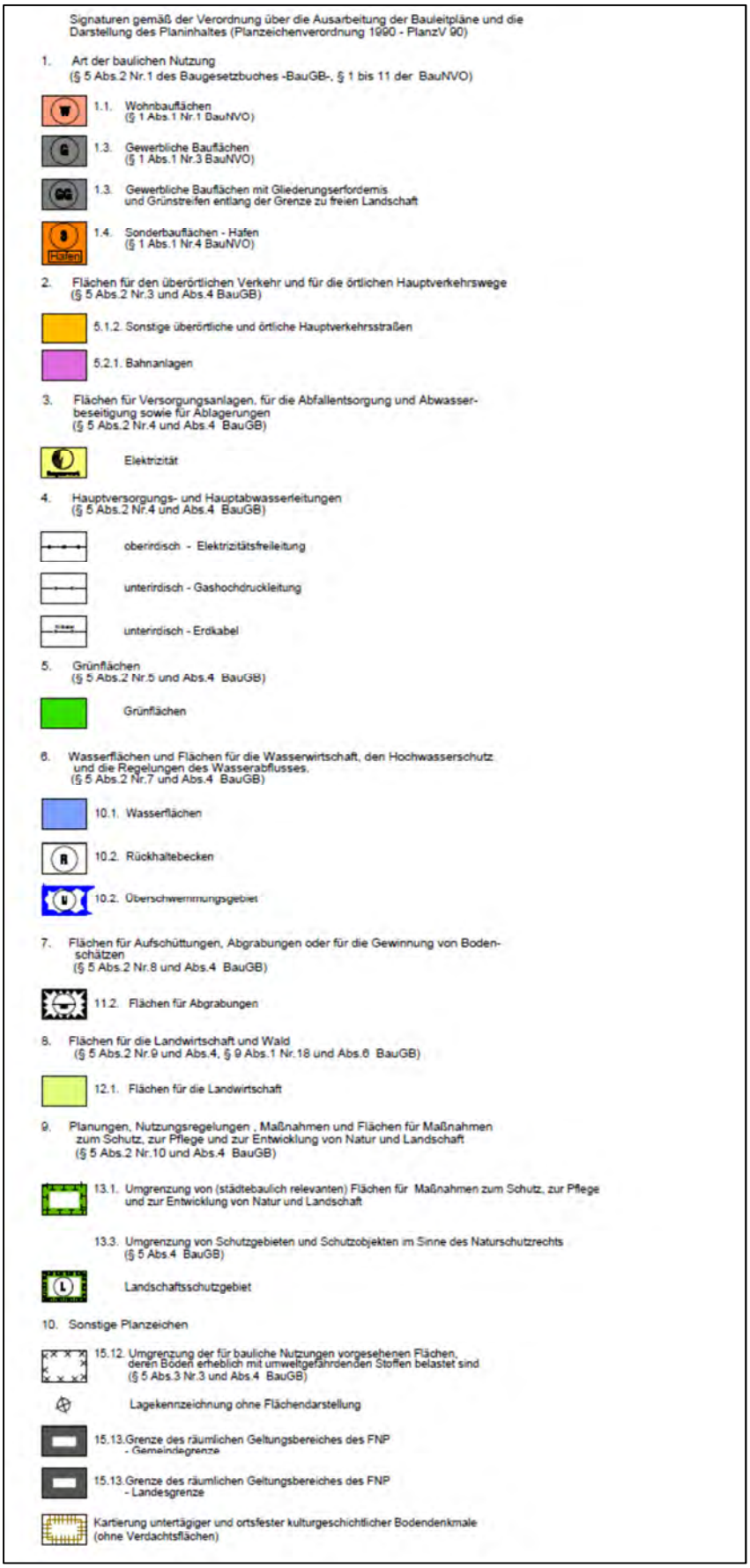
- die Elektro-Versorgungsleitung als Abzweig zum Umspannwerk an der Magdeburger Straße,
- die unterirdische Gashochruckleitung in der Cammer Straße sowie
- die Umgrenzung von zwei (städtebaulich relevanten) Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.

Nachfolgend wird der Stand des rechtswirksamen Flächennutzungsplans der Stadt Minden mit Stand Genehmigung bzw. Feststellung im November 2013 sowie die Ziel-Gesamtdarstellung nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren Hafenbecken und Bahnanlage abgebildet.

Ausschnitt des rechtsgültigen Flächennutzungsplans der Stadt Minden nach der 202. Änderung für den RegioPort (Stand Feststellung, Stadt Minden, 11/2013)



Legende Flächennutzungsplan der Stadt Minden



Signaturen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90)

1. Art der baulichen Nutzung
(§ 5 Abs.2 Nr.1 des Baugesetzbuches -BauGB-, § 1 bis 11 der BauNVO)

1.1. Wohnbauflächen
(§ 1 Abs.1 Nr.1 BauNVO)

1.3. Gewerbliche Bauflächen
(§ 1 Abs.1 Nr.3 BauNVO)

1.3. Gewerbliche Bauflächen mit Gliederungserfordernis und Grünstreifen entlang der Grenze zu freien Landschaft

1.4. Sonderbauflächen - Hafen
(§ 1 Abs.1 Nr.4 BauNVO)

2. Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrswege
(§ 5 Abs.2 Nr.3 und Abs.4 BauGB)

5.1.2. Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen

5.2.1. Bahnanlagen

3. Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen
(§ 5 Abs.2 Nr.4 und Abs.4 BauGB)

Elektrizität

4. Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen
(§ 5 Abs.2 Nr.4 und Abs.4 BauGB)

oberirdisch - Elektrizitätsfreileitung

unterirdisch - Gashochdruckleitung

unterirdisch - Erdkabel

5. Grünflächen
(§ 5 Abs.2 Nr.5 und Abs.4 BauGB)

Grünflächen

6. Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelungen des Wasserabflusses.
(§ 5 Abs.2 Nr.7 und Abs.4 BauGB)

10.1. Wasserflächen

10.2. Rückhaltebecken

10.2. Überschwemmungsgebiet

7. Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen oder für die Gewinnung von Bodenschätzen
(§ 5 Abs.2 Nr.8 und Abs.4 BauGB)

11.2. Flächen für Abgrabungen

8. Flächen für die Landwirtschaft und Wald
(§ 5 Abs.2 Nr.9 und Abs.4, § 9 Abs.1 Nr.18 und Abs.6 BauGB)

12.1. Flächen für die Landwirtschaft

9. Planungen, Nutzungsregelungen , Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
(§ 5 Abs.2 Nr.10 und Abs.4 BauGB)

13.1. Umgrenzung von (städtebaulich relevanten) Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

13.3. Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts
(§ 5 Abs.4 BauGB)

Landschaftsschutzgebiet

10. Sonstige Planzeichen

15.12. Umgrenzung der für bauliche Nutzungen vorgesehenen Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind
(§ 5 Abs.3 Nr.3 und Abs.4 BauGB)

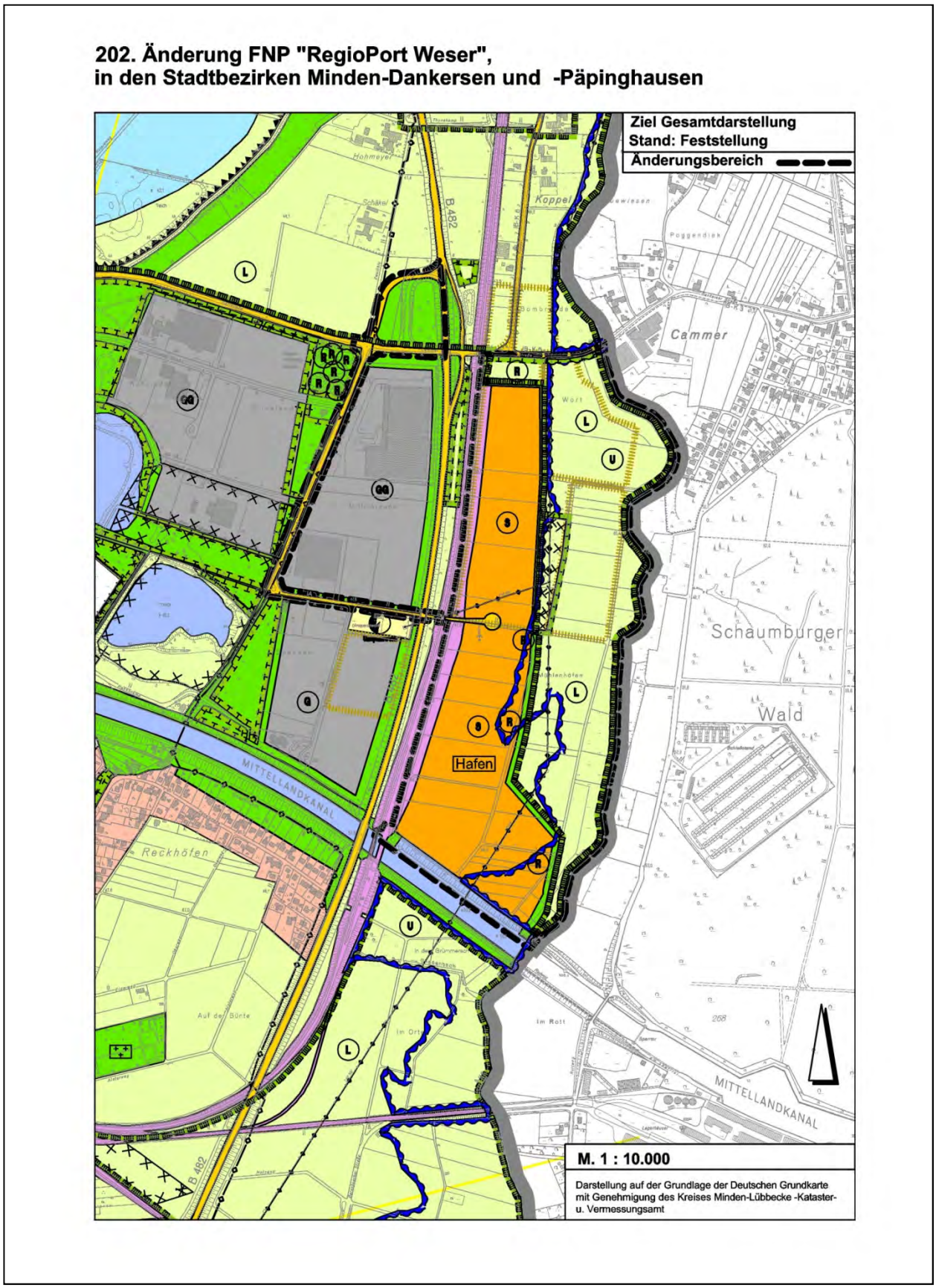
Lagekennzeichnung ohne Flächendarstellung

15.13. Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des FNP
- Gemeindegrenze

15.13. Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des FNP
- Landesgrenze

Kartierung untertägiger und ortsfester kulturgeschichtlicher Bodendenkmale (ohne Verdachtsflächen)

Ziel-Gesamtdarstellung des rechtsgültigen Flächennutzungsplans der Stadt Minden (Stand Feststellung, Stadt Minden, 11/2013)



6.3.2 Bestehende Bebauungspläne und Satzungen im Umfeld des Geltungsbereichs des Bebauungsplans im Stadtgebiet Minden

Im engeren und weiteren Umfeld des Plangebiets sind folgende Bebauungspläne und Satzungen zu beachten.

- Im Gewerbe- und Industriegebiet „Päpinghausen"-Ost westlich der B 482 die Gewerbegebietsbebauungspläne Nr. 776, Nr. 777 und Nr. 790 „Specken". In diesen ist als Art der Nutzung überwiegend Gewerbegebiet gem. § 1 (2) Ziffer 8 und § 8 BauNVO festgesetzt. Damit ist der westlich des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" und der Bahnlinie / B 482 anschließende Bereich als Gewerbe- und Industriegebiet als Flächen mit einer geringen Immissionsempfindlichkeit versehen.
- Südlich des Kanals ist in dem Siedlungsbereich Minden-Dankersen - Kanalstraße eine Satzung über die Grenzen des im Zusammenhang bebauten Ortsteils nach § 34 BauGB zu beachten. Die Satzung setzt keinen Baugebietstyp fest. Die sonstige Siedlungsfläche ist als im Zusammenhang bebauter Ortsteil nach § 34 BauGB anzusprechen. In dieser Fläche liegt der Bebauungsplan Nr. 833. Es setzt als Gebietstyp „Allgemeines Wohngebiet" (WA) fest.

6.3.3 Bestehende Darstellung des rechtsgültigen Flächennutzungsplans der Stadt Bückeburg im Geltungsbereich des Bebauungsplans „RegioPort Weser I"

Die rechtswirksame Darstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Bückeburg (nachfolgende S/W-Darstellung) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" des Planungsverbands zwischen der Bückeburger Aue und dem Schaumburger Wald „Fläche für die Landwirtschaft" dar. Die gesamte Parzelle des Mittellandkanals ist als Wasserfläche gekennzeichnet. Im Bereich zwischen Schaumburger Wald und Bückeburger Aue ist das Landschaftsschutzgebiet „Schaumburger Wald" nachrichtlich übernommen. Der Wald selbst ist als Fläche für die Forstwirtschaft dargestellt. Die räumlich nächstliegenden Bauflächen sind in Cammer die gewerbliche Baufläche südlich der Cammer Straße (K 3) und Wohnbaufläche am Schanzenkamp sowie der Hafen Berenbusch als gewerbliche Baufläche.

Gegenwärtig befindet sich der Flächennutzungsplan der Stadt Bückeburg in der Neuaufstellung. Im Folgenden wird die Darstellung in der Fassung der 2. Offenlage (Stand: 01/2014) abgebildet. Die vorgesehenen und geplanten neuen Inhalte und Darstellungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind dabei wie folgt:

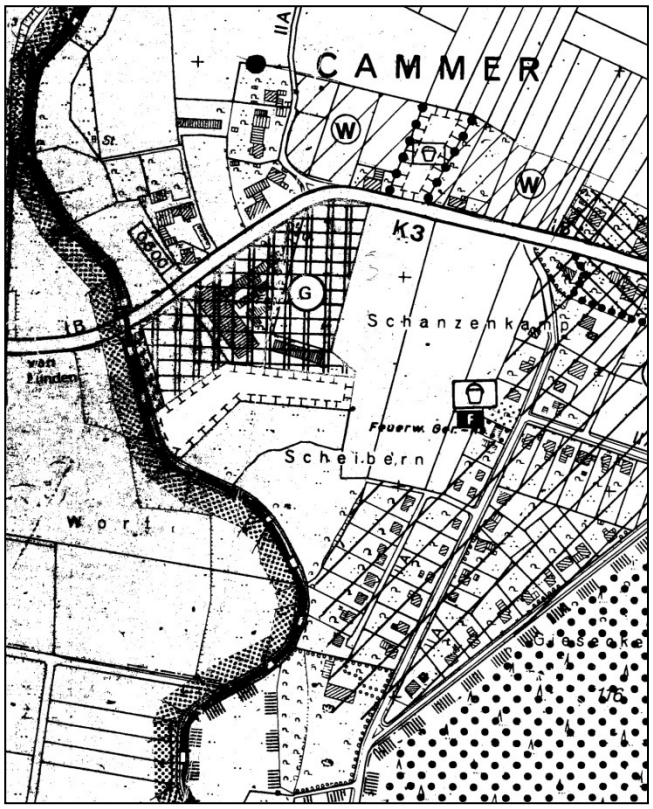
- zwischen der Bückeburger Aue und dem Schaumburger Wald „Flächen für die Landwirtschaft";
- die gesamte Parzelle des Mittellandkanals ist als Wasserfläche dargestellt;
- entlang der Bückeburger Aue ist ein Überschwemmungsbereich nachrichtlich gekennzeichnet;
- der Bereich liegt fast vollständig im Landschaftsschutzgebiet „Schaumburger Wald";
- auf einer kleineren Teilfläche direkt östlich der Bückeburger Aue (zur Ortslage

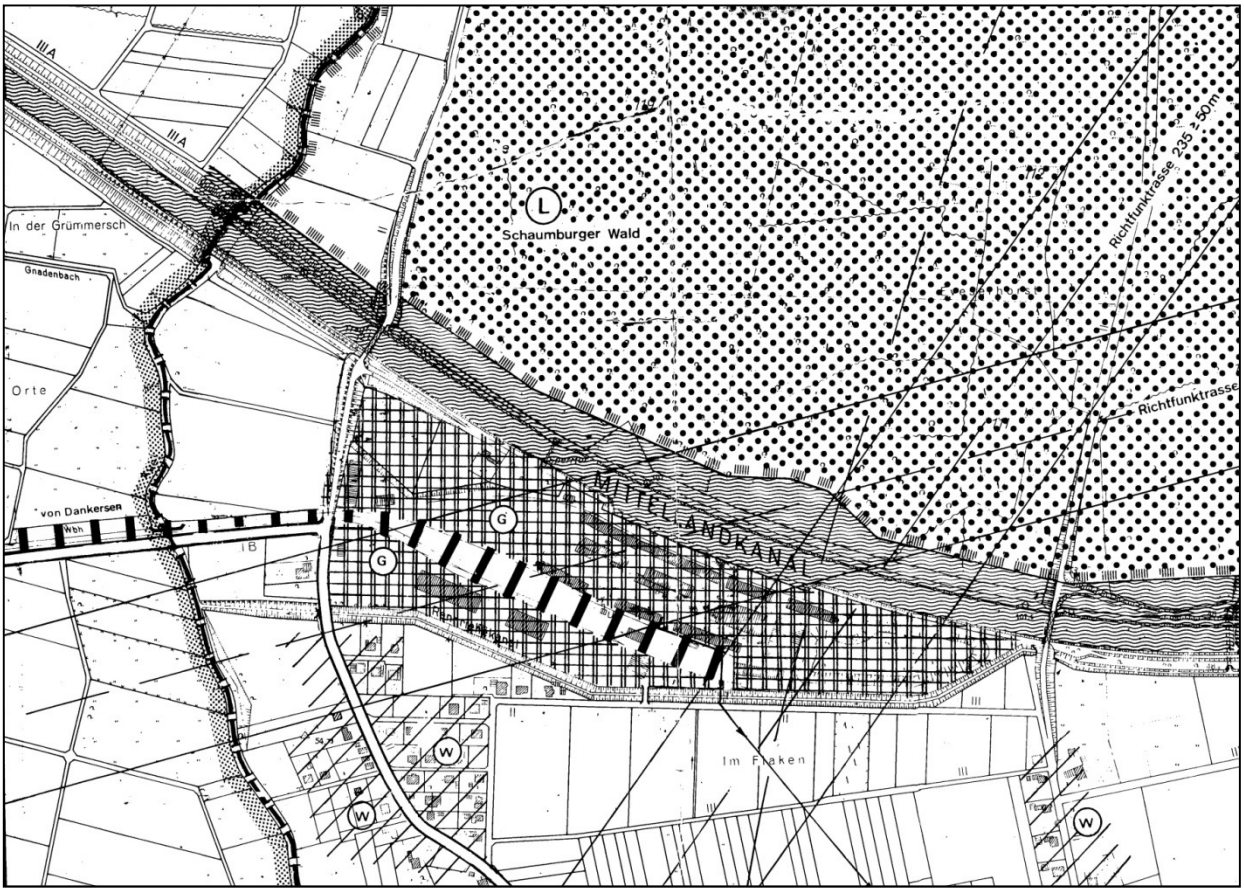
Cammer hin) werden entlang des Gewässers die Flächen für die Empfehlung zur Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet nachrichtlich übernommen;
- der Bereich zwischen Bückeburger Aue und dem Straßenzug Rottweg - Unter den Tannen ist als Suchraum von Flächen für Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft gekennzeichnet.

Im Umfeld des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind danach die folgenden Darstellungen und nachrichtlichen Übernahmen zu beachten:

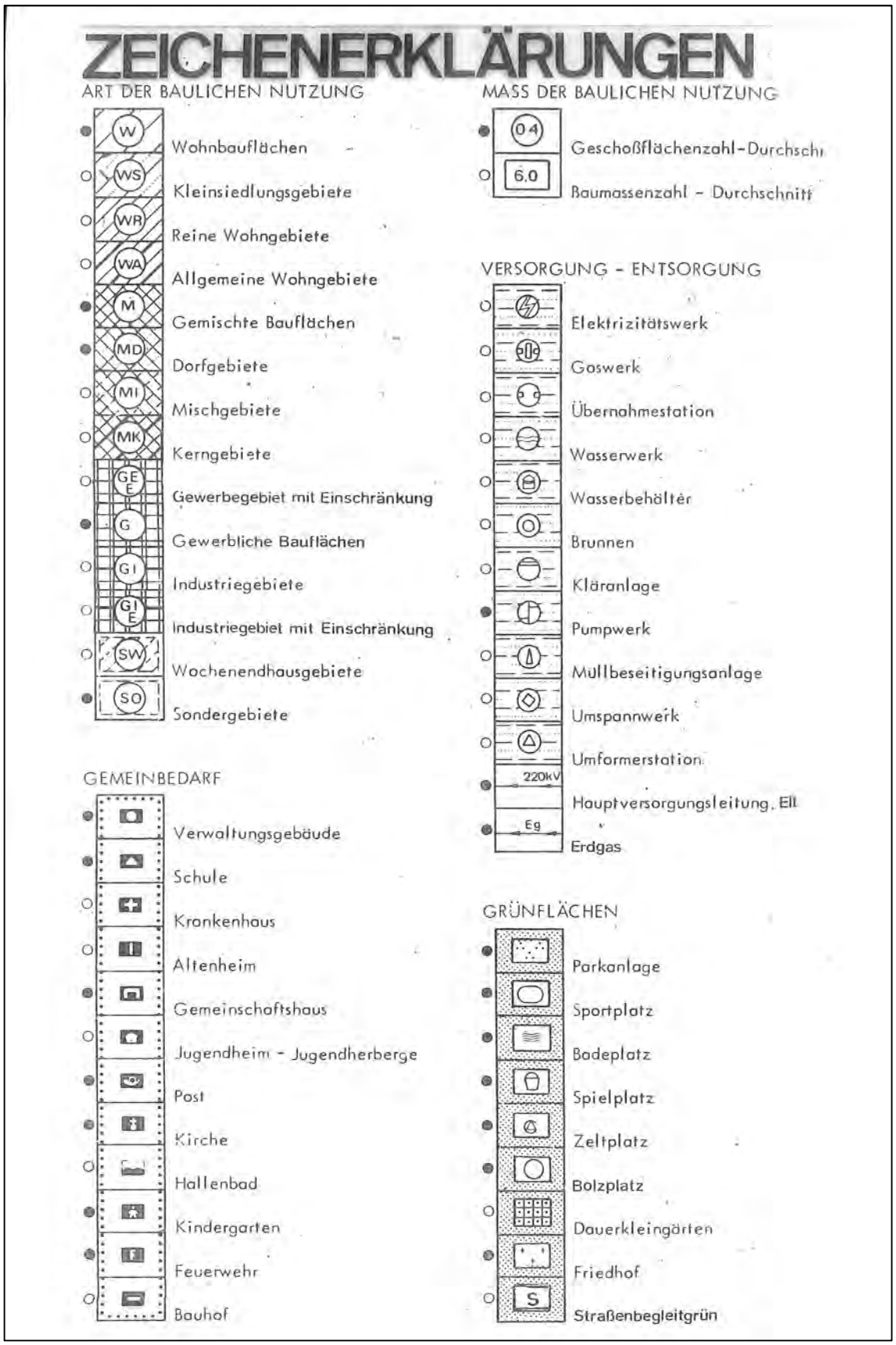
- der Schaumburger Wald selbst ist als Waldfläche dargestellt; er ist als FFH- und europäisches Vogelschutzgebiet ausgewiesen; in der Waldfläche liegen darüber hinaus Teilflächen, die als Naturschutzgebiet nachrichtlich gekennzeichnet sind;
- der Schießstand der Bundeswehr ist als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Flächen für die Bundeswehr“ dargestellt;
- der Hafen Berenbusch ist im Flächennutzungsplan der Stadt Bückeburg (Stand: 2. Offenlage, 01/2014) entlang des Kanals überwiegend als Sondergebiet „Hafen“ ausgewiesen, im südlichen und westlichen Bereich als gewerbliche Baufläche; westlich der Straße „Im Rott“ bis zur Bückeburger Aue ist als Erweiterung eine gewerbliche Baufläche vorgesehen; die verbindliche Bauleitplanung für die Revitalisierung des Hafens folgt der Differenzierung, in dem der Bebauungsplan im bestehenden Hafenbereich Sonder- und Gewerbegebiete festsetzt;
- die weiteren räumlich nächstliegenden Bauflächen in Cammer sind gewerbliche Baufläche südlich der Cammer Straße (K 3) und Wohnbaufläche am Schanzenkamp sowie in Berenbusch Wohnbaufläche.

