Aufstellung des Bebauungsplanes „RegioPort Weser I"

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung des Planentwurfes / der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a (3) BauGB vom 16.03. bis 17.04.2015

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
1	**Öffentlichkeit 1** Mit Niederschrift vom 17.03.2015	
1.1	Der Eingriff in den Naturraum ist nicht gerechtfertigt, da die Natur unwiederbringlich verloren ist.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Landschaftsbereiche westlich der B 482 können als relativ unempfindlich gegenüber visuellen Veränderungen östlich der Bahn eingestuft werden, da die Dammbauwerke von B 482 und der Bahn und die begleitenden Gehölzstreifen eine weitgehende Sichtverschattung und Abschirmungswirkung bewirken, auch wenn einzelne bauliche Anlagen (wie z. B. Containerbrücken) auch weithin sichtbar sein werden. Als empfindlich einzustufen sind vor allem die gesamten Landschaftsbereiche mit direkten Sichtbeziehungen zum geplanten Vorhabensstandort des RegioPort Weser. Dies gilt insbesondere für die Bereiche am westlichen Waldrand des Schaumburger Waldes und den westlichen Ortsrand von Cammer, von wo derzeit die Niederung der Bückeburger Aue als Landschaftsbildtyp mittlerer Bedeutung wahrnehmbar ist. 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.
1.2	Die Lärmverhältnisse, aufgrund des Verkehrs auf der B 482, sind schon heute schwer erträglich. Es wird befürchtet, dass dieser Lärm zukünftig noch stärker werden wird. Verursacht durch die Verkehrszunahme und durch den Hafen und den Hafenbetrieb selbst. Es wird die Frage gestellt, ob es möglich ist die geplante Schallschutzwand weiter nach Süden zu verlängern, um die bestehende aber unwirksame Schallschutzwand zu ersetzen.	**Den Bedenken ist durch die schalltechnische Untersuchung und deren Ergebnisse ausreichend gefolgt worden.** Mit den festgesetzten schalltechnischen immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) ist der anlagenbezogene Immissionsschutz auf der Ebene der Bauleitplanung ausreichend berücksichtigt. Eine Notwendigkeit auf Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand auf der Westseite der B 482 und südlich des Mittellandkanals ist nicht gegeben und auch nicht Inhalt dieser Bauleit-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		planung.
2	**Öffentlichkeit 2** Per Mail vom 09.04.2015	
2.1	Die Erhaltung der Wegeverbindung auf der Nordseite des Kanals sollte sichergestellt werden. Der Betriebsweg auf der Nordseite des Kanals ist aufgrund seiner Lage am begrünten Kanal und abseits des Kfz-Verkehrs bei Radfahrern und Fußgängern eine beliebte und vielgenutzte Wegverbindung und daher unverzichtbar. Bei dem Vorhaben ist sicherzustellen, dass eine akzeptable und vor allem sichere Radwegeführung als Umfahrung des Hafengebietes SO1 angeboten wird.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Die durch den Bau des Hafenbeckens unterbrochene Radwegeverbindung auf dem Nordufer des Mittellandkanals wird durch eine Führung um das Hafengebiet ersetzt.
3	**Öffentlichkeit 3** Per Mail vom 10.04.2015	
3.1	Was ist vür mich der RegioPort?- -Eine schwarze Zukunft? ich sehe Sie zu mindest dunkel -dunkel Grau. Was ist mit all den nutzlosen, steuerverschwendeten Baugiganten ? Eine spottfrage hörte ich mal im Fernseher uber die Brücke die nichts verbindet...,ob mann filleicht ein Dänkmahl daraus macht oder schpengt ? Mit dem Wissen von Heute würde man die "Brücke" filleicht nicht bauen ? Stelt euch Bitte ,die Zukunft von RegioPort Heute gut vor! Diese Beleuchtung...,dieser Lärm...,diese Schadstofflagerung...-wie kann mann mit all dem Leben? Und was ist der Grund bei den meisten unfällen-:Menschenversagen... Mit anderen Worten "planen" Sie uns eine KATASTROFE zu bauen und das im Vorgaten Cammars. Mit den ersten Bewegungen die wir sehen, bin ich unglücklich ein Haus in Cammer gekauft zuhaben. Es gibt nicht viele unbelastende Naturflecken in Deutscchland-Laßt unsere Umgebung noch EINE bleiben.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
4	**Öffentlichkeit 4**	

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung des Planentwurfes / der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a (3) BauGB vom 16.03. bis 17.04.2015

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Per Mail vom 13.04.2015	
4.1	Die Standortwahl wurde falsch getroffen und die Anlagen des 200 km entfernten neuen Seehafens in Wilhelmshaven verfügt über alle Voraussetzungen einer funktionellen Infrastruktur.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort, • die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung. Der Umschlag im Mindener Industriehafen II entwickelt sich wie prognostiziert. Das ursprünglich für 2014 prognostizierte Umschlagsvolumen im Kombinierten Verkehr (51.410 TEU) wurde um 2.106 TEU übertroffen (IST-Umschlag 2014: 53.516 TEU). Weitere Steigerungen können am derzeitigen Standort aufgrund der begrenzten Flächenkapazität nicht umgesetzt werden. Um die Funktion eines Hinterland-Hubs erfüllen zu können, ist ein trimodaler Anschluss des Vorhabenbereiches notwendig.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen.
5	**Öffentlichkeit 5** Per Schreiben vom 10.04.2015	
5.1	Es wird auf die Stellungnahme vom 17.07.2014 verwiesen.	
	Stellungnahme vom 17.07.2014	
5.2	*Inzwischen haben sich die Hinweise erhärtet, dass ein Bahnanschluss zu teuer und der Betrieb unwirtschaftlich wäre. Auch die Mindener Kreisbahn bezweifelt in ihrer Stellungnahme, ob es je zu einer Bahnanbindung des Hafens kommt. Die Verlegung auf einen späteren Bauabschnitt ändert an dieser Prognose nichts.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
5.3	*Auch die propagierte Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Großmotorschiffe (GMS) von 110 m Länge wird in nennenswertem Umfang wahrscheinlich* *nicht erreicht. Die Mittelweser ist inzwischen in die Kategorie B herabgestuft worden, ein weiterer Ausbau ist danach nicht vorrangig. Eine geänderte Einstufung durch das Bundesverkehrsministerium wäre ggf. nur möglich, „wenn die Verlader in den Seehäfen…an der Unterweser und Jade die* *Chancen nutzen." (Brief an Landrat Niermann vom 11.02.2014) Die Verkehrsprognose für 2030 sowie die Grundkonzepte sollten im Frühjahr 2014 veröffentlicht werden, sind bisher jedoch nicht bekannt.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Ziel ist die wirtschaftliche Befahrbarkeit der Mittelweser mit GMS. Hierzu ist eine Reduktion der Regelungsstrecken erforderlich, um in einem akzeptablen Zeitintervall die Strecke Minden-Bremerhaven zurücklegen zu können.*
5.4	*Ebenso wenig liegt eine Simulationsstudie der Generaldirektion Wasserstraßenbau- und Schifffahrt Außenstelle West zur Befahrbarkeit der Mittelweser für das GMS bei derzeitigem Ausbaustand, die bis Ende 2013 vorliegen sollte, der Öffentlichkeit bis heute vor.* *Der Wirtschaftsverband Mittelweser stellt hierzu fest: „Sollte der Ausbau nicht erfolgen, würden nach Aussage der Unternehmen Großmotorschiffe die Mittelweser aus*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Die Studie hat aufgezeigt, welche Anpassungsmaßnahmen an der Mittelweser noch durchzuführen sind, um eine wirtschaftliche Befahrbarkeit der Mittelweser zu garantieren. Anhand dieses Maßnahmenkatalogs werden der-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	wirtschaftlichen Gründen nicht befahren können." (MT v. 08.12.2012) *Laufen diese den RegioPort nicht in nennenswertem Umfang an, steht auch die Ansiedlung von hafenaffinem Gewerbe in Frage.*	*zeit unterschiedlichen Finanzierungsvarianten diskutiert.*
5.5	*Die Rücknahme von früheren Ausschlüssen des Bebauungsplanes wird als Notlösung verstanden:* *Selbst „Störfallbetriebe", die in Stadtnähe nicht mehr genehmigungspflichtig wären, können jetzt zugelassen werden, da ihr „Ausschluss entwicklungshemmend" wäre. (Stellungnahme der MEW)* *Das soll sogar möglich sein, wenn die in der Seveso- II - Richtlinie geforderten Mindest-Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden. Ansiedlungswillige Betriebe brauchen nicht einmal mehr „hafenaffin" zu sein und auch eine industrielle Nutzung mit 24-Std.-Betrieb ist möglich.* *Diese Ausschluss-Rücknahmen werden im Entwurf eher beilläufig als „Lockerung" dargestellt.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Die Zulässigkeit des Umschlages von Gütern, die der Störfallverordnung unterliegen, ist für das hafenaffine Gewerbe als Option in dem an dem Standort möglichen Rahmen vorzusehen.* *Grundsätzlich unterliegt die Zulässigkeit zum Umgang mit entsprechenden Stoffen der Anlagengenehmigung im der Bauleitplanung folgenden Genehmigungsverfahren.* *Die Berücksichtigung des Aspektes „Störfallbetriebe" erfolgt bereits weitreichend auf der Ebene des Bebauungsplanes und wird nicht ausschließlich in das Anlagengenehmigungsverfahren verwiesen.* *Folgende Festsetzung wird vorgesehen:* *Ausgeschlossen sind alle Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der relevanten Stoffe i.S.v. § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) dienen.* *Ausnahmsweise können zugelassen werden:* *Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die dem § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) innerhalb der Abstandsklasse 1 (bis 200 m Achtungsabstand nach Anhang 1 der KAS-18) zum Zwecke der Lagerung und des Umschlages der re-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		levanten 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.*
5.6	*Es wird die Meinung geäußert, dass durch die genannten Veränderungen das ursprüngliche, als umweltfreundlich beantragte Projekt nun ins Gegenteil verkehrt wird und gefordert, das gesamte Vorhaben noch einmal insbesondere im Hinblick auf die notwendige Güterabwägung neu auf den Prüfstand zu stellen.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *An der Grundkonzeption, d. h. an den Gründen für den Neubau sowie den erwarteten Auswirkungen, hat sich keine gravierende Änderung ergeben.*
	Stellungnahme vom 10.04.2015	
5.7	Ein Bahnanschluss ist aufgrund der ungünstigen topografischen Gegebenheiten des vorgesehenen Geländes nicht realistisch und dabei unwirtschaftlich, da ein Containerumschlag mit maritimer Anbindung und Gleisanschluss voraussichtlich 2016 in Lehrte in Betrieb genommen wird.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Es ist der Nachweis erbracht worden, dass die topographischen Verhältnisse durch die geplante Bahnanbindung technisch überwunden werden können und dass der Bahnanschluss wirtschaftlich ist.
5.8	Der LKW-Verkehr wird deutlich zunehmen, was insbesondere auf der B482 zu massiven Störungen und vermehrten Unfällen führt.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
5.9	Lärmspitzen müssen nachts so gering gehalten werden, dass man auch bei geöffnetem Fenster schlafen kann, ohne immer wieder aus dem Schlaf aufgeschreckt zu werden. Der Lärm wird den Schlafrhythmus nachteilig beeinflussen und das Recht auf Unversehrtheit der Gesundheit beeinflusst.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
6	**Öffentlichkeit 6** Per Schreiben vom 12.04.2015	
6.1	Die Lärmbelästigung durch den 3-Schicht-Betrieb stört die Nachtruhe, es wird ein 2-Schicht-Betrieb ohne Sonn- und Feiertagsarbeit mit genügend Abstand zu den Wohngebieten gefordert damit die Lebensqualität nicht beeinflusst wird.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Bereits im derzeitigen Containerterminal wird in Bedarfsfällen nachts und am Wochenende umgeschlagen. Für einen reibungslosen Betriebsablauf ist die Möglichkeit eines Nachtbetriebs deshalb unentbehrlich. Bauplanungsrechtlich ist dem vorbeugenden Immissionsschutz mit der Festsetzung der IFSP ausreichend und umfänglich Rechnung getragen. Der IFSP für die Nachtzeit wird dabei so geregelt, dass der Schutzanspruch für „Allgemeine Wohngebiete" nach BauNVO in allen benachbarten Wohnsiedlungsbereichen (Bückeburg-Cammer, Bückeburg-Berenbusch und Minden-Dankersen (Kanalstraße)) berücksichtigt wird. Dieses führt faktisch dazu, dass bei einer angenommenen freien Schallausbreitung, ein Nachtbetrieb z.B. als Verladetätigkeit in dem SO-2-Gebiet nur bedingt möglich ist. Ein vollkommener Ausschluss einer nächtlichen Betriebstätigkeit ist einerseits in einem Bebauungsplan als planungsrechtliche Festsetzung nicht statthaft und andererseits praxisfremd bei dem hafenaffinen Gewerbeansatz. Die Kernarbeitszeiten im bestehenden Terminal im Industriehafen II sind von montags bis freitags von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Derzeit wird regelmäßig samstags, auf Anfrage auch sonntags und nachts umgeschlagen. Es müssen alle freien Zeitfenster genutzt werden. Auch bei einem Nacht- und Wochenendbetrieb wird dem Lärmimmissionsschutz mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
6.2	Es wird eine zu hohe Versiegelung des Bodens befürchtet, da der Bau im Überschwemmungsgebiet der Aue geplant ist. Es fehlen Planungen für einen Fuß-, Radweg Karlstraße nach Päpinghausen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Für den eigentlichen Containerhafen ist im Sinne der hier vorgesehenen Son-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		dernutzung eine 100 %-ige Versiegelung planungsrechtlich erforderlich, um den zur Verfügung stehenden Raum wirklich intensiv zum Zwecke der Containerlagerung etc. nutzen zu können. Hier sind Maßstäbe, die an „übliche" Gewerbegebiete gestellt werden, nicht anzuwenden. Die Inanspruchnahme von Freiraum ist unter Berücksichtigung der auch im Sinne einer Perspektivplanung notwendigen Flächengröße und der nicht realistisch vorhandenen Standortalternativen notwendig. Die durch den Bau des Hafenbeckens unterbrochene Radwegeverbindung auf dem Nordufer des Mittellandkanals wird durch eine Führung um das Hafengebiet ersetzt. Die Planung eines Radweges an der Karlstraße ist nicht Gegenstand dieses Bauleitplanverfahrens.
6.3	Der LKW-Verkehr soll nicht durch den Ort Cammer verlaufen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da ein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße nicht vorgesehen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Brücke der B 482 über die Cammer Straße / Karlstraße keinen Container-LKW-Verkehr aufgrund der dort vorhandenen lichten Höhe zulässt. Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt ausschließlich von Westen über die Magdeburger Straße auf Mindener Stadtgebiet. Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung der Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer). Dieses wird Bestandteil eines Monitoringkon-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		zepts für das Verkehrsgeschehen, das frühzeitig auf mögliche Veränderungen und ggf. unerwünschte Belastungen durch den Verkehr zu und vom RegioPort reagieren soll.
6.4	Die Beleuchtung ist auf ein Minimum festzulegen. Die Masthöhen sind entsprechend zu beschränken. Lichtstörungen sind durch bauliche oder natürliche Maßnahmen einzuschränken.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Der Belang „Licht" ist untersucht worden. Die Wirkungen von Lichtemissionen sind beurteilt worden. Hiernach sind die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen nicht erheblich. Das aktuell geplante Hafenlayout (Masterplan 2012) hat sich gegenüber dem, welches der bisherigen Begutachtung zugrunde lag (Masterplan 2010), geändert hat: z.B. wurde der Hafenbereich verkleinert und die Umschlagsgeräte in den hinteren Lagerflächen sind andere (Kranbrücken anstatt selbstfahrende Vancarrier). Eine ausreichende Ausleuchtung der Arbeitsbereiche der Portalkräne/Kranbrücken kann durch eine in den Kränen integrierte Beleuchtung erzielt werden. Insofern ergeben die Höhen der Portalkräne/Kranbrücken die zukünftigen zulässigen Lichtpunkthöhen. Des Weiteren ist eine Ausleuchtung der Fahrstraßen erforderlich. Ansonsten bleiben die Ergebnisse des Gutachtens hinsichtlich Leuchtmittel (Stichwort „insektenfreundlich") und Leuchtkörper unberührt. Es wird die Beleuchtung auf der Grundlage eines Beleuchtungskonzeptes für beide SO-Gebiete vorgenommen. Dieses hat dabei z.B. nachbarrechtlichen und artenschutzrechtlichen Ansprüchen zu genügen.
6.5	Das Vorhaben stellt insgesamt eine Steuerverschwendung dar und es wird der Hinweis gegeben, dass der Standort falsch gewählt wurde.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
7	**Öffentlichkeit 7** Per Schreiben vom 13.04.2015	
7.1	Die mit dem RegioPort eingehenden Lärm- und Lichtemissionen beeinträchtigen die Lebensqualität.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Hinsichtlich des Immissionsschutzes bzw. der Einhaltung des Immissionsrichtwertes an den relevanten Immissionsorten (Allgemeine Wohngebiete gemäß § 4 BauNVO) ergibt sich folgende Abwägung. Dabei ist mittels Schallgutachten betrachtet worden, welche Lärmzunahme vor dem Hintergrund der geplanten Festsetzungen zur Zulässigkeit der Art der baulichen Nutzung an den Immissionsorten zu erwarten ist und wie die dort zu berücksichtigenden Schallschutzansprüche eingehalten / erfüllt werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Immissionsorte heute bereits einer Vorbelastung unterliegen, die bei der Bauleitplanung und der Beurteilung der Lärmimmissionen zu berücksichtigen sind. Diese Vorbelastung ergibt sich durch das Gewerbegebiet in Päpinghausen, der Bückeburger Hafen und der Gewerbestandort Schanzenwiese in Cammer. Der Standort ist vor dem Hintergrund der funktionalen, verkehrsinfrastrukturellen und flächenhaften Ansprüche des Planvorhabens gewählt worden. Die Dimensionierung der Flächen für die Sondernutzung ist entsprechend des perspektivischen Bedarfes vorgenommen worden. Dabei ist auch der Aspekt einer möglichst anzustrebenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort berücksichtigt worden. Diese Trennung lässt sich jedoch aufgrund des Flächenerfordernisses für den Planungszweck nicht vollständig herstellen, ohne dass das Planvorhaben nicht mehr realisierbar wäre. Desweiteren sind der Umgang mit zu ergreifenden / festzusetzenden aktiven

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Schutzmaßnahmen zwischen Emissions- und Immissionsort analysiert worden. Im Ergebnis zeigt sich, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen geeignet wären, wenn alle zukünftig im Plangebiet ansiedelnden Betriebe sowie deren konkrete Betriebsabläufe, Hochbauten, innerbetrieblichen Fahrzeugverkehre, Lüftungs-, Klima-, Kälte- und Entstaubungsanlagen usw. bekannt wären. Dann könnten exakte Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert und festgesetzt werden. Da die genannten Daten – selbst für die Hafenanlage – derzeit nicht vorliegen, würde die Festsetzung beispielsweise eines Lärmschutzwalls nach dem „Prinzip Hoffnung" erfolgen. Hochliegende Lärmquellen wie z.B. die sich üblicherweise auf den Hallendächern befindlichen technischen Schallquellen würden durch einen willkürlich festgesetzten Lärmschutzwall nicht (ausreichend) abgeschirmt werden. Solange die Lärmquellen nicht bekannt sind, stellt ein festgesetzter Lärmschutzwall keine planerische Konfliktlösung dar, da sich – nach Ansiedelung des Gewerbes – herausstellen könnte, dass er falsch dimensioniert wurde. Daher macht es in dem östlichen Bereich aus Gründen des Immissionsschutzes keinen Sinn, dort z.B. eine Fläche für die (mögliche) Errichtung eines Lärmschutzwalles vorzusehen. Dieses könnte letztlich dazu führen, den zukünftigen 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 Hafenbetriebes ermittelt. Sie ist erforderlich, damit die vom Hafenbetrieb ausgehenden Lärmpegel so weit gemindert werden, dass die sich aus

