



ka 26.07
26.07.12 lwt

Bearbeiter: RAmtm Weber
Telefon: 0211-959-2341
Telefax: 0211-959-2281

E-Mail:
wbbwestiuw4toeb@bundeswehr.org
hartmutweber@bundeswehr.org

23. Juli 2012

Wehrbereichsverwaltung West • Wilhelm-Raabe-Str. 46 • 40470 Düsseldorf

Stadt Minden
Kleiner Domhof 17

32423 Minden



Bei Schriftwechsel **unbedingt**
angeben:
OrdNr.West1_B_051_11_b

Bauleitplanung;

hier: Offenlage der 202. Änderung des FNP „RegioPort Weser“ in den Ortsteilen Dankersen und Päpinghausen

Ihre E-Mail vom 22.06.2012 - Az 5.21-33.20.202-Wit

Sehr geehrte Damen und Herren,

die vorgesehenen Plangebiete liegen im Zuständigkeitsbereich (**ZB rot>blau**) des militärischen Flugplatzes Bückeburg. Somit handelt es sich um einen Fall nach § 18a LuftVG.

Auf die Formulierung des § 18a (1) LuftVG, die nach Auffassung des Bundesministeriums der Verteidigung ein materielles Bauverbot beinhaltet, solange die Zustimmung des BAFS und Flugsicherungsorganisation nicht vorliegt, mache ich aufmerksam. Für militärische Flugplätze treten anstelle des BAFS und der Flugsicherungsorganisation nach § 30(2) Satz 4 LuftVG Behörden der Bundeswehrverwaltung. Für das Land Nordrhein-Westfalen ist dies die Wehrbereichsverwaltung West mit Sitz in Düsseldorf.

Durch das Vorhaben können militärische Belange der Flugsicherheit und des Flugbetriebes gestört werden. Die Plangebiete befinden sich im Nahbereich des Flugplatzes und innerhalb des Sicherheitsbereiches von Tiefflugstrecken für Hubschrauber. Ebenso befindet sich der Ein- und Ausflughpunkt in den Kontrollbereich „Wiskey 2“ über den Plangebieten.

Detaillierte Aussagen hinsichtlich möglicher Störungen, Bauhöhenbegrenzungen, Kennzeichnungsforderungen können erst gemacht werden, wenn konkrete Planungen (Position, Bauhöhe und ggf. Bauart) für z.B. Kräne, Portalkranbrücken, Beleuchtungsvorrichtungen, Containerstapelhöhen, u.ä. vorliegen.

Aufgrund der getroffenen Definitionen der Zonen des Zuständigkeitsbereiches des militärischen Flugplatzes Bückeburg kann ich ohne genauere Angaben **pauschal nur einer Bauhöhe / Stapelhöhe bis 25m über Grund zustimmen.**

Insofern kann ich derzeit dem Vorhaben auf Grund der in den Planunterlagen nicht ausgeführten o.a. Angaben **nur unter Vorbehalt zustimmen.**

Ich bitte mich an den weiteren Verfahrensschritten, auch im Rahmen von Bebauungsplänen, zu beteiligen. Insbesondere bitte ich sicherzustellen, dass in weiteren Planunterlagen Angaben über Höhenmaße in Meterzahlen enthalten sind.

Mit freundlichem Gruß
im Auftrag



Goldschmidt

Teil. mit Herrn Heber
Höhen bis 25m sind pauschal genehmigungsfähig, das heißt nicht, Anlagen über 25m können nicht zugelassen; Unt sind was zu im Rahmen der verbindlichen Beuleitplanung konkrete Angaben zu machen.

26.07.12 Unt



Wehrbereichsverwaltung West

IUW 4 – Az 45 – 03 – 03



La Fu
08.11.12 Witt

Wehrverwaltung Wir. Dienen. Deutschland.

Bearbeiter: Herr von den Driesch (i.V.)
Telefon: 0211-959-2386
Telefax: 0211-959-2281

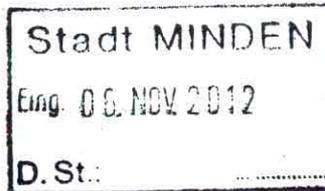
E-Mail:
wbvwestiuw4toeb@bundeswehr.org
hartmutweber@bundeswehr.org

2. November 2012

Wehrbereichsverwaltung West • Wilhelm-Raabe-Str. 46 • 40470 Düsseldorf

Stadt Minden
Kleiner Domhof 17

32423 Minden



Per Mail vorab:
m.wittbecker@minden.de

Bei Schriftwechsel **unbedingt**
angeben:
OrdNr.West1_B_051_11_c

Bauplanung;

hier: 202. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“

Ihr Schreiben vom 28.09.2012 per E-Mail

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Wittbecker,

unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben teile ich Ihnen mit, dass von mir wahrzunehmende Belange durch o.a. Planung **grundsätzlich nicht** berührt werden.

Da das Bauvorhaben aber mit einer Höhe von ca. 45 m über Grund als Luftfahrthindernis in das militärische Höhenkataster aufzunehmen ist, bitte ich, in den Flächennutzungsplan folgende Auflage / Nebenbestimmung zu aufzunehmen:

Rechtzeitig vor Baubeginn (ca. 4 Wochen) und Fertigstellung sind der Wehrbereichsverwaltung West - Dezernat IUW 4 – Wilhelm Raabe Straße 46, 40470 Düsseldorf unter Angabe des Az.: 45-03-03/Ord-Nr.: West1_B_051_11_c, nachstehende endgültige Daten anhand der beigefügten Baubeginnanzeige zu übermitteln:

Hauptsitz Düsseldorf:
Wilhelm-Raabe-Str. 46
40470 Düsseldorf
www.wbv-west.de

Telefon:
Vermittlung: 0211/959 - 0
Telefax: 0211/959 - 2187
AllgFspWNBw: 3221

Bankverbindung:
Deutsche Bundesbank
Filiale - Saarbrücken -
BLZ: 590 000 00
Konto Nummer: 59001020

Außenstelle Wiesbaden:
Moltkering 9
65189 Wiesbaden

Telefon:
Vermittlung: 0611/799 - 0
Telefax: 0611/799 - 1699
AllgFspWNBw: 4224

- **Art des Hindernisses**
- **Standort des Hindernisses mit Angabe Koordinaten, Koordinatensystem und Systemdatum**
- **Höhe des Hindernisses über Grund**
- **Gesamthöhe des Hindernisses über NN**
- **Art der Kennzeichnung**
- **Tag des Baubeginns**
- **Tag der geplanten Fertigstellung**

Ich bitte sicherzustellen, dass ich in den weiteren Verfahren (Bebauungsplanverfahren und etwaige Bauantragsverfahren) beteiligt werde.

Mit freundlichem Gruß
im Auftrag



Dr. Haltermann

Anlg.: -1- Muster Baubeginnanzeige

Absender:

Ort, Datum

Tel:

Wehrbereichsverwaltung West
- Dezernat IUW 4 -
Wilhelm-Raabe-Str. 46

40470 Düsseldorf

Betr.: Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen für die militärische Luftfahrt
hier: Baubeginnanzeige zu Az: 45-03-03/ Ord-Nr.: **West1_B_051_11_c**

Für jedes Luftfahrthindernis ist eine eigene Anzeige auszufüllen:

Art und Typ des Hindernisses (z.B.1 WEA Enercon E 58 / 1 Antennenträger E-Plus / 1 Windmessmast / 1 Schornstein) :	
Standort: Ort, Gemarkung, Flur, Flurstück	
Bauherr:	
Koordinaten in Gauß-Krüger (Potsdam-Datum):	
Geografische Koordinaten: Grad, Minuten, Sekunden in WGS 84	
Höhe der Anlage (Bauwerksspitze) ü. Grund:	Meter
bei WEA zusätzlich: Nabenhöhe / Rotorradius	/ Meter
Höhe der Anlage (Bauwerksspitze) ü. NN:	Meter
Kennzeichnung (z.B. Tageskennz. / Tages-u-Nachtkennz.):	
Tag des Baubeginns:	
Tag der voraussichtlichen Fertigstellung:	
Sonstiges / Bemerkung:	

Für jedes Luftfahrthindernis ist eine eigene Anzeige auszufüllen!

.....
(Unterschrift)



Wehrbereichsverwaltung West

IUW 4 - Az 45 - 03 - 03



Wehrverwaltung Wir. Dienen. Deutschland.

Bearbeiter: Herr Weber
Telefon: 0211-959-2341
Telefax: 0211-959-2281

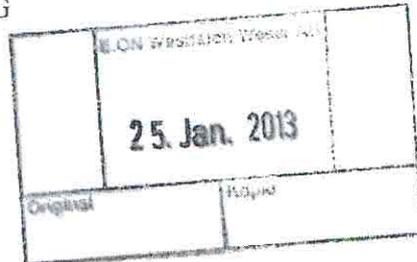
E-Mail:
wbywestiuw4toeb@bundeswehr.org
hartmutweber@bundeswehr.org

23. Januar 2013

Wehrbereichsverwaltung West • Wilhelm-Raabe-Str. 46 • 40470 Düsseldorf

E.ON Westfalen Weser AG
Tegelweg 25

33102 Paderborn



Bei Schriftwechsel **unbedingt**
angeben:
OrdNr.West1_B_190_12_a

Bauplanung;

hier: Anhebung der Masten 12 bis 17n, 1 u.2 sowie Verschiebung des Mastes 17n
der 110 kV Freileitung 151/152 im Bereich des Containerhafens Minden

Ihre E-Mail vom 28. und 29.11.2012 - Az hans-guenter.weike

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Bezugnahme auf o.a. Ihre E-Mails vom 28. und 29.11.2012 teile ich Ihnen mit, dass aus militärischer Sicht keine Bedenken gegen die o.a. Planung bestehen, sofern die angegebenen Masthöhen nicht überschritten werden und vorhandene Kennzeichnungen auch auf die erhöhten bzw. verschobenen Masten und Erdluftseile übertragen werden.