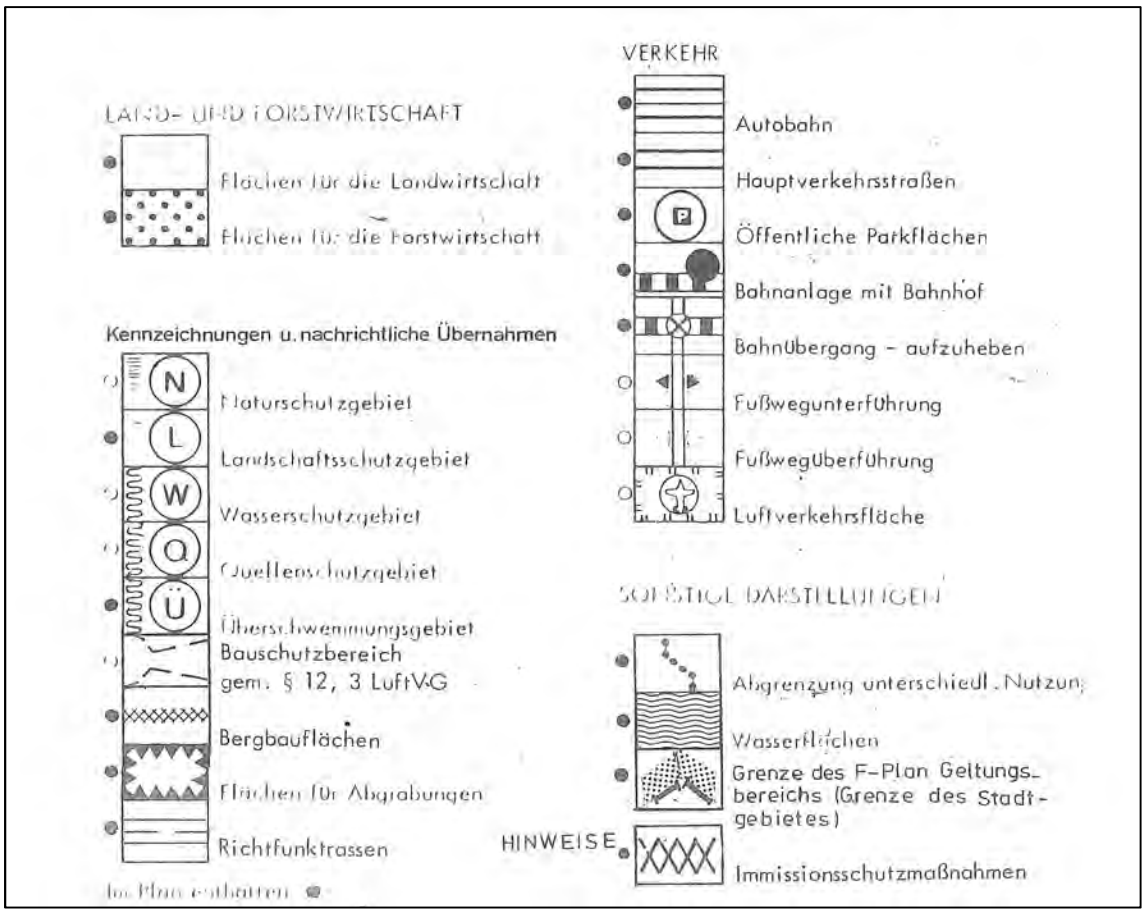
Ausschnitte der Darstellung des rechtsgültigen FNP der Stadt Bückeburg (Stadt Bückeburg, 01/2014)



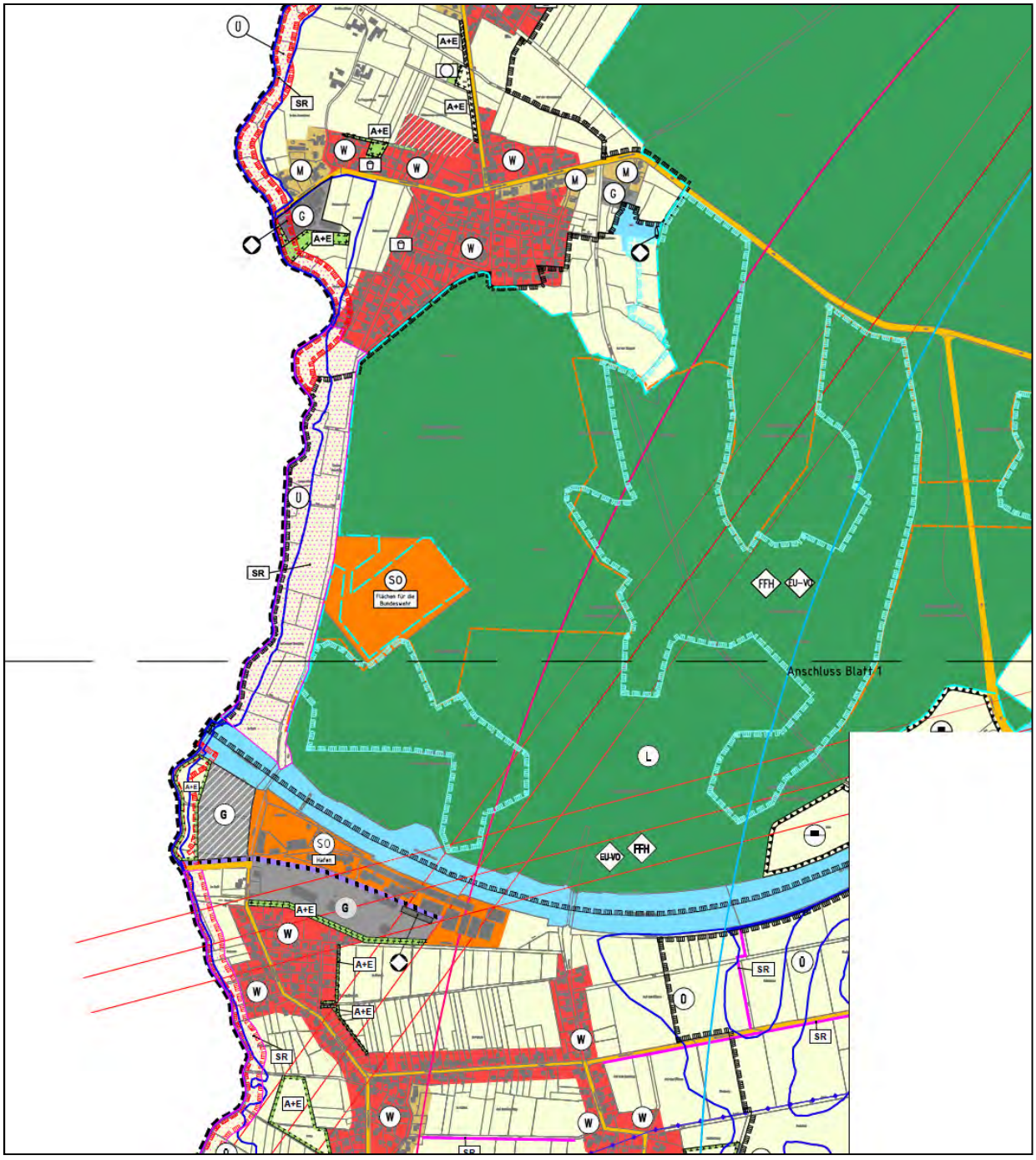


Legende rechtsgültiger FNP der Stadt Bückeburg
(Stadt Bückeburg, 01/2014)

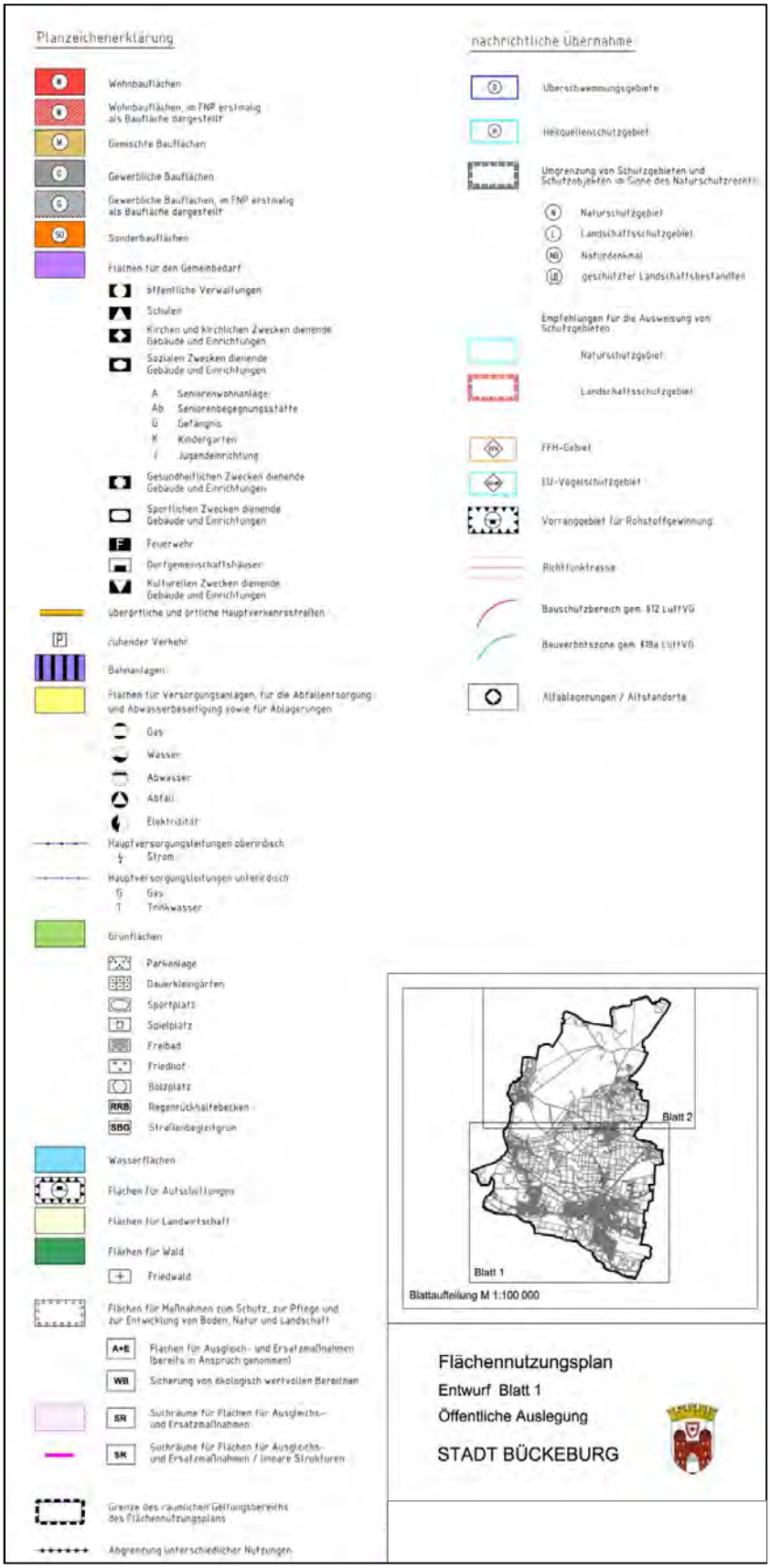



LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT
Flächen für die Landwirtschaft
Flächen für die Forstwirtschaft
Kennzeichnungen u. nachrichtliche Übernahmen
N
Naturschutzgebiet
L
Landschaftsschutzgebiet
W
Wasserschutzgebiet
Q
Quellenschutzgebiet
Ü
Überschwemmungsgebiet
Bauschutzbereich
gem. § 12, 3 LuftVG
Bergbauflächen
Flächen für Abgrabungen
Richtfunktrassen
im Plan enthalten
VERKEHR
Autobahn
Hauptverkehrsstraßen
P
Öffentliche Parkflächen
Bahnanlage mit Bahnhof
Bahnübergang - aufzuheben
Fußwegunterführung
Fußwegüberführung
Luftverkehrsfläche
SONSTIGE DARSTELLUNGEN
Abgrenzung unterschiedl. Nutzung
Wasserflächen
Grenze des F-Plan Geltungs-
bereichs (Grenze des Stadt-
gebietes)
HINWEISE
Immissionsschutzmaßnahmen

Ausschnitt geplante Darstellung FNP Stadt Bückeburg, Neuaufstellung – Fassung 2. Offenlage (Stadt Bückeburg, Stand 01/2014)



Legende geplante Darstellung FNP Stadt Bückeburg, Neuaufstellung – Fassung 2. Offenlage (Stadt Bückeburg, 01/2014)



6.3.4 Bestehende Bebauungspläne und Satzungen im Umfeld der Geltungsbereichs des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" in der Stadt Bückeburg

Die dem Geltungsbereich des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" räumlich am nächsten liegenden Bebauungspläne und Satzungen im Stadtgebiet Bückeburg sind im

Ortsteil Berenbusch:

- Bebauungsplan Nr. 132 „Siedlung Berenbusch" am nördlichen Ortsrand, Berenbuscher Straße mit der Gebietsfestsetzung als „Allgemeines Wohngebiet";
- 2. und 6. Änderung der Satzung (Innenbereichssatzung) für den Ortsteil Berenbusch ohne Baugebietsfestsetzung;
- In Aufstellung befindlich der Bebauungsplan „RegioPort Weser / Hafen Bückeburg-Berenbusch" mit den geplanten Festsetzungen eines hafenbezogenen Sondergebiets südlich der Kaje / Ladestraße und Gewerbegebiet nordwestlich und südwestlich zum Bereich Bückeburger Aue bzw. Berenbusch Ortslage.

Ortsteil Cammer:

- Bebauungsplan Nr. 123 „Gieseckenbrink" zentral in der Ortslage im Bereich Gieseckenweg mit der Gebietsfestsetzung als „Reines Wohngebiet";
- Bebauungsplan Nr. 124 „Dankerser Straße" am westlichen Ortsrand im Bereich der Dankerser Straße (K3) mit der Gebietsfestsetzung (überwiegend) „Allgemeines Wohngebiet" und eingestreute Grünflächen;
- Bebauungsplan Nr. 220 „Gewerbegebiet Schanzenkamp"/ „Gewerbestandort Schanzenwiese" westlich der Ortslage am nördlichen Ortsrand im Bereich der Dankerser Straße, Gebietsfestsetzung (überwiegend) „Gewerbegebiet" mit Immissionsbeschränkungen sowie Flächen für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen gem. § 9 (1) Ziffer 25a BauGB.

6.4 Nachrichtliche Übernahmen der Planfeststellungsbereiche und -genehmigungen

Im Plangebiet werden für

- die Anlegestelle / Kaje (Uferrückverlegung des Mittellandkanals) mit Fangedamm,
- die Bahnanbindung sowie
- der Bereich der Umgestaltung der Bückeburger Aue (Parzellen der beiden Plangenehmigungsbereiche in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen)

festgelegte Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsbereiche nachrichtlich gekennzeichnet.

Hierbei wird für das Hafenbecken und den Fangedamm der erweiterte Bereich des Endausbaus gekennzeichnet, der über den verbindlich festgelegten 1. Bauabschnitt hinausgeht. Der gesamte Bereich ist dabei noch nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens, sondern als vorläufig und noch nicht als endgültiger Planfeststellungsbereich anzusehen.

Die Bereiche der 110 kV-Leitungen, deren Höherlegungen zu einem späteren Zeitpunkt in einem eigenen Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, werden mit einem Bereich mit Höhenbeschränkung und einer baulichen Nutzung auf Zeit festgesetzt.

7 Belange des Städtebaus

7.1 Städtebauliche Konzeption

Das gesamte Vorhaben umschließt die erforderlichen Umschlagsanlagen, Containerabstellflächen, Erschließungsinfrastrukturen, Funktionsgebäude sowie die Entwicklung eines hafenaffinen Gewerbegebiets und die zugehörige äußere Erschließung. Der Bebauungsplan bildet dabei die Gesamtmaßname mit allen Einzelvorhaben ab.

In der Umsetzung der Maßnahmen wird dann in einzelnen Schritten bzw. Vorhaben vorgegangen, z. B. in einer abschnittsweisen Realisierung der Kaje. Der Anspruch und die Zielsetzung des Bebauungsplans, einer übergreifenden Darstellung bzw. Festsetzung aller relevanten baulichen Bereiche, bleibt bestehen.

Der Containerumschlagsbereich des RegioPorts Weser und des Hafenaffinen Gewerbes nimmt eine Sonderbauflächendarstellung von rd. 18,7 ha ein. Davon sind dem Hafen (Containerterminal) rd. 13,3 Hektar und dem hafenaffinen Gewerbe rd. 5,4 Hektar (brutto, mit Verkehrs- und Erschließungsflächenanteilen) zuzuordnen, aber ohne Fläche des Eingrünungsstreifens, der Bahnflächen und Bereich für die Oberflächenentwässerung / Regenrückhaltung.

Die Flächen westlich der B 482 dienen der Anbindung des Hafengeländes und hafenaffine Gewerbe. Die dortigen Straßen (Rampe zur B 482, Kreisverkehrsplatz mit der Cammer Straße / Karlstraße sowie Magdeburger Straße) erhalten eine Festsetzung als Straßenverkehrsfläche. Damit wird der Aufwertung der Anbindungsfunktion der Straßen Magdeburger- und Cammer Straße entsprochen.

Südlich der Unterführung der Verlängerung der Magdeburger Straße wird der erforderliche Flächenbereich für die Gleisumschlagsanlage und eine Teilfläche an der Kanalbrücke als Bahnfläche dargestellt. Die Anlegestelle für die Containerschiffe wird als Wasserfläche nachrichtlich übernommen (Darstellung der planfestgestellten Wasserfläche der Anlegestelle).

Die Bereiche zwischen der Sonderbaufläche und dem Gewässer Bückeburger Aue im Osten sowie Cammer Straße im Norden werden für die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Eingriffe vorgesehen. Nicht nur mit dem Hafen (Containerterminal), dem hafenaffinen Gewerbe und deren Erschließung sind Eingriffe verbunden. Im Zusammenhang mit dem Eingriff im Rahmen der Planfeststellung für den Gütergleisanschluss und der Anlegestelle sowie dem erforderlichen, neu zu schaffenden Retentionsraum für den Hochwasserbereich der Bückeburger Aue sind Flächen vorzusehen und vorzuhalten. Die Fläche wird mit Ausnahme der zentral gelegenen Altablagerung mit der Umgrenzung von (städtebaulich relevanten)

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft versehen.

Gemäß § 78 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) sind bei der Ausweisung der Sonderbaufläche die "Besondere Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete" zu beachten (Lage der Baufläche im Überschwemmungsgebiet). Gemäß § 78 (1) Ziffer 1 werden Bauleitpläne für Häfen von der Untersagung der Ausweisung neuer Baugebiete in Überschwemmungsgebieten ausgenommen. Im Verfahren sind die zuständigen Behörden der Kreise Minden-Lübbecke sowie des Landkreises Schaumburg beteiligt. Der durch die Baufläche des Hafens (Containerterminal) beanspruchte und verlorengehende Überschwemmungsbereich (Retentionsraum) wird im Bereich der Renaturierung der Bückeburger Aue durch eine Flutmulde ausgeglichen.

Gem. § 78 (1) Ziffer WHG ist es in festgesetzten Überschwemmungsgebieten untersagt, neue Baugebiete in Bauleitplänen oder sonstigen Satzungen nach dem BauGB auszuweisen. Ausdrücklich von diesem Verbot ausgenommen hat der Gesetzgeber Bauleitpläne für Häfen und Werften. In der Begründung zur Neufassung des WHG (DRS-Nr. 16/12275) heißt es hierzu, *dass § 78 WHG im Wesentlichen den Regelungen des vormaligen § 31b (4) und (5) WHG alt entspricht, im Übrigen werden nur Neuerungen in der Begründung hervorgehoben. Das Planungsprivileg für Häfen und Werften in Überschwemmungsgebieten gehört nicht zu diesen Neuerungen und besteht somit im bisherigen Umfang fort. Zur vorhergehenden Fassung des § 31b (4) S. 1, 2. Hs. WHG alt ("ausgenommen sind Bauleitpläne für Häfen und Werften") hat der Gesetzgeber in seiner Begründung nur lapidar angemerkt: "Satz 1 schließt - von den unabweisbaren Ausnahmefällen der Hafenanlagen und Werften abgesehen - die Ausweisung neuer Baugebiete ... aus" (DRS-Nr. 15/31 68).*

Auch die Kommentierung zum WHG (Czychowski/Reinhardt) äußert sich entsprechend eindeutig: *"Dass von dem Verbot der Ausweisung neuer Baugebiete Bauleitpläne für Häfen und Werften ausgenommen sind, bedarf keiner weiteren Kommentierung."*

Der RegioPort fällt eindeutig unter die Ausnahme des § 78 (1) Ziffer 1 WHG. Die übrigen Regelungen des § 78 WHG (insbesondere Abs. 1 Ziffer 2, Abs. 2) finden daher keine Anwendung, da die Entscheidung des Gesetzgebers abschließend ist.

Im Übrigen ist die Überschneidung mit dem vorläufigen ÜSG der Bückeburger Aue auch nur ein zeitlich befristetes Problem, welches nur während des Planungsstadiums besteht. Das ÜSG wird nach Abschluss der Renaturierung der Bückeburger Aue in seinen Grenzen zurückgenommen und eine Überschneidung des Baugebiets bzw. baulich zu nutzender Flächen und ÜSG nicht mehr gegeben ist.

Die Renaturierung der Bückeburger Aue umfasst einen bis zu 100 m breiten Streifen westlich und östlich des Gewässers. Die hiervon betroffenen bzw. einbezogenen Flächen (Parzellen, Teilparzellen) sind der Beikarte "Planungsraum Renaturierung der Bückeburger Aue" zu entnehmen. Dieser Bereich umfasst auf Seiten der Stadt Bückeburg Flächen, die im dortigen rechtswirksamen Flächennutzungsplan bzw.

Entwurf zum Flächennutzungsplan (Stand 01/2014, gegenwärtig in Teilbereichen in der 2. Offenlage) als Suchräume für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (linienhaft, flächig) ausgewiesen werden.

Die beabsichtigte Neuaufstellung des Bebauungsplans umfasst die folgenden Arten der Bodennutzung:

- Hafengebiet mit Containerterminal zur Unterbringung der Containerumschlagseinrichtungen und –stellfläche sowie für Flächen für das hafenaffine Gewerbe mit Festlegung der inneren Erschließungsstruktur als Verkehrsflächen.
- Teilbereich der Magdeburger Straße und Cammer Straße wie auch der neuen Anbindung als Straßenverkehrsflächen (im bestehenden, rechtsgültigen Flächennutzungsplan als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt).
- Teilabschnitt der B 482 und der Anbindungsrampe als Straßenverkehrsfläche.
- Die Bahnanlage wird als spätere planfestgestellte Fläche entsprechend des Ergebnisses der Planfeststellung übernommen und vermerkt (im und außerhalb des Bebauungsplanbereichs).
- Die landwirtschaftlichen Fläche bzw. Dammböschung direkt am Mittellandkanal wird zukünftig Wasserfläche und entsprechend des Ergebnisses der Planfeststellung als Anlegestelle-Fangedamm übernommen und vermerkt.
- Zur Bückeburger Aue verbleiben Flächen für die Landwirtschaft mit Teilflächen für die Funktionszuweisung als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.

Die Entwicklung des Sondergebiets Hafengebiet - Containerhafen ist in drei Bauabschnitten untergliedert vorgesehen. Die Entwicklung des Sondergebiets Hafengebiet - Hafenaffines Gewerbe erfolgt entsprechend der Nachfrage beginnend von der zentralen Verkehrsachse der Magdeburger Straße aus.

Die mit baulichen Anlagen, Lagerflächen, Umfahrten oder Bewegungsflächen belegten Flächen beginnen am Mittellandkanal und erstrecken sich - getrennt durch die Bahnfläche für die eigenen Umschlags- und Rangiergleise - entlang der Bahnlinie nach Norden bis fast an die Cammer Straße und in einem mittleren Abstand von 150 - 200 m von der Bückeburger Aue.

Die für die Bebauung vorgesehenen Hafenflächen sollen für die oben beschriebenen Zwecke entwickelt werden. Es soll verhindert werden, dass sich „normale" gewerbliche Nutzungen ansiedeln, die der angedachten Ausrichtung und den Aufgaben eines Hafens widersprechen und Bindungen bezüglich der angedachten Nutzungen erzeugen. Hierzu sind Festsetzungen für die Art der baulichen Nutzungen gem. § 9 (1) Ziffer 1 BauGB erforderlich.