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		den IFSP ergebenden Lärm-Kontingente in Dankersen / Reckhöfen eingehalten werden können. Der Immissionsschutz wird insgesamt mit der Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) erreicht. Mit den IFSP werden die Immissionsrichtwerte der Nachbarschaft auf die Plangebietsflächen aufgeteilt. Durch die IFSP wird – unter Berücksichtigung der gewerblichen Geräusch-Vorbelastung - sichergestellt, dass die Immissionsrichtwerte für WA (allgemeine Wohngebiete) in Höhe von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten werden. Damit wird tags die Gefährdungsschwelle von 70 dB(A) um 15 dB(A) und nachts diejenige von 60 dB(A) um 20 dB(A) weit unterschritten. Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
7.2	Der Bau des RegioPort zerstört die Kulturlandschaft und verursacht dadurch ökologische Schäden in Cammer. Es wird keine Rücksicht auf die Tier- und Pflanzenwelt genommen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Zu massiven Eingriffen in die Flora und Fauna kommt es nicht. Substanzielle Betroffenheiten des Waldgebietes sind aufgrund der räumlichen Trennung von Vorhaben und Wald ausgeschlossen. Wirkungen, die über die Vorhabensflächen hinaus bis zum Schaumburger Wald wirken können (z.B. Licht, Lärm, Stickstoffeintrag) wurden einer intensiven Prüfung bezüglich möglicher Umweltfolgen unterzogen (s. FFH-Verträglichkeitsprüfung und Artenschutzbeitrag). Im Ergebnis können auch diesbezüglich erhebliche Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen im Schaumburger Waldes unter der Voraussetzung des Einhal-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		tens der sog. schadensbegrenzenden Maßnahmen ausgeschlossen werden.
7.3	Der Standort für den RegioPort liegt zu nah am Wohngebiet und ist für die Bürger nicht verträglich.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Siehe hierzu 7.1
7.4	Es entsteht eine Belästigung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und das damit verbundene Schadstoffaufkommen. Kinder sind durch die verkehrsbelasteten Straßen gefährdet. Der LKW-Verkehr soll nicht durch den Ort Cammer verlaufen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Es ist für den Hafen / SO-1-Gebiet eine Luftschadstoffimmissions- und Stickstoffdepositionsprognose erstellt worden. Die Beurteilung der Belastungssituation für den Menschen erfolgt auf Grundlage der aktuellen Grenzwerte auf nationaler und europäischer Ebene (39. BImSchV, EU-Richtlinien, TA Luft). Als maßgebliche Schadstoffkomponenten für den Schiffs- und Straßenverkehr sind Stickstoffdioxid und Feinstaub der Größenklassen PM10 und PM2,5 einzubeziehen. Dabei sind grundsätzlich die Gesamtbelastungen zu beurteilen. Im Fall von schwefelhaltigen Kraftstoffen bei Seeschiffen wären darüber hinaus die durch die Schwefeloxid-Emissionen hervorgerufenen Säureeinträge im FFH-Gebiet zu prüfen. Im vorliegenden Fall von ausschließlich Binnenschiffen sind seit Verwendung von nahezu schwefelfreien Kraftstoffen (maximal 0,001%) für die Binnenschifffahrt seit 2011 keine relevanten SOx-Emissionen mehr zu erwarten, so dass eine entsprechende Prüfung nicht erforderlich ist. Verkehrsbedingte Stickstoffemissionen sind im Wesentlichen durch Stickoxide (NOx) und in geringerem Maße Ammoniak (NH3) gegeben, die Bestandteil der Kfz-Abgase sind. Die Ermittlung der Abgas-Emissionen erfolgt für den Kfz-Verkehr mithilfe des Handbuchs Emissionsfaktoren (Umweltbundesamt, Version 3.1, 2010). Für den Binnenschiffsverkehr und den Schienenverkehr werden Ansätze aus der

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		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. Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da ein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße östlich der B 482 nicht vorgesehen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Brücke der B 482 über die Cammer Straße / Karlstraße keinen Container-LKW-Verkehr aufgrund der dort vorhandenen lichten Höhe zulässt. Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt ausschließlich von Westen über die Magdeburger Straße auf Mindener Stadtgebiet. Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung der Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer). Dieses wird Bestandteil eines Monitoringkonzepts für das Verkehrsgeschehen, das frühzeitig auf mögliche Veränderungen und ggf. unerwünschte Belastungen durch den Verkehr zu und vom RegioPort reagieren soll.
7.5	Durch den geplanten 3-Schicht-Betrieb wird es enorme Lärmbelästigungen geben. Die Nachtruhe wird gestört. Der Einwender lehnt den Sonntags-, Feiertags- und Nachtbetrieb ab.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** 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

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		umfänglich Rechnung getragen. Der IFSP für die Nachtzeit wird dabei so geregelt, dass der Schutzanspruch für „Allgemeine Wohngebiete" nach BauNVO in allen benachbarten Wohnsiedlungsbereichen (Bückeburg-Cammer, Bückeburg-Berenbusch und Minden-Dankersen (Kanalstraße)) berücksichtigt wird. Dieses führt faktisch dazu, dass bei einer angenommenen freien Schallausbreitung, ein Nachtbetrieb z.B. als Verladetätigkeit in dem SO-2-Gebiet nur bedingt möglich ist. Ein vollkommener Ausschluss einer nächtlichen Betriebstätigkeit ist einerseits in einem Bebauungsplan als planungsrechtliche Festsetzung nicht statthaft und andererseits praxisfremd bei dem hafenaffinen Gewerbeansatz. Die Kernarbeitszeiten im bestehenden Terminal im Industriehafen II sind von montags bis freitags von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Derzeit wird regelmäßig samstags, auf Anfrage auch sonntags und nachts umgeschlagen. Es müssen alle freien Zeitfenster genutzt werden. Auch bei einem Nacht- und Wochenendbetrieb wird dem Lärmimmissionsschutz mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
7.6	Das Landschaftsbild wird durch die Gebäudehöhen im Hafenbereich zerstört.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Landschaftsbereiche westlich der B 482 können als relativ unempfindlich gegenüber visuellen Veränderungen östlich der Bahn eingestuft werden, da die Dammbauwerke von B 482 und der Bahn und die begleitenden Gehölzstreifen eine weitgehende Sichtverschattung und Abschirmungswirkung bewirken, auch wenn einzelne bauliche Anlagen (wie z. B. Containerbrücken) auch weithin sichtbar sein werden. Als empfindlich einzustufen sind vor allem die gesamten Landschaftsbereiche mit

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		direkten Sichtbeziehungen zum geplanten Vorhabensstandort des RegioPort Weser. Dies gilt insbesondere für die Bereiche am westlichen Waldrand des Schaumburger Waldes und den westlichen Ortsrand von Cammer, von wo derzeit die Niederung der Bückeburger Aue als Landschaftsbildtyp mittlerer Bedeutung wahrnehmbar ist. Das Vorhaben stellt somit einen Eingriff in das Landschaftsbild dar. Durch eine baumbetonte Eingrünung sowie die naturnahe Umgestaltung der Bückeburger Aue in diesem Bereich kann die Wahrnehmbarkeit vermindert und eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht werden. Es erfolgt eine differenzierte Festsetzung für die maximal zulässige Höhe der Hafen-Suprastruktur und hier im Wesentlichen der Krananlagen sowie für die maximale Höhe der Containeraufstellfläche (15,00 m). Die Anordnung der Containerstellflächen und sonstigen betrieblichen Einrichtungen sind heute für einen Endausbauzustand noch nicht exakt vorhersehbar. Um flexibel auf künftige Containerverkehre reagieren zu können, sollte hier eine hinreichende Gestaltungsfreiheit vorgehalten werden. Es hat sich gezeigt, dass die Errichtung von Hochregallager-ähnlichen Hallen bei dem hafenaffinen Gewerbe nicht notwendig ist, so dass eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 15 m festgesetzt werden kann. Höhe baulicher Anlagen SO-1 Hafengebiet Containerhafen Bauliche Anlagen und Container Lagerung / Stapelung: max. 15,00 m Krananlagen / Verladeeinrichtungen Bahnseitig: max. 43,00 m Wasser – und landseitig: max. 35,00 m Höhe baulicher Anlagen SO-2 Hafengebiet Hafenaffines Gewerbegebiet

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Süden: max. 15,00 m Norden: max. 10,00 m Die Höhe der baulichen Anlagen ergibt sich aus der Notwendigkeit zur Zweckerfüllung der Funktion des Containerhafens und dem Standort für das hafenaffine Gewerbe. Die Höhe der Anlagenteile und der Gebäude werden dabei differenziert mit einer aufsteigenden Höhenstaffelung von Norden nach Süden festgesetzt.
7.7	Die Beleuchtung des Hafens bei Nacht ist ein großer psychologischer Störfaktor und beeinträchtigt den Schlaf	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Belang „Licht" ist untersucht worden. Die Wirkungen von Lichtemissionen sind beurteilt worden. Hiernach sind die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen nicht erheblich. Das aktuell geplante Hafenlayout (Masterplan 2012) hat sich gegenüber dem, welches der bisherigen Begutachtung zugrunde lag (Masterplan 2010), geändert hat: z.B. wurde der Hafenbereich verkleinert und die Umschlagsgeräte in den hinteren Lagerflächen sind andere (Kranbrücken anstatt selbstfahrende Vancarrier). Eine ausreichende Ausleuchtung der Arbeitsbereiche der Portalkräne/Kranbrücken kann durch eine in den Kränen integrierte Beleuchtung erzielt werden. Insofern ergeben die Höhen der Portalkräne/Kranbrücken die zukünftigen zulässigen Lichtpunkthöhen. Des Weiteren ist eine Ausleuchtung der Fahrstraßen erforderlich. Ansonsten bleiben die Ergebnisse des Gutachtens hinsichtlich Leuchtmittel (Stichwort „insektenfreundlich") und Leuchtkörper unberührt. Es wird die Beleuchtung auf der Grundlage eines Beleuchtungskonzeptes für beide SO-Gebiete vorgenommen. Dieses hat dabei z.B. nachbarrechtlichen und artenschutzrechtlichen An-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		sprüchen zu genügen. Es werden folgende Höhen für die Beleuchtungsanlagen berücksichtigt: • Beleuchtung der Fahrwege mit Masten von max. 10,00 m Höhe und Ausleuchtung der Arbeitsbereiche unterhalb der Kran- / Verladebereiche durch Portalkranleuchten (jeweils rd. 5,00 m unterhalb der max. zulässigen Höhe der Anlage), • Beleuchtung an baulichen Anlagen ebenfalls max. 10,00 m Höhe Die Wirkungen von Lichtemissionen sind in einer Verträglichkeitsprüfung ausführlich beurteilt worden. Zur Minimierung vorhabenbedingter Wirkungen werden sog. vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung abgeleitet. Die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen sind nicht erheblich. Dem Lichtimmissionsschutz wird mit den getroffen Festsetzungen zur Leuchthöhe und zu den Leuchtmitteln ausreichend Rechnung getragen.
7.8	Es wird ein schützenswertes Gebiet zerstört. Hinzu kommt, dass es Überschwemmungsgebiet ist.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Zu massiven Eingriffen in die Flora und Fauna des Schaumburger Waldes kommt es nicht. Substanzielle Betroffenheiten des Waldgebietes sind aufgrund der räumlichen Trennung von Vorhaben und Wald ausgeschlossen. Wirkungen, die über die Vorhabensflächen hinaus bis zum Schaumburger Wald wirken können (z.B. Licht, Lärm, Stickstoffeintrag) wurden einer intensiven Prüfung bezüglich möglicher Umweltfolgen unterzogen (s. FFH-Verträglichkeitsprüfung und Artenschutzbeitrag). Mit der Gewässerrenaturierung der Bückeburger Aue einher geht die Schaffung bzw. das Belassen des heute vorhandenen Volumens des Retentionsraumes für Hochwasserereignisse.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Es wird in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue aufgrund der Flächeninanspruchnahme eingegriffen. Dieser Eingriff wird ebenso ausgeglichen wie der Eingriff in Natur und Landschaft.
7.9	Fehlender Fuß- und Radweg (Karlstraße/ Päpinghausen) und die Standortwahl wurde falsch getroffen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort, • die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung. Der Umschlag im Mindener Industriehafen II entwickelt sich wie prognostiziert. Das ursprünglich für 2014 prognostizierte Umschlagsvolumen im Kombinierten Verkehr (51.410 TEU)

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		wurde um 2.106 TEU übertroffen (IST-Umschlag 2014: 53.516 TEU). Weitere Steigerungen können am derzeitigen Standort aufgrund der begrenzten Flächenkapazität nicht umgesetzt werden. Um die Funktion eines Hinterland-Hubs erfüllen zu können, ist ein trimodaler Anschluss des Vorhabenbereiches notwendig. Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen. Die Planung eines Radweges an der Karlstraße ist nicht Gegenstand dieses Bauleitplanverfahrens.
8	**Öffentlichkeit 8** Per Schreiben vom 16.04.2015	
8.1	Es werden die für den Einwender wichtigsten Einsprüche wie folg aufgezählt. • zunehmender Verkehrslärm • Tag- und Nachtverkehr auf der Landstraße, Containerverkehr durch Cammer, • kein Sonntags- Feiertags und Nachtbetrieb, • keine Störfallprodukte der Industrie usw. Die Einhaltung der Grenzwerte für Schädliche Belastungen müssen strenger kontrolliert werden.	Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da ein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße nicht vorgesehen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Brücke der B 482 über die Cammer Straße / Karlstraße keinen Container-LKW-Verkehr aufgrund der dort vorhandenen lichten Höhe zulässt. Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt ausschließlich von Westen über die Magdeburger Straße auf Mindener Stadtgebiet. Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung der Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer). Dieses wird Bestandteil eines Monitoringkonzepts für das Verkehrsgeschehen, das frühzeitig auf mögliche Veränderungen und ggf. unerwünschte Belastungen durch den Verkehr zu und vom RegioPort reagieren soll. Die geplante Realisierung des RegioPort Weser erfolgt in mehreren Bauabschnitten. Damit wird die hiermit verbundene Verkehrszunahme sukzessive erfolgen. Im Übrigen ist davon auszu-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		gehen, dass die Entwicklung der Verkehrsmengen auf der B 482 von verschiedenen Einflussgrößen bestimmt wird, wie z.B. durch eine allgemeine Verkehrszunahme, durch zusätzliche Ansiedlungen auch außerhalb des Mindener Stadtgebietes und durch den demographischen Wandel, der unter Umständen zu geringeren Verkehren führen kann. Die mit dem Planungsvorhaben verbundenen verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund des Anschlusses der Sondergebiete an die vorhandene Erschließung des Gewerbegebietes Päpinghausen / der B 482 und somit fast unmittelbar an das überörtliche Verkehrsnetz als nicht wesentlich einzustufen und lassen keine deutliche Änderung der Verkehrsqualität erwarten. Mit dem Vorhaben verbundener Verkehrslärm in Cammer kann daher nicht nachvollzogen werden. *Auch bei einem Nacht- und Wochenendbetrieb wird dem Lärmimmissionsschutz mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.* *Die Zulässigkeit des Umschlages von Gütern, die der Störfallverordnung unterliegen, ist für das hafenaffine Gewerbe als Option in dem an dem Standort möglichen Rahmen vorzusehen.* *Grundsätzlich unterliegt die Zulässigkeit zum Umgang mit entsprechenden Stoffen der Anlagengenehmigung im der Bauleitplanung folgenden Genehmigungsverfahren.* *Die Berücksichtigung des Aspektes „Störfallbetriebe" erfolgt bereits weitreichend auf der Ebene des Bebauungsplanes und wird nicht ausschließlich in das Anlagengenehmigungsverfahren verwiesen.*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Folgende Festsetzung wird vorgesehen: *Ausgeschlossen sind alle Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der relevanten Stoffe i.S.v. § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) dienen.* *Ausnahmsweise können zugelassen werden:* *Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die dem § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) innerhalb der Abstandsklasse 1 (bis 200 m Achtungsabstand nach Anhang 1 der KAS-18) zum Zwecke der Lagerung und des Umschlages der relevanten Stoffe zuzuordnen sind.* *Betriebe oder Betriebsbereiche höherer Abstandsklassen (Achtungsabstände) können darüber hinaus ausnahmsweise zugelassen werden, wenn im Einzelfall der Nachweis einer Einordnung in die Anforderungen der Abstandsklasse 1 erbracht wird.*
9	**Öffentlichkeit 9** Per Mail vom 16.04.2015	
9.1	Es wird befürchtet, dass durch den Bau des RegioPort massive Beeinträchtigungen der Wohnqualität durch Lärm, insbesondere bei dem geplanten Nachtbetrieb entstehen. Durch den Hafen Berenbusch und den damit verbundenen Gewerbebetrieben ist man schon heute einem erhöhten Lärmpegel ausgesetzt.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Hinsichtlich des Immissionsschutzes bzw. der Einhaltung des Immissionsrichtwertes an den relevanten Immissionsorten (Allgemeine Wohngebiete gemäß § 4 BauNVO) ergibt sich folgende Abwägung. Dabei ist mittels Schallgutachten betrachtet worden, welche Lärmzunahme vor dem Hintergrund der geplanten Festsetzungen zur Zulässigkeit der Art der baulichen Nutzung an den Immissionsorten zu erwarten ist und wie die dort zu berücksichtigenden Schallschutzansprüche eingehalten / erfüllt werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Immissionsorte heute bereits einer

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Vorbelastung unterliegen, die bei der Bauleitplanung und der Beurteilung der Lärmimmissionen zu berücksichtigen sind. Diese Vorbelastung ergibt sich durch das Gewerbegebiet in Päpinghausen, der Bückeburger Hafen und der Gewerbestandort Schanzenwiese in Cammer. Der Standort ist vor dem Hintergrund der funktionalen, verkehrsinfrastrukturellen und flächenhaften Ansprüche des Planvorhabens gewählt worden. Die Dimensionierung der Flächen für die Sondernutzung ist entsprechend des perspektivischen Bedarfes vorgenommen worden. Dabei ist auch der Aspekt einer möglichst anzustrebenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort berücksichtigt worden. Diese Trennung lässt sich jedoch aufgrund des Flächenerfordernisses für den Planungszweck nicht vollständig herstellen, ohne dass das Planvorhaben nicht mehr realisierbar wäre. Desweiteren sind der Umgang mit zu ergreifenden / festzusetzenden aktiven Schutzmaßnahmen zwischen Emissions- und Immissionsort analysiert worden. Im Ergebnis zeigt sich, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen geeignet wären, wenn alle zukünftig im Plangebiet ansiedelnden Betriebe sowie deren konkrete Betriebsabläufe, Hochbauten, innerbetrieblichen Fahrzeugverkehre, Lüftungs-, Klima-, Kälte- und Entstaubungsanlagen usw. bekannt wären. Dann könnten exakte Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert und festgesetzt werden. Da die genannten Daten – selbst für die Hafenanlage – derzeit nicht vorliegen, würde die Festsetzung beispielsweise eines Lärmschutzwalls nach dem „Prinzip Hoffnung" erfolgen. Hochliegende Lärmquellen wie z.B. die sich üblicherweise auf den Hallendächern befindlichen technischen Schallquellen würden durch einen willkürlich festgesetzten Lärmschutzwall nicht