Mit freundlichem Gruß

im Auftrag

Weber

Hauptsitz Düsseldorf:
Wilhelm-Raabe-Str. 46
40470 Düsseldorf
www.wbv-west.de

Telefon:
Vermittlung 0211/959-0
Telefax 0211/959-2167
AllgSpWNöw 3221

Bankverbindung:
Deutsche Bundesbank
Filiale - Saarbrücken -
BLZ 590 000 00
Konto Nummer: 59001020

Außenstelle Wiesbaden:
Moltkerring 9
65189 Wiesbaden

Telefon:
Vermittlung 0611/799-0
Telefax 0611/799-1699
AllgSpWNöw 4224

Stadt Porta Westfalica

Der Bürgermeister



26.07.12 Wst
627.07

Stadt Porta Westfalica, Postfach 14 63, 32440 Porta Westfalica

Stadt Minden
Bereich 5.2 Stadtplanung und Umwelt
Postfach 30 80
32387 Minden

Kempstraße 1
32457 Porta Westfalica
Fachbereich III
61, Stadtplanung
Björn Sassenberg
Aktenzeichen III 61.15.20 sas

Raum: 2.08
Zentrale: 0571 791-0
Durchwahl: 0571 791-320
Fax: 0571 791-461

bjoern.sassenberg@portawestfalica.de
stadtplanung@portawestfalica.de
www.portawestfalica.de

26. Juli 2012

202. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“ der Stadt Minden – Beteiligung der Behörden gem. § 4 (1) BauGB – Ihr Schreiben vom 11.05.2011 – Ihr Zeichen 5.21-33.20.202-Wit

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 24. Mai 2011 hat die Stadt Porta Westfalica Bedenken gegen die im Rahmen der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (1) BauGB vorgestellten Planungen zur 202. Flächennutzungsplanänderung „RegioPort Weser“ geäußert. Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau eines Hafens für den Containerumschlag im Stadtgebiet Minden wird nach wie vor grundsätzlich begrüßt, die Bedenken bestehen aber weiterhin gegen den durch das Hafenprojekt „RegioPort Weser“ induzierten Verkehr, der zu großen Teilen über die B 482 durch das Gebiet der Stadt Porta Westfalica zur A 2 abfließen wird.

Die im Mai 2011 formulierten Bedenken haben Sie dankenswerterweise aufgenommen und eine Untersuchung auf die verkehrlichen Wirkungen des Projektes auf die B 482 im Bereich der Stadt Porta Westfalica veranlasst. Die Ergebnisse der Untersuchung müssen allerdings seitens der Stadt Porta Westfalica kritisch hinterfragt werden:

Der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung ist unter 7.2 zu entnehmen, dass aufgrund der Optimierung des Hafentlayouts und -betriebskonzeptes die Flächeninanspruchnahme reduziert werden konnte. Hieraus zu schließen, dass die Umschlagszahlen bis zum Jahr 2025 lediglich auf 64.000 Lager TEU jährlich ansteigen werden, ist nicht richtig, da ein Optimierungsprozess immer zu einer Leistungssteigerung führen wird und bei kleinerer Fläche zumindest die gleiche Containeranzahl umgeschlagen werden soll. Es muss daher unverändert von 77.000 Lager TEU ausgegangen werden, wie im „Masterplan RegioPort Weser“ vom August 2010 prognostiziert wird.

Zusätzliche 5.000 Lager TEU werden für den Ausbau der Mittelweser zum dreilagigen Containertransport angesetzt. In analoger Anwendung zur v. g. Begründung müssen hier

Allgemeine Öffnungszeiten

Montag 07:30 - 12:30 Uhr und 14:00 - 16:00 Uhr
Dienstag 09:00 - 12:30 Uhr und 14:00 - 16:00 Uhr
Mittwoch geschlossen
Donnerstag 09:00 - 12:30 Uhr und 14:00 - 17:00 Uhr
Freitag 09:00 - 13:00 Uhr

zusätzlich geöffnet:

Standesamt

Mittwoch 09:00 - 12:30 Uhr

Bürgeramt

Donnerstag bis 19:00 Uhr
1. und 3. Samstag 09:00 - 12:00 Uhr

Sozialwesen

montags und dienstags von
14:00 - 16:00 Uhr nur mit Termin

Stadtsparkasse Porta Westfalica

59 490 519 90

International Bank Account Number:

DE58 4905 1990 0000 0000 59

BIC: WELADED1PWF

Volksbank Minden-Hille-Porta

111999400 490 601 27

Volksbank Minden

903903200 490 603 92

Postgirokonto Hannover

10325-301 250 100 30

ebenfalls die Zahlen aus dem „Masterplan RegioPort“ Weser mit 15.000 Lager TEU angesetzt werden.

Starkes Umschlagswachstum in den Seehäfen (Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven) in Verbindung mit steigenden Lagerkosten haben dabei entscheidende Auswirkungen auf die weitere Entwicklung des RegioPort. So muss davon ausgegangen werden, dass es bei der prognostizierten weltweiten Entwicklung des Containerverkehrs auf den Weltmeeren zu Engpässen insbesondere im Bereich der Flächenverfügbarkeit der Seehäfen kommt. Durch Umladen und Transport der Container auf See mittels Feederschiffen kann die Verteilung auf andere Verkehrsträger zu Terminals im Hinterland (sogenannte Hub-Standorte) verlagert werden. Der „Masterplan RegioPort Weser“ geht für diesen Fall von zusätzlich rd. 200.000 Lager TEU aus.

Minden ist als Hub-Standort aufgrund der günstigen Lage besonders geeignet. In der „Fortschreibung des Wasserstraßen- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen (Febr. 2008)“ wird festgestellt:

„[...] die deutschen Nordseehäfen, insb. Hamburg und Bremerhaven, wickeln bedeutende und wachsende Mengen des Containerverkehrs für Nordrhein-Westfalen ab – 39 % im Jahr 2004.“ Weiter heißt es dann: *„Im Mindener Hafen sind die Flächenreserven erschöpft. Der Hafen strebt daher an, einen neuen Standort am Wasserstraßenkreuz Weser und Mittellendkanal zu entwickeln, der als Hinterland-Hub für Hamburg, Bremerhaven und später Wilhelmshaven, dienen könnte. Das Konzept ähnelt dem für die Rheinhäfen diskutierten: Container werden aus/nach den Seehäfen direkt nach/aus dem Hinterland-Hub transportiert, dort logistisch weiter behandelt und weiterverteilt. Das Einzugsgebiet des Hubs Minden umfasst insbesondere Ostwestfalen-Lippe [...]“.*

Der Einzugsbereich für den RegioPort wird sich dabei nicht kreisförmig um Minden entwickeln, sondern hauptsächlich in südliche Richtung. Der größte Teil des nördlich von Minden gelegenen Bereiches (Richtung Nienburg, Bremen) wird direkt von den (Hub-)Häfen im Einmündungsbereich der Weser versorgt. Im v. g. „Wasserstraßen- und Hafenkonzept“ wird hierzu festgestellt: *„Der Mindener Hafen hat eine sehr gute Straßenanbindung... Aus bzw. nach OWL werden derzeit jährlich 2 Mio. t Containerladungen per LKW nach bzw. von den Seehäfen gefahren, was mindestens 200.000 TEU entspricht... Für Binnenschifftransporte strebt der JadeWeserPort die Entwicklung von seegängigen Binnenschiffen an, die Minden über die Weser erreichen können“.* Ein Verkehr in Ost-Westrichtung wird sich weniger einstellen, da diese Flächen durch andere konkurrenzfähige Standorte (Osnabrück-Bohnte, Dortmund, Hannover-Lehrte) abgedeckt werden. Der südlich vom RegioPort gelegene Bereich ist durch die Schiene nur wenig erschlossen, sodass auch aufgrund der relativ kurzen Entfernungen vermehrt Transporte durch LKW erfolgen werden. Ein Gleisanschluss spielt bei der zukünftigen Entwicklung des RegioPort daher eine eher untergeordnete Rolle.

Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ist entgegen des Ergebnisses der nun vorgelegten Untersuchung davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen nicht der angegebenen Größenordnung entsprechen wird, sondern darüber liegen wird.