7.2 Festsetzungen

7.2.1 Art der baulichen Nutzung

Vor diesem Hintergrund und dem Anlass und Ziel der Aufstellung des Bebauungsplans werden folgende Festsetzungen bezüglich der Art der baulichen Nutzung auf der Grundlage des Baugesetzbuchs (BauGB) und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) unter Berücksichtigung der rechtskräftig zulässigen Nutzungen getroffen.

Gemäß der Zweckbestimmung des § 11 BauNVO dienen Sondergebiete (SO) der Umsetzung von Bauvorhaben, die den anderen Baugebietskategorien der BauNVO nicht entsprechen bzw. ihnen nicht zuzuordnen sind. Hafengebiete werden hierbei explizit unter § 11 (2) BauNVO genannt.

Mit der Festsetzung als Sondergebiet (SO) kann der für die Standortentwicklung notwendige Nutzungsrahmen ebenso wie den Voraussetzungen für einen ausreichenden gebietsbezogenen Immissionsschutz entsprochen werden.

Hinsichtlich der nordöstlich, südöstlich und westlich liegenden Siedlungslagen / Wohnsiedlungsflächen erfolgt aus Gründen des Immissionsschutzes zudem eine Konkretisierung der Eigenschaft der zulässigen Art der Betriebe und Anlagen durch eine „Lärmkontingentierung" mittels immissionswirksamer flächenbezogener Schalleistungspegel.

Mit der Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) werden die Immissionsrichtwerte der Nachbarschaft auf die Plangebietsflächen aufgeteilt. Unter Berücksichtigung der gewerblichen Lärm-Vorbelastung ergibt sich dadurch für jedes Betriebsgrundstück an jedem Immissionsort 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.

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.

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. (siehe hierzu auch: 13.4.1 Lärmimmissionen)

Es werden folgende Sondergebiete gem. § 11 BauNVO i.V.m. § 1 (5), (6) und (9) BauNVO festgesetzt.

SO1 Hafengebiet - Containerhafen

Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 (2) BauNVO

Zweckbestimmung: Hafengebiet- Containerhafen

Zulässig sind:

Bauliche Anlagen auf dem Terminal des Containerhafens einschließlich Kranbrücken und Betriebsgebäude im Sinne der Suprastruktur des Containerhafens vom Zufahrts- und Liegebereich der wasserseitigen Kaje bis zur landseitigen Verkehrsverbindung (Straße / Gleis) einschließlich der sog. bahnseitigen Vorstellgruppe unter der Maßgabe, dass die baulichen Anlagen - Betriebe und Anlagen - innerhalb der im Nutzungsplan gekennzeichneten Flächen die folgenden immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) nicht überschreiten:

SO1 - F1 69 / 57 dB (A) /m² tags / nachts

SO1 - F2 61 / 52 dB (A) /m² tags / nachts

Mit der Festsetzung wird sichergestellt, dass in dem SO1-Gebiet ausschließlich die für den Containerhafen notwendigen Nutzungen zulässig sind.

SO2 Hafengebiet - Hafenaffines Gewerbe

Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 (2) BauNVO

Zweckbestimmung: Hafengebiet- Hafenaffines Gewerbe

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) innerhalb der im Nutzungsplan gekennzeichneten Flächen nicht überschritten werden:

SO2 - F3 64 / 54 dB (A) /m² tags / nachts

SO2 - F4 64 / 53 dB (A) /m² tags / nachts

Ausgeschlossen sind:

alle Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der re-

levanten 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 Umschlags 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.

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

Die allgemein zulässigen Nutzungen leiten sich aus der Zielsetzung des Bebauungsplans ab, die Flächen für die Entwicklung insbesondere hafengebundener gewerblich-industrieller Nutzungen bereitzustellen.

Diese Zielsetzung beinhaltet auch die Empfehlungen, im räumlichen Zusammenhang mit dem neuen Containerhafen hafenaffine Gewerbezweige anzusiedeln.

Zur Durchsetzung dieses Ziels ist andererseits die Ansiedlung hafenfremder Nutzungen und Einzelhandelsbetriebe unerwünscht, weshalb sie nicht zulässig sind. Durch die Festsetzung einer „Positiv-Liste" der Zulässigkeit soll eine Sicherung für die angestrebten Nutzungen unter Wahrung einer Mindest-Flexibilität für die spätere Realisierung des hafenaffinen Gewerbegebiets erreicht werden.

Die Zulässigkeit des Umschlags 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 Bauleitplans 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. Im vorliegenden Fall handelt es sich dabei besonders um die Ortslage Cammer.

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 Achtungsabstände 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 Planungsverbands 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 Bebauungsplan wäre nicht sinnvoll, da es hierzu keine Legitimation gibt, weil Achtungsabstände eingehalten werden können. Zudem soll bereits auf der Ebene der Bauleitplanung mit der Festsetzung in dem Bebauungsplan abschließend deutlich werden, welche Entschei-

dungsoptionen für ein späteres – in der Sache ohnehin durchzuführendes Genehmigungsverfahren – verbleiben sollen.

7.2.2 Maß der baulichen Nutzung / Bauweise / Höhe baulicher Anlagen

7.2.2.1 Maß der baulichen Nutzung

Es wird ein Maß der baulichen Nutzung gem. § 9 (1) Ziffer 1 BauGB i.V.m. § 16-21 BauNVO festgesetzt.

SO1 Hafengebiet - Containerhafen

Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung ist im SO1 Hafen - Containerhafen eine Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 vorgesehen. Damit wird die Obergrenze gem. § 17 BauNVO für sonstige Sondergebiete von GRZ 0,8 überschritten. Die Überschreitung der Grundflächenzahl erfolgt aufgrund besonderer städtebaulicher Gründe:

- Innerhalb der Containerumschlagsanlage sind Bewegungs- und Abstellflächen vor dem Hintergrund betrieblicher Belange und der abschnittsweisen Entwicklung der Gesamtanlage möglichst flexibel und wirtschaftlich anzulegen. Aufgrund der besonderen Struktur der Umschlagsanlage an dem Hafenbecken (Planfeststellungsbereich) mit der Funktion eines Fangedamms unter den Vorstauflächen ist in diesem Bereich eine vollständige Überbauung erforderlich und vorgesehen (vgl. Schnitt A-A der Umschlagsanlage). Auch für die unmittelbar an der Umschlagsanlage Bahn gelegenen Vorstauflächen und Betriebswege in diesem Bereich ist von einer Vollversiegelung auszugehen. Erst in den eigentlichen Stell- und Lagerflächen für die Container kommt das unten beschriebene, innovative Stellsystem mit einer reduzierten Versiegelungswirkung zum Einsatz.
- Die Überschreitung der GRZ in dem genannten Maße gefährdet nicht gesunde Arbeitsverhältnisse und entspricht dem allgemeinen Charakter und Erscheinungsbild von dem Arbeitsumfeld in Umschlagsanlagen des Hafen- und Güterverkehrs.
- Die Überschreitung wird bei der Berechnung des erforderlichen Ausgleichs berücksichtigt (vgl. Umweltbericht). Die für den Entwurf ermittelte Bilanz zeigt, dass der mit der GRZ von 1,0 verbundene Eingriff ausgeglichen werden kann. In der Bilanz zum Umweltbericht wird von einer Vollversiegelung der Flächen des SO1 und einer 80 %-Versiegelung des SO2 ausgegangen.
- Als Vermeidungs- / Minderungsmaßnahme wird in den Stellflächen für die Container eine innovative Oberflächengestaltung realisiert. Hierbei wird ein sickerfähiger Oberbau mit einem Betonfundamentraster zum Abstellen der Container eingesetzt. Diese eigens für den RegioPort entwickelte neue Abstellflächengestaltung gewährt eine reduzierte Versiegelung (dem wichtigsten bodenbezogenen Eingriff des Vorhabens) für die mögliche Versickerung von Oberflächenwässern. Hier ist eine lagemäßige und damit genaue Ermittlung der Größe der Betonfun-

damente und des sickerfähigen Oberbaus noch nicht im Detail festgelegt.

Eine Baumassenzahl wird nicht bestimmt. Die baulichen Anlagen im Gatebereich (Verwaltungs- und Funktionsgebäude) sowie die Suprastruktur wie Portalkräne und sonstige ortsfeste bzw. begrenzt bewegliche Umschlagsanlagen sind vor ihrer Struktur und Größe her der Fläche des Containerhafens, insbesondere der Abstell- und Lagerflächen, aber auch der Stellflächen für LKW deutlich untergeordnet. Eine Einhausung von Abstellbereichen ist vor dem Hintergrund der Bedienung der Lagerflächen durch Portalkräne nicht geplant.

Bei den abgestellten Containern handelt es sich um bauliche Anlagen.

SO2 Hafengebiet - Hafenaffines Gewerbe

Die Grundflächenzahl (GRZ) gemäß § 16 (2) Ziffer 1 BauNVO wird entsprechend § 17 (1) BauNVO für das Hafengebiet - Hafenaffines Gewerbe mit der Obergrenze 0,8 festgesetzt. Es wird nach § 16 (2) Ziffer 2 BauNVO eine Baumassenzahl (BMZ) von 10,0 festgesetzt.

Mit der Festsetzung des gem. § 17 BauNVO höchstzulässigen Maßes der Grundflächenzahl in Sonstigen Sondergebieten soll eine möglichst wirtschaftliche Ausnutzung mit baulichen Anlagen und technischen Bauten mit einem hohem Maß an Flexibilität bei gleichzeitiger Berücksichtigung einer verträglichen Bebauungsdichte des Raums erzielt und gewährleistet werden. Aus diesem Grund wird die überbaubare Grundstücksfläche bewusst nicht kleinteilig gegliedert gefasst, um die Errichtung von bauordnungsrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen möglichst offen, auch für die immissionsrechtlichen Anforderungen zu halten.

Bei der geplanten Nutzung handelt es sich um eine gewerblich industrielle Hafennutzung. Neben den üblichen Gewerbegebäuden wie Hallen und Verwaltungsgebäuden werden Bereiche auch für Lagerflächen genutzt. Somit ist von einer entsprechend hohen Versiegelung auszugehen. Hierdurch wird den kommunalen planerischen Zielsetzungen der Entwicklung und des Ausbaus der hafengebundenen Nutzungsstrukturen Rechnung getragen.

Die festgesetzte Baumassenzahl zielt dabei auf eine wirtschaftliche, flexible und auf ein verträgliches Erscheinungsbild abgestimmte Ausnutzung der Flächen, die wie beschrieben durch gewerbe- und industrietypische Hallen- und Verwaltungsbauten geprägt sein werden.

Die Festsetzung einer Baumassenzahl (BMZ) ermöglicht im Zusammenhang mit der Festsetzung einer GRZ die eindeutige Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung für Gebäude, auch unabhängig von der Zahl und Höhe ihrer Vollgeschosse sowie für bauliche Anlagen, die keine Vollgeschosse enthalten, auch unabhängig von deren Höhe.

Die BMZ eignet sich daher insbesondere für Gewerbebauten mit differenzierter Form und ermöglicht im Rahmen der sonstigen Bindungen (GRZ, notwendige Abstände sowie Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche) eine beliebige Vertei-

lung der Baumassen auf dem Grundstück.

Für beide Sondergebiete wird eine von der offenen abweichende Bauweise gemäß § 22 (4) BauNVO festgesetzt, mit der Maßgabe, dass Gebäudelängen von mehr als 50 m zulässig sind.

Damit wird den besonderen Anforderungen an das Hafengebiet - Containerhafen und Hafengebiet - Hafenaffines Gewerbe entsprochen. Die Krananlagen verfügen aufgrund der geplanten Aufgabe der Bedienung des größten Teils der Container-Stellflächen über größere Längen als 50,00 m (vgl. Schnitte der Krananlagen). Im hafenaffinen Gewerbe sind die baulichen Strukturen und Gebäude im Rahmen des Plans als Angebotsbebauungsplan noch nicht im Detail bekannt und festgelegt. Hier soll die Möglichkeit einer abweichenden Bauweise die bedarfsgerechte und auf die hafenaffine Nutzung und Betriebe abgestimmte bauliche Ausnutzung der Fläche eröffnen. Diese abweichende Bauweise lässt im Unterschied zur offenen Bauweise auch Gebäudelängen von über 50 Meter zu, da solche Gebäudestrukturen für Hallen und sonstige Gebäude gewerblich-industrieller Nutzungen durchaus häufig sind.

Es werden zur Bauweise, die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen gem. § 9 (1) Ziffer 2 BauGB als Festsetzungen getroffen.

Es werden Baugrenzen festgesetzt. Sie bestimmen die maximal überbaubaren Grundstücksflächen, soweit die festgesetzte maximale Grundflächenzahl und Baumassenzahl nicht entgegensteht.

Die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb des SO-Gebiets werden über die Festsetzung von Baugrenzen definiert. Diese werden bedarfsgerecht festgesetzt und bieten die notwendige Flexibilität für die Anordnung der künftigen baulichen Anlagen innerhalb der überbaubaren Flächen. Diese bauliche Flexibilität soll eine auf die Hafennutzung und den Containerumschlag abgestimmte bauliche Ausnutzung der Fläche ermöglichen. Dabei wird ein Abstand zu den Anpflanzungsflächen im Osten von 5,00 m berücksichtigt.

Innerhalb des SO2-Gebiets nördlich der Verlängerung der Magdeburger Straße werden nicht überbaubare Grundstücksflächen entlang der Verkehrsflächen (Magdeburger Straße, Planstraße) festgesetzt (Abstand 5,00 m). Es wird keine Unterteilung in einzelne Baufenster vorgenommen. Die damit ermöglichte bauliche Flexibilität soll eine auf die Hafennutzung hafenaffine Nutzung und Betriebe abgestimmte bauliche Ausnutzung der Fläche eröffnen.

Abweichungen vom Abstand:

- entlang der Umschlagskaje zum Kanal, da hier Umschlagsanlagen und bauliche Strukturen bis an die Spundwand heranreichen und errichtet werden müssen;
- entlang der Grundstücksfläche im Containerhafen, die an die Trasse der im Planfeststellungsverfahren befindlichen neuen Anbindung / Gleisanlage grenzen. Hierbei muss von dem Grenzabstand von 3,00 m nach Westen abgewichen werden, um Umschlagsanlagen und erforderliche bauliche Anlagen bis an die Umschlagkante zur Gleisanlage zu ermöglichen;

- für die 110-kV-Elektrofreileitung Meißen – Lahde ist in einem gesonderten Planverfahren die Prüfung der Alternativen durchzuführen; die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf die bisher vorgelegten ersten Planungen; die Höherlegung der Leitung auf der vorhandenen Trasse bedeutet einen von Bebauung freizuhaltenden bzw. mit einer maximalen Bauhöhe zu versehenden Schutzstreifen. Innerhalb der gekennzeichneten Flächen der beidseitigen Schutzstreifen der 110 kV - Leitung in der Breite von 20,00 m ist die Errichtung der baulichen Anlagen nur bis zu der jeweils im Plan eingetragenen Höhe zulässig. Diese Höhenbeschränkung bleibt bis zur Höherlegung der entsprechenden Leitung bestehen (Baurecht gem. § 9 (2) Ziffer 2 BauGB).

Für die SO1- und SO2-Gebiete gilt ansonsten, dass Verkehrsflächen, Stellplätze sowie der Ver- und Entsorgung des Gebiets dienende Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO auch in den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind.

7.2.2.2 Höhe der baulichen Anlagen

Die Landschaftsbereiche westlich der B 482 können als relativ unempfindlich gegenüber visuellen Veränderungen östlich der Bahn eingestuft werden, da durch die Dammbauwerke von der B 482 und der Bahn sowie die begleitenden Gehölzstreifen eine weitgehende Sichtverschattung und Abschirmungswirkung besteht, auch wenn einzelne bauliche Anlagen (wie z. B. Containerbrücken) weithin sichtbar sein werden. Als empfindlich einzustufen sind vor allem die gesamten Landschaftsbereiche mit direkten Sichtbeziehungen zum geplanten Vorhabenstandort des RegioPorts Weser. Dies gilt insbesondere für die Bereiche am westlichen Rand des Schaumburger Waldes und den westlichen Ortsrand von Cammer, von wo derzeit die Niederung der Bückeburger Aue als Landschaftsbildtyp mittlerer Bedeutung wahrnehmbar ist. Das Vorhaben stellt somit einen Eingriff in das Landschaftsbild dar. Durch eine baumbetonte Eingrünung sowie die Entwicklung von Auwald im Bereich der Bückeburger Aue kann die Wahrnehmbarkeit vermindert und eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht werden.

Es erfolgt einer 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, ohne den Höhen der Krananlagen zu entsprechen.

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 15,00 m festgesetzt werden kann.

Aus diesen Gründen werden bezüglich der Höhe baulicher Anlagen die folgenden Bereiche unterschieden und mit differenzierenden Festsetzungen versehen:

- Höhe baulicher Anlagen SO1 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 - Hafengebiet - Hafenaffines Gewerbe
  - Süden: max. 15,00 m
  - Norden: max. 10,00 m

Gemäß § 18 (1) BauNVO wird als Bezugspunkt für die zulässige Höhe baulicher Anlagen 47,00 über NN (Geländeoberfläche im Sinne des § 2 (4) BauO NRW) festgesetzt.

Mit der Gliederung der max. zulässigen Gebäudehöhen sollen die für die Umschlagstätigkeiten erforderlichen größeren Anlagen und Gebäude im Süden des Hafenaffinen Gewerbes konzentriert werden. Dies ist darin begründet, dass so

- LKW-Anfahrten von der Magdeburger Straße nur kurzwegig in das Gebiet erfolgen müssen und das
- nachgeordnete Betriebsteile und Gebäude z. B. für Verwaltungen (und damit immissionsärmere Nutzungen) stärker im Nordteil des Hafenaffinen Gewerbes angesiedelt werden können.

Zielsetzung ist der mögliche immissionsbedingte Schutz und die visuelle Abstufung in Bezug zur Siedlungslage Cammer.

Der Damm des Gütergleises und dessen Höhen sind Bestandteil der nachrichtlichen Übernahme und Kennzeichnung der planfestgestellten Bahnanlage und liegt im Mittel in der Umschlagsanlage bei rd. 8,40 m über der Containerstellfläche / Terminalfläche.

In einer kleinen Teilfläche nördlich der Magdeburger Straße und westlich der B 482 wird das dort durch den Bebauungsplan Nr. 776 „Industriegebiet II / Päpinghausen Ost" der Stadt Minden festgesetzte Industriegebiet (GI) mit den entsprechenden Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzung, überbaubarer Grundstücksfläche und sonstigen Flächen mit Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern gem. § 9 (1) Ziffer 25a BauGB festgesetzt. Hierbei werden gegenüber dem Ursprungsplan keine Veränderungen vorgenommen. Dieser Bereich ist aufgrund seiner Lage im Planungs-

verbandsgebiet, das in der Stadt Minden dem Geltungsbereich des Bebauungsplans entspricht, mit zu berücksichtigen.

Die zuständige Wehrbereichsverwaltung sieht bis max. 25,00 m über Grund grundsätzlich keine Bedenken. Darüber hinaus gehende Höhen von baulichen Anlagen bedürfen einer entsprechenden Meldung und Abstimmung.

Bis zur Erhöhung der 110 kV-Freileitung wird im Bereich der Leitungstrasse und der einzuhaltenden Abstandsflächen eine Höhenbeschränkung „auf Zeit" gem. § 9 (2) BauGB festgesetzt. Die Abschnitte der Höherlegung der 110 kV-Freileitung unterteilen sich dabei in zwei Bereiche, die heute teilweise die festgesetzten Bauflächen überspannen:

Abschnitt im Bereich des Containerhafens mit Umschlagstelle und Containerabstellflächen zwischen den Masten Nr. 13 und Nr. 14 mit einer heute bestehenden maximalen Bauhöhenbegrenzung (bis zur Höherlegung) vom nördlichen Ufer des Kanals bis zum Mast Nr. 14 (bei einem angenommenen Bodenniveau von 48,00 m über NN) in den fünf Stufen bis zum Mast Nr. 14:

Stufe	Maximale Bauhöhe (in m ü.NN)	Bedeutet Bauhöhe in m über Grund / angenommen Bodenniveau
1	58,0	10,0
2	58,5	10,5
3	59,0	11,0
4	60,0	12,0
5	62,0	14,0

Geringste max. Bauhöhe markiert.

Abschnitt vom Mast Nr. 17n auf Höhe der Unterführungen nach Westen zum Mast Nr. 2 am Umspannwerk an der Magdeburger Straße (bei einem angenommenen Bodenniveau von 47,0 m über NN) nach Westen in neun Stufen bis zum Mast Nr. 2:

Stufe	Maximale Bauhöhe (in m ü.NN)	Bedeutet Bauhöhe in m über Grund / angenommen Bodenniveau
1	50,0	3,0
2	49,0	2,5
3	48,5	1,5
4	49,0	2,5
5	50,0	3,0
6	52,0	5,0
7	54,5	7,5
8	57,5	10,5
9	60,0	13,0

Geringste max. Bauhöhe markiert.

Der Schutzstreifen der Leitungen liegt in beiden Fällen bei 20 m beidseitig der Achse der Leitung.

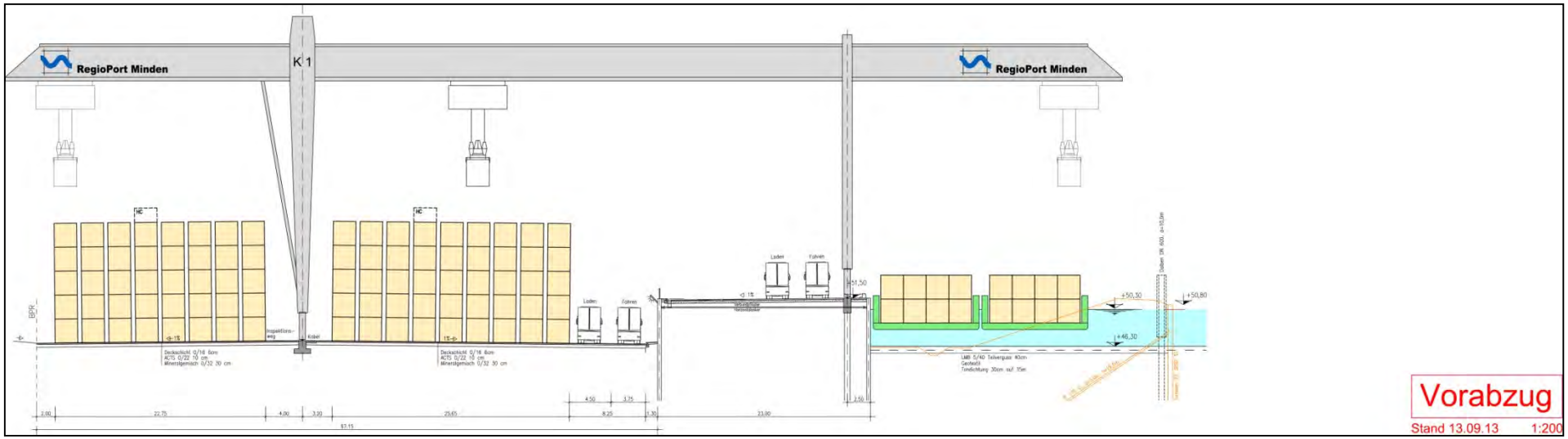
(Angaben e•on Westfalen-Weser, Sonderpläne Bauhöhen für RegioPort, 01/2014, 110-kV-Leitung 150/151 Meißen-Päpinghausen Mast Nr. 9–17n und Abzweig Päpinghausen Mast Nr. 17n – 2)

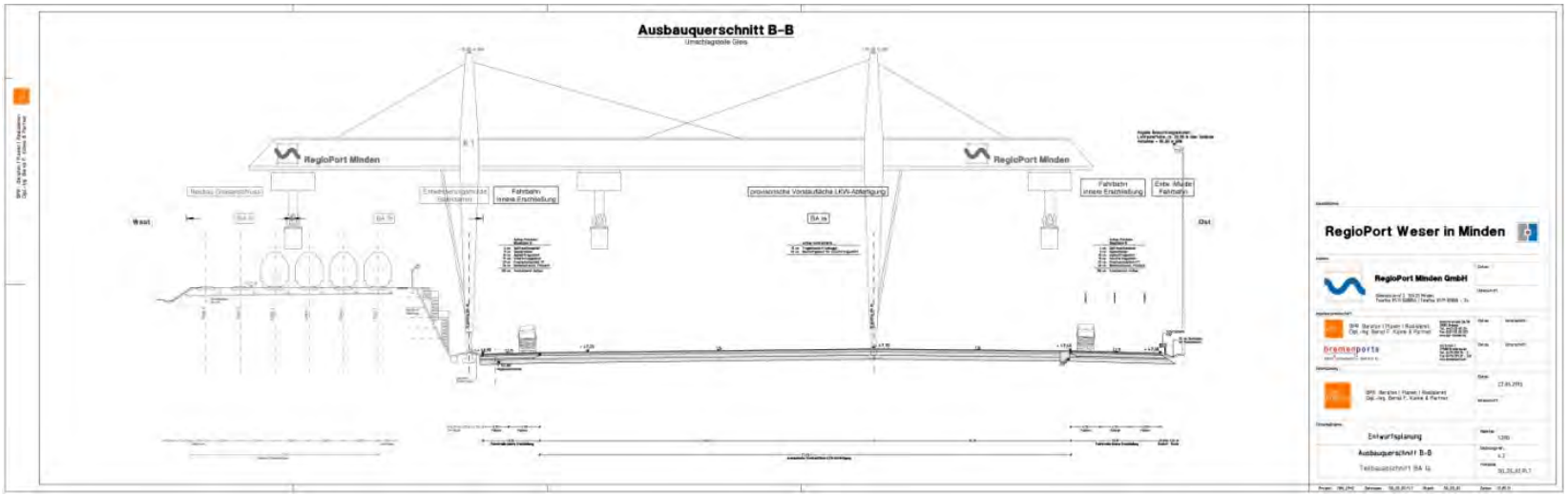
Die Höhenbeschränkung liegt damit im Bereich der Leitung Meißen-Päpinghausen zwischen Mast Nr. 14 und dem Kanal bei max. 10,00 m über angenommenem Bodenniveau von 48,00 m = 58,00 m ü.NN und dem Abzweig von Mast 17n bei 1,50 m über angenommenem Bodenniveau von 47,00 m = 48,50 m ü.NN. Diese Höhenbeschränkung bleibt bis zur Höherlegung der hier beschriebenen Leitungsabschnitte bestehen.