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		(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 Hafenbetriebes ermittelt. Sie ist erforderlich, damit die vom Hafenbetrieb ausgehenden Lärmpegel so weit gemindert werden, dass die sich aus den IFSP ergebenden Lärm-Kontingente in Dankersen / Reckhöfen eingehalten werden können. Durch die IFSP wird – unter Berücksichtigung der gewerblichen Geräusch-Vorbelastung - sichergestellt, dass die Immissionsrichtwerte für WA (allgemeine Wohngebiete) in Höhe von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten werden. Damit wird tags die Gefährdungsschwelle von 70 dB(A) um 15 dB(A) und nachts diejenige von 60 dB(A) um 20 dB(A) weit unterschritten. Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Rechnung getragen.
9.2	Der Eingriff in den Naturraum ist nicht gerechtfertigt, da die Natur unwiederbringlich verloren ist. Es entsteht eine erhöhte Lichtverschmutzung durch die geplanten Leuchtanlagen. Die hohe Versieglung sowie Unterbrechung des dortigen Fahrrad- und Wanderweges ist für die Umwelt eine große Belastung.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Es wird in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue aufgrund der Flächeninanspruchnahme eingegriffen. Dieser Eingriff wird ebenso ausgeglichen wie der Eingriff in Natur und Landschaft. Die Wirkungen von Lichtemissionen sind in einer Verträglichkeitsprüfung ausführlich beurteilt worden. Zur Minimierung vorhabenbedingter Wirkungen werden sog. vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung abgeleitet. Die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen sind nicht erheblich. Dem Lichtimmissionsschutz wird mit den getroffen Festsetzungen zur Leuchthöhe und zu den Leuchtmitteln ausreichend Rechnung getragen. Für den eigentlichen Containerhafen ist im Sinne der hier vorgesehenen Sondernutzung eine 100 %-ige Versiegelung planungsrechtlich erforderlich, um den zur Verfügung stehenden Raum wirklich intensiv zum Zwecke der Containerlagerung etc. nutzen zu können. Hier sind Maßstäbe, die an „übliche" Gewerbegebiete gestellt werden, nicht anzuwenden. Die Inanspruchnahme von Freiraum ist unter Berücksichtigung der auch im Sinne einer Perspektivplanung notwendigen Flächengröße und der nicht realistisch vorhandenen Standortalternativen notwendig. Die durch den Bau des Hafenbeckens unterbrochene Radwegeverbindung auf dem Nordufer des Mittellandkanals wird durch eine Führung um das Hafengebiet ersetzt.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
9.3	Es entstehen bei dem Projekt nur Nachteile für die Bürger, die sich auf die Wohnqualität, den Erholungs- und Freizeitwert, die wirtschaftlichen Nachteile durch Wiederverkaufswerte von Häusern und Grundstücken und den gesundheitlichen Aspekten durch Lagerung von Gefahrengut, Lärmbelästigung usw. beziehen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Siehe 9.1 – 9.2
10	**Öffentlichkeit 10** Per Mail vom 14.04.2015	
	Es wird auf die Stellungnahme vom 14.07.2014 verwiesen.	
	Stellungnahme vom 14.07.2014	
10.1	*Es wird auf die Stellungnahme vom 12.07.2012 verwiesen. Die darin geäußerten Bedenken gegen den Flächennutzungsplan werden zum Bestandteil dieser Eingabe gemacht.* *Das Zahlenmaterial in der Aufstellung des Bebauungsplanes entspricht nicht der Realität.* *Die Verteilung der Verkehrsströme in südlicher Richtung zur B 482, insbesondere im Bereich Hausberge entspricht nicht der tatsächlichen Begebenheit.* *Die in der gutachterlichen Stellungnahme des IVV Aachen von 2011 genannten Zahlen, die in den Ausführungen des Bebauungsplanes Berücksichtigung finden, sind nicht aktuell und können keine rechtsbegründete Tatsache darstellen.* *Auf eine aktuelle Verkehrszählung 2013 im Bereich Hausberge Fähranger wurde verzichtet. Eine nachvollziehbare Verkehrsprognose hat nicht stattgefunden.*	***Den Bedenken bzgl. der Verkehrsprognosen wird nicht gefolgt.*** *Die Verkehre haben Quelle oder Ziel in unterschiedlichen Himmelsrichtungen und verteilen sich somit auch über unterschiedliche Wege. Eine Verkehrsverteilungsrechnung 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 erwarten.* *Die prognostizierten demographischen Veränderungen, die bis zum Jahr 2030 von einem deutlichen Rückgang der Bevölkerung im Bereich Minden und Porta Westfalica ausgehen, lassen ver-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		muten, dass die Verkehrsmengen auch mit Mehrverkehr aus dem RegioPort und hafenaffinem Gewerbegebiet unter das heutige Maß sinken werden. *(Quelle: Aktualisierung der gutachterlichen Einschätzung zu den verkehrlichen Auswirkungen des Regio-Port Weser, IVV Aachen, Dezember 2014)*
10.2	*Aufgrund der von der Stadt Porta-Westfalica in Auftrag gegebenen Untersuchung durch das Büro SHP Ingenieure muss man davon ausgehen, dass das Verkehrsaufkommen im Bereich P. W. auf der B 482 keineswegs der Größenordnung entspricht, wie in der gutachterlichen Stellungnahme IVV Aachen dargelegt wurde.*	***Den Bedenken bzgl. der Verkehrsprognosen wird nicht gefolgt.***
10.3	*Hinsichtlich der zu erwartenden Schadstoff- und Lärmbelästigung im Bereich der B 482 Hausberge sind in der Aufstellung keine konkreten Angaben bzw. Ausführungen gemacht.* *Allgemeine Hinweise sind für die Abwägungen der Planungen nicht ausreichend untersucht worden. Aktuelle Messungen aufgrund einer Bitte der Stadt P.W. wurden vom Baulastträger und der Stadt Minden ohne Begründung abgelehnt.*	***Den Bedenken bzgl. der Verkehrsprognosen wird nicht gefolgt.*** *Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die B 482 im Bereich Porta Westfalica derzeit bereits hoch belastet ist. Bei einer Worst-Case-Betrachtung, die von einer höheren Mehrbelastung für die B 482 in Porta Westfalica ausgeht, erfährt der Straßenzug eine Mehrbelastung von 3% der Kfz-Fahrten. Die prognostizierten Verkehre aus dem Hafengebiet stellen somit auch in diesem Fall nur einen sehr kleinen Anteil der Gesamtverkehrsmenge und somit keine wesentliche und wirklich spürbare Veränderung im Verkehrsgeschehen auf der B 482 in Porta Westfalica dar.* *Ebenso verhält es sich mit der Einschätzung daraus resultierender anzunehmender Schadstoffbelastungen.*
10.4	*Auch hinsichtlich des Transportes der Gefahrengüter über die B 482 im reinen Wohngebiet Hausberge wurden dezidiert keine Angaben gemacht.* *Man kann, wie zuvor dargelegt, eine Anspruchsgrundlage herleiten, die einen er-*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	heblichen Verstoß gegen die Vorschriften des § 2(3) BauGB begründen. *Der Bürger behält sich aufgrund dessen eine anwaltliche Prüfung vor.*	
10.5	*Die Bundesstraße B 482 soll bekanntlich zwischen der Weserbrücke und Autobahn ausgebaut werden. Die Maßnahme ist bereits im vorgezogenen BVWP (Bundesverkehrswegplan) enthalten.* *Ein Ausbau der Straße würde aufgrund der sich dann veränderten Geschwindigkeiten und des notwendigen Platzbedarfes die Lärmsituation innerhalb des gesamten Stadtgebietes von Porta Westfalica weiter verschlechtern.* *(siehe Kopie der Ausführungen zum LAP der Fa. PGT Umwelt und Verkehr GmbH.)* *Diese Tatsache kann man nicht einfach wegdiskutieren.* *Grundlegende Bedenken der Anwohner der B 482 und die damit verbundenen negativen Belastung durch Schadstoffe etc. werden durch die verantwortlichen Stellen ignoriert.*	***Den Bedenken bzgl. der Verkehrsprognosen wird nicht gefolgt.*** Siehe 10.3
10.6	Die angekündigte Neuaufstellung in Teilbereichen des neu aufgelegten Bebauungsplanes lassen eine Präzisierung der Verkehrsströme im Bereich der B 482 entlang des Ortskernes Hausberge nicht erkennen.	***Den Bedenken wird nicht gefolgt.*** Siehe 10.3 Die geplante Realisierung des RegioPort Weser erfolgt in mehreren Bauabschnitten. Damit wird die hiermit verbundene Verkehrszunahme sukzessive erfolgen. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Verkehrsmengen auf der B 482 von verschiedenen Einflussgrößen bestimmt wird, wie z.B. durch eine allgemeine Verkehrszunahme, durch zusätzliche Ansiedlungen auch außerhalb des Mindener Stadtgebietes und durch den demographischen Wandel, der unter Umständen zu geringeren Verkehren führen kann. Die mit dem Planungsvorhaben verbundenen verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund des Anschlusses der

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Sondergebiete an die vorhandene Erschließung des Gewerbegebietes Päpinghausen / der B 482 und somit fast unmittelbar an das überörtliche Verkehrsnetz als nicht wesentlich einzustufen und lassen keine deutliche Änderung der Verkehrsqualität erwarten.
10.7	Es werden weiterhin ältere gutachterliche Stellungnahmen, insbesondere lVV von November 2011 den Bewertungen zugrunde gelegt. Auf eine aktuelle konkrete Verkehrszählung wurde verzichtet. Die angesprochenen Zählstellungen wurden nicht im Bereich der B 482 Hausberge eingerichtet. Es wurden keine Schadstoffmessungen im Bereich B 482, Hausberge vorgenommen. Der Umweltschutz ist total vernachlässigt worden.	***Den Bedenken wird nicht gefolgt.*** Siehe 10.3 Die geplante Realisierung des RegioPort Weser erfolgt in mehreren Bauabschnitten. Damit wird die hiermit verbundene Verkehrszunahme sukzessive erfolgen. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Verkehrsmengen auf der B 482 von verschiedenen Einflussgrößen bestimmt wird, wie z.B. durch eine allgemeine Verkehrszunahme, durch zusätzliche Ansiedlungen auch außerhalb des Mindener Stadtgebietes und durch den demographischen Wandel, der unter Umständen zu geringeren Verkehren führen kann. Die mit dem Planungsvorhaben verbundenen verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund des Anschlusses der Sondergebiete an die vorhandene Erschließung des Gewerbegebietes Päpinghausen / der B 482 und somit fast unmittelbar an das überörtliche Verkehrsnetz als nicht wesentlich einzustufen und lassen keine deutliche Änderung der Verkehrsqualität erwarten.
11	**Öffentlichkeit 11** Per Schreiben vom 14.04.2015	
	Es wird auf die Stellungnahme vom 14.07.2014 verwiesen. Es wurde keine Präzisierung der im Schreiben vom 14.07.2014 aufgeführten Bedenken erkannt.	

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Stellungnahme vom 14.07.2014	
11.1	*Es wird auf die Stellungnahme vom 12.07.2012 verwiesen. Darin wurden Bedenken gegen die Planung geäußert.* *Diese Bedenken, insbesondere hinsichtlich der Verteilung des zu erwartenden erhöhten Aufkommens der Verkehrsströme im Bereich Hausberge -LKW/ B 482 zur A2- konnten nicht ausgeräumt werden.*	***Den Bedenken bzgl. der Verkehrsprognosen wird nicht gefolgt.*** *Die Verkehre haben Quelle oder Ziel in unterschiedlichen Himmelsrichtungen und verteilen sich somit auch über unterschiedliche Wege. Eine Verkehrsverteilungsrechnung 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 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 Gewerbegebiet unter das heutige Maß sinken werden.* *(Quelle: Aktualisierung der gutachterlichen Einschätzung zu den verkehrlichen Auswirkungen des Regio-Port Weser, IVV Aachen, Dezember 2014)*
11.2	*Ausweislich der gutachterlichen Stellungnahme des Büros SHP Ingenieure wird belegt, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 482 erheblich abweicht vom Gutachten der Stellungnahme IVV Aachen aus*	***Den Bedenken bzgl. der Verkehrsprognosen wird nicht gefolgt.*** Siehe 11.1

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	dem Jahr 2011. *Die dezidierte Stellungnahme der Interessengruppe vom 12.07.2012 ist nach wie vor Bestandteil der Bedenken bei der Aufstellung des Bebauungsplanes RegioPort Weser I.*	
11.3	*Des Weiteren wird auch auf die Stellungnahme im Rahmen des 202. Flächennutzungsplanes vom 12.07.2012 verwiesen.* *Die Interessengruppe rügt, dass hinsichtlich der zu erwartenden Schadstoff- und Lärmbelästigung der Anwohner der B 482 im Bereich Hausberge in der Stellungnahme IVV Aachen keinerlei konkrete Aussagen geschweige Untersuchungen vorliegen.* *Allein der pauschale Hinweis in der Aufstellung des Bebauungsplanes ist für die Abwägungen der Planungen RegioPort Weser nicht ausreichend untersucht worden.* *Aufgrund der Sach- und Rechtslage ist dies eine nicht unerhebliche Verletzung der Vorschriften des BauGB.* *Das BauGB verlangt eine ausreichende, auch nachvollziehbare, Ermittlung des Abwägungsmaterials zur Sicherung der gesunden Wohnverhältnisse.*	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
11.5	*Da der Gutachter IVV Aachen keinen Auftrag zur Ermittlung der Schadstoffwerte hatte, ist hierzu auch in der gutachterlichen Stellungnahme nichts dargestellt.* *Demnach konnten im Bebauungsplanverfahren auch keine konkreten Werte dargestellt werden. Grundlegende Bedenken der negativen Auswirkungen der gesundheitlichen Belastung werden einfach ignoriert.*	**Den Bedenken bzgl. der Verkehrsprognosen wird nicht gefolgt.** Siehe 11.1 *Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die B 482 im Bereich Porta Westfalica derzeit bereits hoch belastet ist. Bei einer Worst-Case-Betrachtung, die von einer höheren Mehrbelastung für die B 482 in Porta Westfalica ausgeht, erfährt der Straßenzug eine Mehrbelastung von 3% der Kfz-Fahrten. Die prognostizierten Verkehre aus dem Hafengebiet stellen somit auch in diesem Fall nur einen sehr kleinen Anteil der Gesamtverkehrsmenge und somit keine wesentliche und wirklich spürbare Veränderung im Verkehrsgeschehen auf*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		der B 482 in Porta Westfalica dar. *Ebenso verhält es sich mit der Einschätzung daraus resultierender anzunehmender Schadstoffbelastungen.*
12	**Öffentlichkeit 12** Per Schreiben vom 02.04.2015	
12.1	Die Standortwahl des RegioPort Weser I ist falsch getroffen und in dieser Planungsbreite für die Spediteure im Kreis Minden-Lübbecke nicht von Bedarf. Fragen wie der Eingriff in den Naturraum und die Versiegelung der Böden im Überschwemmungsgebiet der Aue bleiben völlig unberücksichtigt. Es fehlen verbindliche Aussagen über verkehrstechnische - an der Realität gemessene - Größen wie: • Verkehr auf der Straße • Containerverkehr durch Cammer • kein Bahnanschluss (Trimodalität) • fehlender Fuß-/Radweg zwischen Minden und Cammer und betriebstechnische Lösungen wie: • Sonntags- und Feiertagsbetrieb • Nachtbetrieb • Abstand zu m Wohngebiet • Schutz vor Verkehrs- und Betriebslärm • akustische Melder bei Kranbetrieb • Störung durch Beleuchtung (Licht-Immissionen) • Störung durch Staub und Schadstoffe in der Luft (Luft-Immissionen)	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Inanspruchnahme von Freiraum ist unter Berücksichtigung der auch im Sinne einer Perspektivplanung notwendigen Flächengröße und der nicht realistisch vorhandenen Standortalternativen notwendig. Die mit dem Planungsvorhaben verbundenen verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund des Anschlusses der Sondergebiete an die vorhandene Erschließung des Gewerbegebietes Päpinghausen / der B 482 und somit fast unmittelbar an das überörtliche Verkehrsnetz als nicht wesentlich einzustufen und lassen keine deutliche Änderung der Verkehrsqualität erwarten. Die Planung eines Radweges an der Karlstraße ist nicht Gegenstand dieses Bauleitplanverfahrens. Die durch den Bau des Hafenbeckens unterbrochene Radwegeverbindung auf dem Nordufer des Mittellandkanals wird durch eine Führung um das Hafengebiet ersetzt. Auch bei einem Nacht- und Wochenendbetrieb wird dem Lärmimmissionsschutz mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen. Die Wirkungen von Lichtemissionen sind in einer Verträglichkeitsprüfung ausführlich beurteilt worden. Zur Minimierung vorhabenbedingter Wirkungen werden sog. vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		abgeleitet. Die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen sind nicht erheblich. Dem Lichtimmissionsschutz wird mit den getroffen Festsetzungen zur Leuchthöhe und zu den Leuchtmitteln ausreichend Rechnung getragen. Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen. Der Belang Luftschadstoffe ist ebenso wie der Belang hinsichtlich der Anforderungen des Klimaschutzes in der Planung berücksichtigt. Luftschadstoffbelastungen für relevante Immissionsorte können ausgeschlossen werden.
13	**Öffentlichkeit 13** Per Schreiben vom 13.04.2015	
13.1	Es ist zu bedenken, ob der bestehende Hafen wirklich an seiner Kapazitätsgrenze ist. Liegen hier Zahlen oder Gutachten vor? Der Betreiber verkündet bereits seit 10 Jahren, dass die Kapazitätsgrenze bald erreicht ist, was mittlerweile wenig glaubhaft ist. Bei meinen häufigen Inaugenscheinnahmen konnte ich immer feststellen, dass mindestens 1/3 bis zu 50 % der Flächen ungenutzt waren und eher weniger Container gelagert waren. Containerschiffe waren noch seltener zu sehen. Dieser Anlass der Planung kann also falsch sein. Die Schiffsverkehre von GMS und ÜGMS sollten an Minden nicht vorbeifahren war eine Begründung zur Hafenplanung. ÜGMS können Minden aber auch zukünftig nicht anfahren. Es gibt zu bedenken, dass dieser Anlass der Planung falsch ist. Am bestehenden Hafen werden vom Schiff nur 10.000 TEU p.a. umgeschlagen. Das Niveau stagniert und die Planbegründung steigender Schiffsverkehre im Mindener Hafen ist wohl falsch. Die Planer stellen fest, dass eine deutliche	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort,

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Reduktion der Regelungsstrecken der Weser Voraussetzung dafür ist, dass GMS Minden anfahren werden. D.h. letztlich aber auch, dass eine Umschlagstelle in Minden vor Eintritt der Voraussetzung sinnlos ist und somit auch dieser Anlass der Planung sehr fraglich ist. Wenn GMS Minden nicht anfahren können, sind die Umschlagsprognosen wohl falsch und der Anlass der Planung ist nicht mehr gegeben. Ich rege eine Aktualisierung der Umschlagsprognose unter ausschließlicher Berücksichtigung des Europaschiffs an. Der geplante Hafen erhält keinen Bahnanschluss. Der Planungsanlass Trimodalität ist somit entfallen. Wenn der geplante Hafen keinen Gleisanschluss erhält, ist zu befürchten, dass die Umschlagsentwicklung nicht den Prognosen entsprechen wird. Damit ist der Anlass der Planung auch in diesem Punkt sehr fraglich und ich rege die Aktualisierung der Umschlagsprognose vor dem Hintergrund des fehlenden Bahnanschlusses an. Der Bahnanschluss soll lt. den Planern hergestellt werden, wenn dieser wirtschaftlich sinnvoll ist. Ab welcher Umschlagsmenge ist damit zu rechnen? Aufgrund des demographischen Wandels und des starken Bevölkerungsrückganges im Einzugsgebiet des Hafens sinkt die regionale Nachfrage. Dieser Anlass der Planung wird somit im Zeitablauf entfallen. In der Begründung zum B-Plan wird immer noch auf dreilagigen Containertransport Bezug genommen. Dreilagiger Containertransport kann auf der Weser nicht erfolgen. Die geplante Funktion des Hinterland-Hubs ist nicht wahrscheinlich. Aus diesem Grunde wurde die Planung verkleinert und auf den Gleisanschluss verzichtet. Damit ist der ursprüngliche Anlass der Planung entfallen. Es wird beigetragen, dass der geplante Hafenneubau erforderlich ist und die grundsätzliche Überprüfung der Planungsanlässe angeregt.	• die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung. Der Umschlag im Mindener Industriehafen II entwickelt sich wie prognostiziert. Das ursprünglich für 2014 prognostizierte Umschlagsvolumen im Kombinierten Verkehr (51.410 TEU) wurde um 2.106 TEU übertroffen (IST-Umschlag 2014: 53.516 TEU). Weitere Steigerungen können am derzeitigen Standort aufgrund der begrenzten Flächenkapazität nicht umgesetzt werden. Um die Funktion eines Hinterland-Hubs erfüllen zu können, ist ein trimodaler Anschluss des Vorhabenbereiches notwendig. Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
13.2	Das Vorhaben wiederspricht den Grundsätzen der Landesplanung, da die Infrastruktur des Schienenverkehrs nicht entwickelt wird. Vielmehr fördert das Vorhaben den LKW Verkehr.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Der Hinweis ist nicht richtig. 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: In den landesbedeutsamen Häfen – zu denen Minden gehört - ind 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. 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.
13.3	Die räumliche Verlegung und wesentliche Änderung der Anschlussstelle der B482 ist ein Neubau. Ein Planfeststellungsverfahren ist erforderlich.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Der Hinweis ist nicht richtig. Der Bebauungsplan kann ausreichend die planungsrechtlichen Grundlagen für den Ausbau regeln.
13.4	Die Alternativen Prüfung ist nicht sachgerecht erfolgt, da zum Zeitpunkt der Prüfung keine Bedarfsprognose für den Containerumschlag in Minden vorlag. Es wird eine erneute Alternativen Prüfung angeregt. Grundlage der Alternativen Prüfung waren willkürliche Flächengrößen für den Hafen und zusätzlich für ein Gewerbegebiet. Eine erneute Alternativen Prüfung ohne Gewerbegebiet soll vorgenommen werden. Es wird angeregt eine neue Alternativen Prüfung mit angepassten Flächen und unter Berücksichtigung von Standorten ohne Trimodalität vorzunehmen. Weiterhin sollte die Alternativen Prüfung Standorte mit Aufgaben- und Arbeitsteilung berücksichtigen. Letztlich ist dieses ja in der vorliegenden Planung durch den Wegfall der Trimodalität ebenfalls vorgesehen.	**Den Bedenken / der Anregung wird nicht gefolgt.** Der Standortalternativen-Prüfung unterlag ein Suchraster, das die Ansprüche an die notwendige (auch perspektivische) Flächengröße sowie die trimodale Anbindung beinhaltete. Es macht keinen Sinn und ist auch nicht erforderlich, umweltverträglichere Standorte in die Alternativenuntersuchung einzubeziehen, die aber nicht den Flächen- und Erschließungsansprüchen des Vorhabens genügen. Die Standort-Alternativenprüfung, die im Rahmen der 4. Änderung des Regionalplanes „Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold – Teilabschnitt (TA) Oberbereich Bielefeld durchgeführt worden ist, hat gezeigt, dass die Erweiterung vorhandener Hafenstandorte innerhalb des sog. Innenbereiches aufgrund der Standortanforderungen des Vorhabens sowie der nicht zukunftsfähig herzustellenden kanalseitigen Erreichbarkeit ausscheidet.
13.5	Es wird angeregt den Hafen Berenbusch für den Containerumschlag von GMS-Schiffen zu nutzen. Als Investition ist lediglich ein Entladefahrzeug erforderlich. Ein Gleisanschluss ist vorhanden. Baurecht besteht.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Die vom Einwender genannten Bedingungen liegen für einen Containerhafen in Berenbusch nicht vor.
13.6	Es gibt keine Planungsnotwendigkeit und keine ausreichende Begründung für die Ausweisung eines hafenaffinen Gewerbegebietes. Eine Bilanzierung freier Gewerbeflächen in den Industrie- und Gewerbegebieten der Planungsträger wird angeregt Auf dieser Grundlage soll die Notwendigkeit des S0-2 überprüft werden.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Bedarf und die Notwendigkeit ein auf den Containerhafen abgestelltes Gebiet (SO 2) in dessen unmittelbarer Nähe vorzusehen ist gegeben.
13.7	Der gewählte Standort macht den Transport und die betrieblichen Abläufe durch	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.**