In der „Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Projektes RegioPort Weser“ auf die B 482 in Porta Westfalica wurde die verkehrliche Voruntersuchung aus dem Jahre 2009 „nach Süden hin fortgeschrieben“ und eine Erhöhung der Verkehrsmenge (trotz Berücksichtigung der Reduzierung des hafenaffinen Gewerbegebietes von 13 auf 8 ha) von 12.900 auf 15.330Kfz/T (+ 2.430) ermittelt (*Variante II Scenario C*). Zusätzlich erwartet man, dass 1.060 Kfz/T nach Norden abfließen. Diese Einschätzung wird nicht geteilt, da sich kein „rückwärtsgerichteter“ Verkehr in Richtung Bremen in diesem Umfang entwickeln wird. Ein erheblicher Teil dieser Verkehrsmenge wird sich nach Süden orientieren und die Funktionsfähigkeit der B 482 in Richtung A2 weiter beeinträchtigen, die für die Stadt Porta Westfalica von eminenter Wichtigkeit ist.

Auch die Annahme, dass sich der LKW- Verkehr auf der B 482 im Knotenpunkt B 482/ B 65 von 1.390 auf nur noch ca. 490 LKW südlich der B 65 reduzieren wird, muss ausdrücklich in Frage gestellt werden. Eine Verteilung in östlicher (Hannover) bzw. westlicher Richtung (Osnabrück) wird es in dem vermuteten Umfang (insgesamt 900 LKW!) nicht geben, da ein Schifftransport von Containern über den Mittellandkanal direkt zu benachbarten Containerhäfen erfolgen kann. Die weitaus größten Verkehrsmengen werden über die B 482 in Porta Westfalica abgewickelt und die Kreise Herford, Bielefeld, Lippe, Gütersloh, Paderborn und Höxter bedienen.

Völlig unberücksichtigt ist in der „Gutachterlichen Stellungnahme“ auch die allgemeine Verkehrszunahme auf der B 482 sowie das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufgrund von Ausbauabsichten der Stadt Bückeburg im Bereich Hafen Berenbusch. Hier ist neben der Verlängerung der Kaimauer von 250 auf 400 m (Minden 350 m) mit Konditionierung der bestehenden Hafenanlage eine Erweiterung der Gewerbeflächen um 3,5 ha geplant. Im Masterplan wird die „Äußere Erschließung“ wie folgt beschrieben: *„Der südliche Teilstandort des RegioPortes in Bückeburg-Berenbusch wird durch die vorhandene Erschließung des Schaumburger Weges an die B 482 angeschlossen.“* Dies insgesamt 17,5 ha große Areal (60 % der Mindener Fläche) erzeugt ein Verkehrsaufkommen, welches die B 482 zusätzlich aufnehmen muss.

Die bereits heute schon mit über 25.000 Kfz/24h (LKW-Anteil 9,7%= 2.500 LKW) belasteten Abschnitte der B 482 in Porta Westfalica können diesen zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen! Selbst wenn nur die in der Gutachterlichen Stellungnahme prognostizierten zusätzlichen 490 LKW (immerhin + 20%!) die B 482 in Richtung Porta Westfalica befahren werden, ist zumindest mit einer vermehrte Staubildung und entsprechend negativen Auswirkungen auch auf die Verkehrsanbindung des RegioPort an das übergeordnete Verkehrsnetz zu rechnen.

Bemerkenswert ist, dass dieser Tatsache in der Gutachterlichen Stellungnahme bereits Rechnung getragen wurde, da *„das der Verteilung zugrunde gelegte Straßennetz auch die für 2015 avisierte A 30 in Bad Oeynhausen beinhaltet, die nicht nur in Richtung (Löhne, Bünde) gerichtete Verkehre aufnimmt, sondern auch in Verbindung mit der B 65 West und der B 61(n) (Weserauentunnel) eine interessante Alternativstrecke zur B 482 auf dem Weg zur A 2 darstellt und sich somit als Ausweichstrecke anbietet.“* Eine Lösung der sich abzeichnenden Verkehrsproblematik kann dieser Ansatz aber aus Sicht der Stadt Porta Westfalica nicht darstellen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Zusatzbelastung der B 482 in einer Größenordnung liegen wird, die weitere Maßnahmen erforderlich machen.

Um die Bedenken der Stadt Porta Westfalica ausräumen zu können, bedarf es einer Zusammenarbeit des Vorhabenträgers mit den beteiligten Städten und dem zuständigen Straßenbaulastträger. Auf Initiative des Vorhabenträgers müssen Lösungsvorschläge, insbesondere für die Knotenpunkte, erarbeitet und umgesetzt werden. Der zeitnahe vierspurige Ausbau der hochbelasteten Teilabschnitte ist dabei wesentlicher Bestandteil.

Eine erste Maßnahme könnte der vierspurige Ausbau der B 482 zwischen der Weserbrücke und dem Knotenpunkt K 25/Fähranger sein. Die von der Brücke herab führende Auffahrt zur B 482 müsste als eigenständige vierte Fahrspur weiter geführt und über die Kreuzung hinweg, in den bestehenden 2 + 1 Querschnitt südlich der Zufahrten K 25/ Fähranger einmünden. In der Gegenrichtung (von der A2 in Richtung Porta) wäre der Abschnitt vom Knotenpunkt „Sandstraße“ bis zur K 25 um eine Fahrspur zu erweitern.

Ob eine durchgehende vierte Fahrspur in Fahrtrichtung A2 von der Sandstraße bis zur Autobahnauffahrt erforderlich wird, hängt entscheidend von der Ausbildung der Knotenpunkte ab. Wünschenswert sind für den gesamten Bereich der B 482 in Porta Westfalica planfreie Knotenpunkte, wie sie trotz geringerer Verkehrsbelastung in den Abschnitten im Stadtgebiet Minden schon vorhanden sind.

Die aufgeführten Verbesserungen würden auch die in der Gutachterlichen Stellungnahme aufgeführte „Umleitung“ durch den Weserauentunnel unterstützen. Da ein Erreichbarkeit der A 2 über die B 61/A 30 Nordumgehung Bad Oeynhausen insbesondere aufgrund der OD Dehme kritisch zu betrachten ist, könnte der Verkehr über die Weserbrücke auf die B 482 zurückfließen und die vierspurigen Abschnitte nutzen.

Erhebliche Probleme dürfte allerdings der Ausbau zwischen L 764 und L780/Weserbrücke in der Porta bereiten, da die topografischen Verhältnisse eine Verbreiterung der B 482 nicht zu lassen.

Unberücksichtigt blieben bisher die mit der Verkehrszunahme ausgelösten Lärm Aspekte für die Bevölkerung. Unabhängig der von der Stadt aus verkehrstechnischer Sicht erarbeiteten Stellungnahme hat sich hier eine „Interessengruppe contra Verkehrsaufkommen und Verkehrslärm im Bereich Hausberge“ gebildet. Die Sorgen der Portaner Bürgerinnen und Bürger bezüglich der Lärmentwicklung auf der B 482 sind ernst zu nehmen.

Im Interesse der Wirtschaftsregion nördliches OWL bitte ich darum, eine Zusammenarbeit mit allen Beteiligten zu initiieren, um die Bedenken der Stadt Porta Westfalica ausräumen zu können.

Freundliche Grüße

gez. Stephan Böhme
Bürgermeister

Stadt Minden
5.2 -Bereich Stadtplanung u. Umwelt
Kleiner Domhof 17

32423 Minden

BUND Kreisgruppe Minden – Lübbecke

c/o Lothar Schmelzer
Blücherstr. 1 Postfach 15 43
32423 Minden
Fon 0571 / 38727-12 Fax 0571 / 38727-29
E-Mail info@bund-minden-luebbecke.de

27.07.12 *Luif*

Ihr Schreiben vom 21.06.12

Az.: 5.21-33.20.202-Wit

Minden, den 27.07.2012

Unser Zeichen:MI-2012-Regioport

Zeichen des Landesbüros: MI 35-05.11 BLP

Bearbeitung: Lothar Schmelzer

202. Änderung FNP „RegioPort Weser“ in den Stadtbezirken Päpinghausen und Dankersen

Anmerkung: Stellungnahme - anerkannter Naturschutzverbände für BUND

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir schließen uns der Stellungnahme (kursiv) des NABU in Teilen an, verweisen insbesondere auf die Stellungnahme vom oberen Landschaftsbeirat und den Stellungnahmen des LaBü der Naturschutzverbände