Im Bereich des Leitungsmasten Nr. 14 (Fundament mit Pfahlgründung) wird mit einem Radius von 8,00 m um den Mastmittelpunkt ein Bereich festgesetzt, in dem jegliche Bebauung unzulässig ist.

Querschnitt Hafenanlage durch den Umschlagsbereich am Kanal (oben Schnitt A-A, Vorabzug 13.09.2013, RegioPort Weser GmbH) und den Umschlagsbereich an der Bahnanlage (unten, Schnitt B-B)*;*

*Hinweis und Anmerkung: Kranlayout noch nicht abschließend festgelegt****.***





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 hergestellt wird (jeweils rd. 5,00 m unterhalb der max. zulässigen Höhe der Anlage),
- Beleuchtung an baulichen Anlagen ebenfalls max. 10,00 m Höhe.

7.2.3 Gestalterische Festsetzungen und Aussagen

Es werden folgende Festsetzungen zu der Gestaltung der baulichen Anlagen und Lichtgestaltung in den einzelnen SO-Gebieten bzw. bezüglich von Werbeanlagen getroffen. Die Festsetzungen werden aus Gründen des optischen Einfügens der baulichen Anlagen aufgrund der Nähe zu den Siedlungslagen in Minden am Kanal, in Bückeburg-Berenbusch und -Cammer sowie als Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen des Artenschutzes zum Schaumburger Wald hin erforderlich.

Es wird angenommen, dass das Hafengebiet mit dem Containerhafen und dem Gewerbegebiet als besonderer Standort mit übergeordneter Bedeutung auf Wegweisern / der Ausschilderung entlang von Bundesstraßen und ggf. Autobahn hervorgehoben ist. Aus diesem Grund wird davon ausgegangen, dass größere Werbemaßnahmen und Firmenschilder in dem Gelände (z. B. an den Gebäuden) zur Erzeugung der Aufmerksamkeit von außerhalb nicht im größeren Maße notwendig werden.

Es wird bezüglich Werbeanlagen festgesetzt:

Werbeanlagen sind zulässig:

- bis zu einer Gesamtgröße von 5 % der jeweiligen Fassadenfläche;
- wenn sie als Einzelanlage bzw. freistehende Anlage auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen nur in einer Höhe bis zu 10,00 m (über dem Bezugspunkt von 47,00 über NN) z.B. an Masten oder Seilen errichtet werden;
- wenn sie nicht mit wechselndem Licht und / oder Signalfarbe betrieben werden sollen;
- als beleuchtete Hinweise für den Suchverkehr und Anstrahlungen von Betrieben und Betriebsteilen zu Zwecken des Werkschutzes (Sicherheitsanlagen).

Nicht zulässig sind beleuchtete Anzeigetafeln als Dachaufbauten oder Billboards aufgrund der Umgebungs- und Artenschutzes (vgl. Festsetzung Umweltweltbereich M 1, Beleuchtungskonzept Kapitel 5.2.1 Umweltbericht S. 82).

Anlagen der Außenwerbung, die die Verkehrsteilnehmer auf der Bundesstraße B 482 ansprechen sollen, sind in einem Abstand von unter 20,00 m von der Fahrbahn nicht zulässig. Im Abstand von 20,00 bis 40,00 sind Anlagen der Außenwerbung gem. § 9 (2) FStrG nur mit Zustimmung des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe zulässig.

8 Belange des Verkehrs / Verkehrsflächen

Die verkehrlichen Erschließungsbelange und –anlagen des RegioPorts sind Bestandteile der Bebauungsplans „RegioPort Weser I". Durch die besondere regionale Bedeutung und Aufgabe des RegioPorts für die Wirtschaft und den Güterverkehr ist eine möglichst kurzwegige Verbindung zu hochrangigen Erschließungsstraßen (Autobahn, Bundesstraße) geplant. Die Voruntersuchungen in der Konzeptstudie zur äußeren verkehrlichen Erschließung zeigt die Tragfähigkeit der äußeren Erschließung von der B 482 über die Cammer Straße und Magdeburger Straße (durch das Gewerbegebiet Päpinghausen) auf.

8.1 Belange des überörtlichen Verkehrs

Die für den RegioPort im Rahmen der Konzeptstudie ermittelten vorhandenen Verkehrsbelastungen auf dem lokalen und überörtlichen Bestandsnetz (Verkehrsbelastungen 2009) zeigen auf der B 482 heute Belastungen von 12.900 Kfz/Tag (Kreuzungspunkt Cammer Straße / B 482 – südlicher Ast) und 10.400 Kfz/Tag (Kreuzungspunkt Cammer Straße / B 482 – nördlicher Ast). Durch den Hafen (Containerterminal) und das hafenaffine Gewerbe nimmt diese Verkehrsbelastung bis zum Prognosehorizont 2025 um rd. 19 % (südlicher Ast, 15.330 Kfz/Tag) und rd. 10 % (nördlicher Ast, 11.460 Kfz/Tag) zu. Vor diesem Hintergrund wird von der Tragfähigkeit der Zunahme im bestehenden Netz ausgegangen.

Für die Entwicklung des LKW-Verkehrs wurde unter Nutzung eines Verkehrsverteilungsmodells eine Verteilung hinsichtlich PKW und LKW-Fahrten vorgenommen. Dieses Modell ergibt für den in der Stellungnahme genannten Abschnitt eine Zunahme des Verkehrs von ca. 560 Kfz / Tag und Querschnitt (beide Richtungen) und ca. 490 LKW / Tag und Querschnitt. Unter der Maximalannahme, dass jeweils 10 % dieser zusätzlichen Verkehre in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden auftreten, nimmt der Verkehr um 1 Fahrzeug pro Minute zu. Die Maximalannahme von 10 % ist hierbei für den LKW-Verkehr als "äußerst selten" anzunehmen (Spitzenzeiten ergeben sich vornehmlich für den PKW-Verkehr).

In der *gutachterlichen Stellungnahme zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Projekts „RegioPort Weser" auf die B 482 im Bereich der Stadt Porta Westfalica durch das Büro IVV* aus dem Jahr 2011 wird zur Belastungssituation auf dem Südast der B 482 ausgeführt:

„Aus verkehrlicher Sicht sind Zusatzbelastungen dieser Größenordnung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass zukünftig eine Alternativroute (B 61 / Nordumgehung der A 30 von Bad Oeynhausen) zur Verfügung steht, auch bei einer derzeit zweifelsfrei sehr stark belasteten B 482 im Bereich Porta Westfalica als hinnehmbar einzustufen."

(„Verkehrliche Voruntersuchung zum RegioPort Weser", 2009 Büro IVV, Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Projekts „RegioPort Weser" auf die B 482 im Bereich der Stadt Porta Westfalica, 2011 Büro IVV; „Konzeptstudie zur äußeren verkehrlichen Erschließung", 2009 Büro Bockermann Fritze)

Der zuständige Baulastträger StraßenNRW weist auf die Einstufung des Ausbaus der B 482 im Bundesverkehrswegeplan und die Priorisierungsliste für die Umsetzung und Planung in NRW hin. Ein möglicher Ausbau der B 482 und der Knotenpunkte erfolgt nach Vorliegen der entsprechenden Belastungssituation und Einstufung in den Bedarfsplanungen.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die zum Zeitpunkt der verkehrlichen Voruntersuchungen (2009) gegebenen Verkehrsbelastungen auf der äußeren Erschließung des RegioPorts und der prognostizierten allgemeinen Verkehrsentwicklung mit den Auswirkungen des Containerhafens. Die Grundlagen der Prognose aus dem Jahr 2009 wurden an einer Zählstelle im Straßenabschnitt B 482 Süd im Jahr 2013 überprüft. Die Überprüfung diese Zählstelle wurde erforderlich, da zwischenzeitlich vorliegende Verkehrszahlen aus 2010 an dieser gegenüber der der Werte des Bestands aus dem Jahr 2009 abwichen. Hierdurch werden die Verkehrswerte des Bestands 2009 verifiziert, die vor allem vor dem Hintergrund der Optimierung der Hafenanlage und einer verkleinerten Containerumschlag- und -lagerfläche sowie des Hafenaffinen Gewerbes und den damit verbundenen Verkehrsmengen geboten ist. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung bestätigen, dass die Belastung auf dem fraglichen Querschnitt der B 482 im Oktober 2013 an zwei Zähltagen im Rahmen von rd. 12.900 Kfz/24 h liegt. Der Querschnitt an der B 482 entspricht dem Straßenabschnitt B 482 Süd aus der Untersuchung und Prognose aus dem Jahr 2009, deren Werte in der nachfolgenden Abbildung / Tabelle wiedergegeben sind.

(„Minden RegioPort Weser Verkehrsehebungen B 482", 2013 Büro SHP Ingenieure)

Entwicklung der Verkehrszahlen

	Bestand 2009		Prognose 2025	
Straßenabschnitt		LKW-Anteil in %		LKW-Anteil in %
B 482 Nord	10.400	22,2	11.460 + 1.060	25,6
B 482 Süd	12.900	22,0	15.330 + 2.430	27,9
K 6 Ost	3.800	2,5	3.900 + 100	3,1
K 6 West	6.900	14,7	8.000 + 2.100	18,2
K 3	2.800	2,8	2.900 + 100	2,9
Cammer Str.	1.700	24,2	6.390 + 4.690	47,7
Magdeburger Str.	-	-	2.790 + 2.790	70,3

Quellen: - Verkehrliche Voruntersuchung zum RegioPort Weser – Zwischenbericht, Ingenieurgruppe IVV & Co. KG, Aachen, März 2009
- RegioPort Weser – Konzeptstudie zur äußeren verkehrlichen Erschließung, Bockermann Fritze IngenieurConsult, Enger, August 2009

Die Quellen und Ziele der Verkehre (Anlieferung, Distribution, Beschäftigte) des RegioPorts sind klein- und großräumig verteilt. Sie nutzen unterschiedliche Wege. Eine rechnerische Ermittlung der Verkehrsverteilung zum Endausbau des RegioPorts ergab, dass die Neuverkehre aus dem Hafengebiet und dem Gewerbegebiet Päpinghausen Mehrverkehre auf der B 482 südlich der K 6 in der Größenordnung von 2.430 Kfz/T u. Q bei 1.430 Lkw/T u. Q. bewirken. Als Ergebnis der Verkehrsverteilungsbetrachtung ergab sich eine Mehrbelastung für die B 482 in Richtung Porta Westfalica von 450 Kfz-Fahrten pro Tag bei etwa 390 Lkw-Fahrten. Für die Spitzenstunde bedeutet dies, dass auf den Straßenquerschnitt rechnerisch mit einem Mehrverkehr von 0,77 Kfz/min zu rechnen ist.

In der Stunde sind etwa 39 Lkw im Querschnitt, bzw. etwa 20 Lkw pro Richtung mehr zu erwarten. Diese Mehrverkehre sind als nicht wesentlich einzustufen und lassen keine deutliche Änderung der Verkehrsqualität auf der B 482 erwarten.

Die prognostizierten demographischen Veränderungen, die bis zum Jahr 2030 von einem deutlichen Rückgang der Bevölkerung im Bereich Minden und Porta Westfalica ausgehen, lassen vermuten, dass die Verkehrsmengen auch mit Mehrverkehr aus dem RegioPort und Hafenaffinem Gewerbe unter das heutige Maß sinken werden.

(Aktualisierung der gutachterlichen Einschätzung zu den verkehrlichen Auswirkungen des Regio-Port Weser, IVV Aachen, 12/2014)

Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da erstens kein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße möglich ist bzw. ausgeschlossen ist. Zweitens ist 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 dennoch 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.

8.2 Örtliche Belange der Anbindung und Verkehrs im Plangebiet

In der Voruntersuchung wurden verschiedene Anschluss- und Knotenpunktvarianten geprüft und im Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit bewertet. Hierbei ergab sich aus der weiteren Entwicklung des Gewerbegebiets Päpinghausen bereits eine gebotene Aufwertung der Anbindung an die B 482. Aus diesem Grund wird eine optimierte Ab-/Zufahrtsrampe zur B 482 an die Einmündung der Karl- in die Cammer

Straße nach Westen vorgesehen. Der so neu entstehende Knotenpunkt wird als Kreisverkehrsplatz geplant (siehe Kap. 8.3.1).

Um die geforderte Leistungsfähigkeit der Anbindung zu gewährleisten, wird für die Anbindung der Rampe ein Kreisverkehrsplatz mit Bypass vorgesehen.

Die für die Lösung erforderliche Fläche außerhalb des Plangebiets liegt im Bebauungsplan Nr. 776 „Päpinghausen-Ost" der Stadt Minden. Die dortige Fläche ist Grünfläche mit Abstandsfunktion zur Cammer Straße. Die erforderliche Fläche wird in der Planzeichnung nachrichtlich gekennzeichnet.

Die Einleitung des Änderungsverfahrens des Bebauungsplans Nr. 776 „Industriegebiet II / Päpinghausen-Ost" ist durch die Stadtverordnetenversammlung am 08.05.2014 beschlossen worden. Die Details für den Ausbau werden mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abgestimmt.

Die weitere verkehrliche Anbindung erfolgt über die Cammer Straße und Magdeburger Straße im Gewerbegebiet „Industriegebiet II / Päpinghausen-Ost". Diese bisher für die Erschließung des Standorts und seiner Betriebe genutzte Stadtstraße ist im rechtsgültigen Bebauungsplan „RegioPort Weser I" als Grünfläche dargestellt. Mit der Erschließung des Hafens und Hafenaffinen Gewerbes ändert sich die Funktion der Straße. So steigert sich die Verkehrsbelastung der Cammer Straße von 1.700 Kfz/Tag (Bestand 2009) auf 6.390 Kfz/Tag (Prognose 2025). Im gleichen Zeitraum wird eine Zunahme des LKW-Anteils von 24,2 % auf 47,7 % prognostiziert. Auf der Magdeburger Straße wird danach ein LKW-Anteil von 70,3 % vorausgesagt.

(„Verkehrliche Voruntersuchung zum RegioPort Weser", 2009 Büro IVV)

Diese Verkehre sind überwiegend durch die Anbindung des Hafens und Hafenaffinen Gewerbes verursacht und weniger durch das Verkehrsgeschehen der ansässigen Betriebe. Damit erhält der Straßenzug Cammer – Magdeburger Straße eine Bedeutung (von den Verkehrsmengen und der Verkehrsstruktur her) wie die K 6 am nördlichen Rand des Gewerbegebiets Päpinghausen. Diese sind als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Für den Abschnitt der Cammer Straße vom Knotenpunkt mit der K 6 und die Magdeburger Straße mit Verlängerung bis zum Endpunkt (Kreisverkehr) im Hafen- / Gewerbebereich wird diese Flächendarstellung vorgenommen.

Für die direkte Anbindung der Sonderbaufläche an das vorhandene Straßennetz im Gewerbegebiet Päpinghausen werden die Unterführungen der B 482 und der Bahnlinie Minden-Nienburg (DB-Strecke 1741) in der Verlängerung der Magdeburger Straße neu gebaut und der Anschluss an die Magdeburger Straße nördlich der Umspannstation hergestellt. Von dieser Verlängerung geht die direkte Erschließung der Baufläche für den Hafen (Containerterminal) und das hafenaffine Gewerbe aus.

8.2.1 Erschließung Bahn

Die bahnseitige Erschließung erfolgt durch eine Ausgleisung eines Gütergleises von der Nebenstrecke Minden - Hafen Bückeburg mit einer neuen Brücke über den Mittellandkanal. Aufgrund der für Rangierarbeiten limitierten Möglichkeiten im Güterbahnhof Minden und der Sicherstellung der bahnseitig optimalen Anbindung der Anlage sieht das Bahnanschlusskonzept zwei sog. Vorstellgleise vor, die als doppeltes Vorstellgleis für Rangierfahrten an der Westseite des Hafens (Containerterminal / Umschlaggleise) bis auf die Höhe des Hafenaffinen Gewerbes vorbeigeführt werden. Von diesen Vorstellgleisen können dann Teilzüge in die vier Lade- und Rangiergleise gezogen bzw. geschoben werden.

Die zwei Durchfahrtsgleise und die vier Umschlag- und Rangiergleise liegen parallel zu der heutigen Bahnstrecke Minden-Nienburg (DB-Strecke 1741), die als Fläche für Bahnanlagen dargestellt ist. Die Umschlagsanlage liegt östlich der Vorstellgleise, die sich zum überwiegenden Teil in der heute schon dargestellten, vorhandenen Bahnfläche befinden. Diese wird nach Osten erweitert, in dem die Bahnumschlagsanlage an die Containerabstellflächen lagemäßig angegliedert wird.

8.2.2 Erschließung Binnenschiff / Mittellandkanal

Die Erschließung für das Binnenschiff erfolgt in einer kanalparallelen Anlegestelle. Sie wird als Wasserfläche zwischen heutiger Kanalfläche und der Baufläche für den Hafen (Containerterminal) nachrichtlich dargestellt. Zu der Anlegestelle, die Gegenstand eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens ist, gehört neben der Kanalerweiterung die Kaje und der unmittelbar dahinter befindliche Fangedamm. Dieser wird als Teil der Umschlagsanlage und der Sonderbaufläche von ihr überlagert. Die Grenze des Planfeststellungsbereichs für die Kaianlage wird nachrichtlich übernommen.

Entlang des Mittellandkanals wird die Parzelle des Kanals als Bundeswasserstraße nachrichtlich gekennzeichnet. In diesem Bereich liegen die für die Revision und bauliche Unterhaltung des Kanals notwendigen Flächen wie ein freizuhaltender Unterhaltungsstreifen. Am Nordufer ist dieser Streifen durch die Anlegestelle und das festgesetzte Sondergebiet mit den Umschlagflächen am Kanal unterbrochen. Der mit dem Ausbau der Anlegestelle wegfallende Wildausstieg wird östlich im Bereich des Dükers der Bückeburger Aue durch eine Neuanlage ersetzt.

Im Bereich der geplanten Bahnbrücke am westlichen Ende der Anlagestelle ist für den Rettungs- und Sicherheitseinsatz zum Einen eine Aufstellfläche unmittelbar am Brückenbauwerk und zum Anderen eine Wasserungsstelle als Rampe für den Einsatz von Booten vorgesehen.

Wendemöglichkeiten

Nach Auskunft des zuständigen WSA Minden besteht für die Europaschiffe eine Wendemöglichkeit im Hafen Bückeburg-Berenbusch (Entfernung vom RegioPort ca. 0,9 km), für das 110 m lange GMS besteht eine Wendemöglichkeit im Hafen Rus-

bend (Entfernung vom RegioPort ca. 5,0 km), die modernen Schiffe können auch eine Strecke bis zur Weser-/ Schachtschleuse problemlos rückwärtsfahren.

8.2.3 Belange Öffentlicher Personennahverkehr, weitere Verkehrsträger

Die Erschließung der Flächen durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kann in der weiteren Planung in Zusammenarbeit mit dem örtlichen und regionalen Nahverkehrsträgern über die Linien 7 und 600 (Nr. des Nahverkehrsplans) erfolgen.

Die durch den Bau des Hafenbeckens unterbrochene Radwegeverbindung auf dem Nordufer des Mittellandkanals wird durch eine Führung um das Hafengebiet ersetzt.

8.3 Verkehrsflächen

Die im Geltungsbereich liegenden, notwendigen Flächen der verkehrlichen Erschließung werden als Verkehrsflächen gem. § 9 (1) Ziffer 11 BauGB festgesetzt bzw. als nachrichtlichen Übernahmen gekennzeichnet.

In der Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans (als Teil des Verbandsgebiets des Planungsverbands) ist die Sicherung der Anbindung an das überörtliche Straßenverkehrsnetz ein wesentliches Ziel gewesen. Zu diesem Zweck ist im Bebauungsplan die auszubauende Verlängerung der Magdeburger Straße als Straßenverkehrsfläche festgesetzt worden.

8.3.1 Straßenverkehrsflächen

Es werden öffentliche Straßenverkehrsflächen (mit Straßenbegrenzungslinie auch gegenüber Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) gem. § 9 (1) Ziffer 11 BauGB festgesetzt. Die Dimensionierung und der Ausbaustandard wird entsprechend der Verkehrsfunktion vorgesehen.

Die Straßenverkehrsfläche der B 482 mit ihrem Verlauf von der Querung des Kanals (südliche Plangebietsgrenze) bis zur Anbindung Rampe zur Cammer Straße bzw. Karlstraße (nördliche Plangebietsgrenze) erfolgt als Festsetzung der vorhandenen Fläche der Straße einschließlich der Dammböschungen und Rampen.

Anschlussstelle B 482 mit Karlstraße/Cammer Straße (K 6)

Für die nach Westen zu verlegende und neu zu bauende westliche Rampe des Anschlusses der B 482 an den Knotenpunkt mit der Karlstraße / Cammer Straße übernimmt der Bebauungsplan die Funktion des Planfeststellungverfahrens bzw. Plangenehmigungsverfahrens. Dieser Neubau wird notwendig, um die für die Abwicklung der zukünftigen Verkehre zum und vom Containerhafen und Hafenaffinen Gewebe erwarteten Verkehre eine ausreichend leistungsfähige Anbindung zu schaffen. Dies ist aufgrund der heutigen Situation mit relativ kurzen Aufstellspuren im Bereich der Cammer Straße bei der Zufahrt zur Rampe und Einfahrt in das Gewerbe- und Industriegebiet Ost II - Päpinghausen nicht gewährleistet.

Die neu zu bauende Auffahrtsrampe ist rd. 175 m lang und auf der Böschungskrone ist eine Fahrbahnbreite von 8,00 m vorgesehen. Beidseitig der Fahrbahn ist eine 1,50 m breite Bankette/asphaltierter Seitenstreifen vorgesehen. Damit entspricht die Breite der Verkehrsfläche der heutigen Fahrbahn der Anschlussstelle (Breite der Verkehrsfläche rd. 11,00 m). Die neue Führung der Rampe liegt auf Flächen im öffentlichen Eigentum (Flurstücke Nr. 164, Nr. 217 und Nr. 247, Flur 003, Gemarkung Päpinghausen).

Im Bereich der Einmündung auf die B 482 wird aufgrund der erwarteten Verkehrsmengen und der Sicherstellung einer möglichst hohen Qualitätsstufe statt der ursprünglich verfolgte Lösung einer lichtzeichengeregelten Anbindung der Rampe zur B 482 an die Cammer Straße / Karlstraße ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Für die ampelgeregelte Kreuzung sprachen wirtschaftliche Überlegungen, insbesondere der nicht erforderlich werdende Grunderwerb und die vollständige Lage der Anbindungslösung im Plangebiet. Die jetzt verfolgte Lösung zielt auf die Realisierung einer leistungsfähigeren Lösung gegenüber der mindestens erforderlichen Stufe C (Mittlere Wartezeit ≤ 30 sec., wird von der Ampellösung erreicht). Die vom Baulastträger angeregte Lösung eines Kreisverkehrsplatzes mit Bypass erreicht die höhere Qualitätsstufe B (Mittlere Wartezeit ≤ 20 sec.).