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	kompliziertes und mehrfaches Handling der Container teuer und unwirtschaftlich. Es wird angeregt, eine Anpassung der Umsatzprognose auf Basis der höheren Umschlagskosten vorzunehmen.	Der Bedarf ist festgestellt worden. Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden.
13.8	Die Planung greift in das Überschwemmungsgebiet der Aue ein. Dieses steht im Widerspruch zu den Festsetzungen des WHG. Der Bebauungsplan verstößt hier gegen geltendes Recht Aufgrund der Größe der Planung und dem Umfang des Eingriffes in Natur und Landschaft sollen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig im Plangebiet realisiert werden. Nur so kann dieser erhebliche Eingriff, auch vor der ehemaligen Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet, ausgeglichen werden und die Auswirkungen auf Mensch und Natur auf ein verträgliches Maß reduziert werden.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der RegioPort fällt eindeutig unter die Ausnahme des § 78 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG): ("ausgenommen sind Bauleitpläne für Häfen und Werften"). Die übrigen Regelungen des § 78 WHG (insbesondere Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2) finden daher keine Anwendung, da die Entscheidung des Gesetzgebers abschließend ist. Dass Häfen und Werften auch das Überschwemmungsgebiet (ÜSG) eines anderen Gewässers berühren können (z. B. Nebenflüsse/untergeordnete Gewässer), ist bundesweit betrachtet, kein Einzelfall. Im Übrigen ist die Überschneidung mit dem vorläufigen ÜSG der Bückeburger Aue auch nur ein zeitlich befristetes Problem, welches nur während des Planungsstadiums besteht. Als Ausgleichsmaßnahme wird die Bückeburger Aue renaturiert, was zur Folge hat, dass das ÜSG nach Abschluss dieser Maßnahme in seinen Grenzen zurückgenommen wird und eine Überschneidung Sondergebiet und ÜSG·nicht mehr gegeben ist. Mit der Gewässerrenaturierung der Bückeburger Aue einher geht die Schaffung bzw. das Belassen des heute vorhandenen Volumens des Retentionsraumes für Hochwasserereignisse. Es wird in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue aufgrund der

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Flächeninanspruchnahme eingegriffen. Dieser Eingriff wird ebenso ausgeglichen wie der Eingriff in Natur und Landschaft.
13.9	Die Emissionskontingentierung für das S01 ist rechtswidrig. Diese trägt dem Umstand nicht hinreichend Rechnung, dass der Planung ein konkretes Ansiedlungsprojekt zugrunde liegt Lärmkontingente bilden das zu erwartende Lärmgeschehen, welches heute bereits ausreichend genau bestimmbar ist, nicht realistisch ab. Das mit erhöhten Lärmimmissionen verbundene Verkehrsaufkommen in der Umgebung des Plangebiets berührt die Schutzbelange der Anwohner. Dieser Verkehrslärm ist eine planbedingte Folge und somit in den Gutachten zu berücksichtigen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Hinsichtlich des Immissionsschutzes bzw. der Einhaltung des Immissionsrichtwertes an den relevanten Immissionsorten (Allgemeine Wohngebiete gemäß § 4 BauNVO) ergibt sich folgende Abwägung. Dabei ist mittels Schallgutachten betrachtet worden, welche Lärmzunahme vor dem Hintergrund der geplanten Festsetzungen zur Zulässigkeit der Art der baulichen Nutzung an den Immissionsorten zu erwarten ist und wie die dort zu berücksichtigenden Schallschutzansprüche eingehalten / erfüllt werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Immissionsorte heute bereits einer Vorbelastung unterliegen, die bei der Bauleitplanung und der Beurteilung der Lärmimmissionen zu berücksichtigen sind. Diese Vorbelastung ergibt sich durch das Gewerbegebiet in Päpinghausen, der Bückeburger Hafen und der Gewerbestandort Schanzenwiese in Cammer. Der Standort ist vor dem Hintergrund der funktionalen, verkehrsinfrastrukturellen und flächenhaften Ansprüche des Planvorhabens gewählt worden. Die Dimensionierung der Flächen für die Sondernutzung ist entsprechend des perspektivischen Bedarfes vorgenommen worden. Dabei ist auch der Aspekt einer möglichst anzustrebenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort berücksichtigt worden. Diese Trennung lässt sich jedoch aufgrund des Flächenerfordernisses für den Planungszweck nicht vollständig herstellen, ohne dass das Planvorhaben nicht mehr realisierbar wäre. Desweiteren sind der Umgang mit zu

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		ergreifenden / festzusetzenden aktiven Schutzmaßnahmen zwischen Emissions- und Immissionsort analysiert worden. Im Ergebnis zeigt sich, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen geeignet wären, wenn alle zukünftig im Plangebiet ansiedelnden Betriebe sowie deren konkrete Betriebsabläufe, Hochbauten, innerbetrieblichen Fahrzeugverkehre, Lüftungs-, Klima-, Kälte- und Entstaubungsanlagen usw. bekannt wären. Dann könnten exakte Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert und festgesetzt werden. Da die genannten Daten – selbst für die Hafenanlage – derzeit nicht vorliegen, würde die Festsetzung beispielsweise eines Lärmschutzwalls nach dem „Prinzip Hoffnung" erfolgen. Hochliegende Lärmquellen wie z.B. die sich üblicherweise auf den Hallendächern befindlichen technischen Schallquellen würden durch einen willkürlich festgesetzten Lärmschutzwall nicht (ausreichend) abgeschirmt werden. Solange die Lärmquellen nicht bekannt sind, stellt ein festgesetzter Lärmschutzwall keine planerische Konfliktlösung dar, da sich – nach Ansiedelung des Gewerbes – herausstellen könnte, dass er falsch dimensioniert wurde. Daher macht es in dem östlichen Bereich aus Gründen des Immissionsschutzes keinen Sinn, dort z.B. eine Fläche für die (mögliche) Errichtung eines Lärmschutzwalles vorzusehen. Dieses könnte letztlich dazu führen, den zukünftigen 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 Hafenbetriebes ermittelt. Sie ist erforderlich, damit die vom Hafenbetrieb ausgehenden Lärmpegel so weit

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		gemindert werden, dass die sich aus den IFSP ergebenden Lärm-Kontingente in Dankersen / Reckhöfen eingehalten werden können. Der Immissionsschutz wird insgesamt mit der Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) erreicht. Mit den IFSP werden die Immissionsrichtwerte der Nachbarschaft auf die Plangebietsflächen aufgeteilt. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes verbietet die direkte Zuordnung von Immissionskontingenten (Stichwort: Zaunwerte), daher der Weg über die Emissionen. Rechtlich ist das eine Gliederung der Baugebiete nach Art der Nutzung und deren Eigenschaften. Unter Berücksichtigung der gewerblichen Lärm-Vorbelastung ergibt sich dadurch für jedes Betriebsgrundstück an jedem Immissionsort (wohngenutzte Bereiche / Standorte außerhalb des Plangebietes) je ein Teil des jeweiligen Immissionsrichtwertes. In der Summe (Vorbelastung plus Zusatzbelastung durch RegioPort) werden die Immissionsrichtwerte eingehalten und – an den exponiertesten Immissionsorten – auch ausgeschöpft. Es wird also eine Gliederung der Baugebiete bzw. Sondergebiete nach Art der Nutzung und deren Eigenschaften vorgenommen. Die Vorbelastung ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens bei der IFSP-Dimensionierung berücksichtigt worden. Dabei wurden auch noch nicht genutzte Flächen in den Gewerbe-/Industriegebieten von Päpinghausen, die jedoch gewerblich genutzt werden dürfen, mit in Ansatz gebracht. Der Vollzug dieser Kontingentierung erfolgt in den jeweiligen Baugenehmigungsverfahren. Dort müssen sich die Betriebe (Antragsteller) nur um ihren Lärm kümmern, und nicht etwa noch

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		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 „Hase- und Igel-Prinzipes"). 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 Plangebietes RegioPort insgesamt die gesundheitlichen Gefährdungsschwellen überschritten werden. Diese Schwellen liegen bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Durch die IFSP wird – unter Berücksichtigung der gewerblichen Geräusch-Vorbelastung - sichergestellt, dass die Immissionsrichtwerte für WA (allgemeine Wohngebiete) in Höhe von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten werden. Damit wird tags die Gefährdungsschwelle von 70 dB(A) um 15 dB(A) und nachts diejenige von 60 dB(A) um 20 dB(A) weit unterschritten. Durch die Erschließungsstraße im SO-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		2-Gebiet wird sich ergeben, dass die Andienungsseiten der zukünftigen östlichen Hallen auf den von Cammer abgewandten Hallenseiten liegen werden und die Hallenbaukörper somit eine Schallabschirmung in Richtung Cammer bewirken. Wenn in den Hallen keine besonders hohen Pegel entstehen werden – wie es z.B. in Lagerhallen der Normalfall wäre – wäre auch eine geschlossene Fassade in Richtung Cammer fachlich nicht erforderlich. Wenn in den Hallen laute Vorgänge stattfinden sollten, würde im Genehmigungsverfahren ermittelt werden, ob im Einzelfall z.B. nachts Fassaden geschlossen werden müssen. Vor diesem Hintergrund wäre eine planungsrechtliche Festsetzung geschlossener Hallenfassaden – sofern dieses überhaupt rechtlich möglich wäre – unnötig. Die immissionsschutzrechtliche Betrachtung der geplanten Bahnanbindung des neuen Containerhafens an das bestehende Schienennetz wird im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens durchgeführt, das die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür schaffen soll. Der Bebauungsplan setzt jedoch bereits den Bereich der zukünftigen Bahnanlagen entsprechend fest, um das Gesamtvorhaben und damit den Begründungszusammenhang aller mit dem Vorhaben verbundenen Einzelplanungen darstellen zu können. Hierzu gehört bereits an dieser Stelle auch die Betrachtung der bahnseitigen Immissionsbelange. Es konnte nachgewiesen werden, dass es auch durch den zusätzlichen Bahnverkehr an den am stärksten betroffenen Wohnbebauungen in der Umgebung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind. Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den ge-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		troffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
13.10	Die TA Lärm legt für Gewerbegebiete 65/50 dB (A) tags/nachts fest. Die vorgesehene Überschreitung der Grenzwerte ist nicht begründet und nicht zulässig	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der TA Lämwert gilt für den Schutzanspruch im Gewerbegebiet selbst. Der festgsetzte Wert im B-Plan ist ein IFSP und nicht der Richtwert nach TA Lärm.
13.11	Die Hafenaffinität der ausnahmsweise zulässigen Betriebe ist mit der gewählten Formulierung nicht sichergestellt. Es können diese Betriebe zugelassen werden, auch wenn diese nicht hafenaffin im Sinne des S02 sind. Die Aufzählung ist daher zu ergänzen um "für die eine unmittelbare Hafenanbindung unerlässlich ist".	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Um den hafenaffinen Charakter des Sondergebietes darzustellen wird folgende Festsetzung vorgenommen: Zulässig sind: Betriebe und Anlagen, Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude, die überwiegend Waren aus dem SO-1 Hafengebiet Containerhafen beziehen / liefern und Dienstleistungen für das SO-1 Hafengebiet Containerhafen erbringen (z.B. für Schiffsumschlag, Lager- und Speditionsbetriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze); Betriebe und Anlagen, die der Herstellung, Instandsetzung und Wartung der Hafensuprastruktur und der Hafenanlage land- und wasserseitig dienen jeweils unter der Maßgabe, dass die folgenden immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) nicht überschritten werden: …. …. Mit der Festsetzung des zulässigen Nutzungsspektrums in dem hafenaffinen Sonder- / Gewerbegebiet ist eine deutliche Reglementierung der Nutzungen im Sinne der Kopplung des Gebietes an den Containerhafen erreicht.
13.12	Das gesamte S02 liegt in einem Abstand von 300-500m zur Ortschaft Cammer. Auch die lagernden Störfallbetriebe müs-	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Zulässigkeit des Umschlages von Gütern, die der Störfallverordnung

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	sen zwingend ausgeschlossen werden. Eine Unterschreitung der Abstandklassen darf keinesfalls erfolgen. Die Zulässigkeit von Störfallbetrieben berücksichtigt auch nicht die Schutzbedürftigkeit bereits genehmigter Betriebe.	unterliegen, ist für das hafenaffine Gewerbe als Option in dem an dem Standort möglichen Rahmen vorzusehen. Grundsätzlich unterliegt die Zulässigkeit zum Umgang mit entsprechenden Stoffen der Anlagengenehmigung im der Bauleitplanung folgenden Genehmigungsverfahren. D.h., die Zulässigkeit von Betrieben, Betriebsteilen oder Anlagen die der Störfallverordnung unterliegen, obliegt unabhängig von den Regelungen des Bauleitplanes dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren, hier i.d.R. nach BImSchG. Macht der Bauleitplan zur Störfallverordnung also hierzu keine Aussagen, bzw. trifft er keine generalisierenden Festsetzungen dazu, richtet sich die Genehmigung entsprechender Betriebe, Betriebsteile oder Anlagen ausschließlich nach der Einzelfallprüfung. Dass auf die Störfallverordnung in den Festsetzungen Bezug genommen wird, macht deutlich, dass die Bauleitplanung sich hierzu bereits im Sinne der Vorsorge äußert, um die Zulässigkeit bereits frühzeitig und verbindlich zu klären. In der Rechtsprechung des BVerwG sowie des EuGH ist klargestellt worden, dass in der Projektentwicklung und nach Möglichkeit bereits auf Ebene der städtebaulichen Planung das Erfordernis zur Berücksichtigung angemessener Abstände zwischen (künftigen/möglichen) Betriebsbereichen im Sinne von § 3(5a) BImSchG und schutzwürdigen Gebieten im Sinne des § 50 BImSchG besteht. Diese schutzwürdigen Gebiete sind dabei verkürzt als von Menschen überwiegend bewohnte bzw. stark frequentierte Bereiche zu bezeichnen. Diese sind nach der einschlägigen Rechtsprechung durch den Plangeber (hier: Planungsverband) im Rahmen der Ermittlung der Abwägungsgrundlagen zu identifizieren und zu bewerten.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		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 Achtungsabständen der Klassen I bis IV zugeordnet, für die Abstände zwischen mindestens 200 m sowie 1.500 m und mehr definiert werden. Daraus ergibt sich aufgrund der Lage und Ausdehnung des hafenaffinen Gewerbes zu dem o.g. schutzwürdigen Gebiet, dass die Planfläche nach den Abstandsempfehlungen der KAS für Betriebe und Anlagen mit Betriebsbereichen im Sinne des § 5(3a) BImSchG und der Störfallverordnung nicht ungeeignet ist. Daher wird auf der Ebene der Bauleitplanung seitens des Planungsverbandes bereits die Zulässigkeit in der Sache angesprochen und geregelt. Wenn auf der Ebene der Bauleitplanung nichts geregelt wird, was auch denkbar wäre, würde dieses nicht gleichbedeutend mit einer Unzulässigkeit entsprechender Betriebe sein. Die Regelung folgt dann in der Anlagenge-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		nehmigung. Ein kompletter Ausschluss solcher Betriebsteile im B-Plan wäre nicht sinnvoll, weil unverhältnismäßig, da es hierzu keine Legitimation gibt, weil ja Achtungsabstände eingehalten werden können. Zudem soll bereits auf der Ebene der Bauleitplanung mit der Festsetzung in dem Bebauungsplan abschließend deutlich werden, welche Entscheidungsoptionen für ein späteres – in der Sache ohnehin durchzuführendes Genehmigungsverfahren – verbleiben sollen. Folgende Festsetzung wird vorgesehen: *Ausgeschlossen sind alle Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der relevanten Stoffe i.S.v. § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) dienen.* *Ausnahmsweise können zugelassen werden:* *Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die dem § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) innerhalb der Abstandsklasse 1 (bis 200 m Achtungsabstand nach Anhang 1 der KAS-18) zum Zwecke der Lagerung und des Umschlages der relevanten Stoffe zuzuordnen sind.* *Betriebe oder Betriebsbereiche höherer Abstandsklassen (Achtungsabstände) können darüber hinaus ausnahmsweise zugelassen werden, wenn im Einzelfall der Nachweis einer Einordnung in die Anforderungen der Abstandsklasse 1 erbracht wird.* „Gefahrgüter" werden derzeit im Hafen nicht umgeschlagen. Ab einer bestimmten Menge gelten sehr viele Güter z. B. als wassergefährdend. Für jedes spezielle Gefahrgut wäre vom Hafenbetreiber eine vorherige Genehmigung einzuholen.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Die Berücksichtigung des Aspektes „Störfallbetriebe" erfolgt bereits weitreichend auf der Ebene des Bebauungsplanes und wird nicht ausschließlich in das Anlagengenehmigungsverfahren verwiesen.
13.13	Störfallbetriebe sollten textlich ausgeschlossen werden	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Siehe 13.12
13.14	Auf die Ausweisung des S02 Hafengebiet - Hafenaffines Gewerbe soll gänzlich verzichtet werden. Es stehen ausreichend gewerbliche Flächen und "Altindustriestandorte" im Planungsverband zur Verfügung.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Der Bedarf und die Notwendigkeit ein auf den Containerhafen abgestelltes Gebiet (SO 2) in dessen unmittelbarer Nähe vorzusehen ist gegeben.
13.15	Das Maß der baulichen Nutzung im S01 ist unangemessen hoch und nicht ausreichend begründet.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Für den eigentlichen Containerhafen ist im Sinne der hier vorgesehenen Sondernutzung eine 100 %-ige Versiegelung planungsrechtlich erforderlich, um den zur Verfügung stehenden Raum wirklich intensiv zum Zwecke der Containerlagerung etc. nutzen zu können. Hier sind Maßstäbe, die an „übliche" Gewerbegebiete gestellt werden, nicht anzuwenden.
13.16	Im SO-Hafengebieten der Stadt Düsseldorf ist eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Darüber hinaus sind 10 % der Grundstücksfläche dauerhaft als Vegetationsfläche anzulegen. Pflanzgebote sind ebenfalls enthalten (vgl. z.B. Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5176/003-2008). Es wird angeregt diese Festsetzungen zu übernehmen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Die Struktur des SO-Hafengebietes in Düsseldorf ist nicht alleine auf die Hafennutzung abgestellt, sondern ist eher dem SO-2 ähnlich. Für ein solches Gebiet ist auch hier eine GRZ von 0,8 festgesetzt.
13.17	Der Plan sieht keine ausreichenden Ausgleichsmaßnahmen für die Überschreitungen des Maßes der baulichen Nutzung im S01 vor. Es wird angeregt solche Maßnahmen festzulegen.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.**
13.18	80%-Versiegelung des S02 (hafenaffines Gewerbegebiet) ist unangemessen hoch. Es wird angeregt den Versiegelungsgrad	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Siehe 13.16