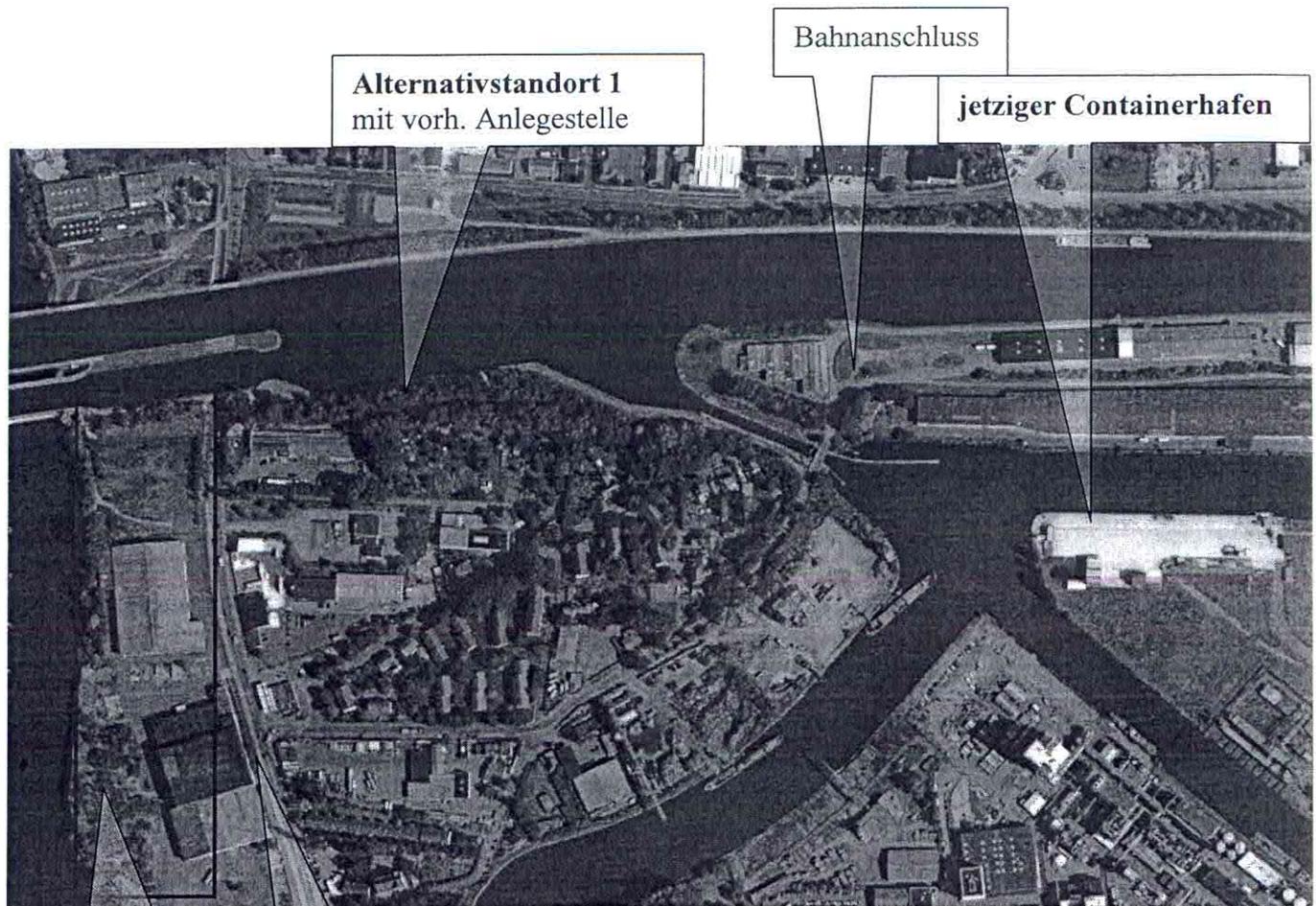
und fordern darüber hinaus:

Alternativenstandort (Bild Seite 2) Schleusen-Defekt -Reparatur

In der Alternativenbetrachtung ist die Sicht der Erreichbarkeit des Regioports Cammer Behrenbusch mit dem Großmotorgüterschiff im Reparaturfall o.ä. außer acht gelassen worden. Der Standort am Mittellandkanal/WeserFriedrich-Wilhelmstr. ist der einzige, der vom GMS erreicht werden kann, denn Lade und Löschvorgang kann ohne Schleusung direkt an der Kaimauer zur Weser oder am Mittellandkanal praktiziert werden

Alternativenstandort (Bild Seite 2) Zeit / Energie sparen

Der Standort Mittellandkanal/Weser Friedrich-Wilhelmstr hat die kürzesten Anbindungen und kann mit der längsten Kaimauer versehen werden und ist bereits **Trimodal und kein Schiff braucht die Schleusung, das spart Zeit und Energie**



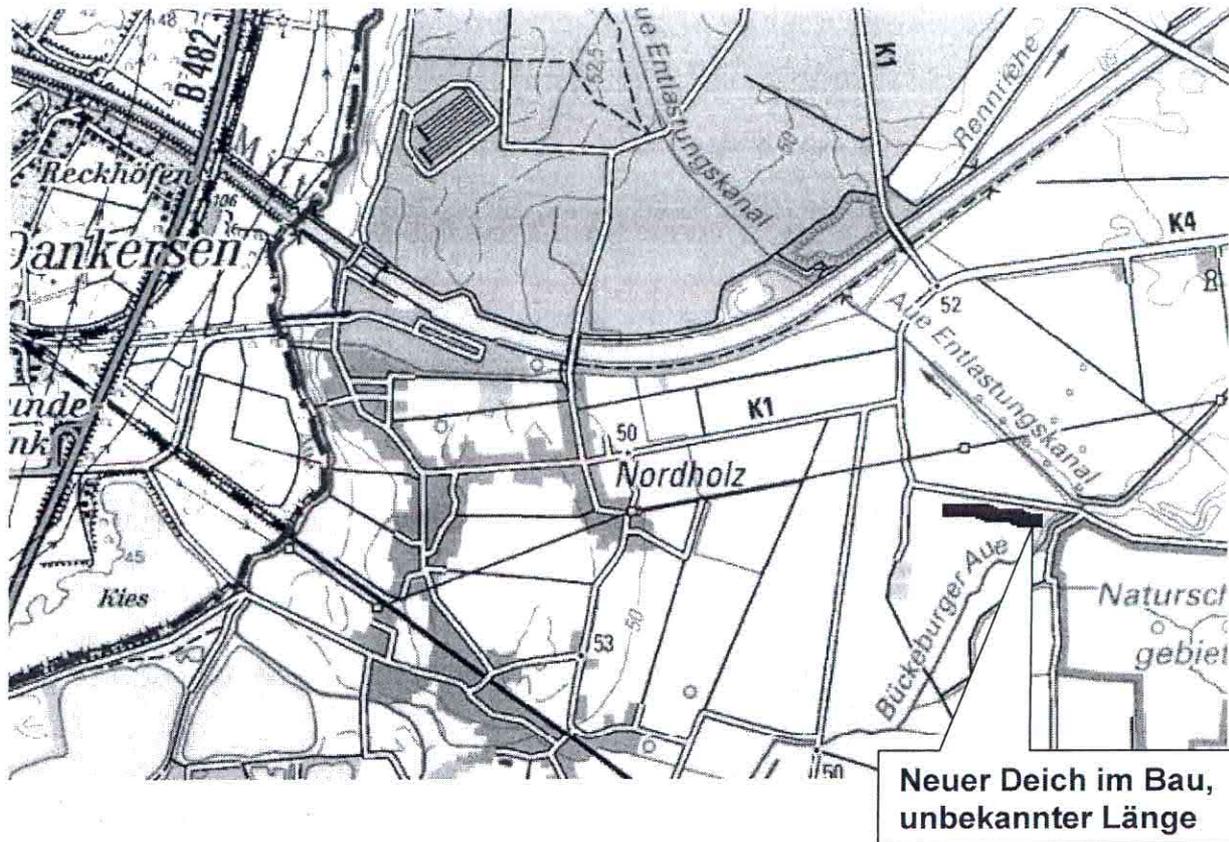
Zusätzliche Fläche zu alternativ Standort 1, dadurch mit trimodalem Anschluss. Zum Teil ungenutzte Hallen

Alternativenstandort: am linken Bildrand die Weser mit möglicher Anbindung mittels Kaimauer und Portalkran , wie auch in den Planungen vorgesehen, direkt anbei der Mittellandkanal, wo mittels Container Carrier oder Portalkran verladen werden kann

Hochwasser HQ100 – neue Deiche in Bückeburg

Die Retentionräume der Bückeburger Aue und die Hochwasserbemessung HQ 100 ist neu zu überplanen , da auf Niedersächsischer Seite die Bückeburger Aue renaturiert wurde, was wir begrüßen, aber gleichzeitig wurden neue Deiche gebaut. Und es wurde das ehemalige Überschwemmungsgebiet Ochsenwiesen abgetrennt!

Siehe Karte, Deichlinie rot



Immissionschutz Lärm

Da es zu Überschneidungen der Rammarbeiten am Regioport und am Port in Behrenbusch kommen kann, ist eine terminliche Absprache nötig um nicht an zwie Baustellen gleichzeitig zu Rammen

Container Stellplatz - Bodenplatte

Die Stellplätze sind in Beton aus zu führen, statt gebundenem Material, da nicht nur Transportmaschinen mit mehreren hundert Litern Hydrauliköl, als auch Container mit Gefahrgut, transportiert, gelagert werden und havarieren können mit unabsehbaren Schäden des Angelgewässers Bückeburger Aue.

Zauneidechse

Wir halten ein „absammeln der Zauneidechse“ für unzureichend, hier sind vorab entsprechende Ersatzquartiere mit mergeligem Gestein zu schaffen und dann die Zauneidechsen mittels Lockbretter u.ä. abzugreifen und um zu siedeln.

Altlasten

Die Altlasten sind zu sanieren, oder vorläufig nicht zu überbauen, senden Sie uns bitte das Katasterheft zur entsprechenden Altlast zu

L. Sch

in unserer im Mai unter Az. Mi15-2012 abgegebenen Stellungnahme haben wir uns schon einmal mit dieser Planung befasst und Bedenken geäußert. Mit der Neuauflage und Übersendung der jetzigen Entwurfsfassung habe sich unsere Bedenken nicht vermindert.