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit der Lösung gem. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) erfolgte im Rahmen der „Konzeptstudie zur äußeren verkehrlichen Erschließung“ (Bockermann Fritze 08/2009, S. 25):

Bestimmung der Leistungsfähigkeit

Knoten 1a – Kleiner Kreisverkehrsplatz mit Bypass

Verkehrstärken

Zufahrt	Verkehrsstrom	$q_{Pkw,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw,i}$ [Lkw/h]	$q_{Lz,i}$ [Lz/h]	$q_{Kr,i}$ [Kr/h]	$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Tab. 7-2)	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]
		10	11	12	13	14	15	16	17
1 [A]	Z1						293	322	0
	K1						544	598	
2 [C]	Z2						424	467	0
	K2						209	230	
3 [B]	Z3						588	647	0
	K3						418	460	
Bypass	Z_{Bypass}						*57*	*63*	*0*
	K_{Bypass}								
4 [D]	Z4						225	247	0
	K4						664	730	
5									
6									

Bestimmung der Kapazität

Zufahrt	Verkehrsstärken $q_{Z,i}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärken $q_{K,i}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität C_{Gr} [Pkw-E/h] (Abb. 7-17)	Abminderungsfaktor für Fußgänger f_{Fg} [-] (Abb. 7-18a, 7-18b)	Kapazität C_i [Pkw-E/h] (Gl. 7-20)
	18	19	20	21	22
1 [A]	322	598	740	1,00	740
2 [C]	467	230	1.042	1,00	1.043
3 [B]	647	460	850	1,00	850
Bypass	*63*	*0*	*1.400*	*1,00*	*1.400*
4 [D]	247	730	639	1,00	639
5					
6					

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazitätsreserve Ri [Pkw-E/h]	mittl. Wartezeit wi [s]	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit: w [s]	Qualitätsstufe QSV [-]
	23	24	25	26
1 [A]	418	9	< 30	A
2 [C]	576	6	< 30	A
3 [B]	203	17	< 30	B
Bypass	*1337*	*3*	< 30	*A*
4 [D]	392	9	< 30	A
5				
6				
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Tabelle 7-1: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen

QSV	Mittlere Wartezeit w [s]
A	≤ 10
B	≤ 20
C	≤ 30
D	≤ 45
E	> 45
F	[1]

[1] Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist (vgl. Gleichung (7-3)).

BOCKERMANN FRITZE INGENIEURCONSULT

25

Die für die Lösung erforderliche Fläche außerhalb des Plangebiets wird im Bebauungsplan Nr. 776 „Päpinghausen-Ost“ der Stadt Minden bereits gestellt. Die dortige

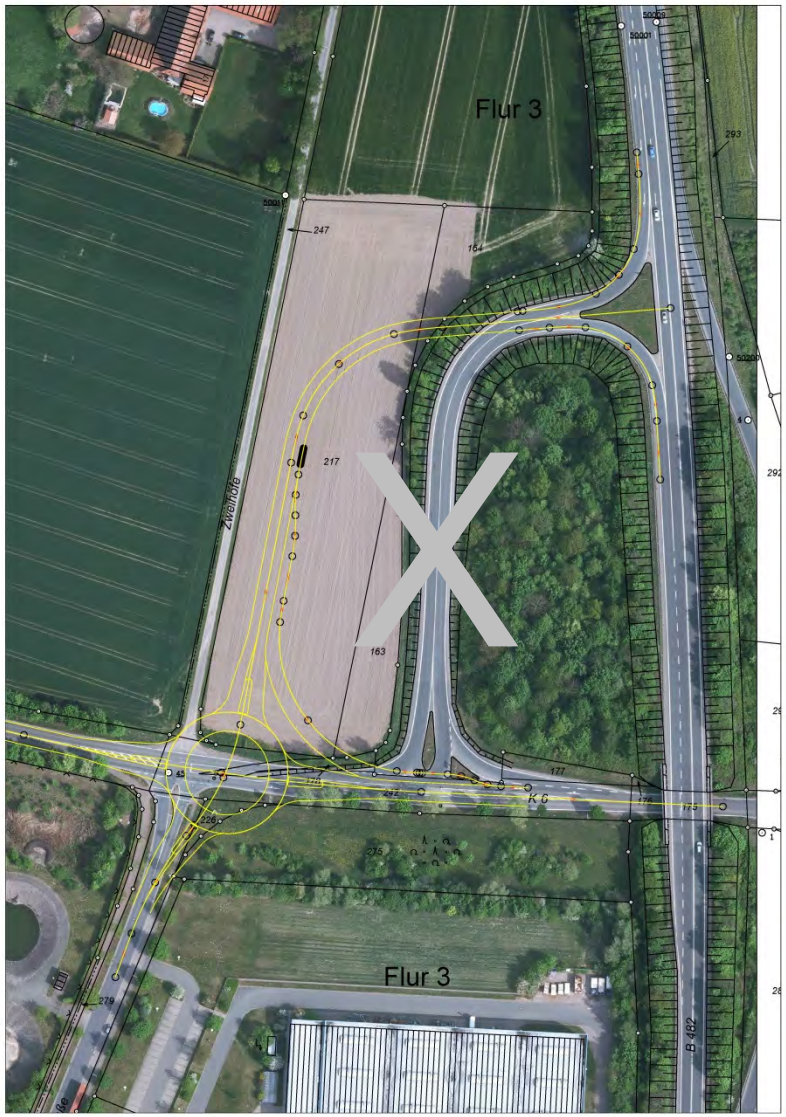
Fläche ist Grünfläche mit Abstandsfunktion zur Cammer Straße. Die erforderliche Fläche wird in der Planzeichnung nachrichtlich gekennzeichnet. Der Bebauungsplan Nr. 776 „Päpinghausen-Ost" wird von der Stadt Minden entsprechend geändert. Am 08.05.2014 wurde der Beschluss zur 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 776 in der Stadtverordnetenversammlung gefasst. Die Änderung umfasst eine 120 m^2 große als „Distanzgrün" festgesetzte Grünfläche in Verkehrfläche.

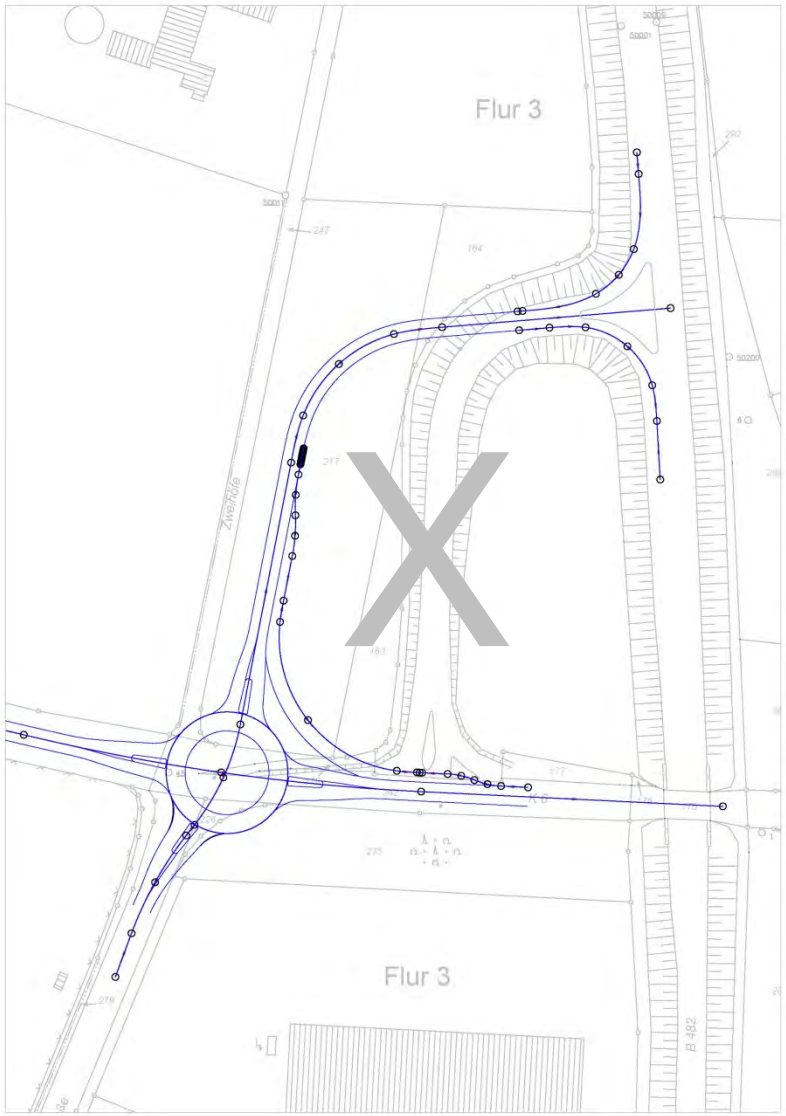
Der Kreisverkehrsplatz (Durchmesser: rd. 45 m) wird mit einem Bypass für den Verkehr Cammer Straße (aus Richtung Cammer/Osten) ⇨ B 482 versehen. Er ist im Innenbereich / der Mittelinsel mit einer Spur zur Überfahrung z. B. durch Schwerlasttransporte ausgestattet.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Detailplanung der neuen Abfahrtsrampe. Die Umsetzung des Neubaus ist durch die Zustimmung bzw. grundsätzliche Bereitschaft des Baulastträgers gesichert.

Um den erwarteten Verkehr von Süden (erwarteter Hauptverkehrsast von der B 65 / A 2) in Richtung Containerhafen und hafenaffinen Gewerbegebiet abwickeln zu können, muss die östlich der B 482 liegende südliche Abfahrtsrampe von der B 482 zur Cammer Straße ertüchtigt werden. Hierbei sind zwei Aufstellspuren vorgesehen mit den Fahrtrichtungen Links und Geradeaus / Rechts (Fahrbahnbreite gestrichelt im Bebauungsplan: 7,00 m; heutige Breite rd. 5,00 - 6,00 m, Erweiterung der Fahrbahn in den Flurstücken Nr. 288 und 289, Flur 003, Gemarkung Päpinghausen). Zu Regelung des Verkehrsflusses wird der Knotenpunkt mit einer Lichtzeichensignalanlage versehen.

Abfahrtsohr B 482 - K 6, Planung Kreis Minden-Lübbecke 04/2014 (ergänzt DHP 05/2014)





Für die neue Anbindung (Straßenverkehrsfläche + Böschung) wird eine ca. 4.000 m² große Fläche überplant, die als landwirtschaftliche Fläche genutzt wird. Die Fläche ist unbebaut und kann ohne erkennbare Konflikte einer Verkehrsnutzung zugeführt werden.

Unterführungen der B 482 und Bahnlinie Minden-Nienburg - Verlängerung der Magdeburger Straße

Die weitere Anbindung des Containerhafens und Hafenaffinen Gewerbes wird über die Cammer Straße sichergestellt, die im Plangebiet durch die Verlängerung der Magdeburger Straße mit einer Unterführung unter der B 482 und der Bahnlinie Minden-Nienburg (DB-Strecke 1741) festgesetzt wird.

Hierüber wird der Ziel- und Quellverkehr in das Plangebiet abgewickelt. Der sinnvolle und dem Planungsanlass entsprechende Ausbaustandard der Verlängerung der Magdeburger Straße ist im Querschnitt im Bereich der Unterführungen: Fahrbahn: 7,00 m; Sicherheitsstreifen Nordseite: 1,00 m, kombinierter Geh- und Radweg Südseite: 3,75 m. Die Fahrbahnbreite verjüngt sich dabei nach Osten zur Bahnunterführung um 20 cm auf 6,80 m.

Die neu zu errichtende Überführung der Bahnlinie Minden-Nienburg (DB-Strecke 1741) verfügt über eine lichte Höhe von 4,70 und Weite von 11,50 m. Für die Unterführung der Bahnlinie Minden-Nienburg wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. Er sieht den Ausgleich des Eingriffs der Baumaßnahme in den Bahnkörper - neben Maßnahmen im räumlichen Umfeld der neu zu bauenden Unterführung - auf einer 400 m^2 großen Fläche an der Cammer Straße vor, auf der eine Initialpflanzung eines Feldgehölzes festgesetzt wird.

Im weiteren Verlauf und mit der Realisierung des II. Bauabschnittes des Containerhafens mit dem Bahnanschluss wird eine weitere Unterführung der geplanten Vorstell- und Rangiergleise erforderlich, die östlich der vorhandenen Unterführung liegt.

Die Verlängerung und der Ausbauabschnitt der Magdeburger Straße führt in einen zentralen Kreisverkehrsplatz, der die Verteilungsfunktion aller Verkehre (Betriebs-, Mitarbeiter- und sonst. Besuchsverkehre) übernimmt. Er ist mit (äußerer Durchmesser der Straßenverkehrsfläche) für diese Aufgabe entsprechend dimensioniert. Von ihm geht eine öffentliche Verkehrsfläche bis an die Grenze bzw. Einfahrt in das Gelände des Containerhafens und als Erschließungsstraße in das hafenaffine Gewerbegebiet ab.

Im Sondergebiet Hafen - Containerhafen (SO1) werden die hafenbetriebsinternen Verkehrseinrichtungen planungsrechtlich nicht festgesetzt, so dass betriebliche Belange des Hafens und der angesiedelten Funktionen so gering wie möglich beeinträchtigt werden und sich an die jeweiligen Bedürfnisse der Nutzung anpassen können.

Im Sondergebiet Hafen – Hafenaffines Gewerbe (SO2) wird zur Erschließung der Fläche und ggf. einzelner Teilbereiche / Parzellen eine Planstraße als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

8.3.2 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gem. § 9 Ziffer 11 BauGB werden festgesetzt:

Die Fläche des Unterhaltungs- und Wirtschaftswegs ausgehend vom Kreisverkehr nach Osten in Richtung Bückeburger Aue und dann nach Süden entlang des Containerhafens mit Anbindung an den Kanaldamm im Bereich des östlichen Endes der Hafenanlage/Fangedamms. Diese Verkehrsfläche soll zum einen der Fortsetzung und Umleitung des Fuß- und Radverkehrs dienen, der nach dem Bau der Anlagestelle und des Containerhafens nicht mehr unmittelbar entlang des Kanals geführt werden kann. Darüber hinaus wird der Weg so ausgeführt, dass er als Revisionsweg entlang des Gewässers und der Flutmulde als landwirtschaftlicher Wirtschaftsweg, aber auch als Bedarfs- und Notzufahrt zum Kanal dienen kann: Querschnitt im Abschnitt Kreisverkehr bis zur Bückeburger Aue: 6,00 m, nach Süden bis zur Auffahrt auf den zünftigen Kanaldeich in der Nähe des Fangedamms an der Anlegestelle / Düker: 3,50 m.

Vom Kreisverkehr nach Norden entlang des Hafenaffinen Gewerbes bis zur Cammer Straße führend ist ebenfalls Verkehrsfläche (Unterhaltungs- und Wirtschaftsweg) vorgesehen, die zum Einen der Fortsetzung und Umleitung des Fuß- und Radverkehrs dienen soll und zum Anderen als Feuerwehr-Bedarfs- und Notzufahrt zu den Bauflächen dienen kann: Breite der Verkehrsfläche für den Fuß- und Radverkehr: 6,00 m. Darüber hinaus kann über diese Verkehrsfläche der landwirtschaftliche Verkehr zur Bewirtschaftung der in dem Bereich verbleibenden Ackerflächen und Weiden / Wiesen abgewickelt werden.

8.3.3 Erschließung der Grundstücke

Das Sondergebiet SO1 Hafen – Containerhafen wird mit seinen unterschiedlichen Funktions- und Aufgabenbereichen als eine betrieblich und wirtschaftlich zusammenhängende, private Grundstücksfläche direkt vom zentralen Kreisverkehrsknotenpunkt erschlossen.

Im Sondergebiet SO2 Hafen – Hafenaffines Gewerbe ist keine abschließende Grundstücksteilung festgesetzt. Die sich später noch genauer zu bestimmenden Grundstücke der sich ansiedelnden Betriebe können direkt von der Erschließungsstraße erschlossen werden.

Die im Bereich zwischen den SO-Gebieten und der Bückeburger Aue liegenden landwirtschaftlichen Grundstücke können von den „multifunktionalen" Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung erreicht werden. Von diesen Wegen können die Grundstücke in der Bückeburger Aue vom Westen her erreicht werden.

Für die östlich der Bückeburger Aue auf Bückeburger Stadtgebiet liegenden landwirtschaftlichen Grundstücke ändert sich die Erschließungssituation von der Straße „Unten den Tannen" nicht.

8.3.4 Ruhender Verkehr

Flächen für den ruhenden Verkehr werden planungsrechtlich nicht festgesetzt. Straßenbegleitende, öffentlichen Stellplätze befinden sich innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen. Die erforderlichen privaten Stellplätze wie auch der Wartebereich der Eingangskontrolle des Containerhafens / Gatebereichs werden auf dem jeweiligen Betriebsgrundstück untergebracht.

8.3.5 Fuß- und Radwege

Fuß- und Radwege sind in den jeweiligen Regelquerschnitten der festgesetzten Straßenverkehrsflächen vorgesehen. Betriebsinterne Fuß- und Radwege im Containerhafen und Hafenaffinem Gewerbe werden planungsrechtlich nicht festgesetzt.

Aufgrund der wegfallenden, potenziellen Wegeverbindung entlang des Kanals werden ausgehend vom Kreisverkehr multifunktional zu nutzende Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung vorgesehen, die die Verbindungen Kanal westlich des Plangebiets nach Cammer sowie entlang des Mittellandkanals sicherstellen.

Planungsrechtlich ist dafür Vorsorge getroffen, dass die festgesetzte Straßenverkehrsfläche ausreichend breit ist, um einen kombinierten Fuß- und Radweg aufnehmen zu können.

Die Führung des Radwegs am zentralen Kreisverkehrsplatz an der Magdeburger Straße auf der Nordseite ist dadurch bestimmt, dass es einen möglichst kurzen Weg zur Hauptziel- und –quelle, dem hafenaffinen Gewerbegebiet gibt. Auch kann so die Einmündungssituation aus dem Kreisverkehr zum Containerhafen gemieden werden.

8.4 Schienenverkehr

Im Plangebiet ist die Bahnanlage der Strecke Minden-Nienburg (DB-Strecke 1741) als Bahnanlage im Sinn der Übernahme von Darstellung der Fachplanung als Fläche für den überörtlichen Verkehr und Hauptverkehrszüge gem. § 5 (2) Ziffer 3 BauGB übernommen.

Im Planbereich befinden sich planfestgestellte Bahnanlagen als Durchfahrts-, Rangier- und Ladegleise. Der planfestgestellte Bereich wird nachrichtlich als Bahnanlage (Fläche für den überörtlichen Verkehr und Hauptverkehrszüge gem. § 5 (2) Ziffer 3 BauGB) übernommen. Die Grenze des Planfeststellungsbereichs ist gekennzeichnet. Im Bereich der zu verlängernden, neu zu bauenden Magdeburger Straße überlagert diese nachrichtliche Übernahme die darunter liegende, festgesetzte Verkehrsfläche.

Die Durchfahrts-, Rangier- und Ladegleise werden dabei auf einem Damm mit einer Höhe von im Mittel 8,40 m über Geländeniveau der Containerstellfläche geführt. Innerhalb des Plangebiets liegt die neu zu bauende Querung des Mittellandkanals für das Anschlussgleis in Richtung Süden, dem Gütergleis Minden – Hafen-Berenbusch. Die Brücke ist eingleisig ausgeführt, da die Auffächerung in die sechs Vorstell-, Rangier- und Ladegleise erst nördlich der Brücke vorgesehen ist.

Die außerhalb des Planbereichs liegenden Flächen des vorgesehenen Bahnanschlusses vom Güterbahnhof Minden werden als Flächen der Planfeststellung nachrichtlich im Plan dargestellt. Das weiter nach Südwesten verlaufende Anschlussgleis führt etwa auf Höhe der heutigen Unterführung in das des Gleises Güterbahnhof Minden - Hafen Berenbusch.

Es wird keine Differenzierung in öffentliche und private Gleisflächen innerhalb der planfestgestellten Flächen vorgenommen. Diese bleibt dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

8.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Soweit sich aus der Betriebserweiterung zusätzlicher Beförderungsbedarf ergibt, wird das Beförderungsangebot der Buslinie diesem Bedarf angepasst.

Das Plangebiet ist somit an das Netz des öffentlichen Personennahverkehres (ÖPNV) bereits angeschlossen. Mit der Buslinie ist eine lokale Erschließung durch den ÖPNV vorhanden. Mit der geplanten Entwicklung des Standorts und dem erwarteten Zuwachs an Arbeitsplätzen ist auch die ÖPNV-Bedienqualität bedarfsgerecht anzupassen. In der Verlängerung der Magdeburger Straße ist kein Raum für eine Haltestelle vorgesehen. Mögliche Busfahrgäste müssen von den westlich der Unterführung gelegenen oder an der Cammer Straße liegenden Haltestellen das Gebiet erreichen. Der zentrale Kreisverkehr zwischen Hafengebiet und hafenaffinen Gewerbegebiet ist dabei so ausgeführt, dass hier auch den Bereich erschließende Busse wenden können.

9 Belange der Ver- und Entsorgung

Für die Ver- und Entsorgung des Plangebiets werden Flächen für die Abfall- und Abwasserbeseitigung, einschließlich der Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser, sowie für Ablagerungen gem. § 9 (1) Ziffer 14 BauGB festgesetzt.

9.1 Trinkwasser / Löschwasser

Das Plangebiet wird an das öffentliche Trinkwassernetz angeschlossen. Die Hauptleitungstrassen verlaufen in den öffentlichen Verkehrsflächen im Plangebiet und werden durch die Magdeburger Straße an das vorhandene Netz im Gewerbegebiet Päpinghausen-Ost angeschlossen.

Gemäß § 1 (2) Feuerschutz- und Hilfeleistungsgesetz (FSHG) haben die Städte und Gemeinden "eine den örtlichen Verhältnissen angemessene Löschwasserversorgung" sicherzustellen. Bei kleiner Brandausbreitungsgefahr - Umfassung mindestens feuerhemmend/F30 und harte Bedachung - beträgt die notwendige Löschwassermenge (Grundschutz) 96 m^3/h über zwei Stunden.

Erfüllen die Gebäude die brandschutztechnischen Voraussetzungen nicht, erhöht sich die für den Grundschutz notwendige Löschwassermenge auf 192 m^3/h für zwei Stunden. Dies gilt im verstärkten Maße für mehrgeschossige Gebäude.

Wird aufgrund besonderer Gefahren eine größere Löschwassermenge notwendig, so hat der Eigentümer, Besitzer oder sonstige Nutzungsberechtigte auf eigene Kosten für die Sicherstellung zu sorgen [§1 (2) FSHG].

Diese Mengen müssen durch das vorhandene und zu ergänzende Netz sichergestellt werden.

9.2 Schmutz- und Regenwasserentsorgung

Die Schmutzentwässerung erfolgt im öffentlichen Bereich der Magdeburger Str. durch Drucksysteme und wird möglicherweise (erschließungsabhängig) durch Freigefällekanalisation in den SO-Gebieten ergänzt.

Der Aspekt der Versickerung von Niederschlagswasser im Bereich des SO-1-Gebietes ist dabei noch im Weiteren hinsichtlich der Machbarkeit zu prüfen. Grundsätzlich wird auch hier von einer Trennkanalisation ausgegangen.

Die Niederschlagswasserbehandlung soll gebietsnah in die Bückeburger Aue über vorgesehene Rückhaltung und Regenklärbecken erfolgen. Zur Freihaltung und Sicherstellung der erforderlichen Flächen für die Entwässerung werden im Hafengelände (entlang der östlichen Grenze) sowie im Bereich des hafenaffinen Gewerbes (nördlich der Fläche im Zwischenbereich zur Cammer Straße) Flächen für die Abwasserbeseitigungsanlagen gem. § 9 (1) Ziffer 14 BauGB dargestellt bzw. mit Symbol gekennzeichnet. Sie werden als Regenrückhaltungsflächen (RRB) im räumlichen Zusammenhang mit den jeweiligen Sondergebietsflächen vorgesehen und als öffentliche Einrichtungen festgesetzt.