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	zu verringern.	
13.19	Bei der Betrachtung S02 muss im Umweltbericht die verkehrliche Erschließungsanlage als 100% Versiegelung Berücksichtigung finden.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Der Belang ist in der naturschutzrechtlichen Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt worden.
13.20	Die "innovative Oberflächengestaltung" im Hafenbereich entspricht nicht den allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik. Es muss von einer 100% Versiegelung ausgegangen werden. Es wird angeregt hier den Einsatz von anerkannten Techniken vorzuschreiben.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Der Belang ist in der naturschutzrechtlichen Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt worden. Bzgl. der Oberflächengestaltung trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen.
13.21	Durch die "innovative Oberflächengestaltung" mit Versickerung im Hafenbereich kann es bei Leckage zum Eindringen von Giften (Störfallumschlag) in den Boden und das Grundwasser oder die Aue kommen. Es wird angeregt die Hafenanlage so zu gestalten, dass eine solche Gefährdung ausgeschlossen ist. Es ist sicher zu stellen, dass versickernde Flüssigkeiten (z.B. Leckagen in Containern, Löschflüssigkeit im Falle von Bränden) im Plangebiet in entsprechenden Einrichtungen gesammelt und fachgerecht entsorgt werden. Ein Eindringen in das Grundwasser oder in die Aue muss ausgeschlossen werden.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Selbstverständlichkeit im Rahmen des nachzuweisenden Grundwasserschutzes
13.22	Durch fehlende Pflanz- und Gestaltungsgebote sowie fehlende Festsetzungen (Baulinien, Materialien, Dachformen etc.) nimmt der Plan zu wenig Einfluss auf die Gestaltung und zukünftige Entwicklung des Gebietes. Aufgrund der Nähe zur Wohnlage Cammer wird eine umfassende planerische Gestaltung und Gliederung des S02 unter Berücksichtigung von abgestuften Emissionswerten angeregt	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Abgestufte IFSP sind festgesetzt. Dem So-2 Gebiet vorgelagert ist eine Grünzone / Anpflanzungsfläche in Richtung Cammer. Gliederung der Höhe baulicher Anlagen SO-2 Hafengebiet Hafenaffines Gewerbegebiet Süden: max. 15,00 m Norden: max. 10,00 m
13.23	Verkehrsflächen und Stellplätze sollen auch in den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sein. Es wird ange-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Die Zulässigkeit von Stellplätzen in der nicht überbaubaren Grundstücksfläche

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	regt Verkehrsflächen und Stellplätze nur innerhalb der Baugrenzen zuzulassen.	unter Berücksichtigung der einzuhaltenden GRZ ist für gewerblich genutzte Flächen üblich und nicht ungewöhnlich.
13.24	Es wird angeregt, den LKW-Verkehr durch geeignete Maßnahmen auf die B482 zu lenken und die Durchfahrt durch die Ortschaft Cammer durch geeignete bauliche Maßnahmen zu erschweren.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da ein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße nicht vorgesehen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Brücke der B 482 über die Cammer Straße / Karlstraße keinen Container-LKW-Verkehr aufgrund der dort vorhandenen lichten Höhe zulässt. Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt ausschließlich von Westen über die Magdeburger Straße auf Mindener Stadtgebiet. Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung der Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer). Dieses wird Bestandteil eines Monitoringkonzepts für das Verkehrsgeschehen, das frühzeitig auf mögliche Veränderungen und ggf. unerwünschte Belastungen durch den Verkehr zu und vom RegioPort reagieren soll.
13.25	Es wird angeregt die Parkstreifen im Plangebiet so zu gestalten, dass diese für LKW nicht nutzbar sind. Für LKW-Verkehr sollen große LKW-Aufstellflächen mit Sanitäranlagen im angrenzenden GE-Päpinghausen durch den Vorhabenträger angelegt und unterhalten werden.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Es werden Aufstellflächen / Wartebereiche im SO-1 Gebiet berücksichtigt werden. Im So-2 Gebiet ist der Straßenraum so breit, dass auch LKW-Stellplätze berücksichtigt werden können.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
13.26	In der Planung unberücksichtigt bleibt ein Wendeplatz für das ÜGMS. Wo können ÜGMS wenden? In der Planung ist vorgesehen, dass GMS bis zur Weser-/ Schachtschleuse rückwärtsfahren. Wo ist ein solches Manöver innerhalb Deutschland auf so langer Strecke erforderlich? Es wird angeregt den Wendeplatz am Hafen Berenbusch entsprechend zu erweitern.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** 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 Rusbend (Entfernung vom RegioPort ca. 5,0 km), die modernen Schiffe können auch eine Strecke bis zur Weser-/ Schachtschleuse problemlos rückwärtsfahren.
13.27	Da die Ausgleichsflächen für Brutvögel nicht im räumlichen Zusammenhang zum Plangebiet stehen ist zu befürchten, dass Sie die Beeinträchtigung des FFH nicht ersetzen können. Es wird angeregt die Ausgleichsflächen innerhalb des Plangebietes anzulegen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Bezüglich der Brutvögel im FFH- und Vogelschutzgebiet Schaumburger Wald führt das Vorhaben nicht zu Beeinträchtigungen. Die Ausgleichsmaßnahmen für Feldlerche, Rebhuhn, Wachtel, Mäusebussard und Turmfalken leiten sich nach dem Artenschutzrecht ab. Sie befinden sich in Frille rd. 3km nördlich des Vorhabens im selben Landschaftsraum wie die Eingriffsfläche. Der räumlich funktionale Zusammenhang ist damit gegeben. Innerhalb des Plangebietes lassen sich die Maßnahmen aufgrund der Anforderungen der Arten leider nicht realisieren.
13.28	Ich habe Bedenken, dass die Ausgleichsflächen nicht im Eigentum des Vorhabenträgers oder des Planungsverbandes stehen und befürchte, dass der Ausgleich nicht dauerhaft gesichert ist. Die Ausgleichsflächen sind im Bereich Frille vorgesehen. Der Planungsverband hat daher für diese Flächen keine dauerhafte Planungshoheit. Es ist zu bedenken, wie die Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen für Generationen gesichert werden können.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Mit dem Bebauungsplan werden die Maßnahmen dauerhaft verbindlich festgesetzt. Dem Vorhabenträger stehen hinsichtlich der Umsetzung verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung. Im vorliegenden Fall ist eine Absicherung über privatrechtliche Verträge vorgesehen.
13.29	Es wird angeregt durch ein Monitoring vor Beginn von Baumaßnahmen die erfolgten Ausgleichsmaßnahmen nachzuweisen.	**Der Anregung ist bereist gefolgt worden.** Der Belang ist im Monitoring-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Programm berücksichtigt.
13.30	Die Ortschaft Cammer ist als WA-Gebiet einzustufen und die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte WA müssen eingehalten und sichergestellt werden.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Die Ortschaft Cammer ist als WA-Gebiet berücksichtigt worden bzw. ein solcher Schutzanspruch ist dort in der Lärmprognose berücksichtigt worden.
13.31	Das Immissionsgutachten ist mehrere Jahre alt. Es wird angeregt das Gutachten zu aktualisieren	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Es hat sich bis heute weder etwas an den Parametern Emissions- noch Immissionsort etwas verändert.
13.32	Es wird angeregt Dauerschall- und Mittelungspegelmessungen durchzuführen um der Lärmvorbelastung Rechnung zu tragen.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Bei der Lärmprognose ist berücksichtigt worden, dass die Immissionsorte heute bereits einer Vorbelastung unterliegen, die bei der Bauleitplanung und der Beurteilung der Lärmimmissionen zu berücksichtigen sind. Diese Vorbelastung ergibt sich durch das Gewerbegebiet in Päpinghausen, der Bückeburger Hafen und der Gewerbestandort Schanzenwiese in Cammer.
13.33	Es wird angeregt die Häufigkeit und Intensität von Schall-Maximalpegeln durch ein Gutachten festzustellen.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Der Belang wird in dem Monitoring-Programm bereits berücksichtigt: Überprüfung der Prognoseergebnisse durch Messungen an maßgeblichen Immissionsorten durch ein externes Fachbüro, Prüfbericht an die Städte Minden und Bückeburg stichprobenartige Messung alle 2 Jahre, beginnend spätestens 6 Monate nach Inbetriebnahme
13.34	Es wird angeregt das der Planung zugrundeliegende Immissionsgutachten so anzupassen, dass für das S01 und die Verkehrsachsen genau bestimmbaren Werte zugrunde gelegt werden können.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Es hat sich bis heute weder etwas an den Parametern Emissions- noch Immissionsort etwas verändert.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
13.35	Die in Ansatz gebrachten Schallpegel liegen über den GE-typischen Pegeln und das Gutachten soll überprüft werden.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Behauptung ist nicht richtig.
13.36	Der Nachtbetrieb soll aufgrund der zusätzlichen Belastung der Anwohner und des FFH-Gebietes untersagen werden.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Auch bei einem Nacht- und Wochenendbetrieb wird dem Lärmimmissionsschutz mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
13.37	Es wird angeregt, dass die Hafen GmbH belegen soll, an welchen Tagen nachts und am Wochenende tatsächlich ein Umschlag erfolgt ist.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Auch bei einem Nacht- und Wochenendbetrieb wird dem Lärmimmissionsschutz mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
13.38	Es wird angeregt Nacht- und Wochenendbetrieb weiterhin und ausschließlich im Bestandshafen durchzuführen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Auch bei einem Nacht- und Wochenendbetrieb wird dem Lärmimmissionsschutz mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
13.39	Der Einsatz und die Gewinnung von regenerativer Energie, der Einsatz von Kraftwärmekopplung, Photovoltaikanlagen, LED etc. sollte vorgeschrieben werden. Die Empfehlungen im Plan sind nicht bindend für die späteren Betriebe und somit unzulänglich.	**Der Anregung wird bereits teilweise gefolgt.** Der Einsatz von LED ist in den Festsetzungen geregelt. Für die Festsetzung von regenerativer Energie, der Einsatz von Kraftwärmekopplung, Photovoltaikanlagen besteht keine städtebauliche Rechtfertigung. Bei dem innovativen Projekt des Containerhafens werden in der baulichen Umsetzung und bei dem Anlagenbetrieb Aspekte berücksichtigt wie: Klimaschonende Antriebstechnologien: Gegenüber der Situation im heutigen Hafen werden im neuen Hafen elektrisch betriebene Krananlagen anstatt dieselbetriebener sog. „Reachstacker" zum Einsatz kommen. Es wird dabei auch die Möglichkeit der Energierückgewinnung geprüft, im Vergleich zu den den modernsten diesel-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		elektrisch betriebenen „Reachstacker". Rückstromgewinnung: Es wird geprüft, ob für die Containerbrücken / Verladebrücken, mit Rückstromgewinnungssystemen ausgestattet werden können, die bei jeder Senkbewegung des Containers Energie zurück in das Stromnetz einspeisen. Rund 20 bis 25 Prozent der eingesetzten Energie können auf diese Weise gespart werden.
13.40	Fremdwerbung, also Werbung für Unternehmen oder Produkte, die die Grundstücke nicht nutzen, soll ausgeschlossen werden.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Festsetzungen zum Ausschluss von Fremdwerbung bedürfen einer Einzelgenehmigung. Es kann nicht nachvollzogen werden, was der Einwender mit der Eingabe bezweckt.
13.41	Der B-Plan enthält keine Festsetzungen zur Bepflanzung und Gestaltung der Flächen in den SO Gebieten. Hier sollen Pflanz- und Gestaltungsgebote formuliert werden.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Es besteht kein städtebaulicher Grund, Festsetzungen zur Gestaltung der Flächen in den So-Gebieten zu treffen.
13.42	Eine Untersuchung zu Geruchsemissionen sollte erstellt werden. Entsprechende Festsetzungen zum Schutz der Anwohner sollten in den Plan aufgenommen werden. Die Staubimmissionen sollten begutachtet werden und Festsetzungen zum Schutz der Anwohner in den Plan aufgenommen werden.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Der Belang Luftschadstoffe ist ebenso wie der Belang hinsichtlich der Anforderungen des Klimaschutzes in der Planung berücksichtigt. Luftschadstoffbelastungen für relevante Immissionsorte können ausgeschlossen werden.
13.44	Die Wirkungen des Vorhabens in den Landschaftsbildeinheiten der Umgebung sollten untersucht werden.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Die Landschaftsbereiche westlich der B 482 können als relativ unempfindlich gegenüber visuellen Veränderungen östlich der Bahn eingestuft werden, da die Dammbauwerke von B 482 und der Bahn und die begleitenden Gehölzstreifen eine weitgehende Sichtverschattung und Abschirmungswirkung bewirken, auch wenn einzelne bauliche Anlagen (wie z. B. Containerbrücken) auch weithin sichtbar sein werden. Als empfindlich einzustufen sind vor allem

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		die gesamten Landschaftsbereiche mit direkten Sichtbeziehungen zum geplanten Vorhabensstandort des RegioPort Weser. Dies gilt insbesondere für die Bereiche am westlichen Waldrand des Schaumburger Waldes und den westlichen Ortsrand von Cammer, von wo derzeit die Niederung der Bückeburger Aue als Landschaftsbildtyp mittlerer Bedeutung wahrnehmbar ist. 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.
13.45	Der B-Plan lässt folgendes zu: Ein Betrieb kauft ein 10.000 m2 großes Grundstück und errichtet eine Produktionshalle, die 15m hoch und 8.000 m2 groß ist. Die Produktionshalle wird knallgelb gestrichen. Die verbleibenden 2.000 m2 Grundstück werden geschottert. Es werden kein Baum und kein Busch gepflanzt. Es wird kein Rasen angelegt. Nur Gebäude und Schotter ist vorhanden. Außerhalb der Baugrenze legt der Betrieb PKW Stellplätze an. Es wird angeregt Festsetzungen zur Bepflanzung, Pflanzgebote und Gestaltungsvorschriften aufzunehmen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Es besteht kein städtebaulicher Grund, Festsetzungen zur Gestaltung der Flächen in den SO-Gebieten zu treffen. Es handelt sich bei den Gebieten um gewerblich zu nutzende Bereiche. Es handelt sich nicht um einen Gewerbepark mit überwiegenden Dienstleistungsangeboten.
13.46	Umfangreicher Verkehr zwischen den Häfen ist aufgrund des fehlenden Gleisanschlusses unvermeidbar. Dieser soll in entsprechenden Verkehrsprognosen und Gutachten berücksichtigt werden.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Der Belang ist als anlagenbezogner Lärm in der Lärmuntersuchung berücksichtigt worden.
13.47	Die vorliegende Planung orientiert sich an der wirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke. Es wird angeregt die Planung mit dem Schwerpunkt Schutz von Natur und Landschaft sowie dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu überarbeiten.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Für den eigentlichen Containerhafen ist im Sinne der hier vorgesehenen Sondernutzung eine 100 %-ige Versiegelung planungsrechtlich erforderlich, um den zur Verfügung stehenden Raum wirklich intensiv zum Zwecke der Containerlagerung etc. nutzen zu können. Hier sind Maßstäbe, die an „übliche"

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Gewerbegebiete gestellt werden, nicht anzuwenden. Die Möglichkeit der intensiven Ausnutzung der Gebiete ermöglicht es, nicht weiter Freiraum für die Zwecke in Anspruch nehmen zu müssen. Daher wird dem Postulat des schonenden Umgangs mit dem Gut Boden entsprochen.
13.48	Es wird angeregt einen Anschlusszwang an die Landstromversorgung für anlegende Schiffe festzulegen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Eine Landstromversorgung für anliegende Schiffe wird berücksichtigt und ermöglicht. Bauleitplanerisch wird zur Vorhaltung der Landstromversorgung eine Festsetzung getroffen. Eine zwingende Festsetzung ist bauleitplanerisch nicht notwendig. Schiffe ohne Landstromversorgung sind nicht abzuweisen. Der Anteil der Landstromnutzer aber sehr hoch, so dass die Anzahl von Nicht-Landstromnutzern gering ist.
13.49	Es wird angeregt die Empfehlungen aus den Gutachten (Ökopflaster etc.) in textliche Festsetzungen und Bauvorschriften zur Sicherung der Lebensqualität und zum Schutz von Boden Natur und Landschaft zu übernehmen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Es besteht kein städtebaulicher Grund, Festsetzungen zur Gestaltung der Flächen in den SO-Gebieten zu treffen.
13.50	Es wird angeregt konkrete schallmindernde Maßnahmen in die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan aufzunehmen.	**Der Anregung ist dem Grunde nach bereits gefolgt worden.** Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen. Der Immissionsschutz wird insgesamt mit der Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) erreicht.
13.51	Es wird angeregt textliche Festsetzungen aufzunehmen, die die Luftschadstoffbelas-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Für die Festsetzung besteht kein An-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	tung möglicher Betriebe im S02 vorschreibt und begrenzt.	lass. Der Belang findet ausreichend Berücksichtigung bei der Anlagen- / Baugenehmigung.
13.52	Der vorhandene Verkehrslärm überschreitet bereits heute die in WA-Gebieten in der TA Lärm festgesetzten Werte von 55/40 dB (A) tags/nachts in Reckhöfen und Berenbusch. Es wird angeregt diese Belastung nicht weiter zu erhöhen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Es ist nicht ersichtlich, wie die Planung Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung in Reckhöfen haben soll. Es gibt für Ziel- und Quellverkehr keinen Grund, Reckhöfen zu durchfahren. Die mit dem Vorhaben verbundenen Lärmimmissonen in Reckhöfen sind untersucht worden und Schutzmaßnahmen sind durch Festsetzungen berücksichtigt worden.
14	**Öffentlichkeit 14** Per Schreiben vom 17.04.2015	
	Die Bürgerinitiative Containerhafen vertritt die Interessen von Anwohnern der Ortschaften Bückeburg- Cammer, -Berenbusch und Minden-Dankersen, die durch die Planung des RegiePort direkt betroffen sind. Dieser schriftliche Einwand wird auch gleichzeitig im Namen von Uwe Tönsing als betroffener Anwohner der Ortschaft Cammer eingereicht Es wird auf die Stellungnahme vom 29.06.2014 verwiesen die in allen Punkten aufrechterhalten wird.	
	Stellungnahme vom 29.06.2014	
	Zum Entwurf der Begründung: **Anlass der Planung (3)**	
14.1	*Die Aussage, dass der Industriehafen zukünftig von GMS und ÜGMS nicht angefahren werden kann, ist richtig: allerdings wird auch der geplante RegioPort Weser nicht von ÜGMS und GMS aus dem nordwestdeutschen Flusssystem angefahren. Aus Hamburg kommende Binnenschiffe müssen das Schiffshebewerk Scharnebeck passieren. Die Troglänge von 105 m er-*	***Den Bedenken bzgl. der Schiffbahrkeit der Mittelweser wird nicht gefolgt.*** *Primäres Ziel ist, die Mittelweser wirtschaftlich mittels GMS befahrbar zu machen. Aktuell sind 40% der Mittelweser Regelungsstrecke. Dieser Anteil sollte noch deutlich reduziert. Neben der beabsichtigten Abfertigung größe-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	laubt das Passieren von GMS und ÜGMS nicht. Schiffe aus Bremen müssen die Mittelweser passieren. Ein Begegnungsverkehr mit GMS ist nicht möglich. Es ist noch nicht abschließend ermittelt, welche baulichen und verkehrlichen Maßnahmen getroffen werden müssen, damit die Mittelweser überhaupt für GMS befahrbar ist. Die Befahrung mit ÜGMS ist auch langfristig nicht möglich.	*rer Schiffstypen ist das Erreichen der Kapazitätsgrenze im Industriehafen II ein Hauptgrund für die Errichtung des RegioPorts.*
14.2	*Sowohl die Zahl der umgeschlagenen Container als auch die umgeschlagenen TEU im Hafen Minden stagniert auf geringem Niveau und zeigt, dass Minden kein wichtiger Binnenhafen für Containerlinierdienste ist.*	***Den Bedenken bzgl. des Bedarfes für den Containerhafen wird nicht gefolgt.*** *Der Umschlag im Mindener Industriehafen II entwickelt sich wie prognostiziert. Das ursprünglich für 2014 prognostizierte Umschlagsvolumen im Kombinierten Verkehr (51.410 TEU) wurde um 2.106 TEU übertroffen (IST-Umschlag 2014: 53.516 TEU). Weitere Steigerungen können am derzeitigen Standort aufgrund der begrenzten Flächenkapazität nicht umgesetzt werden.* *Der prognostiziert Wachstumspfad ist erreicht. Ohne den neuen Terminal kann keine Ausweitung des Umschlags erfolgen.*
14.3	*Der Bedarf für einen neuen Hafen ist nicht gegeben. Das Gutachten der Planco stellt fest, dass sich das Aufkommen für einen Hafen in Minden im Wesentlichen aus dem ostwestfälischen Raum rekrutiert (Planco; Aktualisierung der Potentialanalyse 2011; S.20). Aufgrund des demographischen Wandels und des starken Bevölkerungsrückganges in diesem Raum ist von einer sinkenden Nachfrage auszugehen.* *Die Aussagen zur Potenzialanalyse der Planco sind unvollständig dargestellt und verfälschen die Aussagen der Planco. Eine Dreilagigkeit der auf der Weser ist nicht mehr Gegenstand der Analyse.*	***Den Bedenken bzgl. der Bedarfsprognosen wird nicht gefolgt.*** *Die Prognosen haben sich voll erfüllt, siehe 14.2.* Die dreilagige Befahrbarkeit der Weser ist nie Voraussetzung für einen Bahnanschluss im RegioPort gewesen.
14.4	*Es wird auf Punkte und Zitate der Potenzialanalyse der Planco verwiesen, die zeigen, dass eine Hinterlandhub-Funktion*	***Den Bedenken bzgl. des Hinterland-Hub wird nicht gefolgt.***