Unsere Ablehnung des Vorhabens „RegioPort Weser“ ist in allen von uns abgegebenen Stellungnahmen erkennbar und wird weiter aufrechterhalten!

Entwurfsbegründung – Teil A

Der Geltungsbereich der FNP-Änderung ist im südöstlichsten Teil in der Entwurfsfassung April 2012 zurückgenommen worden, der Eingriff in den Überschwemmungsbereich wird dadurch reduziert (vgl. Entwurfsbegründung S. 18 und Kartendarstellungen).

*In der Entwurfsbegründung (S. 9) wird auf die Ziele der Regionalplanung verwiesen, nach der das Gewerbegebiet ausschließlich für unmittelbar mit der Hafenfunktion verbundenen gewerblichen und industriellen Nutzungen genutzt werden darf (Ziel 3 zur 4. Änderung des Regionalplans). Im FNP und später im Bebauungsplan sollte deshalb die nach § 11 Absatz 2 Baunutzungsverordnung mögliche genauere Bestimmung und damit Einschränkung der zulässigen Nutzung auf die „Hafenfunktion“ erfolgen. **Eine Darstellung nur einer Sondergebietsfläche (SO) im FNP entspricht nicht den Zielen der Regionalplanung für das GIB „RegioPort“.** In der Übersicht der geplanten Flächennutzungen (s. 20 Entwurfsbegründung) erfolgt eine Nutzungsbestimmung der Flächen für Hafen/Containerterminal (14,9 ha) und hafenaффines Gewerbegebiet (7,8 ha), dieses ist auch so im FNP darzustellen und verbindlich festzulegen.*

Zur Entwurfsbegründung – Teil B Umweltbericht:

Vermeidung/Minderung der Eingriffe

Die Rücknahme der SO-Flächen aus Teilen des Überschwemmungsgebietes ist eine wesentliche Minderung der Eingriffe. Die Erschließung über das vorhandene GIB Päpinghausen reduziert den Flächenverbrauchs nur unerheblich.

Der nach Wasserrecht erforderliche Ausgleich des Retentionsraumverlustes erfolgt durch die Renaturierung der Bückeburger Aue und soll zugleich die wesentliche naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahme zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft darstellen (s. S. 25 Entwurfsbegründung). Allerdings können dort nicht alle beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts ausgeglichen werden, wie im Umweltbericht (S. 44) z.B. für die Lebensraumfunktionen der Offenlandarten richtig erkannt wird. Hier sollen Flächen für Maßnahmen (z.B. Blühstreifen, Lerchenfenster) außerhalb des Änderungsbereichs gefunden werden. Im Umweltbericht bleibt offen, wo sich angrenzend zum Eingriffsraum geeignete und verfügbare Flächen befinden. Auf S. 49 findet sich der vage Hinweis auf das „grundsätzlich große Potenzial geeigneter Flächen“. Dieser Nachweis ist konkret zu erbringen, da es sich nicht nur um Kompensationsmaßnahmen, sondern auch um vorgezogene Artenschutzmaßnahmen („CEF-Maßnahmen) für besonders geschützte Arten wie u.a. Feldlerche und Rebhuhn handelt (s. S. 49).

Wir fordern für die CEF-Maßnahmen einen Nachweis der Lage der Lerchenfenster und Blühstreifen. Nur so ist uns eine Beurteilung möglich. Außerdem fordern wir, dass die Durchführung dieser Maßnahmen für die gesamte Dauer des Eingriffs, also unbefristet, sichergestellt wird.

Angesichts der Eingriffe in einen besonders schutzwürdigen Landschaftsraumes sind an die Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe besonders hohe Anforderungen zu stellen, die die Stadt im Rahmen der Bauleitplanung gewährleisten muss. Hierzu gehört ein vollumfänglicher Ausgleich, wobei in besonderem Maße darauf zu achten ist, dass die zerstörten Funktionen wiederhergestellt werden. Es

bestehen große Bedenken, dass eine Bewertung des Eingriffs allein auf Grundlage eines vereinfachten Biotopwertverfahrens überhaupt sachgerecht ist.

Wir sind der Auffassung, dass die beeinträchtigten Lebensraumfunktionen nicht durch Grün- und Freiflächen innerhalb oder am Rande des geplanten Betriebsgeländes entstehen. Insofern bestehen starke Bedenken gegen die überschlägige Ermittlung des Kompensationsbedarfs im Umweltbericht (S. 45), da nach dieser Bilanzierung Bahnanlagen (Biotopwert 0.5), Kanalwasserflächen (BW 2,0) und sonstige Grünflächen im Gewerbegebiet wie Straßenbegleitgrün (BW 3) als „Biotopwerte“ innerhalb des Gewerbegebiets zum Ansatz gebracht werden. Eine solche Vorgehensweise wird der Eingriffssituation im Plangebiet nicht gerecht.

Ob der Eingrünungsstreifen der Sonderbauflächen als Kompensationsmaßnahme berücksichtigt werden kann, hängt von der konkreten Ausgestaltung ab (u.a. Anbindung an Freiraum).

Artenschutzrecht

Die offengelegten Unterlagen sind unvollständig, da die artenschutzrechtliche Prüfung noch nicht vollständig abgeschlossen ist (s. S. 46). Die unzureichende Darstellung der „vorgezogenen Artenschutzgleichsmaßnahmen“ haben wir schon bemängelt s.oben.



ANU Minden-Lübbecke, Erichstr. 4, 32423 Minden

Stadt Minden, Bereich 5.2
Stadtplanung und Umwelt
Postfach 3080

32387 Minden

Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände

Minden-Lübbecke

NABU, LNU und SDW

Geschäftsstelle: Erichstr. 4, 32423 Minden

Tel.: 0571-35325

E-Mail: ANU-Minden-Luebbecke@t-online.de



Minden, den 31.05.2011

Ihr Schreiben vom 11.05.11

Az.: 5.21-33.20.202-Wit

Unser Zeichen: Mi15-2011

Zeichen des Landesbüros: MI 35-05.11 BLP

Bearbeitung: Wolfgang Sack

Tel/ Fax: 0571-35325

202. Änderung des FNP „RegioPort Weser“ in den Stadtbezirken Dankersen und Päpinghausen

Vermerk: Diese Stellungnahme geben wir ab im Auftrag der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU), des Naturschutzbund Deutschland (NABU) -Landesverband NRW und des Landesverbandes NRW der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW)- als den nach § 60 Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Verbänden.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir lehnen die 202. Änderung des FNP in der uns vorliegenden Form ab.

Beim Bau des „RegioPort Weser“ werden natürliche Lebensgrundlagen in einer Aue und in einem Überschwemmungsgebiet beeinträchtigt. Wir sehen in den schon vorangegangenen Planungen einen Ausgleich dafür als nicht gegeben an.

Wir haben schon in unserer Stellungnahme zur Festsetzung des Überschwemmungsgebietes der Bückeburger Aue am 17. August 2007 unter Az. Mi24-2007 im Vorgriff auf die Planungen des „RegioPorts Weser“ deutlich gemacht, dass die Blaue Richtlinie des Landes NRW 5. Auflage 1999 bei Änderungen und Maßnahmen an der Aue berücksichtigt werden muss.

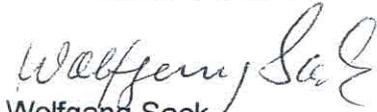
Die im laufenden Verfahren oft angeführte „Trimodalität“ u.a. auch die Anbindung an die Strecke Minden-Hannover resp. Minden-Nienburg halten wir für äußerst ambitioniert- s. dazu beiliegende Stellungnahme des Landesbüros Az.: MI 50-09.06 GEP/07.07 zur 4. Änderung des Regionalplanes. Insgesamt halten wir die in der besagten Stellungnahme aufgeführten Bedenken gegen die Planung aufrecht.

Die ebenfalls beigelegte Stellungnahme des Beirates bei der höheren Landschaftsbehörde zur 4. Änderung des Regionalplanes weist ebenfalls auf Planungsdefizite hin.

In der Begründung der Stadt Minden zur Änderung des FNP werden unter Punkt 9 die Belange der Ver- und Entsorgung aufgeführt. Nach unserer Information sollen die Containerstellplätze nur einen wassergebundenen Belag erhalten.

Es stellt sich für uns die Frage nach der Behandlung von wassergefährdenden Stoffen im Ladegut und der Vermeidung von Einträgen in das Oberflächenwasser. Nach den vorliegenden Planungen soll Oberflächenwasser versickert oder über ein Regenrückhalte- und Klärbecken in das Fließgewässer geführt werden. Die Schadstoff- Frage scheint nicht berücksichtigt worden zu sein.

Mit freundlichem Gruß


Wolfgang Sack

Anlagen: 2 Stellungnahmen (Kopie)

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

KOORDINATIONSSTELLE FÜR MITWIRKUNGSVERFAHREN
Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen · Tel. 0208 / 880 590 · Fax 0208 / 880 5929
e-Mail: LB.Naturschutz@t-online.de Internet: <http://www.lb-naturschutz-nrw.de>

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE · RIPSHORSTER STR. 306 · 46117 OBERHAUSEN

An die
Bezirksregierung Detmold
- Bezirksplanungsbehörde -

32754 Detmold
z.Hd.: Herr Tillmann
vorab per Fax: 05231 / 711742

Ihr Zeichen
62.31.50-IV

Ihr Schreiben vom
15.06.2007

Datum
18.10.2007 Ger...