Die erforderlichen Erlaubnisse zur Einleitung in die Bückeburger Aue sind im Rahmen des Verfahrens der Renaturierung der Bückeburger Aue bekannt. Die Erlaubnisse werden in einem gesonderten Verfahren beantragt und mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Die Einleitungspunkte bzw. Situation wird entsprechend der Umplanung der renaturierten Bückeburger Aue angepasst.

Magdeburger Straße

Für die auszubauende bzw. zu verlängernde Magdeburger Straße wird eine Abwasser-/Regenwasserbehandlungsanlage im Straßenraum errichtet. Das Oberflächenwasser wird nach der Behandlung über eine eigene Einleitung in die Bückeburger Aue überführt.

SO 1

Für den Containerhafen – 1. Bauabschnitt – wurde eine entwässerungstechnischen Planung erstellt, das die für diesen Bauabschnitt erforderliche Sicherung der Entwässerung nachweist. Hierbei ist eine Abwasser-/ Regenwasserbehandlungsanlage im Süden vorgesehen.

Der Kanalseitengraben des Mittellandkanals zwischen der Eisenbahnbrücke 146a und dem Düker 134 muss im Zuge der Errichtung der Kanalanlegestellen nach Norden verlegt werden. Er nimmt die am Fuß der Dammbauwerke (B 482, Bahn) anfallen Niederschlagswässer auf und leitet sie im Bereich des Dükers in die Bückeburger Aue ein. Der neue Regenwasserkanal wird in der Ladestraße direkt hinter dem Fangedamm verlegt.

Die Entwässerungsplanung für den Containerhafen sieht bei den späteren Erweiterungen (II. Bauabschnitt. , den Anschluss durch die verlängerte Magdeburger Straße an das vorhandene Netz im Gewerbegebiet Gewerbe- und Industriegebiet Ost II - Päpinghausen vor. Die Hauptleitungstrassen verlaufen in den öffentlichen Verkehrsflächen im Plangebiet. Für die Niederschlagsentwässerung) ist eine weitere Anlage im Norden von SO 1 vorgesehen. Diese Anlage wird an die Bückeburger Aue unter Nutzung der bis dahin erstellte Anlagen in der Magdeburger Straße angeschlossen.

SO 2

Das Gebiet soll im Trennverfahren entwässert werden. Es umschließt einen Teil der Magdeburger Straße im Süden und die geplante Zufahrtsstraße mit einem zu erwartenden DTV von 2.000 bis 15.000 Kfz/Tag. Auf den hafenaffinen Gewerbeflächen wird mit hohem Reifenabrieb durch Schwerlasttransporte sowie starkem Rangierverkehr gerechnet. Daher werden die Gewerbeflächen in die Kategorie 3 nach Trennerlass eingestuft. In dem Gebiet sind keine Einwohner zu erwarten, es liegt nicht innerhalb von Wasserschutzgebieten und auch nicht innerhalb von Überschwemmungsgebieten. Die Entwässerung liegt in den öffentlichen Flächen.

Es ist eine zentrale Niederschlagswasserbehandlungsanlage im Norden vorgesehen. Anbindung erfolgt über öffentliche Flächen, in einem Teilbereich müssen private Flächen gequert werden. Um das nördlich liegende RRB anzuschließen, wird eine mit einem Leitungsrecht zugunsten des Entsorgers (SBM) zu belastende Fläche innerhalb des Sondergebietes zum Erreichen des RRB berücksichtigt.

Die Anlage ist als Retentionsbodenfilter südlich der Cammer Straße geplant. Dieses soll an den Regenwasserkanal in der Cammer Straße angeschlossen und seine Abflüsse über die Einleitstelle 21.01 in die Bückeburger Aue eingeleitet werden.

Den städtischen Betrieben Minden (SBM) obliegt grundsätzlich die Abwasserbeseitigungspflicht im Plangebiet (auch für die privaten Grundstücke des Hafengebietes). Die Abwasserbeseitigungspflicht für SO1 soll jedoch auf den Eigentümer übertragen werden. Hierzu sind Abstimmungen und Verfahren zur Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht auf den Eigentümer und Freistellung von der Abwasserüberlassungspflicht für die Stadt Minden /SBM unter Einbeziehung der Wasserbehörde erforderlich.

Die Verkehrszugänglichkeit der Regenwasserbeseitigungsanlagen ist durch die festgesetzten Unterhaltungs- und Wirtschaftswege als Verkehrsflächen zu gewährleisten.

9.3 Elektrizitäts- und Gasversorgung

Das Plangebiet selbst kann mit Elektrizität vom vorhandenen Netz des Gewerbestandorts Gewerbe- und Industriegebiet Ost II - Päpinghausen versorgt werden.

Die im Nordwesten des Plangebiets verlaufende unterirdische Gasleitung wird mit einem Leitungsrecht gesichert. Außerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche wird ein Schutzstreifen von 8,00 m mit jeweils 4,00 m rechts und links der Leitung festgesetzt.

Das Bebauungsplangebiet ist an das öffentliche Trinkwassernetz und an die Abwasseranlagen des Planungsverbands für den RegioPort Minden im Bereich der umgebenden Straßen mit Weiterleitung zur Zentralkläranlage anzuschließen. Die Ver- und Entsorgungstrassen verlaufen in den öffentlichen Verkehrsflächen und in den privaten Grundstücksflächen und sind erst bei der späteren, konkreten Flächenparzellierung genau festzulegen.

Die Anbindung an die sog. technische Infrastruktur und Erschließung durch die wichtigsten leitungsgebundenen Versorgungen erfolgt über die vorhandenen bzw. zu erweiternden Anbindungen aus dem Gewerbe- und Industriegebiet Ost II - Päpinghausen.

Hierzu zählen die Versorgung mit Energie bzw. Strom, Frischwasser und Telekommunikations- und Datentransferleistungen. Sie werden i.d.R. durch private Versorgungsträger erstellt.

Die Entsorgung des Schmutzwassers erfolgt über neu zu errichtende Netze in Richtung der zentralen Abwasserentsorgung des Planungsverbands für den RegioPort Minden mit Anschluss im Bereich der Cammer Straße.

Nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Ver- und Entsorgung des Gebiets steht die Anpassung der 110 kV-Elektrofreileitung, die durch den Hafenbereich führt und mit einem Abzweig zum Umspannwerk an der Magdeburger Straße versehen ist. Es ist geplant, sie auf der bestehenden Trasse in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren im Bereich der Sonderbaufläche für den Containerterminal zu erhöhen. Die Alternativenprüfung für die Veränderung der 110 kV-Elektrofreileitung erfolgt im Rahmen des für diese Leitungen durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens.

9.4 Sonstige Belange der Ver- und Entsorgung

Im Bereich östlich der Bückeburger Aue befinden sich im Plangebiet Entwässerungsleitungen privater Dritter ohne Bezug zum Vorhaben. Die Leitungstrassen werden innerhalb einer mit einem Leitungsrecht zugunsten des Abwasserbetriebs der Stadt Bückeburg gemäß § 9 (1) Ziffer 21 BauGB zu belastenden Fläche entsprechend festgesetzt. Dabei wird darauf hingewiesen, dass die Lage der festgesetzten Flächen verändert werden kann, wenn der Bestimmungszweck gewahrt bleibt. Dieses geschieht vor dem Hintergrund, da von den Abwasserbetrieben der Stadt Bückeburg zur Feststellung der tatsächlichen geometrisch eindeutigen Tras-

senverläufe keine maßhaltigen Unterlagen zur Verfügung gestellt werden können.

Belange von Richt- und Mobilfunk

Durch das Plangebiet verläuft ein Richtfunkverbindung für den Mobilfunk. Der Strahl dieser Verbindung wird mit dem erforderlichen Freihaltekorridor von 30,00 m im Plan gekennzeichnet, da in diesem Bereich eine Bauhöhenbeschränkung für hochbauliche Anlagen von über ca. 50,00 m über Grund besteht.

10 Belange Gewässer / Hochwasserschutz

Die Wasserfläche des Mittellandkanals und der nicht umzugestaltende Bereich der Bückeburger Aue werden als Wasserflächen sowie die Flächen für die Wasserwirtschaft, für Hochwasserschutzanlagen und für die Regelung des Wasserabflusses gem. § 9 (1) Ziffer 16 BauGB nachrichtlich übernommen bzw. festgesetzt.

Siehe hierzu auch die Ausführungen zum Schutzgut Wasser in Teil B: Umweltbericht (S. 39 ff.).

Im Bereich zur Renaturierung und Umgestaltung der Bückeburger Aue wird die Wasserfläche nicht festgesetzt, da die Planverfahren auf nordrhein-westfälischer wie auch niedersächsischer Seite noch nicht abgeschlossen sind und die Lage des Gewässers daher nicht abschließend bekannt ist. Zur Erläuterung der späteren Umgestaltung ist die Beikarte 1:" Umgestaltung der Bückeburger Aue zwischen Mittellandkanal und K 6" dieser Begründung beigefügt.

In dem gekennzeichneten Bereich der Plangenehmigungsverfahren zur Renaturierung der Bückeburger Aue wird der für den Hochwasserschutz erforderliche Retentionsraumausgleich durch eine Flutmulde und durch eine mäandrierende Gewässergestaltung geschaffen. Siehe hierzu auch die nachfolgenden Ausführungen in Kapitel 13 zu dieser Begründung und dem Teil B: Umweltbericht.

Der Bereich des durch Verordnung der Bezirksregierung Detmold vom 21.01.2008 festgesetzten Überschwemmungsgebiets der Bückeburger Aue ist nachrichtlich gekennzeichnet.

Die Parzelle des Mittellandkanals wird als Fläche gemäß Bundeswasserstraßengesetz mit der Bezeichnung „Bundeswasserstraße Mittellandkanal" nachrichtlich gekennzeichnet. Der Bereich der Planfestellung des Hafenbeckens und Fangedamms sowie der Wildeinstieg werden nachrichtlich dargestellt.

11 Belange der Landwirtschaft

Im Umfeld des RegioPorts soll auf den nicht baulich oder für die Umgestaltung der Bückeburger Aue in Anspruch genommenen Flächen die bestehende landwirtschaftliche Nutzung weiter ermöglicht und vorgesehen werden.

Die im Plangebiet weiter zu nutzenden landwirtschaftlichen Flächen werden als Flächen für die Landwirtschaft gem. § 9 (1) Ziffer 18 BauGB festgesetzt.

Der Nachweis der notwendigen Inanspruchnahme gem. § 1a (2) Satz 2 BauGB der landwirtschaftlichen Flächen für das Vorhaben ist im Rahmen der Alternativenprüfung geführt worden. So erfüllten Arrondierungen vorhandener Hafenstandorte, Brachflächen oder Flächen anderer Nutzungen nicht die Anforderungen an Größe und Erschließungsmöglichkeiten für das geplante Vorhaben. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind prioritär räumlich-funktional zugeordnet im Verbandsgebiet im Kontext des Maßnahmenkomplexes Renaturierung Bückeburger Aue vorgesehen. Sie umfassen vor allem tieferliegende, für die intensive landwirtschaftliche Nutzung weniger gut geeignete Flächen.

Eine Bewirtschaftung und Zufahrt zu den Grundstücken zwischen den SO-Gebieten und der Bückeburger Aue ist über die vorgesehenen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Fuß- / Radweg als „multifunktionale" Verkehrswege möglich und sichergestellt.

12 Belange des Denkmalschutzes und der Archäologie

Innerhalb des Bebauungsplangebiets befinden sich nach heutigem Kenntnisstand keine Baudenkmale oder denkmalwerte Objekte. Im Bereich der Neuaufstellung in der Bückeburger Aue und im Bereich der nördlichen Sonderbaufläche (hafenaffines Sondergebiet) befinden sich Kartierungsflächen untertägiger und ortsfester kulturgeschichtlicher Bodendenkmale.

Hier wurde ein größerer zusammenhängender Bereich (fünf Teilflächen) am 28.03.2008 als Bodendenkmal in die Denkmalliste des Planungsverbands für den RegioPort Minden eingetragen. Es handelt sich um den Siedlungsplatz Didinghausen. Der Siedlungsplatz Didinghausen war von der vorrömischen Eisenzeit (ab dem 3. Jahrhundert v. Chr.) bis zum Spätmittelalter bewohnt. Bestandteil des Bodendenkmals sind die Siedlungsspuren, die obertägig nicht sichtbar, im Boden jedoch unter dem Pflughorizont erhalten sind. Nach Angaben des Landschaftsverbands Westfalen-Lippe (LWL) – Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, behindert die Unterschutzstellung die Planung des RegioPorts Weser nicht. Die Unterschutzstellung sichert in diesem Zusammenhang nur, dass der bedeutende Siedlungsplatz vor Beginn der Baumaßnahmen archäologisch untersucht wird (Schreiben des LWL vom 07.01.2008 an die Stadt Minden zur Beantragung des Eintrags in die Denkmalliste).

Archäologische Sondierungen im Jahr 2010 haben zu dem Ergebnis geführt, dass die in der südlichen Hälfte des Planungsgebiets vorgefundenen Befunde keine weitere Untersuchung notwendig erscheinen lassen.

Im nördlichen Bereich (SO2) ist die Erhaltung der Befunde so gut, dass eine flächige, vollständige Ausgrabung weit im Vorfeld einer Bebauung vom öffentlichen Aufgabenträger als unerlässlich angesehen wird. Daneben ist eine weitere Fläche vorhanden, bei der ebenfalls eine flächenhafte Ausgrabung notwendig erscheint. Zur Bestimmung des Umfangs sollten in diesem Bereich vorher Suchschnitte angelegt werden.

Innerhalb des Gewerbegebiets Päpinghausen bestand bis 2009 ein weiteres Bodendenkmal. Dabei handelt es sich nach Auskunft des LWL um das Gräberfeld Päpinghausen westlich der B 482, einem ausgedehnten Urnenfriedhof aus der Bronze- und Eisenzeit (dort ca. 1.200 bis 500 v. Chr.), der nach und nach weitgehend vollständig untersucht worden ist. Die der Eisenzeit wahrscheinlich zugehörige Siedlung ist weiter westlich im Vorfeld der Bebauung im Gewerbegebiet schon vor Jahren untersucht worden. Da das Gräberfeld nach Auskunft des LWL mittlerweile umfassend archäologisch untersucht wurde, können die Flächen vor dem Hintergrund der bestehenden Bebauungspläne für die weitere Erschließung freigegeben werden.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind konkrete archäologische Kulturdenkmale innerhalb des Plangebiets im Bereich der Stadt Bückeburg nicht bekannt. Das Auftreten archäologischer Bodenfunde ist aufgrund der (bislang) fehlenden systematischen Erhebung nicht auszuschließen.

Der Umweltbericht (Kapitel 2.8.2, S. 52, beschreibt die zu erwartende Umweltwirkungen wie folgt:

„Das Bodendenkmal Didinghausen wird vor Beginn von Baumaßnahmen archäologisch untersucht. Archäologische Funde können dadurch dokumentiert und falls erforderlich gesichert werden. Anschließende Flächeninanspruchnahmen und Bautätigkeiten sind unter Bezugnahme auf das Schreiben des LWL (s. o.) also möglich. Aus Denkmalschutzsicht sind erhebliche Auswirkungen damit ausgeschlossen."

Es werden folgende Hinweise auf dem Plan vermerkt:

Für den Nordrhein-westfälischen Teil des Plangebiets: Wenn bei Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien) entdeckt werden, ist nach §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes die Entdeckung unverzüglich der Unteren Denkmalbehörde, Fachbereich 5, Bereich 5.2, Kleiner Domhof 17, Minden (Tel.: 0571/9724014) oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, Am Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, Tel. 0251/591-8961, anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten.

Für den Niedersächsischen Teil des Plangebiets: Ur- und frühgeschichtliche Bodenfunde wie z. B. Keramikscherben, Steingeräte oder Schlacken sowie Holzkohleansammlungen, Bodenverfärbungen oder Steinkonzentrationen, die bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten gemacht werden, sind gem. § 14 (1) des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes NDSchG auch in geringer Menge meldepflichtig. Sie müs-

sen der zuständigen Kommunalarchäologie Schaumburger Landschaft, (Schloßplatz 5, 31675 Bückeburg, Tel.: 05722/956615, eMail: Bethold@Schaumburger-andschaft.de) und der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Bückeburg unverzüglich gemeldet werden. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 (2) NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde die Fortsetzung der Arbeit gestattet.

13 Belange der Umwelt / Altablagerungen

13.1 Umweltprüfung

Die erforderliche Umweltprüfung mit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen sowie Angaben zu geplanten Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen der Planung und der Methoden zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen sind in dem Umweltbericht des Bebauungsplans zu entnehmen. Der Umweltbericht fasst die Ergebnisse wie folgt zusammen (S.134 ff.):

„Der vorliegende Umweltbericht gem. § 2 (4) BauGB dient der Berücksichtigung umweltrelevanter Gesichtspunkte im Planungsprozess und der sachgerechten Aufbereitung der Umweltaspekte für die Abwägung. Dabei werden das geplante Vorhaben, die planerischen Vorgaben im Untersuchungsraum sowie die vorhandene Umweltsituation beschrieben. Auf der Basis der wesentlichen vorhabenbedingten Wirkfaktoren (wie z. B. Flächeninanspruchnahme) werden die zu erwartenden Umweltauswirkungen anschließend aufgezeigt und bewertet.

Für das Schutzgut Menschen ist eine Berücksichtigung entstehender Immissionsbeeinträchtigungen durch die Ansiedlung zusätzlicher Hafen- und Gewerbegebietsflächen zu beurteilen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Wohnumfeldfunktionen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben können unter Berücksichtigung von Maßnahmen zum Schallschutz und der Festlegung der immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) erfüllt werden. Die erforderlichen Maßnahmen zum Schallschutz sowie die IFSP werden über den Bebauungsplan festgesetzt. Im Zusammenhang mit dem Bau des Hafenbeckens am Mittellandkanal kann es wegen unvermeidbarer lärmintensiver Rammarbeiten zu zeitweiligen Überschreitungen zulässiger Richtwerte kommen, was jedoch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Hafenbecken bzw. der Bauausführung zu regeln ist. Erhebliche Beeinträchtigungen auf die Erholungsnutzung im Plangebiet sind nicht zu erwarten.

Die ökologische Wertigkeit der direkt durch das Vorhaben betroffenen Biotopstrukturen ist unter Beachtung des Bewertungsmodells des LANUV als eher gering einzustufen. Unabhängig davon gilt es sämtliche Biotopverluste, die sich mit dem Planvorhaben ergeben, zu bilanzieren und geeignete Kompensationsmaßnahmen festzulegen. In diesem Zusammenhang wirken sich die in Teilbereichen des Plangebiets festgesetzten Flächen gem. § 9 (1) Ziffern 16, 20 und 25a BauGB positiv aus. In diesen Bereichen sind im Wesentlichen Anpflanzungen von Gehölzstreifen sowie

eine naturnahe Umgestaltung der Bückeburger Aue vorgesehen.
Der westlich des Plangebiets in Niedersachsen liegende Schaumburger Wald ist als FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesen. Zur Vermeidung erheblicher Licht- und Störwirkungen im Bereich des Waldes und der dort wertgebenden Arten (Fledermäuse, Spechte, Nachtfalter) sind Maßnahmen zur Vermeidung von Lichtemissionen und Maßnahmen zur Abschirmung von Störwirkungen erforderlich (Beleuchtungskonzept und Eingrünungsstreifen). Außerdem ist zur Verringerung von für den Wald langfristig schädlichen Stickstoffdepositionen – u. a. verursacht durch Schiffsmotoren – eine Landstromversorgung der Schiffe während der Liegezeiten im Hafen erforderlich. Unter Voraussetzung dieser Maßnahmen zur Schadensbegrenzung verbleiben insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen der wertbestimmenden Arten und Lebensraumtypen. Unter Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen ist eine Verträglichkeit des Bebauungsplans auch unter Berücksichtigung der weiteren Planungen und Projekte in dem Bereich gegeben.
Im Hinblick auf die artenschutzrechtliche Belange des Bundesnaturschutzgesetzes sind artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen sowie für bestimmte Arten vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, so genannten CEF-Maßnahmen vorgesehen. Die Biotopverluste und betriebsbedingten Störungen können im Umfeld des Vorhabens störungsempfindliche Arten dazu veranlassen, ihre angestammten Lebensräume zu verlassen. Betroffen sind Eisvogel, Feldlerche, Feldschwirl, Grauspecht, Kuckuck, Mäusebussard, Mittelspecht, Nachtigall, Neuntöter, Pirol, Rebhuhn, Schwarzspecht, Turmfalke, Waldkauz und Waldohreule.
Durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen tlw. im Plangebiet und tlw. außerhalb wird eine Betroffenheit artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG vermieden. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) müssen im räumlich-funktionalen Zusammenhang zu den gestörten Lebensstätten stehen und zum Eingriffszeitpunkt bereits wirksam sein. Eine wesentliche CEF-Maßnahme stellt die Umgestaltung der Bückeburger Aue dar.
Die Umgestaltung der Bückeburger Aue ist gleichzeitig die wesentliche Ausgleichsmaßnahme für die Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 14 und 15 BNatSchG, zu der die Ausweisung des Hafen- und Gewerbegebiets unweigerlich führt. Durch die länderübergreifende Umgestaltung der Bückeburger Aue, weitere Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet sowie die Grünflächen im Umfeld des Baugebiets werden die entstehenden Beeinträchtigungen jedoch vollständig und im räumlich-funktionalen Zusammenhang ausgeglichen. Außerdem tragen die Ausgleichsmaßnahmen zusammen mit dem Eingrünungsstreifen am Baugebiet zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes bei, so dass auch die Eingriffe in das Landschaftsbild insbesondere zur Ortslage Cammer weitestgehend funktional ausgeglichen werden. Für nicht funktional ausgleichbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die bis zu 43 m hohen Krananlagen im Bereich der Container-Umschlagflächen wurde ein rechnerischer Kompensationsbedarf ermittelt, für den Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet vorgesehen sind. Nach Abzug des rechnerischen Kompensationsbedarfs für das Landschaftsbild verbleibt im Plangebiet ein Kompensationsüberschuss von 5.600 ökologischen Wertpunkten, der für spätere Bauvorhaben (z. B. die Bahnanbindung) verwendet werden kann.
Der Verlust von Retentionsraum aufgrund der Überbauung von Flächen im Über-

schwemmungsgebiet der Bückeburger Aue wird ebenfalls durch die Umgestaltung Bückeburger Aue im wasserrechtlichen Sinne ausgeglichen. Erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter werden ausgeschlossen. Das Bodendenkmal Didinghausen ist bei den weiteren Planungen zu beachten, archäologische Untersuchungen sind tlw. bereits erfolgt.
Unter Berücksichtigung der im Umweltbericht genannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, externer Kompensationsmaßnahmen, der funktionserhaltenden CEF-Maßnahmen und schadensbegrenzender Maßnahmen im Hinblick auf das FFH- und Vogelschutzgebiet Schaumburger Wald können die mit dem Planvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen für die einzelnen Schutzgüter soweit reduziert werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben bzw. durch zu leistende Kompensation im Sinne des § 15 BNatSchG abgegolten werden können.
Hinzuweisen ist auf vorhandene rechnerische Kompensationsüberschüsse im Rahmen der Gesamtbilanz, die für andere Planungen und Projekte zur Verfügung gestellt werden sollen. Es handelt sich zum Einen um einen rechnerischen Kompensationsüberschuss in Höhe von 15.000 WP, der innerhalb der Maßnahme M6 bei den Flächen in Frille entsteht und zum Anderen um einen rechnerischen Überschuss von 19.508 WP, der bei der Maßnahme M8 an der Bückeburger Aue verbleibt (Flurstück 319 und 318 tlw.).
Im Rahmen des Monitorings gilt es, sämtliche Maßnahmen und ihre Funktionswirkungen zu überprüfen und nachzuweisen. Zusätzlich sind die für das Planvorhaben erforderlichen separaten Verfahrensschritte (Wasserrechtliche Verfahren etc.) entsprechend den gesetzlichen Vorgaben abzuarbeiten."

Die folgenden Ausführungen und Kapitel basieren auf die im Umweltbericht gemachten Aussagen.

13.2 Landschafts- und Naturschutz

Durch die geplante Realisierung des Vorhabens auf Flächen, die als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen sind, wird gem. § 29 (4) LG NRW eine Aufhebung des bestehenden Landschaftsschutzes erforderlich. Eine Entlassung aus den Bestimmungen des Landschaftsschutzes wurde bereits im Rahmen der 202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden durch die zuständigen Landschaftsbehörden in Aussicht gestellt. Das Verfahren zur Entlassung aus dem Landschaftsschutz und Anpassung der Grenze des Landschaftsschutzgebiets wurde eingeleitet.