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	nicht zu erwarten ist. *Damit ist der Anlass der Planung für die Einwender nicht nachvollziehbar. Die Notwendigkeit der Überplanung der landwirtschaftlich genutzten Flächen aus rein wirtschaftlichen Gründen wird in Frage gestellt. Die Größenordnung des Plangebietes ist falsch gewählt. Unter dem Deckmantel der überregionalen Infrastrukturmaßnahme soll ein kommunales Güterumschlagszentrum mit dem Schwerpunkt auf LKW-Verkehr entstehen.*	*Nach der Realisation des 1. Teilbauabschnittes werden weitere Bauabschnitte nur im Bedarfsfall realisiert. Sollte eine Anfrage zur Errichtung eines Hinterland-Hubs eingehen, könnte hierauf bei Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen schnell reagiert werden.*
	Ziele der Raumordnung (5.1)	
14.5	Die Aussage, dass das Vorhaben den *Zielen der Raumordnung entspricht, ist falsch. Im Entwurf des LEP NRW ist festgehalten, dass die landesbedeutsamen Häfen als multimodale Güterverkehrszentren zu entwickeln sind. Weiterhin legt der LEP unter 8.1-10 Grundsatz Güterverkehr auf Schiene und Wasser fest: Zur Bewältigung des zukünftig zu erwartenden Güterverkehrs soll vorrangig die Infrastruktur des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt entwickelt werden.* *Durch die fehlende Trimodalität des RegioPort Weser werden die Ziele und Grundsätze der Landes- und Raumplanung verletzt.*	***Den Bedenken bzgl. der Trimodalität wird nicht gefolgt.*** *Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen.* *Auf Anfragen zur Übernahme von Hinterland-Hub-Funktionen kann auf Basis des angestrebten Baurechts schnell reagiert werden. Aus Vorsichtsgründen ist zunächst auf die Errichtung des Gleisanschlusses verzichtet worden.*
	Ermächtigungsgrundlage für die Planung der Anschlussstelle an die B 482 (5.2)	
14.6	*Es wird bezweifelt, dass allein der Bebauungsplan ausreicht, um die Verlegung der Anschlussstellen planungsrechtlich zu sichern. Da es sich um eine Landesstraße handelt, ist hier ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.*	***Den Bedenken bzgl. der Straßenplanung wird nicht gefolgt.*** *In den Straßengesetzen ist geregelt, dass ein Bebauungsplan eine Planfeststellung ersetzt (Bundesfernstraßengesetz § 17b Abs. 2 sowie Straßen- und Wegegesetz NRW § 38 Abs. 4). Ein Planfeststellungsverfahren ist daher nicht erforderlich.*
	Alternativenprüfung (5.3)	
14.7	*Die Alternativenprüfung ist nicht sachgerecht erfolgt, da zum Zeitpunkt der Prüfung keine Bedarfsprognose für den Con-*	***Den Bedenken bzgl. der Prüfung von Standort-Alternativen wird nicht gefolgt.***

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	tainerumschlag in Minden vorlag. Als Grundlage der Alternativenprüfung wurde der Flächenbedarf für den neuen Hafen willkürlich und viel zu groß gewählt. Ggf. geeignete Alternativstandorte wurden dann aufgrund fehlender Flächen von vornherein ausgeschlossen.	*Der Standortalternativen-Prüfung unterlag ein Suchraster, das die Ansprüche an die notwendige (auch perspektivische) Flächengröße sowie die trimodale Anbindung beinhaltete.* *Es macht keinen Sinn und ist auch nicht erforderlich, umweltverträglichere Standorte in die Alternativenuntersuchung einzubeziehen, die aber nicht den Flächen- und Erschließungsansprüchen des Vorhabens genügen.* *Die Standort-Alternativenprüfung hat gezeigt, dass die Erweiterung vorhandener Hafenstandorte innerhalb des sog. Innenbereiches aufgrund der Standortanforderungen des Vorhabens sowie der nicht zukunftsfähig herzustellenden kanalseitigen Erreichbarkeit ausscheidet.*
14.8	*Durch den, von der Mindener Hafen GmbH vorgegebenen Rahmen der Standortprüfung wurden dezentrale Hafenkonzepte, die Nutzung von Altindustrieflächen, die Erweiterung bestehender Hafenanlagen oder auch sinnvolle Standorte außerhalb des Stadtgebietes Minden nicht untersucht.* *Immer wieder vorgebrachtes notwendiges Standortkriterium des neuen Hafens ist auch bei der Alternativenprüfung die Trimodalität. Standorte ohne Bahnanschluss-Möglichkeit wurden nicht untersucht.*	***Den Bedenken bzgl. der Prüfung von Standort-Alternativen wird nicht gefolgt.***
14.9	*Der Entwurf des Bebauungsplanes RegioPort zeigt Größen auf, für die eine neue, ergebnisoffene Alternativenprüfung notwendig ist. Auch am Planstandort ist die Trimodalität nicht gegeben, sondern soll in etlichen Jahren bei Bedarf durch Herstellung einer neuen Gleisanlage mit Brückenbauwerk über den Mittellandkanal geschaffen werden.*	***Den Bedenken bzgl. der Trimodalität wird nicht gefolgt.*** *Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen.* *Auf Anfragen zur Übernahme von Hinterland-Hub-Funktionen kann auf Basis des angestrebten Baurechts schnell reagiert werden. Aus Vorsichtsgründen ist zunächst auf die Errichtung des Gleisanschlusses verzichtet worden.*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
14.10	*Es ist falsch, die Reduzierung der Hafenflächen als Optimierung des Hafenlayouts zu titulieren. Da der Standort falsch gewählt und die ursprünglichen Flächenbedarfe überdimensioniert waren, war eine Verkleinerung aus wirtschaftlichen und immissionsschutzrechtlichen Belangen zwingend notwendig, um die Planung zu legitimieren.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
	Übernahme der Planfeststellungsbereiche (6.4)	
14.11	*Es wird angezweifelt, dass noch nicht planfestgestellte Flächen nachrichtlich übernommen werden können.* *Werden Bebauungsplan- und Planfeststellungsverfahren parallel durchgeführt, wird das z.B. geplante Hafenbecken in den Bebauungsplan nachrichtlich als Wasserfläche übernommen.* *Solange das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist, wird im Bebauungsplan auf die in Aussicht genommene Abgrenzung des Hafenbeckens verwiesen. Die betreffende Fläche bleibt dann in der Planzeichnung unbeplant (also weiß), unter eindeutiger Kenntlichmachung des Geltungsbereichs der Planfeststellung. (MIR Brandenburg, Arbeitshilfe Bebauungsplanung, November 2005).*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
	Wasserseitige Erschließung	
14.12	*Zwar nicht Inhalt des Bebauungsplanverfahrens, aber doch mit zu betrachten ist die Frage, wie GMS oder ÜMGS - wenn sie den RegioPort anfahren - auf dem Mittellandkanal wenden können. Es wird die Frage gestellt, ob der Wendebereich auf Höhe des Hafens Berenbusch dafür ausgelegt ist.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
14.13	*Es wird die Frage gestellt, wo die entladenen Containerschiffe über Nacht anlegen. Erfahrungsgemäß laufen die Generatoren der Binnenschiffe über Nacht.* *Es wird eine Maßnahme M3 erläutert, die eine Landstromversorgung vorsehen soll. Dies ist nicht verbindlich genug und be-*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Es ist vorgesehen, die Schiffe, die bereits über eine Anschlussmöglichkeit*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	zieht sich lediglich auf die Kaje. Die Binnenschiffe müssen verbindlich verpflichtet werden den Landstrom abzunehmen und die Betreibung der Schiffsmotoren und -generatoren zu unterlassen. Der Vorhabenträger muss verpflichtet werden die Schiffe andernfalls abzuweisen.	*verfügen, verpflichtend an die Landstromversorgung anzubinden.*
	Wasserwirtschaft (7.2)	
14.14	*Nach § 78 (1) WHG ist die Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen oder sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch in festgesetzten Überschwemmungsgebieten untersagt. Zwar sind Bauleitpläne für Häfen und Werften von diesem Verbot ausgenommen, jedoch kann diese Vorschrift hier nicht geltend gemacht werden, da der Hafen nicht die Bückeburger Aue als schiffbares Gewässer in Anspruch nimmt, sondern den Mittellandkanal. Die zwingende Inanspruchnahme des Überschwemmungsgebiets der Bückeburger Aue ist für den Hafen „RegioPort" durch die Ausnahmeregelung des § 78 (1) WHG nicht abgedeckt.* *Folglich ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes für einen Hafen am Mittellandkanal im Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue nach § 78 (1) WHG unzulässig.*	***Den Bedenken bzgl. der Unverträglichkeit der Planung mit § 78 WHG wird nicht gefolgt.*** *Gem. § 78 Abs. 1 Nr. 1 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 § 31 b Abs. 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 § 31 b Abs. 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 kurz und -eindeutig: "Dass von dem Verbot der Ausweisung neuer Baugebiete Bauleitpläne für Häfen und Werften ausgenommen sind, bedarf keiner weiteren Kommentie-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		rung." *Dieser "knappe" Umgang sowohl des Gesetzgebers als auch der Kommentierung mit der Ausnahme für Häfen und Werften fußt in der schlichten Wahrheit, das Häfen und Werften aus der Natur der Sache heraus immer an Gewässer angebunden sein müssen. Dass, wie hier, der geplante Hafen zurzeit noch das ÜSG eines Gewässers tangiert, an das er nicht angebunden ist, steht dem nicht entgegen. Zum einen wurde die Ausnahme für ÜSG grundsätzlich und allgemein erteilt. Zum anderen: Dass Häfen und Werften auch das ÜSG eines anderen Gewässers berühren können (z. B. Nebenflüsse/untergeordnete Gewässer), ist bundesweit betrachtet, kein Einzelfall. Wenn der Gesetzgeber eine Einschränkung der Ausnahme auf das ÜSG des jeweiligen Anbindungsgewässers hätte regeln wollen, dann hätte er die Ausnahme mühelos entsprechend formulieren können, was aber nicht geschehen ist.* *Der RegiePort fällt somit eindeutig unter die Ausnahme des § 78 Abs. 1 Nr. 1 WHG. Die übrigen Regelungen des § 78 WHG (insbesondere Abs. 1 Nr. 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. Als Ausgleichsmaßnahme wird die Bückeburger Aue renaturiert, was zur Folge hat, dass das ÜSG nach Abschluss dieser Maßnahme in seinen Grenzen zurückgenommen wird und eine Überschneidung Sondergebiet und ÜSG·nicht mehr gegeben ist*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
14.15	**Bedenken:** *Die Festsetzungen des WHG werden absichtlich falsch interpretiert und verwendet. Der Gesetzgeber will mit der Ausnahme für Häfen die Errichtung und Erweiterung von Häfen entlang von Wasserstraßen ermöglichen. In diesen Fällen muss ein Hafen zwangsläufig und unmittelbar in den Schutzraum des betroffenen Flusses eingreifen um seine Funktion erfüllen zu können. Beim RegioPort greift jedoch der Hafen, der am MLK liegt, in das Überschwemmungsgebiet der Aue ein. Die Aue dükert den MLK im Planbereich, hat jedoch mit dem geplanten Hafen und mit der Funktion des Hafens mittelbar nichts zu tun. Für diesen Fall kann die Ausnahmeregelung des WHG nicht heran gezogen werden. Die Hafenplanung ist zu verkleinern und die Schutzvorschrift als zwingend zu beachten.*	**Den Bedenken bzgl. der Unverträglichkeit der Planung mit § 78 WHG wird nicht gefolgt.** Siehe 14.16
	Planinhalte, Festsetzungen und Begründung Art der Baulichen Nutzung (7.2.1) Hafen SO1	
14.16	*1. Häfen werden unter § 11 (2) BauNVO, nicht BauGB gelistet.*	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
14.17	*2. Die Festsetzung als SO-Gebiet ist keine Voraussetzung für den Immissionsschutz, sondern lediglich für die Art der Nutzung.*	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
14.18	***Anregung:*** *3. Die Aufzählung der zulässigen Nutzungen ist nicht ausreichend spezifiziert. Es dürfen im SO1 ausschließlich technische Anlagen für den Hafenbetrieb, zur Lagerung, zum Umschlag und zur Beschickung zulässig sein. Nur diese für den Hafenbetrieb notwendigen Nutzungen und lediglich ausnahmsweise Gebäude wie Hafenbetriebsgebäude rechtfertigen eine Bebauung dem Standort.*	**Der Anregung zur Spezifizierung der Nutzungen im SO-1- und SO-2-Gebiet wird gefolgt.** Im Sondergebiet Containerhafen sind die Nutzungen eindeutig auf diese Zweckbestimmung abgestellt. Um den hafenaffinen Charakter des Sondergebietes darzustellen wird folgende Festsetzung vorgenommen: Zulässig sind: *Betriebe und Anlagen, Geschäfts-, Bü-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		ro und Verwaltungsgebäude, die überwiegend Waren aus dem SO-1 Hafengebiet Containerhafen beziehen / liefern und Dienstleistungen für das SO-1 Hafengebiet Containerhafen erbringen (z.B. für Schiffsumschlag, Lager- und Speditionsbetriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze); *Betriebe und Anlagen, die der Herstellung, Instandsetzung und Wartung der Hafensuprastruktur und der Hafenanlage land- und wasserseitig dienen jeweils unter der Maßgabe, dass die folgenden immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) nicht überschritten werden:* *….* *….*
14.19	*4. Die Emissionskontingentierung ist rechtswidrig. Siehe nachfolgend.*	***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
	Gewerbegebiet SO2	
14.20	*1. Durch das Einrücken der Schallwerte unter den Punkt Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude entsteht der Eindruck, dass die Werte nur für diesen Teilpunkt gelten und nicht für Lagerhäuser, Lagerplätze etc.*	***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
14.21	*2. Durch die allgemeine Zulässigkeit der genannten Anlagen ist die Hafenaffinität nicht sichergestellt. Die Aufzählung ist jeweils zu ergänzen um „für die eine unmittelbare Hafenanbindung unerlässlich ist und die dem Güterumschlag auf dem Mittellandkanal dienen." Dies gilt natürlich auch für ausnahmsweise zulässige Nutzungen.*	***Der Anregung zur Spezifizierung der Nutzungen im SO-1- und SO-2-Gebiet wird gefolgt.*** *Mit der Festsetzung des zulässigen Nutzungsspektrums in dem hafenaffinen Sonder- / Gewerbegebiet ist eine deutliche Reglementierung der Nutzungen im Sinne der Kopplung des Gebietes an den Containerhafen erreicht.*
14.22	*3. Die Formulierung der ausnahmsweisen*	***Der Hinweis wird zur Kenntnis ge-***

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Zulässigkeit ohne kann-Bestimmung ist fehlerhaft. Die Zulassungsfähigkeit einer Ausnahme wird in der textlichen Festsetzung durch die Formulierung „… können… (nur) ausnahmsweise zugelassen werden" ausgedrückt. Die verwendete Formulierung suggeriert eine voraussetzungslose und regelmäßige Zulässigkeit.	***nommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
	Ausnahmsweise Zulässigkeit von Störfallbetrieben	
14.23	*Die planende Gemeinde hat im Rahmen der Bauleitplanung den Schutzanspruch von Wohn- oder anderen schutzbedürftigen Nutzungen im Einwirkungsbereich eines so genannten Störfallbetriebes zu gewährleisten.* *Mit der geplanten Festsetzung eine ausnahmsweisen Zulässigkeit von Störfallbetrieben der Schutzklasse II wird diesem Planungsgrundsatz eklatant widersprochen, da die vorhandene Wohnbebauung in einem Abstand von 300 m vorhanden ist und sich damit eine Zulässigkeit o. g. Betriebe vom Gesetzgeber bei Neuplanungen ausgeschlossen werden soll.*	***Den Bedenken bzgl. der Zulässigkeit sog. Störfallbetriebe wird gefolgt.*** *Die Zulässigkeit des Umschlages von Gütern, die der Störfallverordnung unterliegen, ist für das hafenaffine Gewerbe als Option in dem an dem Standort möglichen Rahmen vorzusehen.* *Grundsätzlich unterliegt die Zulässigkeit zum Umgang mit entsprechenden Stoffen der Anlagengenehmigung im der Bauleitplanung folgenden Genehmigungsverfahren.* *D.h., die Zulässigkeit von Betrieben, Betriebsteilen oder Anlagen die der Störfallverordnung unterliegen, obliegt unabhängig von den Regelungen des Bauleitplanes dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren, hier i.d.R. nach BImSchG.* *Macht der Bauleitplan zur Störfallverordnung also hierzu keine Aussagen bzw. trifft er keine generalisierenden Festsetzungen dazu, richtet sich die Genehmigung entsprechender Betriebe, Betriebsteile oder Anlagen ausschließlich nach der Einzelfallprüfung.* *Dass auf die Störfallverordnung in den Festsetzungen Bezug genommen wird macht deutlich, dass die Bauleitplanung sich hierzu bereits im Sinne der Vorsorge äußert, um die Zulässigkeit bereits frühzeitig und verbindlich zu klären.* *Folgende Festsetzung wird vorgesehen:* *Ausgeschlossen sind alle Betriebe, An-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		lagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der relevanten Stoffe i.S.v. § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) dienen. *Ausnahmsweise können zugelassen werden:* *Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die dem § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) innerhalb der Abstandsklasse 1 (bis 200 m Achtungsabstand nach Anhang 1 der KAS-18) zum Zwecke der Lagerung und des Umschlages der relevanten Stoffe zuzuordnen sind.* *Betriebe oder Betriebsbereiche höherer Abstandsklassen (Achtungsabstände) können darüber hinaus ausnahmsweise zugelassen werden, wenn im Einzelfall der Nachweis einer Einordnung in die Anforderungen der Abstandsklasse 1 erbracht wird.* *„Gefahrgüter" werden derzeit im Hafen nicht umgeschlagen. Ab einer bestimmten Menge gelten sehr viele Güter z. B. als wassergefährdend. Für jedes spezielle Gefahrgut wäre vom Hafenbetreiber eine vorherige Genehmigung einzuholen.*
14.24	*Der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG legt für die mit dem Bebauungsplan anzustrebende städtebauliche Ordnung die räumliche Trennung miteinander nicht verträglicher Nutzungen nahe. Neben Festsetzungen über die Art der baulichen Nutzung kommen dabei insbesondere Festsetzungen von Schutzflächen nach § 9 Abs. 1Nr. 24 BauGB in Betracht. Die geplante Festsetzung und somit ein Unterschreiten dieser Schutzflächen konterkariert den § 50 BImSchG. Da keine schlüssige Argumentation für eine zwingende Ansiedlung von Störfallbetrieben der Schutzklasse II im geplanten Gewerbegebiet erkennbar ist, ist auf diese Festsetzung zu verzichten.* *Auch werden dabei schutzbedürftige Be-*	*Den Bedenken bzgl. der Zulässigkeit sog. Störfallbetriebe wird gefolgt.* Siehe 14.23