Unser Zeichen
(bitte unbedingt angeben)

MI 50-09.06 GEP/07.07

Auskunft erteilt:

Herr Gerhard

4. Änderung des Regionalplanes TA BI – RegioPort Weser in Minden

Sehr geehrter Herr Tillmann,

zu der beabsichtigten Regionalplanänderung nehmen die anerkannten
Naturschutzverbände BUND, LNU und NABU wie folgt Stellung:

I. Grundsätzliches

Vor Grundsatz her gehen die Naturschutzverbände davon aus, dass die Binnenschifffahrt als energieeffizienter Verkehrsträger zukünftig gegenüber dem LKW-Verkehr an Bedeutung zunehmen wird. Eine naturverträgliche Nutzung der großen Ströme durch die Binnenschifffahrt ist aus Umweltschutzsicht prinzipiell sehr wohl sinnvoll. Gegen einen Hafenausbau am ökologisch geeigneten Standort, der eine effektive Erreichbarkeit per Schiff, Schiene und Straße ermöglicht und den Flächenverbrauch minimiert bestehen grundsätzlich keine Bedenken.

Voraussetzung ist naturgemäß ein korrekter Vergleich der Varianten, der diese Ziele auch berücksichtigt.

Nicht sinnvoll ist allerdings die Darstellung von allgemeinen Gewerbeansiedlungsflächen, die mit der Binnenschifffahrt erkennbar wenig bis nichts zu tun haben werden, an planerisch ungünstiger Stelle.

Die vorliegende Planung genügt diesen grundlegenden Anforderungen nicht und wird daher von den Naturschutzverbänden abgelehnt

Wir sind erreichbar: Mo. – Fr. : 9:00 – 12:30 Uhr
Mo. – Do. : 13:30 – 15:30 Uhr



II. Keine Trimodalität

Der vom Antragsteller mehrfach hervorgehobene Vorteil der trimodalen Verkehrsanbindung ist an diesem Standort ungläubwürdig.

Die Bahnstrecke Minden-Hannover bestand früher aus 3 Gleisen, was eine weitgehende Trennung von Güter- und Personenverkehr erlaubte. Heute besteht die Strecke nur noch aus 2 Gleisen, die in dichter Zugfolge von Güter- und Personenverkehr genutzt werden. Teils handelt es sich dabei um ICE-Schnellfahrverkehr. Wie weiterer Güterzugverkehr auf dieser Strecke ablaufen soll, ist derzeit nicht erkennbar! Auch weil die ehemalige Weichenanbindung abgebaut ist, fehlt jeder Nachweis, wie eine Anbindung ans Bahnnetz möglich sein soll.

Ein Gleisanschluss der Teilgebiete I und II von der Strecke nach Nienburg ist technisch wegen der Einschränkung der Bahn bei Steigungen Bogenhalbmessern kaum machbar; der Höhenunterschied von Gleisoberkante bis zu den Flächen beträgt 12-15 m. Unter diesen Gesichtspunkten kommt ein Bahnanschluss faktisch nicht in Frage.

Auch daher sollte die Alternativenprüfung grundlegend überarbeitet werden!

III. Alternativenprüfung

Die im Antrag vorgelegte Alternativenprüfung ist nicht logisch und mangelhaft.

Die schon durch den Beirat bei der Höheren Landschaftsbehörde angeführte Möglichkeit vor dem Ostabstieg zum Industriehafen ist nicht geprüft worden. Lademöglichkeiten wären vor der Oberschleuse sehr wohl vorhanden.

Direkt hinter dem Pumpwerk befindet sich das Gelände der ehemaligen Kistenfabrik 9 Meter (48 m ü. NN) tiefer als der Leinpfad am Kanal. An der Ostgrenze dieses Geländes verläuft ein Anschlussgleis der Mindener Kleinbahn (MKB) - 50 m ü. NN. Zwischen Friedrich-Wilhelm Str. und der Ausfahrt aus dem Industriehafen befindet sich ein ca. 4,6 ha großes Areal einer ehemaligen Glasfabrik (Gerresheimer Glas). Es ist zum Teil mit Lagerhallen bebaut.

Östlich der Friedrich-Wilhelm Str. ist auf einer Teilfläche ein Betrieb (Fa. Klausing) zwischen der Straße Steinbreede und dem Böschungsfuß des Kanals angesiedelt, die Restfläche sind Schrebergärten. Die Entfernung von diesen Flächen zur B 482 beträgt ca. 4 km.

In der Bewertungsmatrix für die alternativen Standorte (Teil A, Seite 20) ist die westlich der Friedrich-Wilhelm Str. direkt am Mindener Kleinbahngleis gelegene Fläche der ehemaligen Kistenfabrik und Gerresheimer Glashütte nicht berücksichtigt worden,

Ein weiterer Standort wäre zu prüfen: In Dankersen-Hasenkamp existiert zwischen Karlstraße und Hans-Böckler-Str. (gegenüber dem Osthafen) eine mehr als 8 ha große Fläche mit direktem Gleisanschluss in nur 2 km Entfernung zur B 482 (über die K 6). Diese Fläche wurde bei der Prüfung der Uferladestelle Ost zu Unrecht nicht berücksichtigt. Bei Bedarf kann ein konkreter Abgrenzungsvorschlag nachgereicht werden.

In der Summe bedarf die Alternativenuntersuchung einer grundlegenden Neubearbeitung. Eine unrichtige Alternativenprüfung ist keine Basis für die regionalplanerische Entscheidung, die ansonsten von vorn herein mit einem schwerwiegenden Sachfehler belastet wäre.

IV. Standortprüfung

Zur Information für den Standort und der Verkehrsanbindung des vom Antragsteller gewählten Standortes legen wir einen Messstellenplan (siehe Karte als PDF-Datei) mit den Geländehöhen in der Tabelle 1 bei. Nach unserer Ansicht weist die Standortprüfung erhebliche Mängel auf und ist nicht nach zu vollziehen.

Tabelle 1 – Aufmaß der Höhen mit GPS

Messstelle	Ort	m ü.NN	Bemerkung
1	Leinpfad	57	Das MKB-Gleis liegt auf 50 m üNN
2	Böschungsfuß	48	
3	Verkehrsfläche am Kanal	57	Gelände Klasing u. Kleingärten bis Steinbrede
4	Gelände Klasing	50	
5	Böschungsfuß	47	
6	Leinpfad	54	
7	Gleishöhe	62	
8	Wegekreuz	47	
9	Leinpfad	53	
10	Leinpfad	54	Zur Teilfläche II steigt das Gelände leicht an
	Böschungsfuß	47	

V. Keine überflüssige GIB-Darstellung

Wenn vom Grundsatz her auch ein Ausbau von Hafenanlagen am richtigen Standort (!) diskutabel ist, so kann dies in keinem Fall ein Freibrief für Hafen-unabhängige Industrieansiedlungsflächen sein. Die in den Teilbereichen I und II des Planungsgebiets vorgesehene Industrieansiedlung halten die Naturschutzverbände für überflüssig.

Der behauptete Bedarf für Hafengebundene Zwecke ist nicht erkennbar. Zudem liegt auf der westlichen Seite in geringer Entfernung das erschlossene Industriegebiet Päpinghausen mit noch ungenutzten Flächen.

Ergo sollte – selbst wenn der vorgesehene Hafenstandort überhaupt in Frage käme – eine Beschränkung auf die wirklich nötigen Flächen erfolgen. Alles andere würde zu einem Überangebot an gewerblichen Bauflächen führen, was auch aus Sicht der Region nicht sinnvoll sein kann.

VI. Lage am Vogelschutzgebiet „Schaumburger Wald“

Das Plangebiet befindet sich in enger Nachbarschaft zum faktischen Vogelschutzgebiet DE 4122-431. Ähnliches gilt für das FFH-Gebiet DE 3520-332 „Schaumburger Wald“. Die damit einhergehenden rechtlichen Aspekte sind offenbar noch nicht hinreichend bekannt bzw. berücksichtigt worden. Da es sich um ein faktisches Vogelschutzgebiet handelt, greift hier ein striktes

Verschlechterungsgebot (Leybucht-Rechtsprechung des EuGH), das einen Hafenneubau in so großer Nähe nicht zulässt.

Darüber hinaus liegen auch die sachlichen Entscheidungsgrundlagen (Artenschutzuntersuchungen für Spechtarten und lebensraumtypische Fledermäuse) nicht vor.

Auch deshalb ist die Planung zu überarbeiten.