Mit der Planung werden aber Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt vorbereitet. Diese Eingriffe sind zu bilanzieren und der Ausgleich bzw. die Kompensation im Sinne eines Programms zur Bewältigung der Eingriffsfolgen in das Verfahren und die Abwägung einzustellen.

Aufgrund des relativ hohen Versiegelungsanteiles (80 % bis 100 %) und der relativ großen Flächeninanspruchnahme ist die Überbauung von Böden innerhalb Plangebiets erheblich zu sehen, zumal es sich auch im Gesamtbereich um in NRW schutzwürdige Böden handelt.

Die entstehenden Verluste bzw. Beeinträchtigungen sind entsprechend zu kompensieren. Siehe hierzu die Ausführungen in Kapitel 5 - Teil B: Umweltbericht. Die fest-

gesetzten Maßnahmen werden gemäß Umweltbericht entsprechend der dortigen Nummerierung **M1 - M9** übernommen.

Es sind randliche Eingrünungsmaßnahmen in Form eines Eingrünungsstreifens (**M2**) vorgesehen, die eine ökologische, artenschutzbezogene und landschaftsbildbezogene Ausgleichsfunktion übernehmen. Zum Landschaftsraum im Osten wird eine 10 bis 12 m breite Anpflanzungsfläche gem. § 9 (1) Ziffer 25a BauGB festgesetzt. Darüber hinaus sind für Vorhabenbestandteile des Containerhafens, einzelner planfestzustellender Erschließungsanlagen und Straßenflächen und dem hafenaffinen Gewerbegebiet Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der renaturierten Bückeburger Aue „Maßnahmenkomplex Bückeburger Aue) (**M5**), weitere Maßnahmen westlich der Bückeburger Aue auf Höhe Cammer (Flurstücke 135/24, 318 tlw. und 319, Flur 3, Gemarkung Päpinghausen) (Entwicklung naturnaher Auenbiotope **M8**) und im Abfahrtsohr der Anschlusszelle B 482 (Entwicklung Feldgehölz **M9**) festgesetzt.

Der Umweltbericht zum Bebauungsplan stellt unter 5.4.2.4 Maßnahmenübersicht (S. 124) alle naturschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen inklusive der aus artenschutzrechtlichen Gründen und zur Sicherung der FFH-Verträglichkeit erforderlichen Maßnahmen dar:

Maßnahmenübersicht Umweltbericht des Bebauungsplans (Umweltbericht 2015, S. 124)

(Hinweise der Erläuterungen beziehen sich auf die Kapitel im Umweltbericht)

Maßnahme	Bezeichnung	Funktion	Erläuterung
M1	Beleuchtungskonzept	• Schadensbegrenzende Maßnahme im Zusammenhang mit § 34 BNatSchG • Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme im Zusammenhang mit § 44 BNatSchG	s. Kap. 5.2.1 und 5.3.2
M2	Eingrünungsstreifen	• Schadensbegrenzende Maßnahme im Zusammenhang mit § 34 BNatSchG • Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme im Zusammenhang mit § 44 BNatSchG • Aufgrund seines ökologischen Wertes wirkt er innerhalb der Gesamtbilanz außerdem als Ausgleichsmaßnahme im Zusammenhang mit § 15 BNatSchG und § 1a BauGB	s. Kap 5.2.2, 5.3.3 und 5.4.1
M3	Landstromversorgung für die Schiffsliegeplätze am Containerhafen	• Schadensbegrenzende Maßnahme im Zusammenhang mit § 34 BNatSchG	s. Kap. 5.2.3
M4	Bauzeitenbeschränkungen	• Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme im Zusammenhang mit § 44 BNatSchG	s. Kap. 5.3.1
M5	Maßnahmenkomplex „Bückeburger Aue"	• Artenschutzrechtliche CEF-Maßnahme im Zusammenhang mit § 44 BNatSchG • Ausgleichsmaßnahme im Zusammenhang mit § 15 BNatSchG und § 1a BauGB	s. Kap. 5.3.4 und 5.4.2.1
M6	Maßnahmen für Brutvögel der Agrarlandschaft	• Artenschutzrechtliche CEF-Maßnahme im Zusammenhang mit § 44 BNatSchG	s. Kap. 5.3.5
M7	Maßnahmen für Greifvögel und Eulen	• Artenschutzrechtliche CEF-Maßnahme im Zusammenhang mit § 44 BNatSchG	s. Kap. 5.3.6
M8	Entwicklung von naturnahen Auenbiotopen	• Ausgleichsmaßnahme im Zusammenhang mit § 15 BNatSchG und § 1a BauGB	s. Kap. 5.4.2.2
M9	Entwicklung eines Feldgehölzes im Bereich der Anschlussstelle B 482	• Ausgleichsmaßnahme im Zusammenhang mit § 15 BNatSchG und § 1a BauGB	s. Kap. 5.4.2.3

Dahingehend werden folgende Festsetzungen getroffen:

Festsetzungen

*Bereich der Renaturierung der Bückeburger Aue gem. § 9 (1) Ziffer 20 BauGB (**M5**)*

Es werden Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gem. § 9 (1) Ziffer 20 BauGB im Bereich der

Bückeburger Aue zwischen der Ortslage Cammer und dem Mittellandkanal festgesetzt. Hierbei handelt es sich um die Fläche für die Renaturierung- und Umgestaltung der Aue.

In diesem Bereich liegt auch die entsprechend § 9 (1) Ziffer 16 BauGB notwendige Fläche des Retentionsraumausgleichs als Flutmulde, die zusammen mit dem neugestalteten Gewässerverlauf den Ausgleich für den durch den Containerhafen in Anspruch genommenen Hochwasserbereich darstellt. Dem notwendigen, zu erbringenden Ausgleich von ca. 25.000 m^3 Retentionsraum stehen in der Flutmulde und im neu gestalteten Gewässerverlauf 26.500 m^3 gegenüber. Siehe hierzu die Ausführungen in Kapitel 2.5 des Teil B: Umweltbericht. Als Beikarte 2 ist dieser Begründung ein Übersichtsplan beigefügt, aus dem zum Einen das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet (auf nordrhein-westfälischer und niedersächsischer Seite) und zum Anderen die für die Planverfahren vorgesehene Renaturierung Bückeburger Aue durchgeführte Neuermittlung des überfluteten Gebiets auf Grundlage eines digitalen Geländemodells hervorgeht. Das Überschwemmungsgebiet ist in die Planzeichnung / Festsetzungen unter Punkt 9 „Wasserflächen sowie die Flächen für die Wasserwirtschaft, für Hochwasserschutzanlagen und für die Regelung des Wasserabflusses gem. § 9 (1) Ziffer 16 BauGB" übernommen worden.

Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gem. § 9 (1) Ziffer 25a BauGB

Es werden Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gem. § 9 (1) Ziffer 25a BauGB festgesetzt (Maßnahme **M2** gemäß Umweltbericht).

Die Festsetzung dieser Fläche gleicht zu einem Teil den mit den Sondergebieten SO1 Hafen - Containerhafen und SO2 Hafen - hafenaffines Gewerbe verbundenen Eingriffen innerhalb des Plangebiets des Bebauungsplans aus. Der darüber hinausgehende notwendige Ausgleich ist - soweit funktional und ökologisch sinnvoll - für die unter „Bereich der Renaturierung der Bückeburger Aue" beschriebene Fläche vorgesehen.

Zugleich übernimmt dieser Grünstreifen in seiner zeitlichen Entwicklung in der Endausbaustufe des Hafens eine wichtige Abschirmfunktion im Hinblick auf die Ortslagen Cammer und den Schaumburger Wald. Da er frühzeitig zum ersten Bauabschnitt im südlichen Teilbereich am Containerhafen bereits als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme angelegt wird, kann seine funktionale Wirkung auch früher eintreten. Zur Beschreibung seiner funktionalen Wirkungen siehe Ausführungen in Kapitel 5 des Umweltberichts.

Die für die Eisenbahnüberführung zu erbringende Kompensationsleistung wird als eigenständige Maßnahme im Bereich der Bückeburger Aue südlich der Cammer Straße vorgesehen. Hierbei handelt es sich um die Entwicklung von naturnahen Auenbiotopen. Die Maßnahme (**M8**) ist vorgesehen auf den Flurstücken 135/24, 318 tlw. und 319, Flur 3, Gemarkung Päpinghausen.

Die Fläche liegt südlich der Cammer Straße (K 6) in der Nähe der Bückeburger Aue.

Zurzeit wird die Fläche als Acker genutzt. Entlang der Bückeburger Aue ist ein Grünlandstreifen angelegt. Dieser wird von der Ausgleichsmaßnahme ausgenommen und kann weiterhin als Uferrandstreifen sowie der Unterhaltung der Bückeburger Aue dienen. Von der Ackerfläche auf dem Flurstück 219 wurde bereits eine 400 m² große Fläche dauerhaft als Ausgleichsmaßnahme für die Eisenbahnüberführung bereitgestellt.

(RegioPort Weser: Neubau der Eisenbahnüberführung der DB-Strecke 1741 (Minden – Nienburg) über die Magdeburger Straße - Landschaftspflegerischer Begleitplan, RegioPort Minden GmbH, 10/2013)

13.3 Artenschutz

Der Umweltbericht (Kapitel 5.3, S. 87ff.) bewertet auf der Grundlage des für das Planvorhaben separat erarbeiteten artenschutzrechtlichen Fachbeitrags,

„dass die Aufstellung des Bebauungsplans unter der Voraussetzung realisierbar ist, dass neben Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im engeren Sinne (z. B. Bauzeitenregelung, Vermeidung von Lichtimmissionen, Eingrünungsstreifen) auch funktionserhaltende und konfliktmindernde vorgezogene Maßnahmen (CEF) für einzelne planungsrelevante Arten realisiert werden. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) müssen im räumlich-funktionalen Zusammenhang zu den gestörten Lebensstätten stehen und zum Eingriffszeitpunkt bereits wirksam sein.

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung sind die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen Voraussetzung dafür, dass im Rahmen der Beurteilung die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht eintreten und auf eine artenschutzrechtliche Ausnahme verzichtet werden kann. Die Verbindlichkeit der Maßnahmen ist daher auf geeignete Weise herzustellen. Folgende Maßnahmen sind beim Bebauungsplan RegioPort Weser I vor dem Hintergrund artenschutzrechtlicher Regelungen verbindlich zu berücksichtigen:

- *Bauzeitenbeschränkungen (**M4**),*
- *Beleuchtungskonzept (**M1**),*
- *Eingrünungsstreifen (**M2**),*
- *Maßnahmenkomplex „Bückeburger Aue" (**M5**),*
- *Maßnahmen für Brutvögel der Agrarlandschaft (**M6**) und*
- *Maßnahmen für Greifvögel und Eulen (**M7**).*

Für folgende Maßnahmen besteht im Rahmen des Bebauungsplans kein vertiefender Regelungsbedarf, da sie erst bei Eingriffen in die Bahnanalgen ausgelöst werden, die wiederum Gegenstand eigenständiger Zulassungsverfahren sind. Auf folgende Maßnahmen wird lediglich hingewiesen:

- *Schutzmaßnahmen für die Zauneidechse,*
- *CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse.*

Die Maßnahmen für die Zauneidechse werden daher innerhalb des Maßnahmenkonzeptes des Bebauungsplans auch nicht wie die anderen Maßnahmen nummeriert."

Die Maßnahmen zum Artenschutz und zur FFH-Verträglichkeit werden wie folgt im Plan bzw. als Festsetzung berücksichtigt:

- Bauzeitenbeschränkungen **M4**, Festsetzung gem. § 9 (1) Ziffer 20 BauGB, bei extremen Witterungsbedingungen erfolgt der Baubeginn in Rücksprache mit Experten für die Tierartengruppen (Beschreibung im Umweltbericht, S. 88);
- Beleuchtungskonzept **M1**, Festsetzung gem. § 9 (1) Ziffer 20 BauGB, Beschreibung in Kapitel 13.4.2 Lichtimmissionen der Begründung und Umweltbericht Kapitel 5.3.2, S. 89);
- Eingrünungsstreifen **M2**, Festsetzung gem. § 9 (1) Ziffer 25a BauGB, Beschreibung in Kapitel 13.2 der Begründung und Umweltbericht Kapitel 5.3.3, S. 89f.);
- Maßnahmenkomplex „Bückeburger Aue " **M5**, Festsetzung gem. § 9 (1) Ziffer 20 BauGB, Beschreibung in Kapitel 13.2 der Begründung und Umweltbericht Kapitel 5.3.5, S. 94 ff.);
- Maßnahmen für Brutvögel der Agrarlandschaft **M6**

  Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen sind für die Arten Feldlerche, Rebhuhn und Wachtel im Kreis Minden-Lübbecke, Stadt Petershagen folgende vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

  - Anlage von 10 Feldlerchenfenstern a 20 m² jährlich rotierend und 0,2 ha Blühstreifen auf wechselnden Ackerflächen in der Gemarkung Frille, Flur 14, Flurstücke 5 und 6, Flur 23, Flurstücke 6, 21/7 und 2, Flur 24, Flurstücke 3, 6 und 8
  - Anlage von 0,2 ha Blühstreifen in der Gemarkung Frille, Flur 17, Flurstück 25
  - Anlage von 0,1 ha Blühstreifen und Anlage von 1,59 ha arten- und blütenreichem Grünland in der Gemarkung Frille, Flur 27, Flurstück 11/1

und

- Maßnahmen für Greifvögel und Eulen **M7**

  Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen sind für die Arten Mäusebussard, Waldohreule und Turmfalke folgende vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

  - Dauerhafter Nutzungsverzicht für 0,4 ha Gehölze im Norden des Flurstücks 11/1, Flur 27, Gemarkung Frille, Stadt Petershagen, Kreis Minden-Lübbecke (Mäusebussard)
  - Dauerhafter Nutzungsverzicht für 0,49 ha Buchen-Altbestand innerhalb des Schaumburger Waldes (Abt. 267 C1 der Fürstlichen Hofkammer Schloß Bückeburg, Baum 1, Flurstück 3/25), Stadt Bückeburg, Landkreis Schaumburg (Waldohreule).
  - Anbringung von 3 künstlichen Nisthilfen für den Turmfalken im Verlauf der 110-kV-Leitung Kutenhausen – Lahde der Westfalen Weser Netz GmbH. An den Masten Nr. 32, 33 und 36 (Gemarkung Frille, Stadt Petershagen, Kreis Minden-Lübbecke) wird jeweils eine Nisthilfe angebracht (Turmfalke).

13.4 Immissionsschutz

Durch die abgerückte Lage des Bebauungsplans von im Zusammenhang bebauten Wohnbereichen, Erholungsgebieten und aus naturschutzfachlicher Sicht wertvollen Schutzbereichen wird dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG bei der Planung entsprechend Rechnung getragen.

Die Anforderungen des § 22 BImSchG, der TA-Lärm und der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) sind in die Beurteilung einzubeziehen.

Belange des anlagenbezogenen Immissionsschutzes sind durch die Planung berührt.

Im Umfeld des Plangebiets befinden sich wohngenutzte Immissionsorte, die für die Planung relevant sind.

In diesem Zusammenhang sind vom ersten Schritt der Planung, dem Änderungsverfahren zur Darstellung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Detmold für den RegioPort bis hin zur 202. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Minden kontinuierlich Lärmimmissionsbetrachtungen und -gutachten zum Containerhafenbetrieb und des Hafenaffinen Gewerbes und deren Auswirkungen durchgeführt worden (2007-2012).

13.4.1 Lärmimmissionen

Hinsichtlich des Immissionsschutzes bzw. der Einhaltung des Immissionsrichtwertes an den relevanten Immissionsorten (Allgemeine Wohngebiete gem. § 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, den Bückeburger Hafen und den Gewerbestandort Schanzenwiese in Cammer.

Die Vorbelastung an den drei gutachterlich gesetzten Immissionsorten in Cammer, Berenbusch und Dankersen (darin jeweils der dem Planvorhaben nächstgelegene wohngenutzte Standort) liegt tags bei 48 dB(A) bis 54 dB(A) sowie nachts bei 35 dB(A) bis 37 dB(A).

Hierin sind nicht die Verkehrsgeräusche z.B. durch die B 482 enthalten, sondern ausschließlich die sog. gewerbliche Vorbelastung berücksichtigt. In der Realität wird es hier zu einer Überlagerung von vorhandenem Verkehrslärm gegenüber dem Gewerbelärm zu bestimmten Zeiten (z.B. durch vorbeifahrende Bahn, rush-hour auf der B 482) kommen.

Dieser Lärm ist aber unabhängig von dem Gewerbelärm zu betrachten. Gegenüber

diesem Lärm gelten auch andere vom Gesetzgeber normierte, gegenüber dem Gewerbelärm geringere Schutzansprüche.

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 Mischge- biete 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.

Ein Nachteil zuungunsten der Immissionsorte wegen einer planbedingten Lärmzunahme ist ebenfalls nicht festzustellen bei der Anwendung der Festsetzung der immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP).

Die Abwägung zur Anwendung dieser IFSP ist wie nachstehend erfolgt.

a) Standortwahl vor dem Hintergrund einer möglichst anzustrebenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort

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 Bedarfs 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.

b) Umgang mit aktiven Schutzmaßnahmen

Des Weiteren sind der Umgang mit zu ergreifenden / festzusetzenden aktiven Schutzmaßnahmen zwischen Emissions- und Immissionsort analysiert worden.

Bzgl. der Errichtung eines Walles oder einer Wand auf der Ostseite des Plangebietes ist gutachterlich festgestellt worden:

Eine Walldimensionierung ist nur dann sicher im Ergebnis, wenn die Eigenschaften der Geräuschquellen (Lage, Emissionspegel) bekannt sind. Dieses ist zurzeit nicht der Fall.

Ein abschirmendes Hindernis (z.B. ein Wall) ist dann am wirkungsvollsten, wenn es sich nahe an der Quelle bzw. nahe am Immissionsort befindet.

Im vorliegenden Fall würde ein Wall aufgrund seiner Basisbreite und eines erforderlichen Pflegestreifens – und möglicherweise auch aufgrund vorhandener Leitungen – viele Meter Abstand zum Rand des SO aufweisen müssen. Das hat zur Folge, dass ein solcher Wall gewaltige Höhen aufweisen muss, um an der Wohnbebauung Cammer auch in den Obergeschossen ausreichend wirksam sein zu können. Es wird von einer Höhe von mehr als 8 m ausgegangen.

Sollte ein solcher Wall tatsächlich festgesetzt werden, könnten – in der Logik der Lärmkontingentierung – die IFSP so weit erhöht werden, bis wiederum die WA-Richtwerte ausgeschöpft werden. Dieses dürfte sicherlich nicht das Ziel einer Wall-Ausweisung sein.

Im Ergebnis zeigt sich, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen geeignet wären, wenn alle zukünftig im Plangebiet ansiedelnden Betriebe sowie deren konkreten 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 bei-

spielsweise 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 Hafen affinen 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 Hafenbetriebs 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.

Schallreflexionen in Richtung Cammer, die eine zweite Wand an der Ostseite erforderlich machen würden, sind nicht zu erwarten. Die Wand ist nach dem Stand der Technik schallabsorbierend zu errichten, um Reflexionen zu vermeiden.

Zudem ist festgestellt worden, dass der Standort der Wand im Süden des Plangebietes aufgrund der Distanz zu Cammer dort selbst rechnerisch keine Reflexionen erwarten lässt.

c) Umgang mit und Umfang der zu ergreifenden / festzusetzenden von immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP)

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 Bundesverwaltungsgerichts 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.

Die Lärmkontigentierung durch die IFSP bezieht sich auf die jeweils lauteste Nachtstunde. D.h., die IFSP berücksichtigen ein Zusammentreffen der lautesten Nachtstunde aller Betriebe. Da diese Situation sehr selten vorkommen wird, bedeutet

dieses, dass es auch überwiegend leiser sein wird.

Unter Berücksichtigung der gewerblichen Lärm-Vorbelastung ergibt sich dadurch für jedes Betriebsgrundstück an jedem Immissionsort (wohngenutzte Bereiche / Standorte außerhalb des Plangebiets) 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.

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.

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 „Windhundprinzips").

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, Freitzeitanlagen 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 Plangebiets 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) unterschritten. Dieses bedeutet, dass der maximal mögliche Gewerbelärm – gemessen an den Gefährdungsschwellen – irrelevant ist.

Bezüglich der von dem Containerhafen, dem hafenaffinen Gewerbe sowie der von den zugehörigen Erschließungsanlagen ausgehenden Lärmimmissionen wird das Ziel verfolgt, dass eine Einhaltung der planungsrechtlich gebotenen Orientierungswerte für Allgemeines Wohngebiet in den benachbarten Wohnsiedlungsbereichen Bückeburg-Cammer, Bückeburg-Berenbusch und Minden-Dankersen (Kanalstraße) gewährleistet wird.

Mit der Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) für Containerhafen und Hafenaffines Gewerbe gemäß der schalltechnischen Untersuchungen der Fa. AKUS GmbH, Bielefeld: Zweite ergänzende schalltechnische Stellungnahme vom 04.04.2012 unter Berücksichtigung von Vorbelastungsbetrachtungen werden die Immissionsrichtwerte der Nachbarschaft auf die Plangebietsflächen aufgeteilt. Durch die IFSP ergeben sich für jeden Betrieb verbindliche Lärm-Kontingente, die niedriger sind als die Immissionsrichtwerte. Die Genehmigungsverfahren verlaufen genauso wie ohne IFSP-Ausweisung. Da sich die Lärm-Kontingente durch die festgesetzten IFSP in einem Bebauungsplan ergeben und der Bebauungsplan eine Rechtsnorm darstellt, sind die Kontingente normativ. Das unterscheidet sie von den Immissionsrichtwerten der TA Lärm.

Der Gesetzgeber hat diese Werte bewusst nicht Grenz- sondern Richtwerte genannt.

Um die Tauglichkeit der in Rede stehenden Flächen aus schalltechnischer Sicht zu prüfen, sind für diese Flächen folgende GE-typischen Emissionspegel flächenhaft in Ansatz gebracht worden:

RegioPort, Kaje:	69/57 dB(A)/m² tags/nachts
RegioPort, übriger Bereich:	61/52 dB(A)/m² tags/nachts
Hafenaffines Gewerbe (südlicher Teilbereich):	64/54 dB(A)/m² tags/nachts
Hafenaffines Gewerbe (nördlicher Teilbereich):	64/53 dB(A)/m² tags/nachts

Grundlagen für diesen Ansatz sind die Vorbelastungsmessung, die Rahmensetzungen des Betriebskonzepts des Containerhafens und das Bahnerschließungskonzept. Davon wird ein Zug (zwei Zugfahrereignisse) den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr zugeordnet und fünf Ganzzüge (zehn Zugfahrereignisse) am Tag. Bei derartigen Emissionspegeln werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm innerhalb dieser Flächen eingehalten und ausgeschöpft.

In der Gesamtbetrachtung aller Geräusch-Immissionen inklusiv richtungsabhängi-

ger Zuschläge im Containerhafen können an den relevanten Immissionsorten (Wohnnachbarschaft) die Richtwerte für allgemeine Wohngebiete (WA) in Höhe von 55 / 40 dB(A) tags / nachts eingehalten werden.

Die zweite ergänzende schalltechnische Stellungnahme vom 04.04.2012 kommt dabei zu der folgenden Bewertung:

„Die Pegel der Gesamt-Lärm-Belastung durch Gewerbe / Industrie halten - im Rahmen der Systematik der TA Lärm, der eine Richtwert-Überschreitung um 1 dB(A) bei Betrachtung der Gesamtbelastung innewohnt - die Immissionsrichtwerte für WA in Höhe von 55 / 40 dB(A) tags / nachts ein."

Der Festsetzung der in Rede stehenden Flächen als Sondergebiet steht somit aus schalltechnischer Sicht nichts entgegen.

Zur Ermittlung der sich aus den in

SO1 Hafengebiet – Containerhafen und

SO2 Hafengebiet – Hafenaffines Gewerbe

festgesetzten IFSP ergebenden Lärm-Kontingenten an Nachbarwohnhäusern gilt folgenden Vorgehensweise

- Höhe der Flächenschallquellen über Grund: h = 3,00 m

- Innerhalb des Plangebiets: Keine Berücksichtigung von bestehenden Gebäuden

(also keine Schallabschirmung, keine Reflexionen).

- Außerhalb des Plangebiets: Berücksichtigung aller schalltechnisch relevanten Hindernisse und des Geländes.