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	triebe im Westen („Diner Road") nicht berücksichtigt.	
14.25	*Es wird gefordert, die Störfallbetriebe im hafenaffinen Gewerbegebiet vollständig auszuschließen, da Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können.*	***Den Bedenken bzgl. der Zulässigkeit sog. Störfallbetriebe wird gefolgt.*** *Siehe 14.23*
14.26	*Weiterhin wird gefordert, zum Schutz der Wohnbevölkerung, der Schutzgüter Boden und Wasser (Gewässer der Aue sowie Grundwasser), das Gewerbegebiet zurückzunehmen bzw. die von Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen zu vergrößern.* *Dass bei der angedachten Vermarktung offen mit Gefahrgütern geplant wird (s. Stellungnahme der Hafen GmbH im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung) zeigt, wie unklar das Konzept der Hafenaffinität ist.*	***Der Anregung zur Verkleinerung der Sondergebiete wird nicht gefolgt.*** *Unter Berücksichtigung der festgesetzten Sondergebiete ist der Schutzanspruch der wohngenutzten Immissionsorte sichergestellt. Es bedarf keiner Schutzflächen.* *„Gefahrgüter" werden derzeit im Hafen nicht umgeschlagen. Ab einer bestimmten Menge gelten sehr viele Güter z. B. als wassergefährdend. Für jedes spezielle Gefahrgut wäre vom Hafenbetreiber eine vorherige Genehmigung einzuholen.*
14.27	Die Zulässigkeit von Betrieben muss mit einer abschließenden Liste auf solche Unternehmen beschränkt werden, die unmittelbar dem Schiffsverkehr dienen oder mit dem angelieferten Container im Rahmen vom Weiterkormmissionierung, Reparatur, Wartung unmittelbar arbeiten. Betriebe der Lagerwirtschaft, der Logistik und des Speditionsgewerbes können an anderen Standorten angesiedelt werden und bedürfen nicht der unmittelbaren Hafennähe.	***Der Anregung zur Regelung der Zulässigkeit der Betriebe im hafenaffinen Gewerbe wird gefolgt.*** *Um den hafenaffinen Charakter des Sondergebietes darzustellen wird folgende Festsetzung vorgenommen:* *Zulässig sind:* *Betriebe und Anlagen, Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude, die überwiegend Waren aus dem SO-1 Hafengebiet Containerhafen beziehen / liefern und Dienstleistungen für das SO-1 Hafengebiet Containerhafen erbringen (z.B. für Schiffsumschlag, Lager- und Speditionsbetriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze);* *Betriebe und Anlagen, die der Herstellung, Instandsetzung und Wartung der Hafensuprastruktur und der Hafenanlage land- und wasserseitig dienen jeweils unter der Maßgabe, dass die folgenden immissionswirksamen flä-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		chenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) nicht überschritten werden: *….* *….*
14.28	*Die Erläuterung zum Vollzug der Schallleistungspegel ist für den Laien, der in der Begründung die Notwendigkeit der Festsetzungen verstehen soll, völlig unverständlich. Dieser Punkt ist ausführlicher abzuhandeln.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Es wird dem Laien auch nicht abverlangt sämtliche Normen zu verstehen.* *Die Normen richten sich an die Bauherren, die die Normen nachvollziehen und einhalten müssen.*
	Maß der baulichen Nutzung (7.2.2.1) **SO1**	
14.29	*Es gibt keine städtebauliche Rechtfertigung, warum im SO 1 eine GRZ von 1,0 und damit eine deutliche Überschreitung der lt. BauNVO festgeschriebenen Werte notwendig ist.*	***Den Bedenken bzgl. der GRZ von 1,0 im SO-1-Gebiet wird nicht gefolgt.*** *Für den Containerhafen ist im Sinne der hier vorgesehenen Sondernutzung eine 100 %-ige Versiegelung planungsrechtlich erforderlich, um den zur Verfügung stehenden Raum wirklich intensiv zum Zwecke der Containerlagerung etc. nutzen zu können.* *Hier sind Maßstäbe, die an „übliche" Gewerbegebiete gestellt werden, nicht anzuwenden.*
14.30	*Es wird die Frage gestellt, warum entlang von Gebäuden, Zaunanlagen und an geeigneten Stellen innerhalb des Gebietes keine unversiegelten Bereiche vorhanden sein können. Immerhin wird hier ein neuer Hafen in der freien Landschaft geplant. Beispielsweise sind in den SO-Hafengebieten der Stadt Düsseldorf eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Darüber hinaus sind 10 % der Grundstücksfläche dauerhaft als Vegetationsfläche anzulegen. Pflanzgebote sind ebenfalls enthalten (vgl. Z.B. Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5176/003 - 2008).* *Der Verordnungsgeber schreibt weiterhin*	***Den Bedenken bzgl. der GRZ von 1,0 im SO-1-Gebiet wird nicht gefolgt.*** Siehe 14.29

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	vor, dass Überschreitungen durch Umstände oder Maßnahmen ausgeglichen werden müssen, die sicherstellen, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.	
14.31	*Diese Maßnahmen werden nicht aufgezeigt und dargestellt. Es reicht nicht aus, auf den Umweltbericht zu verweisen, der Ausgleichsflächen neben dem SO und weit außerhalb des Plangebietes ausweist.* *Die Höchstgrenzen der GRZ hat der Gesetzgeber lange vor Regelungen zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb von Plangebieten festgelegt. Geeignete Maßnahmen müssen daher im Plangebiet benannt werden. Dabei ist explizit auch den Arbeitsverhältnissen Rechnung zu tragen.*	***Den Bedenken bzgl. der Ausgleichsmaßnahmen wird nicht gefolgt.*** *Ausgleichsmaßnahmen können, wie vorgesehen, im Plangebiet und außerhalb des Plangebietes verortet werden.*
14.32	*Die in der Begründung erwähnte „innovative Oberflächengestaltung" ist nicht näher erläutert und offensichtlich noch in der Weiterentwicklung. Sie entspricht nicht den allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik. Der Entwurf und die Ausführung der geplanten baulichen Anlagen sind folglich in Wissenschaft und Praxis nicht als richtig und notwendig anerkannt. Eine reduzierte Versickerung ist damit nicht sichergestellt und über die möglichen langfristigen Auswirkungen auf den Versickerungsgrad liegen keine Erkenntnisse vor. Es muss somit von einer 100% Versiegelung ausgegangen werden.* *Es ist sicherzustellen, dass versickernde Flüssigkeiten (z.B. Leckagen in Containern, Löschflüssigkeit im Falle von Bränden) im Plangebiet in entsprechenden Einrichtungen gesammelt und fachgerecht entsorgt werden. Ein Eindringen in das Grundwasser oder in die Aue muss ausgeschlossen werden.* *Es wird die Frage gestellt, ob es sich bei den abgestellten Containern wirklich um bauliche Anlagen handelt. (S. 46 Begründung)*	***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Die Sonderbaufläche SO2 ist mit einem Versiegelungsanteil von 100 % in der Eingriffsbilanzierung berücksichtigt. Es wird auf die Abbildung 31 sowie die Tabelle 6 im Umweltbericht verwiesen (S. 106/107)*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Maß der baulichen Nutzung (7.2.2.1) SO2	
14.33	*Eine 80%-Versiegelung des SO2 (hafenaffines Gewerbegebiet) ist unangemessen hoch angesetzt für die Planung eines neuen Gewerbegebietes in der freien Landschaft. Der Wert ist auf die im angrenzenden Gewerbegebiete Päpinghausen zulässige Maß in Höhe von 70% anzupassen.*	***Den Bedenken bzgl. der GRZ von 0,8 im SO-2-Gebiet wird nicht gefolgt.*** *Für das hafenaffine Gewerbe wir das Sondergebiet eine GRZ von 0,8 ohne die Anrechenbarkeit der im Osten angrenzenden Anpflanzungsfläche festgesetzt.* *Ein Einbezug dieser Fläche ist unter Berücksichtigung des Gleichbehandlungsgrundsatzes der potentiellen Baugrundstücke beidseitig der Erschließungsstraße nicht umsetzbar.*
14.34	*Durch die Festsetzungen der GFZ und GRZ an der gesetzlich vorgeschriebenen Obergrenze wird keineswegs eine verträgliche Bebauungsdichte erreicht, sondern die maximale Bebauungsdichte ermöglicht, die der Gesetzgeber gerade noch toleriert. Aufgrund der Lage in der freien Landschaft und zum Schaumburger Wald sowie zur Wohnbebauung Cammer ist die GRZ und GFZ anzupassen an auf eine verträgliche Größe zu reduzieren.*	***Den Bedenken zur GRZ wird nicht gefolgt.*** *Eine GFZ ist gar nicht festgesetzt worden.* *Die GRZ ist dem Vorhaben entsprechend festgesetzt und für die zweckmäßige Nutzung der Sondergebiete unerlässlich.* *Es handelt sich hier um gewerbliche Flächen im weiteren Sinne und nicht um Wohngebiete mit einer üblicherweise geringeren GRZ.*
14.35	*Wenn im Bebauungsplan keine planungsrechtlichen Festsetzungen zur städtebaulichen Ordnung des SO2 getroffen werden, bedeutet dies letztlich, dass alle Anlagen und Gebäude bis zur maximalen Grundstücksausnutzung und bis zur maximalen Emission durch die Genehmigungsbehörde zugelassen werden müssen.* *Aufgrund der Nähe zur Wohnlage Cammer ist eine umfassende planerische Gestaltung mit Festlegung von Baulinien, Ausrichtung der Gebäuden, unterschiedlichen Bauhöhen und Nutzungsarten für das SO2 zwingend erforderlich und vorzunehmen. Eine Gliederung des SO2 ist unter Berücksichtigung von Emissionen durchzuführen.*	***Der Anregung zur Regelung der Zulässigkeit der Betriebe im hafenaffinen Gewerbe wird gefolgt.*** *Um den hafenaffinen Charakter des Sondergebietes darzustellen wird folgende Festsetzung vorgenommen:* *Zulässig sind:* *Betriebe und Anlagen, Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude, die überwiegend Waren aus dem SO-1 Hafengebiet Containerhafen beziehen / liefern und Dienstleistungen für das SO-1 Hafengebiet Containerhafen erbringen (z.B. für Schiffsumschlag, Lager- und*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Speditionsbetriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze); *Betriebe und Anlagen, die der Herstellung, Instandsetzung und Wartung der Hafensuprastruktur und der Hafenanlage land- und wasserseitig dienen jeweils unter der Maßgabe, dass die folgenden immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) nicht überschritten werden:* *….* *….*
	Höhe der baulichen Anlagen (7.2.2.2) und BMZ SO1	
14.36	*Die pauschale Festlegung der Höhe der baulichen Anlagen auf 35 m im SO1 ist nicht sachgerecht. Die Höhe der baulichen Anlagen ist auf ein normales Maß von max. 12 m und die Stapelhöhe der Container auf max. 4 Lagen zu begrenzen. Ausnahmeregelungen für die Portalanlagen sind zu formulieren. Die Höhe der Anlagen ist entsprechend zu reduzieren.*	***Den Bedenken bzgl. der Höhe der baulichen Anlagen wird gefolgt.*** *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 (14,00 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 14 m festgesetzt werden kann.* *Höhe baulicher AnlagenSO-1 Hafengebiet Containerhafen* *Bauliche Anlagen und Container Lagerung / Stapelung: max. 14,00 m* *Krananlagen / Verladeeinrichtungen* *Bahnseitig: max. 43,00 m* *Wasser – und landseitig: max. 35,00 m*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Höhe baulicher Anlagen SO-2 Hafengebiet Hafenaffines Gewerbegebiet *Süden: max. 14,00 m* *Norden: max. 10,00 m*
14.37	*Die pauschale Zulässigkeit der Beleuchtung mit einer Höhe von bis zu 48 m ist auf das verträgliche Maß zu reduzieren. Den Auswirkungen auf das benachbarte FFH-Gebiet wird mit diesen Festsetzungen nicht ausreichend Rechnung getragen. Es sind textliche Festsetzungen zu treffen, die eine blendfreie Ausleuchtung des Arbeitsbereiches sicherstellen und verhindern, dass das umliegende Gelände beleuchtet wird. Es sind Hinweise auf die Maßnahme M1 zu ergänzen und verbindlich festzusetzen.*	***Den Bedenken bzgl. der Höhe der baulichen Anlagen wird gefolgt.*** Siehe 14.36
14.38	*Der Damm des Gütergleises und dessen Höhen liegen im Mittel in der Umschlagsanlage bei rd. 8,40 m über der Containerstellfläche. Die Beleuchtung überragt damit die Bahn und die B 482 um mehr als 40 m.* *Den Anforderungen des Verkehrs auf der B 482 sowie der Bahn wird nicht ausreichend Rechnung getragen. Durch die Nähe der Beleuchtung zur B 482 und der Bahntrasse ist zu befürchten, dass Verkehrsteilnehmer geblendet und abgelenkt werden. Eine stark erhöhte Unfallgefahr ist die Folge.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
	Höhe der baulichen Anlagen (7.2.2.2) und BMZ SO2	
14.39	Die maximale mögliche Höhe von *Gebäuden mit 20 m Höhe zerstört das Landschaftsbild nachdrücklich und ist völlig unangemessen. Damit werden keine Abstufungen und Übergänge baulicher Anlagen sichergestellt, sondern Felsen in der ansonsten flachen Landschaft ermöglicht. Die Höhen sind zu begrenzen im SO2-F3 auf max. 14 m.* *Um dem Übergang zum Siedlungsraum Cammer tatsächlich Rechnung zu tragen, ist die Festsetzung zur Gebäudehöhe des*	***Den Bedenken bzgl. der Höhe der baulichen Anlagen wird gefolgt.*** Siehe 14.36

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Bereichs SO2-F4 auf den gesamten östlichen Bereich der Erschließungsstraße auszudehnen, d. h. max. Höhe im SO2 östlich der Straße 10 m.	
14.40	*Die Festsetzung der max. zulässigen Anlagehöhen sollte sich im gesamten Plangebiet auf das höchste das Orts- oder Landschaftsbild noch mit prägende Bauteil (z.B. Attika, Fahrstuhlschacht, Turmspitze...) beziehen. Eine weitere Überschreitung für technische Aufbauten sollte aufgrund der massiven Außenwirkung der geplanten Bebauung ausgeschlossen werden.*	***Den Bedenken bzgl. der Höhe der baulichen Anlagen wird gefolgt.*** Siehe 14.36
14.41	*Die festgesetzte Baumassenzahl entspricht der gesetzlich vorgeschriebenen Obergrenze und lässt nicht erkennen, dass eine Abwägung zum landschaftsgerechten Einfügen stattgefunden hat. Die Baumassenzahl trägt dem Landschaftsraum und der Nähe der Siedlungslage Cammer nicht Rechnung und ist zu reduzieren.* *Ein Hochregallager ist nicht typisch für einen Containerhafen.* *Um eine Differenzierung der möglichen Nutzungen des SO2 zu erreichen, ist es erforderlich in den textlichen Festsetzungen die zulässigen Nutzungen den jeweiligen Teilbereichen zuzuordnen.*	***Den Bedenken bzgl. der Höhe der baulichen Anlagen wird gefolgt.*** Siehe 14.36
	Gestalterische Festsetzungen (7.2.3)	
14.42	*Es ist nicht nachvollziehbar, warum keine gestalterischen Festsetzungen getroffen werden. Die Empfehlungen unter Punkt 11 der Textlichen Festsetzungen sollten als verbindliche Festsetzungen aufgenommen werden.*	***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Die Ausführungen ist an der Stelle richtig, da es sich um eine Vermeidungsmaßnahme zum Artenschutz handelt und nicht um eine baugestalterische Festsetzung.*
	Gebäudeausrichtung	