VII. Lage im Retentionsraum

Dem Fluss Aue würde durch die Maßnahme trotz der vorgelegten Machbarkeitsstudie und der Planungen zur Herstellung des Retentionsraumes unwiederbringlich der Landschaftsaspect eines noch leicht mäandrierenden Flusslaufes genommen werden. Bei einem Ausbau der Aue zur Schaffung eines durch die Aufschüttung der Fläche nötigen Retentionsraumes ist die „Blaue Richtlinie“ zum naturnahen Ausbau von Gewässern des Landes NRW zu berücksichtigen und ein Ökologischer Ausbau zu fordern. Für einen Niederungsflusslauf sieht diese Richtlinie entsprechende, beidseitige Freiräume für einen sich selbst bewegenden, entfesselten Flusslaufes vor. Nach der Planung ist nur eine westliche Erweiterung (Abgrabung des Geländes bis an die Grenze des Plangebietes) vorgesehen. Dieses entspricht nicht den Vorgaben der Richtlinie. Die Sinnhaftigkeit der Machbarkeitsstudie bleibt den Naturschutzverbänden deshalb verborgen.

VIII. Lärm

Nach den Unterlagen ist im Plangebiet der Lärmpegel in der Nacht 3 db (A) höher als für die angrenzenden Wohngebiete (WA). Er erreicht Werte, die für Mischgebiete zulässig sind. Eine bauliche Minderung der Schallabstrahlung ist laut Gutachten nicht möglich.

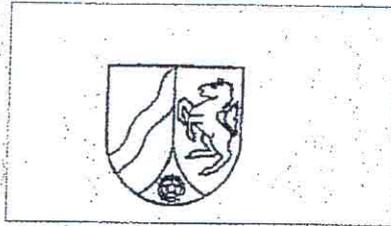
Es besteht schon eine Grundlast durch die Betriebe auf der Südseite des Kanals - Mühlen und Roh- und Wertstoffverarbeitung - sowie ein Busunternehmen und ein Tanklager. Bei zunehmender Auslastung des RegioPorts wäre mit noch höheren Werten zu rechnen. Wiederum ist unklar, wie sich dieser Aspekt auf das benachbarte Schutzgebiet auswirkt.

Die Stellungnahme des Beirates bei der höheren Landschaftsbehörde der BR Detmold mache ich ergänzend für die Naturschutzverbände geltend. Ich lege eine Kopie dieser Stellungnahme bei.

Mit freundlichen Grüßen

- gez. -

Michael Gerhard



**Der Beirat
bei der Bezirksregierung Detmold
als höhere Landschaftsbehörde
Der Vorsitzende**

Landschaftsbeirat Bez.-Reg. Detmold, Postfach, 32754 Detmold

Bezirksregierung Detmold
Höhere Landschaftsbehörde
Postfach

32754 Detmold

Geschäftsstelle:
Leopoldstr. 15
32758 Detmold
Telefon: 05231/71-5123

persönlich erreichbar unter:
Flensburger Str. 15
33605 Bielefeld
Telefon: (p) 0521/2389232
Telefon: (d) 0521/594280
Telefax: (d) 0521/594129
Telefax: (p) 0521/22788

Ihr Schreiben/Anruf vom

Mein Schreiben vom

Bielefeld, den

Ihr Az. 51.40-22

13.05.2007

**4. Änderung des Regionalplanes für den GEP „Planung des Regioport Weser in Minden“
Stellungnahme des Landschaftsbeirates**

Sehr geehrter Herr Göde,

für den Beirat gebe ich zur geplanten 4. Änderung des Regionalplanes folgende Stellungnahme ab:

Der Beirat lehnt den Bau des Regioport Weser in Minden an dem vorgesehenen Standort und in der derzeit geplanten Form ab.

Der Beirat empfiehlt, für die weiteren Planungen den Alternativstandort an der Friedrich Wilhelm Str. zu Grunde zu legen.

Begründung:

Nichtbeachtung der HQ100 Hochwasserkarten und Retentionsräume

Der Planung werden veraltete und überholte preußische Überschwemmungsgebietskarten zu Grunde gelegt. Kritisch anzumerken ist auch, dass das StAfUA die Bückeburger Aue nicht bewertet hat, obwohl die Brücken in Päpingshausen und somit auch fast die gesamte überplante Fläche des öfteren überschwemmt sind. Bei der Vorbereitung der Planung wäre es von Vorteil gewesen, die Planungsgrundlagen des Landes Niedersachsen für den Raum in die Planungen einzubeziehen. Das Land Niedersachsen hat für die Bückeburger Aue neues Datenmaterial verwendet, in dem 100jährige Hochwasserereignisse Material HQ 100 implementiert sind.

Schutzgebiete

Der für die Hafenanlage geplante Standort liegt in unmittelbarer Nähe zum Bundesland Niedersachsen. Die Vorhabensfläche ist teilweise weniger als ca. 150 Meter vom Schaumburger Wald entfernt. Das Land Niedersachsen hat den Schaumburger Wald als Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet ausgewiesen. Dazu mache ich folgende Ausführungen:

Nach einer fachlichen Überprüfung durch die EU-Kommission hat das Niedersächsische Umweltministerium weitere Vogelschutz-Gebietsvorschläge erarbeitet, mit denen die vorhandenen Meldedefizite Niedersachsens beseitigt werden sollen. Der Schaumburger Wald gehört zu diesen Vorschlägen.

Das Land Niedersachsen hat den Gebietsvorschlag „Schaumburger Wald“ und die wertbestimmenden Merkmale wie folgt dargestellt. Darin enthalten sind auch allgemeine Hinweise für Erhaltungsziele, die u. a. als Maßstab für die Beurteilung der Erheblichkeit denkbarer Beeinträchtigungen im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung herangezogen werden können. Außerdem wird der für den Gebietsschutz geltende Rahmen dargestellt.

Kurzbeschreibung des Gebietes als Vogellebensraum

Der Schaumburger Wald stellt ein großes, zusammenhängendes Waldgebiet am südlichen Randbereich des Naturraumes Weser-Aller-Flachland dar. Er erstreckt sich über ca. 20 km bei einer Breite von 1-4,5 km zwischen Mittellandkanal und der niedersächsischen Landesgrenze.

Vorherrschend findet sich Laubwald auf frischen bis feuchten, basenarmen bis basenreichen Standorten. Das Gebiet wird durchzogen von im Sommer vielfach trockenfallenden Bächen. Außerdem finden sich mehrere kleine Stillgewässer. Die Vegetation besteht überwiegend aus mesophilem Eichen-Mischwald und Übergängen zum mesophilen Buchenwald. Kleinflächig ist sumpfiger Erlen-Eschenwald vorhanden. Ferner sind Nadelwaldbestände und eine Vielzahl an Lichtungen (Grünland/Wildacker) vorhanden. Die Zusammensetzung des Waldes ist überwiegend geprägt von Laubholzarten mit einem wesentlichen Anteil an Altholzbeständen, besonders Eichen. Kennzeichnend ist ferner ein hoher Strukturreichtum der Bestände.

Der Schaumburger Wald ist als Vogellebensraum vor allem wegen der hohen Brutbestände von Spechtarten des Anhangs I der EU-Vogelschutzrichtlinie von Bedeutung. Insbesondere der Mittelspecht erreicht hier mit etwa 450 Brutpaaren eine herausragende Siedlungsdichte und Bestandsgröße.

Wertbestimmende Arten

Tab.1: Wertbestimmende Vogelbestände zur Auswahl des Gebietes "Schaumburger Wald" nach Art. 4 der EU-Vogelschutzrichtlinie.

	Art	Brutvögel		Gastvögel		Bedeutung	Stetigkeit des Vorkommens
		Anzahl Brutpaare	RL D / NI	Max. Individuenzahl			
Vogelarten nach Anh. 1 (Art. 4 Abs. 1)	Grauspecht	30	IV	2			
	Schwarzspecht	23					
	Mittelspecht	452	IV	IV			
Zugvögel (Art. 4 Abs. 2)							

Erläuterungen

- Angegeben sind die Höchstbestände der Erfassungen aus den Jahren 1996 bis 2006
 Brutvögel: Anzahl
 Gastvögel: Maximale Individuenzahl = Tageshöchstzahl
 Brutpaare
- NG Nahrungsgäste = Anzahl Brutpaare, die außerhalb des Gebietes hüten, jedoch überwiegend im Gebiet nach Nahrung suchen
- RL D / NI: Gefährdungsgrad nach Roter Liste Deutschland (Bauer et al. 2002) und Niedersachsen (Südbeck & Wendt 2002): 1 = vom Erlöschen bedroht; 2 = stark gefährdet; 3 = gefährdet; V = Art der Vorwarnliste

- **Stetigkeit und Bedeutung des Gastvogelvorkommens:** Dargestellt ist, wie oft die Kriterien zur Einstufung des Vogelbestandes von internationaler oder nationaler Bedeutung erreicht worden sind (Kriterienwerte siehe Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 6/97).
- **erreicht:** Bedeutung wurde in mindestens einem Erfassungsjahr erreicht
- **Mehrzahl der Jahre:** Bedeutung wurde in der Mehrzahl der erfassten Jahre erreicht
- **jährlich:** Bedeutung wurde in jedem Erfassungsjahr erreicht

Weitere Arten:

Folgende für die Gebietsauswahl nicht ausschlaggebende Arten wurden im Gebiet außerdem nachgewiesen:

Anhang I: Wespenbussard, Schwarzmilan, Rotmilan, Eisvogel, Neuntöter

Zugvögel: Zwergtaucher, Krickente, Waldschnepfe, Waldwasserläufer, Hohltaube, Turteltaube, Wendehals, Gebirgsstelze, Kolkrabe.