- Durchführung von Schallausbreitungsberechnungen gem. der Norm DIN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien; Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren" Ausgabe Oktober 1999

(Vergl. Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des beabsichtigten Bauleitplanverfahrens zur Ausweisung der Hafenanlage RegioPort Weser und weitere Flächen für Hafenaffines Gewerbe - 21.09.2010 - sowie Erste ergänzende schalltechnische Stellungnahme in der Sache - 22.03.2011 und Zweite ergänzende schalltechnische Stellungnahme in der Sache - 04.04.2012 - jeweils AKUS GmbH, Bielefeld.)

Diese Erläuterungen werden für das SO1- und SO2-Gebiet in die Festsetzungen ebenso aufgenommen wie der Hinweis, dass alle Normen und Gutachten in der Bauverwaltung der Stadt Minden und der Stadt Bückeburg eingesehen werden können.

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 „All-

gemeine Wohngebiete" nach BauNVO in Cammer berücksichtigt wird.

Dieses führt faktisch dazu, dass bei einer angenommenen freien Schallausbreitung, ein Nachtbetrieb z.B. als Verladetätigkeit in dem SO2-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 Terminal 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.

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 auch durch den zusätzlichen Bahnverkehr an den am stärksten betroffenen Wohnbebauungen in der Umgebung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind.

Die öffentliche Gleisanlage unterliegt die immissionsschutzrechtliche Betrachtung den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Im diesbezüglichen (Planfeststellungs)-Verfahren wäre eine entsprechende Untersuchung durchzuführen. Ab einer gewissen Schnittstelle, die im (Planfeststellungs)-Verfahren zu definieren ist, ist der Lärm von der Gleisanlage einem (oder mehreren) Betriebe/en als Verursacher zuzuordnen und unterliegt dann den Regelungen der TA Lärm. Dann ist dieser Lärm den Gewerbepegeln des / der Betreiber hinzuzurechnen. Diese Pegel müssen die sich durch die IFSP ergebenden Lärmkontingente einhalten.

Die festgesetzte Lärmschutzwand an der B 482 wurde im Rahmen einer modellhaften Simulation eines möglichen Hafenbetriebs 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. Da eine gleich wirksame Wand nicht auf dem Areal des Hafenbetriebs errichtet werden kann, wird im Bauleitplanverfahren ein Baurecht für zwei Schallschutzwände an der B 482 geschaffen:

- Errichtung einer Schallschutzwand an der Westseite der B 482, beginnend von der vorhandenen Schallschutzwand (Höhe: 2,00 m) südlich der Kanalbrücke der Bundesstraße nach Norden, mit einer Höhe von 3,00 m auf der Brücke (Länge ca. 90 m) und anschließend auf einer Länge von ca. 200 m und einer Höhe von 2,00 m.

- Errichtung einer Schallschutzwand (Höhe = 1,80 m, Länge ca. 500 m) an der westliche Seite der Durchfahrtsbahngleise im Umschlagsbereich Bahn gemäß der noch zu erstellenden Unterlagen zur Planfeststellung der Bahnanlage. Sie liegt im nachrichtlich gekennzeichneten Planfeststellungsbereich und wird Gegenstand der Planfeststellung sein.

13.4.2 Lichtimmissionen

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:

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. 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

Gemäß dem Beleuchtungskonzept werden Leuchtkörper wie folgt festgesetzt:

- Verwendung von insektenverträglichen Leuchtmitteln mit einem eingeschränkten Spektralbereich (Spektralbereich 570 bis 630 nm), wie z.B. warmweiße LED (3000-2700 K). Sofern diese in bestimmten Bereichen aufgrund der Anforderungen an die Arbeitssicherheit nicht verwendet werden können (z. B. im Bereich der Umschlagstelle), sind andere insektenverträgliche Leuchtmittel nach dem Stand der Technik ausnahmsweise zulässig.
- Verwendung geschlossener nach unten ausgerichteter Lampentypen mit einer Lichtabschirmung (Abblendung) nach oben und zur Seite.
- Begrenzung der Leuchtpunkthöhen gemäß den Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen unter Pkt. 3 dieser Textlichen Festsetzungen.
- Verzicht auf beleuchtete Reklamewände und großflächig beleuchtete Firmenschilder. (vgl. auch baugestalterische Festsetzungen unter 7.2.4.2).

Zur konkreten Umsetzung und Ausgestaltung der Leuchten gibt der Umweltbericht Hinweise.

Unter Voraussetzung dieser Maßnahme zur Schadensbegrenzung geht der Umweltbericht davon aus, dass die Lichtimmissionen von dem Hafen- und Hafenaffinem Gewerbe unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleibt und nur zu lokal wirksamen, allenfalls (maximal) geringen Beeinträchtigungen der FFH-Lebensraumtypen führen. Zur weiteren Minimierung von Anlockungseffekten ist eine äußere Eingrünung (Eingrünungssteifen an der östlichen Grenze der beiden Sondergebiete Containerhafen und Hafenaffines Gewerbe) vorgesehen.

Weitere Möglichkeiten der Minimierung von Lichtemissionen, wie etwa Teilabschaltungen oder Steuerungen über Bewegungssensoren, sind im Rahmen der Anlagengenehmigung bzw. des späteren Betriebs zu prüfen.

Die Beleuchtung der späteren Anlage ist so auszuführen, dass auch die Blendung der Schifffahrt auf dem Kanal ausgeschlossen ist.

13.4.3 Weitere Immissionen

Zu den weiteren Immissionen, z. B. gasförmige Luftschadstoffe ist 2014 ein gesondertes Gutachten „Luftschadstoffimmissions- und Stickstoffdepositionsprognose zur Planung des neuen Hafens „RegioPort Weser" am Mittellandkanal" durch die Fa. LAIRM erstellt worden. Dieses fasst die Wirkungen des Vorhabens bezüglich der untersuchungsrelevanten Luftschadstoffe wie folgt zusammen:

„Die Luftschadstoffgrenzwerte zum Schutz des Menschen werden in allen beurteilungsrelevanten Bereichen eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Die im FFH-Gebiet 3520-332 „Schaumburger Wald" zu erwartenden zusätzlichen Stickstoffeinträge unterschreiten sowohl das Relevanzkriterium von 3 % der critical loads als auch das Abschneidekriterium von 0,3 kg/(ha a) deutlich. Dementsprechend sind noch weitere Spielräume vorhanden, falls sich das Gebiet am Hafen Berenbusch durch die Ansiedlung zusätzlicher Betriebe weiter entwickeln sollte. Aus lufthygienischer Sicht ist das geplante Vorhaben den obigen Ergebnissen entsprechend mit dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich. Aufgrund der Einhaltung der aktuellen bzw. ab 2015 geltenden Grenzwerte sind außer der Landstromversorgung am Containerhafen weitere Maßnahmen zum Immissionsschutz nicht erforderlich."

Vgl. hierzu auch das Kapitel 2.3.2.1 im Umweltbericht (S. 46 ff.).

Zur Sicherstellung der FFH-Verträglichkeit im Hinblick auf Zusatzbelastungen durch Stickstoffdepositionen sind beim Containerhafen für die anlegenden Schiffe Möglichkeiten für eine Landstromversorgung vorzusehen. Bei einem Vorhandensein von entsprechenden Möglichkeiten für eine Landstromversorgung kann nach Angaben des Vorhabenträgers davon ausgegangen werden, dass diese in Zukunft auch überwiegend genutzt wird. Ein weiterer Regelungsbedarf wie etwa die Festsetzung einer Anschlusspflicht für die anlegenden Schiffe wird daher gesehen.

Die Beurteilung im Rahmen der Luftschadstoffimmissions- und Stickstoffdepositionsprognose für den Hafen / SO-1-Gebiet und die 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 Fein-

staub 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 aus lufthygienischer Sicht das geplante Vorhaben mit dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich ist. Aufgrund der Einhaltung der aktuellen bzw. ab 2015 geltenden Grenzwerte sind Maßnahmen zum Immissionsschutz nicht erforderlich.

Für das Hafenaffine Gewerbe 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 Immissionsorte zu berücksichtigen.

Zu weiteren Immissionen siehe auch die Ausführungen unter 13.6 Klimaschutz.

13.5 Altablagerungen sowie Bodenschutz / Grundwasser- und Wasserschutz

Es werden Festsetzungen für Wasserflächen sowie die Flächen für die Wasserwirtschaft, für Hochwasserschutzanlagen und für die Regelung des Wasserabflusses gem. § 9 (1) Ziffer 16 BauGB getroffen.

Die Wasserflächen des Mittellandkanals werden nachrichtlich als Flächen gemäß Bundeswasserstraßengesetz übernommen.

Weitere nachrichtliche Übernahmen gem. § 9 (5) Ziffer 3 BauGB sind die Umgrenzung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Im Plangebiet ist nach heutigem Kenntnisstand eine altlastenverdächtige Fläche mit der Kennung 3619-M21 vorhanden. Sie wird entsprechend festgesetzt. (siehe Umweltbericht, Kapitel 1.2, S. 13).

Zu den Auswirkungen der durch das Vorhaben versiegelten Flächen und den dadurch für die Grundwasserneubildung verloren gehenden Flächen siehe Teil B

Umweltbericht.

13.6 Klimaschutz

Der Teil B Umweltbericht arbeitet Aspekte und Wirkungen des Klimaschutzes im Bezug auf das Vorhaben v. a. unter den Schutzgütern

- Schutzgüter Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit und der Bevölkerung insgesamt (Kapitel 2.2 Teil B: Umweltbericht)
- Schutzgüter Klima und Luft (Kapitel 2.6 Teil B: Umweltbericht)

auf.

Der Umweltbericht führt unter den Schutzgütern Klima und Luft unter dem Kapitel 2.6.2 „Zu erwartende Umweltwirkungen" aus:

„Da die Vorhabenflächen im Bestand keine klimatische Ausgleichsfunktion unter dem Gesichtspunkt der Entlastungswirkung für Siedlungs- und Gewerbeflächen übernehmen, wird der Verlust von Freiflächen im Bereich des geplanten RegioPort Weser daher nicht zu erheblichen lokalklimatischen Veränderungen in den umliegenden Ortschaften führen. Durch die geplante naturnahe Umgestaltung der Bückeburger Aue werden lokalklimatische Veränderungen durch das Hafen- und Gewerbegebiet teilweise ausgeglichen. Durch den höheren Anteil naturnaher Flächen mit Gehölzaufwuchs und Feuchtbiotopen wird z. B. die Verdunstung erhöht. Insgesamt werden erhebliche Auswirkungen auf das umgebende lokalklimatische Gefüge und insbesondere die Ortschaften ausgeschlossen. Durch Maßnahmen innerhalb des Baugebiets können darüber hinaus zusätzlich lokalklimatische Veränderungen reduziert werden. Empfehlungen für geeignete Maßnahmen enthält das Kapitel 5.1" [des Umweltberichtes].

Das Projekt entspricht den Klimaschutzzielen der Stadt Minden. Durch den neuen trimodalen Hafen wird es im Zusammenhang mit der Weseranpassung 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 – was einen geringeren Energieaufwand im Transport bedeutet.

An dem geplanten Standort wird es lokal zwar zu einer rechnerischen CO_2-Zunahme kommen, aufgrund der Verkehrsmittelverteilung wird 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.

- Rückstromgewinnung:

  Es wird geprüft, ob 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 (**M3**). Bei einem Vorhandensein von entsprechenden Möglichkeiten für eine Landstromversorgung kann nach Angaben des Vorhabenträgers davon ausgegangen werden, dass diese in Zukunft auch überwiegend genutzt wird. Weiterer Regelungsbedarf wie etwa eine Anschlusspflicht für die anlegenden Schiffe wird daher nicht gesehen. Im Rahmen des Monitoring wird eine Überprüfung der Prognoseansätze zur Landstromversorgung (90 prozentiger Anschlussgrad 2025) vorgesehen.

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.

14 Sonstige Belange und Hinweise

Militärische Belange

Aufgrund der getroffenen Definitionen der Zonen des Zuständigkeitsbereichs des militärischen Flugplatzes Bückeburg erfolgt der Hinweis, dass pauschal nur einer Bauhöhe / Stapelhöhe bis 25,0 m über Grund durch die zuständige Wehrbereichsverwaltung zugestimmt werden kann.

Anbauverbot und –beschränkungen B 482

Es werden Hinweise zu baulichen Anlagen an Bundesfernstraßen, hier der B 482 gegeben und im Plan eingetragen. Es wird gemäß der Vorschriften des § 9 Bundesfernstraßennetz (FStG) die Anbauverbotszone – 20,00 m gemessen vom Fahrbahnrand der B 482 sowie die Anbaubeschränkungszone 20,00 – 40,00 m gemessen vom Fahrbahnrand der B 482 gekennzeichnet. Hierin sind Anlagen der Außenwerbung gem. § 9 (2) FStrG nur mit Zustimmung des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe zulässig.

Belange Bodenschutz / Baugrund

Der Umweltbericht (Kapitel 2.4.2, S. 58ff.) führt zu den Belangen des Bodenschutzes aus:

„Mit der geplanten Ausweisung eines Sondergebiets für Hafennutzung und Hafenaffines Gewerbe wird eine dauerhafte Überbauung von Böden vorbereitet. Der damit verbundene, großflächige Verlust von Böden und tlw. auch Beeinträchtigungen in Randbereichen (u. a. Bodenverdichtung, Bodenversiegelung) sind Eingriffe, die gemäß der Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes zu kompensieren sind.

Durch Überbauung betroffen sind rd. 30 ha Böden. Davon sind nur relativ kleinflächig im Bereich des Knotenpunktes B 482 / Cammer Straße Böden betroffen, die aufgrund ihrer natürlichen Ertragsfähigkeit besonders schutzwürdig sind (rd. 1,6 ha Parabraunerden). Kleinflächig sind nördlich des Dükers in der Niederung der Bückeburger Aue Böden mit einem besonderen Biotopentwicklungspotenzial von Überbauung betroffen (rd. 0,5 ha Gleyböden).
Auswirkungen im Zusammenhang mit der Altablagerung werden ausgeschlossen, da die Altablagerung außerhalb des geplanten Sondergebiets liegt und bezüglich des aktuellen Zustandes nicht maßgeblich verändert wird. Auch der Eingrünungstreifen befindet sich nicht im Bereich der Fläche. Aktueller Kenntnisstand zu der altlastenverdächtigen Fläche nach Angaben des Kreises Minden-Lübbecke ist, dass ein Handlungsbedarf bezüglich Gefahrenabwehr nicht besteht.

Im Sinne eines nachhaltigen Umgangs mit Böden wird bei den Vermeidungsmaßnahmen auf eine Wiederverwendung des hochwertigen ackerfähigen Oberbodens für eine landwirtschaftliche Nutzung hingewiesen, soweit er nicht im Plangebiet zur Andeckung von Grünflächen usw. benötigt wird."

Es wird der Hinweis gegeben, dass der Baugrund objektbezogen zu untersuchen und zu bewerten ist.

Hinweise Kampmittel / Bombardierungsflächen

Im nordwestlichen Plangebiet sind Flächen mit Kampfmittel- und Bombardierungsverdacht als sonstige Darstellungen und Hinweise zum Planinhalt gekennzeichnet. Hierzu werden die folgenden Hinweise gegeben:

Blindgängerverdachtspunkt

Sollen in diesem Bereich Tiefbauarbeiten durchgeführt werden, ist unter Beteiligung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes bei der Bezirksregierung Arnsberg, In der Krone 31, 58099 Hagen (Meldekopf nichtpolizeilicher Gefahrenabwehr, Tel.: 02931/82-2281) vorher eine Sondierung/Detektion durchzuführen.

Bombardierungsflächen

Sollen auf den Flächen Bauarbeiten durchgeführt werden, ist unter Beteiligung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes bei der Bezirksregierung Arnsberg, In der Krone 31, 58099 Hagen (Meldekopf nichtpolizeilicher Gefahrenabwehr, Tel.: 02931/82-2281) vorher eine Sondierung/Detektion durchzuführen.

Allgemeines

Ist bei der Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub außergewöhnlich verfärbt oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und es ist unverzüglich der Kampfmittelbeseitigungsdienst bei der Bezirksregierung Arnsberg, In der Krone 31, 58099 Hagen (Meldekopf nichtpolizeilicher Gefahrenabwehr, Tel.: 02931/82-2281) durch die Ordnungsbehörde der Stadt Minden, Kleiner Domhof 17, 32423 Minden, Tel.: 0571/89-425 oder der Polizei (0571/8866-0) zu verständigen.

Minden / Bielefeld, im Mai 2015

Verfasser:

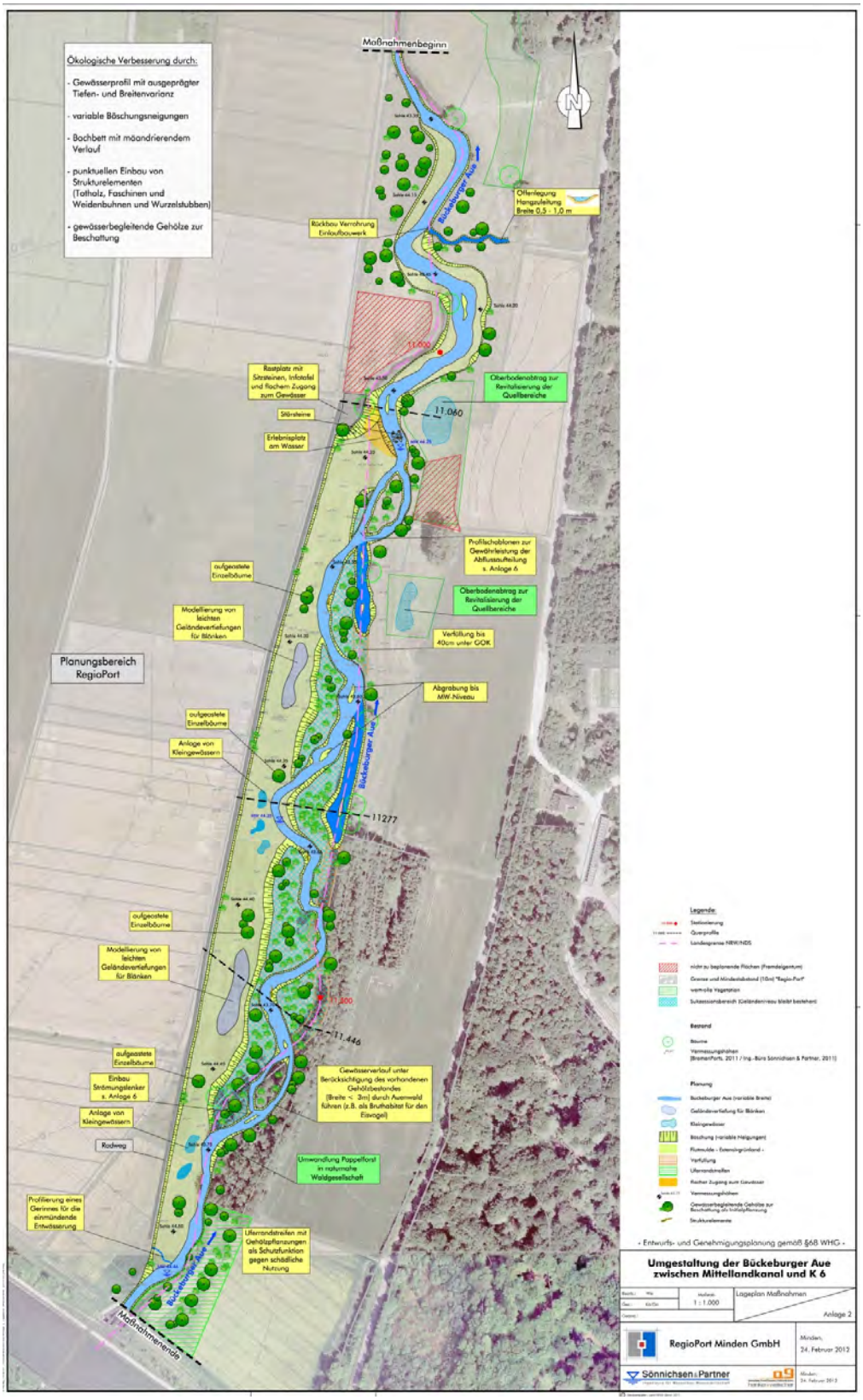
Drees & Huesmann · Planer
Architektur – Stadtplanung – Wettbewerbsmanagement
Verfahrensdurchführung – Moderation
Vennhofallee 97
33689 Bielefeld - Sennestadt

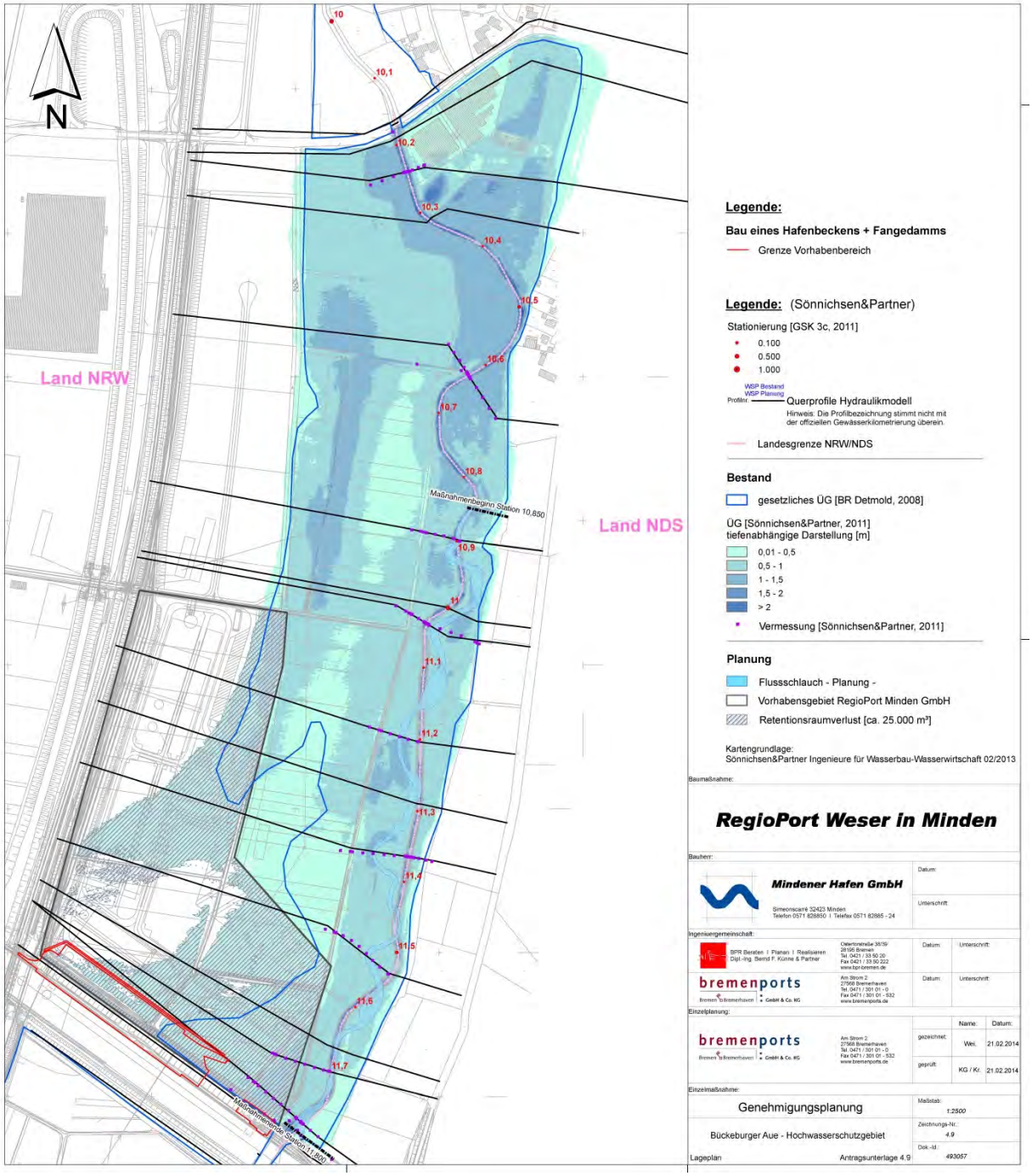
in fachlicher Abstimmung mit

der Geschäftsstelle des Planungsverbands RegioPort Weser
Kleiner Domhof 17
32423 Minden

Beikarte1:

"Umgestaltung der Bückeburger Aue zwischen Mittellandkanal und K 6"
(RegioPort Weser GmbH, 02/2012)



Beikarte2:

"Bückeburger Aue Hochwasserschutzgebiet – Genehmigungsplanung Hafenbecken + Fangedamm" *(RegioPort Weser GmbH, 02/2012)*