Wertbestimmende Arten des Anhangs I der EU-Vogelschutzrichtlinie (Art. 4 Abs. 1) als Brut- und Gastvögel

Die wertbestimmenden Anhang I-Arten (Art. 4 Abs. 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie), die im Gebiet brüten, sind **Grau-, Schwarz- und Mittelspecht**. Der auf grobborkige Bäume (v.a. Alt-Eichen) angewiesene Mittelspecht hat im Gebiet seinen bedeutendsten Brutbestand in Niedersachsen. Nach aktuellen Gesamtbestandsschätzungen brüten etwa 15 % des landesweiten und ca. 3,6 % des bundesweiten Brutbestandes in diesem Waldkomplex. Damit beherbergt der Schaumburger Wald eines der bedeutendsten Mittelspecht-Vorkommen in Deutschland. Die Art erreicht hier aufgrund des Angebots an alten Eichenbeständen außerordentlich hohe Siedlungsdichten bei relativ gleichmäßiger Besiedlung des gesamten Waldgebiets. Der Schwarzspecht besiedelt im Gebiet überwiegend die Buchen-Altholzinseln im Zusammenhang mit Jungbeständen und totholzreichen Partien. Für den Grauspecht stellt der Schaumburger Wald am Nordwestrand des zusammenhängenden Verbreitungsgebietes mit 30 Brutpaaren eines der wichtigsten Brutgebiete der Art in Niedersachsen dar. Grauspechte sind auf großflächige, reich strukturierte Laubwälder mit Altholzbeständen angewiesen, wobei die Waldbereiche partiell durch Lichtungen, Aufforstungen, Wege etc. aufgelockert sind, in denen Ameisen als Nahrungsgrundlage vorkommen (z.B. wärmeliebende Säme).

Hinweise zur Abgrenzung

Die Abgrenzung umfasst den gesamten zusammenhängenden Waldkomplex des Schaumburger Waldes. Gerade die Großflächigkeit ist ursächlich für den hohen Bestand des Mittelspechtes, auf den bereits geringe Distanzen zwischen geeigneten Lebensräumen isolierend wirken. Für den Grauspecht ist dies ebenfalls hinsichtlich des Bestandserhalts am Arealrand wichtig. Das FFH-Gebiet DE3520-332 "Schaumburger Wald" (FFH-Nr. 340) liegt innerhalb des Abgrenzungsvorschlags.

Erhaltungsziele

Erhalt der Brutbestände der in der Tabelle (s. o. Nr. 2) genannten wertbestimmenden Vogelarten des Artikels 4 Abs. 1 i. V. m. Anhang I sowie des Artikels 4 Abs. 2 EU-Vogelschutzrichtlinie.

Bekanntmachung des Europäischen Vogelschutzgebiets

Nach der Erklärung des Gebietes zum Europäischen Vogelschutzgebiet durch die Niedersächsische Landesregierung werden das Europäische Vogelschutzgebiet, eine Gebietskarte und die Erhaltungsziele im Niedersächsischen Ministerialblatt bekannt gemacht.

Schutz des Gebietes

Nach den Vorschriften des § 34 b Absatz 5 NNatG tritt für ein Europäisches Vogelschutzgebiet eine gesetzliche Sicherung ein. Danach sind alle Maßnahmen verboten, die

zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen können.

Zur Umsetzung der Erhaltungsziele sollen die nachstehend aufgeführten Maßnahmen dienen:

- Erhalt und Entwicklung strukturreicher, zusammenhängender Laubholzbestände
- Erhalt und Förderung von Alt- und Totholz
- Erhalt der Eichenbestände, hier insbesondere der Alteichen.

Die FFH Ausweisung des Schaumburger Waldes erfordert die Berücksichtigung der Regularien der FFH Richtlinie mit deren Besonderheit, dass die Randgebiete bis zu 300 Metern des FFH Gebietes unter „spezial Protection“ stehen, was unzureichend berücksichtigt wurde.

Dabei sind nicht nur die vorkommenden Spechtarten in den Blick zu nehmen, sondern auch auf die hohen Bestände an Fledermäusen, bis hin zum Abendsegler, der in einer Baumhöhle in der Nähe der VS mit 120 Individuen angetroffen wurde.

Die Richtlinie 79/409/EWG enthält dazu folgenden Passus: „**Pflege und ökologisch richtige Gestaltung der Lebensräume in und außerhalb von Schutzgebieten**“. Diesem Erfordernis wurde beim vorliegenden Plan nicht entsprechend Rechnung getragen.

Außerdem gelten die **Vorschriften der FFH-Richtlinie über die Verträglichkeitsprüfung** auch für hoheitlich gesicherte EG-Vogelschutzgebiete: Damit gilt ein Verschlechterungsverbot!

Im Hinblick auf die Fledermausvorkommen sind auch **Licht- und Schallimmissionen** (z.B. Lichtverschmutzung) zu berücksichtigen. Ferner ist zu beachten, dass davon nicht nur die auf Schallortung angewiesenen Fledermäuse betroffen sind, sondern auch andere Vögel des Vogelschutzgebietes (aber natürlich auch Niederwild, das in der Bückeburger Aue zur Äsung den Wald verlässt).

Die vorliegende Schalluntersuchung berücksichtigt nicht die Spitzenschallpegel beim Ladevorgang der Container mittels der Container-Stacker bzw. Reachstacker (speziell Stapler für Container). So sind beim Aufeinandersetzen der Container (Blechkasten mit erheblichem Resonanzkörper) auch in erheblicher Höhe hohe Spitzenschallpegel zu erwarten. Wie ausgeführt wird, ist **hier ist kein Schallschutz realisierbar**.

Ferner wurden auch nicht die erheblich lauteren Geräuschpegel der Stacker (Eigengewicht bis zu 100 Tonnen bei entsprechender Motorleistung) berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wird gefordert, die **Untersuchungsgebietsgrenze** von 120 Metern auf 1000 Metern zu **erweitern**. Ferner halte ich eine **FFH Verträglichkeitsprüfung für unentbehrlich**.

Landschaftsbild

Durch die geplante Industrieansiedlung würde das Landschaftsbild mit Blick auf den Schaumburger Wald, nachhaltig gestört. Der vom Tourismus geprägte Raum (Minden-Lübbecke und Schaumburg) mit seiner landschaftsorientierten Erholung, verlören eine prägende Ansicht.

Zum Gleisanschluss

Ich gehe davon aus, dass sich die geplante Anbindung nicht realisieren lässt: Nach den Planunterlagen soll die Anbindung der Fläche II über ein vorhandenes Anschlussgleis erfolgen. Dieses Gleis zweigte früher, als die Verbindung Minden - Bückeburg noch

dreigleisig war, von der Güterbahnstrecke ab. Heute ist die Verbindung nur noch zweigleisig, mit Güter- und ICE Verkehr belegt.

Alternativenprüfung

Die vorgelegte Umweltstudie und Umweltprüfung weist deutliche und naturschutzfachlich nicht akzeptable Defizite auf. So müssen in die Umweltprüfung die zu bewertenden Schutzgüter, d.h. die Umweltaspekte einbezogen werden.

Gem. § 15 Landesplanungsgesetz LPIG ist im Rahmen der Änderung eines Regionalplanes eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen. Grundgedanke der SUP ist die frühzeitige Berücksichtigung von Umweltbelangen innerhalb des Planungs- und Entscheidungsprozesses mittels vorgezogener Umweltprüfung zur Realisierung eines vorsorgeorientierten Umweltschutzes. Hierbei ist die umfassende Alternativenprüfung der SUP-Richtlinie, eine wichtige Neuerung im Vergleich zur Projekt Umweltverträglichkeitsprüfung UVP.

Die Standortprüfung favorisiert den trimodalen Anschluss, Anbindung für Schiff, LKW und Bahn. Die dann gewählten Alternativstandorte lassen faktisch nur den avisierten Standort zu. Ich weise hier ausdrücklich darauf hin, dass der **Alternativstandort 1 an der Friedrich Wilhelm Str.** (siehe unten stehendes Satellitenbild) **ebenso trimodal** und erweiterbar ist durch die freien Flächen an der ehemaligen Glasfabrik (rot gerahmt). Ferner erfordert diese Standortwahl keinen Bau einer Anlegestelle, da diese bereits vorhanden ist.

Außerdem kann das Containerumschlaggebiet auf Teilgebiet III, in dem auch der trimodale Anschluss gegeben sein könnte, reduziert werden. Ferner stehen weitere Flächen zur Industrieansiedlung im Gewerbegebiet Päpinghausen und auch an der Karlstr. in direkter Nachbarschaft und Anbindung zur Verfügung.

Abschließend noch eine Bemerkung zur Ansiedlungspolitik in dem Bereich. Ich habe den Eindruck, dass weder Industrieansiedlungen noch Wohnbebauung sinnvoll gelenkt wird. So wird z.B. ein Krematorium unmittelbar am Mittellandkanal neben Alternativfläche 2 platziert. Dadurch wird eine Industriegebietsfläche mit Kanalanschluss in der Mitte geteilt (!) und für mittelständische Industrie unbrauchbar gemacht. Sinnvoller wäre es, industrielle Ansiedlungen nach Niederländischem Vorbild zu lenken.

Mit freundlichem Gruß
gez. Herbert Dehmel