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
14.43	*Innerhalb des hafenaffinen GE sollten Gebäude so errichtet werden, dass ihre Längsachse parallel zur Achse der Planstraße ausgerichtet ist. So können die Gebäude eine schallschützende Wirkung ausüben.* *Es werden keine Aussagen oder Festsetzungen über Einsatz und Gewinnung von regenerativen Energien im Rahmen der Nutzungen gemacht. Der Einsatz von Kraftwärmekopplung, Photovoltaikanlagen etc. muss vorgeschrieben werden.* *Zur Ausnutzung von Solarenergie sollte die Ausrichtung einer für die Nutzung von Solarenergie ausreichend großen Dachfläche nach Süden als bauliche Maßnahme vorgegeben werden:* *Die Gebäude sind so zu errichten, dass sie über eine mindestens 30 m² große und nach Süden ausgerichtete Dachfläche verfügen. Abweichungen von der Ost-West-Achse sind bis zu einem Maß von 20 Grad zulässig. Die Neigung der Dachflächen muss mindestens 30 Grad betragen.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
	Werbeanlagen	
14.44	*Die Festsetzungen zu Werbeanlagen sind unzureichend. Diese sind in ihrer Größe auf maximal 3 % der Fläche zu begrenzen. Bei einem in dem Entwurf zulässigen Gebäude mit einer Länge von 80 m und einer Höhe von 20 m könnte die Werbetafel entsprechend den Vorgaben 80 m^2 groß sein, also 5*16 m ausmachen. Die Festsetzung ist um eine maximale Größe der Werbeanlagen je Gebäudeseite zu ergänzen. Ebenfalls ist die maximale Höhe der Werbeanlage festzusetzen. Beleuchtete oder blinkende, rotierende... Werbetafeln sind auszuschließen bzw. ab 22:00 Uhr auszuschalten.* *Das Überragen der Gebäudeoberkannte durch Werbeanlagen muss ausgeschlossen werden. Fremdwerbung, also Werbung für Unternehmen oder Produkte, die die Grundstücke nicht überwiegend nutzen, ist auszuschließen.*	***Den Bedenken / der Anregung zu den Werbeanlagen wird nicht gefolgt.*** *Die Festsetzungen regeln ausreichend die Zulässigkeit von Werbeanlagen und treffen auch Aussagen zu der Höhe dieser Anlagen.* *Es nicht ersichtlich inwieweit der Einwender davon betroffen ist, dass ggf. Werbung nicht an der Stätte der Leistung stattfindet.*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Zulässigkeit von Nebenanlagen	
14.45	*Die Regelung des Planentwurfs lässt z. B. auch Anlagen für die Kleintierhaltung zu. Nebenanlagen sollen begrenzt werden auf die Anlagen im Sinne des §14 (2) BauNVO. Für die Nebenanlagen im Sinne des §14 (2) BauNVO soll gelten, dass diese nur ausnahmsweise in den nicht überbaubaren Bereichen zugelassen werden können.* *Aufgrund der Größe des Plangebietes und unter Berücksichtigung des hohen Versiegelungsgrades müssen Verkehrsflächen und Stellplätze innerhalb der Baugrenzen errichtet werden. Die generelle Zulässigkeit in den nicht überbaubaren Grundstücksflächen ist unangemessen.* *Vielmehr sind hier ergänzende Festsetzungen zur Begrünung und landschaftsgerechten Gestaltung zu treffen. Eine Empfehlung unter Punkt 11 der Festsetzungen ist nicht bindend.*	***Der Anregung zur Regelung der Nebenanlagen wird nicht gefolgt.*** *Es ist für die gewerbliche Nutzung der Gebiete nicht nachvollziehbar, warum der Einwender Nebenanlagen nur in den überbaubaren Grundstücksflächen für zulässig erklären will.* *Die Flächen sind von außerhalb des Gebietes (Osten) aufgrund der Eingrünung nicht einsehbar.*
	Belange des örtlichen Verkehrs (8.1)	
14.46	*1. Der sehr stark zunehmende LKW-Verkehr ist durch geeignete Maßnahmen auf die B 482 zu lenken.* *Eine Durchfahrt durch die Ortschaft Cammer ist durch geeignete bauliche Maßnahmen zu erschweren und im vorliegenden Entwurf darzustellen.*	***Den Bedenken bzgl. der verkehrlichen Erschließung wird nicht gefolgt.*** *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*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		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. *Die Verkehre haben Quelle oder Ziel in unterschiedlichen Himmelsrichtungen und verteilen sich somit auch über unterschiedliche Wege. Eine Verkehrsverteilungsrechnung 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 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 Gewerbegebiet unter das heutige Maß sinken werden.* *(Quelle: Aktualisierung der gutachterlichen Einschätzung zu den verkehrlichen Auswirkungen des Regio-Port Weser, IVV Aachen, Dezember 2014)*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
14.47	*2. Bis zur Herstellung des geplanten Gleisanschlusses soll lt. dem Vorhabenträger im Alten Industriehafen der Bahnumschlag erfolgen. Damit entstehen zusätzliche LKW-Verkehre zwischen dem RegioPort und dem Industriehafen zum Umschlag vom GMS und ÜGMS auf die Bahn. Diese Verkehrs- und Lärmbelastung, vorrangig entlang der Karlstraße, wurde in den Gutachten und dem Planverfahren nicht berücksichtigt.*	***Den Bedenken bzgl. der verkehrlichen Erschließung wird nicht gefolgt.*** *Nur in Ausnahmefällen findet ein Umschlag vom Schiff auf die Bahn oder umgekehrt statt. Im seltenen Bedarfsfall würde ein LKW-Shuttle erforderlich werden.*
14.48	*3. Die Parkstreifen entlang der Erschließungsanlage des SO2 sind so zu gestalten und im B-Plan darzustellen, dass keine LKW hier parken können (Anlage von Einzelbuchten für PKW). Es muss sichergestellt werden, dass durch LKW-Parker über Nacht (z. B. durch laufende Kühlaggregate) die Lärmgrenzwerte für den Siedlungsbereich Cammer nicht überschritten werden.*	***Der Anregung zum Ausbau der Planstraßen kann in der Ausbauplanung gefolgt werden.*** *Bei einer Entfernung von mindestens 400 m zwischen der Planstraße und dem nächst gelegen Wohnhaus und der Berücksichtigung einer dazwischen liegenden gewerblichen Bebauung sind Lärmimmissionen durch Kühlaggregate nicht relevant.*
14.49	*4. Für die zu erstellende Kreiselanlage zur Zufahrt zur B 482 liegt ein erforderlicher Teilbereich außerhalb des Planungsverbandsgebietes. Die Teilfläche liegt im Bebauungsplan 776 der Stadt Minden. Die Erschließung des Plangebietes ist somit nicht sichergestellt und die im Plan vermerkte Information „muss im Bebauungsplan 776 geändert werden" ist keine ausreichende gesetzliche Grundlage.*	***Den Bedenken bzgl. der verkehrlichen Erschließung wird nicht gefolgt.*** *Die notwendigen Veränderungen bei der vorhandenen Straßenerschließung sowie neue Erschließungsflächen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes 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 Plangebietes 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 Bebauungsplanes Nr. 776 „Industriegebiet II / Päpinghausen-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Ost" ist durch die Stadtverordnetenversammlung am 08.05.2014 beschlossen. Die Details werden im weiteren Verfahren mit Straßen NRW abgestimmt.
	Bahnanlage, Erschütterungsschutz	
14.50	*Es wird der gutachterliche Nachweis gefordert, dass durch die Neuanlage der Bahngleise keine Erschütterungen durch die Befahrung der Bahnanlagen mit schweren Güterzügen zu erwarten sind bzw. konstruktive Maßnahmen zum Erschütterungsschutz vorzusehen sind, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den angrenzenden Siedlungsbereichen sicherzustellen.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Die Stellungnahme betrifft nicht die Festsetzungen des Bebauungsplanes.* *Der Bereich der geplanten Bahnanbindung des Hafens ist im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt. Hierdurch soll das Gesamtprojekt auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung beschrieben werden können. Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bahnanbindung findet jedoch durch ein noch einzuleitendes separates Planfeststellungsverfahren statt. In diesem Zuge werden dann auch alle erforderlichen Nachweise geführt.*
	Radwege (8.2.3)	
14.51	*Die Anbindung des Radweges an den MLK im südöstlichen Planbereich wird nicht deutlich. Es ist nicht ersichtlich, wie die Aue gequert wird.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Der Belang ist außerhalb des Bauleitplanes zu berücksichtigen. Der Weg auf der Südseite des Kanals ist problemlos zu benutzen, von der Dankersener / Reckhöfener Seite, wie von der Berenbuscher Seite.*
	Stellplätze (8.3.4)	
14.52	*Aufgrund der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Bedenken und der aktuell zu beobachtenden Situation im Gewerbegebiet Päpinghausen sind enorme Parksuchverkehren von LKW, insbesondere in den Nachmittag und Abendstunden zu erwarten. Hierzu ist im Bebauungsplan*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Für den Containerhafen ist eine den Anforderungen entsprechende großflä-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	eine Lösung zu erarbeiten, die eine Lärmbelästigung der umgebenden Ortschaften ausschließt. Es ist nicht ersichtlich, wann die geplanten LKW-Plätze errichtet werden und ob sie frei anfahrbar sind. Dies ist sicherlich zu vermeiden. Eine Nutzung ist ausschließlich den Lieferbetrieben des Hafens zu ermöglichen. *Es sind geeignete, ausreichend große LKW-Aufstellflächen mit Sanitäranlagen im westlich angrenzenden GE-Päpinghausen durch den Vorhabenträger anzulegen und dauerhaft zu unterhalten.*	*chige Stellplatzfläche vorgesehen (siehe Masterplan).*
	Belange der Umwelt, Umweltprüfung (13.1)	
14.53	*Der Schaumburger Wald befindet sich östlich des Plangebietes.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Bei der Lageangabe handelt sich um einzelne redaktionelle Fehler. Der Umweltbericht wird korrigiert.* *In den Unterlagen wird – ohne dass hier konkrete Verweise erfolgen müssten – umfangreich und ausführlich auf die Lage des Schaumburger Wald östlich des Vorhabens sowie mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf das Waldgebiet und seine Funktionen eingegangen.*
	Der Text, dass „erhebliche Beeinträchtigungen auf die Erholungsnutzung im Plangebiet sind nicht zu erwarten sind" ist nicht nachvollziehbar und lässt an der Qualität der Bearbeitung zweifeln.	***Den Bedenken bzgl. der Erholungsfunktion wird nicht gefolgt.*** *Die direkt betroffenen Flächen und Wege haben keine besondere Bedeutung als Erholungsgebiet. Das Landschaftsbild ist bereits erheblich vorbelastet (Verkehrswege auf Dämmen (Kanal, B482, Bahn), Freileitung, Windenergie). Der Schaumburger Wald ist nicht unmittelbar betroffen.* *Beeinträchtigungen erholungsbezogener Landschaftswahrnehmung im Bereich der Straße „Unter den Tannen" (Am westlichen Waldrand) werden durch die geplante Eingrünung des RegioPort gemindert sowie die naturnahe Gestaltung der Bückeburger Aue*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		ausgeglichen. *Einbußen der gewohnten Lebensqualität sind ein subjektives Empfinden und daher im Einzelfall unvermeidbar.*
	Belange der Umwelt, Artenschutz (13.3)	
14.54	*Es ist nicht nachvollziehbar, wo die externen Ausgleichsflächen für die Maßnahme M6 liegen sollen. Die Maßnahmen für Brutvögel sollen in einer Entfernung von über 3 km liegen. Die Flächen stehen somit in keinem räumlichen Zusammenhang zum Plangebiet und können daher nicht die Beeinträchtigung des FFH ersetzen.* *Da der Geltungsbereich des Bebauungsplanes über 95 ha groß ist, kann man erwarten, die Eingriffe innerhalb des Plangebietes auszugleichen.* *Die Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden z.T. im Bereich Frille vorgesehen. Diese Flächen liegen außerhalb des Satzungsgebietes des Planungsverbandes. Der Planungsverband hat daher für diese Flächen keine Planungshoheit und kann im Rahmen dieses B-Planverfahren somit keine Festsetzungen für diese Flächen treffen.*	***Den Bedenken bzgl. der Verortung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen wird nicht gefolgt.*** *Die genaue Lage der externen Ausgleichsmaßnahmen für Brutvögel wird im Bebauungsplan eindeutig geregelt und dargestellt sein.* *Aufgrund des Abstandes von rd. 3 km zum Eingriff sowie der Lage innerhalb desselben Naturraums kann bei den betroffenen Arten gemäß den fachlichen Vorgaben des LANUV von einem räumlichen Zusammenhang ausgegangen werden.* *Die Maßnahmen für Brutvögel stehen nicht im Zusammenhang mit Wirkungen des Vorhabens auf das FFH- und Vogelschutzgebiet „Schaumburger Wald", sondern leiten sich aus den artenschutzrechtlichen Bestimmungen § 44 (5) Bundesnaturschutzgesetz ab.* *Die Flächen in Frille können durch den Planungsverband mittels Vertrag gesichert werden.*
	Immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel (13.4.1)	
14.55	*Die Emissionskontingentierung als Maßnahme zur Lärmminderung ist u.E. rechtswidrig. Diese trägt dem Umstand nicht hinreichend Rechnung, dass der Planung ein konkretes Ansiedlungsprojekt zugrunde liegt. Lärmkontingente bilden das zu erwartende Lärmgeschehen, welches heute bereits für das SO1 ausreichend genau bestimmbar ist, nicht realistisch ab (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen • Urteil vom 13. September 2012 • Az. 2 D 38/ 11.NE).*	***Den Bedenken bzgl. der Immissionskontingentierung wird nicht gefolgt.*** *Bzgl. der Einhaltung des Lärm-Schutzanspruches der relevanten Immissionsorte sind abstrakte planungsrechtliche Lärm-Kontingentierungen vorgenommen worden, die verbindliche Schutzziele festlegen.* *Der Vollzug des konkreten Schallschutzes ergibt sich dann in den Anlagen-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Es ist nicht nachvollziehbar und verständlich, wie bei der Tätigkeit des Umschlages im Hafen nachts andere, geringere flächenbezogenen Schallleistungspegel erreicht werden sollen und können als tagsüber.	*Genehmigungsverfahren, möglicherweise auch für die Gleisanlage wenn denn deren Lärm den Regelungen der TA Lärm unterliegt.* *Das Lärmschutzrecht für die gesamte gewerbliche Belastung in Cammer liegt auf WA-Niveau. In den Anlagen-Genehmigungsverfahren wird sich erweisen, dass die Betriebe sich so ausrichten müssen, (auch baulich), dass sie in Richtung Cammer gut abgeschirmt sind.* *Für die Sondergebiete sind sog. flächenbezogene Schalleistungspegel (IFSP) festgesetzt worden.* *Mittels dieser Schalleistungspegel-Regelung hat jede Betriebstätigkeit in den Sondergebieten nachzuweisen, dass und wie diese Pegel eingehalten werden.* *Ohne einen solchen Nachweis ist keine Baugenehmigung möglich.* *Wie das Einhalten der Schalleistungspegel erreicht wird, ist dem Betrieb jeweils überlassen.* *Dieses kann z.B. erfolgen durch* - *eine geschlossene Bebauung mit abschirmender Wirkung zu möglichen Emissionsorten,* - *nicht öffenbare Fenster oder den Verzicht auf Wandöffnungen nach Osten,* *etc.* *Bauplanungsrechtlich ist dem vorbeugenden Immissionsschutz mit der Festsetzung der IFSP ausreichend und umfänglich Rechnung getragen.* *Der IFSP für die Nachtzeit wird dabei so geregelt, dass der Schutzanspruch für „Allgemeine Wohngebiete" nach BauNVO in Cammer berücksichtigt wird.* *Dieses führt faktisch dazu, dass bei einer angenommenen freien Schallausbreitung, ein Nachtbetrieb z.B. als Verladetätigkeit in dem SO-2-Gebiet*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		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.*
14.56	*Die TA Lärm legt für Gewerbegebiete 65/50 dB (A) tags/nachts fest. Die Überschreitung der Grenzwerte ist nicht begründet und nicht zulässig. Die Lästigkeit eines Geräuschs, die rechtlich für das Immissionsrecht entscheidend ist, hängt dabei nicht allein von Messwerten (zumal von Mittelungspegeln), sondern von einer Reihe anderer Umstände ab, für die es auf das eigene Empfinden des Tatrichters ankommt (BGH Urteil v. 8. Mai 1992, V ZR 89/91, NJW 1992, 2019).*	***Den Bedenken wird nicht gefolgt.*** *Die Planunterlagen bereiten keine von Einwender vorgetragene Überschreitung der Richtwerte der TA Lärm vor.*
14.57	*Die Vorbelastungsmessung berücksichtigt nicht die Belastung durch die Standortschießanlage östlich des Plangebietes. Das Gutachten ist zu überprüfen und zu aktualisieren.* *Weder im Plan, den textlichen Festsetzungen oder in der Begründung sind Hinweise zur Schallreduzierung im Nachtbetrieb zu finden. Lediglich im Umweltbericht ist ein Absatz hierzu vorhanden.* *Durch den Einwender werden folgende Fragen gestellt:* *• Wo sind die Kühlcontainer zulässig? Wie viele? Hierzu sind die Flächen des SO1 zu gliedern und mit entsprechenden Ge- oder Verboten zu belegen.* *• Welche Betriebszeiten(-schichten) werden angenommen und in welcher Form erfolgt eine Reduzierung im SO1 und SO2?* *• Wie soll die Bahnbe- und -entladung erfolgen? Welche Gleise sind betroffen?* *• Wie soll die Landstromversorgung der Binnenschiffe geregelt werden?* *Es fehlen verbindliche Festsetzungen und Regelungen zum Monitoring.*	***Den Bedenken bzgl. der Vorbelastungs-Berücksichtigung bei der Immissionsuntersuchung ist gefolgt worden.*** *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, 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 Plangebietes RegioPort insgesamt die gesundheitlichen Ge-*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		fährdungsschwellen 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 14 dB(A) und nachts diejenige von 60 dB(A) um 20 dB(A) weit unterschritten.* *Die Kontingentierung der zulässigen Emissionswerte durch immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel (IFSP) besitzt im Bebauungsplan nur abstrakten Charakter und entfaltet seine Konkretisierung erst im Rahmen des Vollzuges, also im Baugenehmigungsverfahren.* *Das Monitoring wird berücksichtigt und im Umweltbericht ausgeführt.*
	Lichtimmission (13.4.2)	
14.58	*Die pauschale Zulässigkeit der Beleuchtung mit einer Höhe von bis zu 48 m in SO1 ist auf das verträgliche Maß zu reduzieren. Den Auswirkungen auf das benachbarte FFH-Gebiet wird mit diesen Festsetzungen nicht ausreichend Rechnung getragen.* *Zur Vermeidung der Beeinträchtigung des FFH-Gebietes, der Störung des Bahn- und des B 482-Verkehrs ist eine flächige Ausleuchtung des Gebietes mit niedrigeren Masten zu wählen.* *Es wird der Hinweis gegeben, dass zu der Lampenhöhe im SO2 keine Angaben gemacht werden. Gebäude sollen max. 20 m hoch sein und das ist schon zu hoch.* *Der Einsatz von energiesparender LED-Technik muss vorgeschrieben werden (SO1 und Straßenbeleuchtung).*	***Den Bedenken bzgl. der Höhe der Beleuchtung wird gefolgt.*** *Die Wirkungen von Lichtemissionen werden in der Verträglichkeitsprüfung ausführlich beurteilt.* *Zur Minimierung vorhabenbedingter Wirkungen werden vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadenbegrenzung abgeleitet. Die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen sind nicht erheblich.* *Das aktuell geplante Hafenlayout (Masterplan 2012) hat sich gegenüber dem, welches der bisherigen Begutachtung zugrunde lag (Masterplan 2010), geändert hat: z.B. wurde der Hafenbereich verkleinert und die Umschlagsgeräte in den hinteren Lagerflächen sind andere (Kranbrücken anstatt selbstfahrende Vancarrier).*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Eine ausreichende Ausleuchtung der Arbeitsbereiche der Portalkräne/Kranbrücken kann durch eine in den Kränen integrierte Beleuchtung erzielt werden. Insofern ergeben die Höhen der Portalkräne/Kranbrücken die zukünftigen zulässigen Lichtpunkthöhen. Des Weiteren ist eine Ausleuchtung der Fahrstraßen erforderlich. Ansonsten bleiben die Ergebnisse des Gutachtens hinsichtlich Leuchtmittel (Stichwort „insektenfreundlich") und Leuchtkörper unberührt. *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* *Anmerkung:* *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.*
	Klimaschutz (13.6)	
14.59	*Im Rahmen des Bebauungsplanes sind die Belange des Klimaschutzes zu berücksichtigen. Dieses Thema wird auf einer halben Seite in der Begründung abgehandelt und es werden keine konkreten Festsetzungen abgeleitet. Es werden Flächen in einer Größenordnung von über 40 ha durch Hafen, Gewerbe, Bahn und Verkehrsflächen hochgradig versiegelt. Aus dem Umweltbericht wird zitiert, dass dies nicht zu erheblichen lokalklimatischen Veränderungen in den umliegenden Ortschaften führt. Es wird die Frage gestellt, wie die lokal-*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Welches Lokalklima sich auf den SO2-Flächen im Detail einstellen wird, ist aus Umweltsicht nicht relevant, da die Flächen entsprechend der Planung und der Bilanz zukünftig keinerlei Funktionen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild haben werden.* *Im Rahmen der Eingriffsbilanzierung*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	klimatischen Veränderungen innerhalb der SO Gebieten gewertet werden. Die Renaturierung der Bückeburger Aue kann doch nicht alles wieder gut machen. *Es liegt im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eine ausführliche Stellungnahme der Stadtverwaltung Minden vor, die Maßnahmen zur positiven Beeinflussung der lokal- und mesoklimatischen Veränderungen vorschlägt, die aber nicht berücksichtigt wurden.*	*wurde ein vollständiger Verlust der Flächen und damit auch ein vollständiger Funktionsverlust für die Flächen nach anerkannten Bilanzierungsverfahren ermittelt und berücksichtigt. Dies schließt die allgemeinen lokalklimatischen Funktionen ein, die die Flächen im Bestand haben.* *Eine zwingende Notwendigkeit zur Festsetzung von umfangreichen Maßnahmen für das Lokalklima wird nicht gesehen.*
	Weitere Aspekte	
14.60	*Geruchsemissionen sollten beim Stoffumschlag in einem Hafen und bei der unspezifizierten Art der Nutzung im SO2 ausgeschlossen werden. Eine Untersuchung hierzu muss erstellt werden und die Geruchsbelästigung der angrenzenden Wohngebiete ausgeschlossen werden. Luftbelastende und geruchsbelastende Nutzungen sind im Plan als unzulässig auszuschließen.*	***Der Anregung zur Untersuchung von Schadstoffimmissionen ist gefolgt worden.*** ***Der Anregung zur Untersuchung von Geruchsimmissionen wird nicht gefolgt.*** *Es ist für den Hafen / SO-1-Gebiet eine Luftschadstoffimmissions- und Stickstoffdepositionsprognose erstellt worden.* *Die Beurteilung der Belastungssituation für den Menschen erfolgt auf Grundlage der aktuellen* *Grenzwerte auf nationaler und europäischer Ebene (39. BImSchV, EU-Richtlinien, TA Luft). Als maßgebliche Schadstoffkomponenten für den Schiffs- und Straßenverkehr sind Stickstoffdioxid und Feinstaub der Größenklassen PM10 und PM2,5 einzubeziehen.* *Dabei sind grundsätzlich die Gesamtbelastungen zu beurteilen. Im Fall von schwefelhaltigen Kraftstoffen bei Seeschiffen wären darüber hinaus die durch die Schwefeloxid-Emissionen hervorgerufenen Säureeinträge im FFH-Gebiet zu prüfen. Im vorliegenden Fall von ausschließlich Binnenschiffen sind seit Verwendung von nahezu schwefelfreien Kraftstoffen (maximal 0,001%) für die Binnenschifffahrt seit*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		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 2014 geltenden Grenzwerte sind Maßnahmen zum Immissionsschutz nicht erforderlich.* *Für das hafenaffine Gewerbegebiet ist eine Spezifizierung der zulässigen Nutzung erfolgt, so dass unter Zugrundelegung der üblichen gewerblichen Nutzung und einem Mindestabstand zum nächstgelegenen Wohnhaus in der Ortslage Cammer von rd. 300 m Geruchs- und Schadstoffimmissionen ausgeschlossen werden können.* *Zudem ist bei den Betrieben und Anlagen der Aspekt Geruchsimmissionen im Rahmen der Anlagengenehmigung vor dem Hintergrund des Standes der Technik in Bezug auf die Immissionsorte zu berücksichtigen.*
14.61	*Untersuchung der Staubimmissionen wurden nicht durchgeführt. Es ist zu befürchten, dass durch die Schiffe, LKW, Reifen der Anlagen und Fahrzeuge im Hafen hohe*	***Der Anregung zur Untersuchung von Schadstoffimmissionen ist gefolgt worden.*** ***Der Anregung zur Untersuchung***

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Mengen an Staubniederschlag zu erwarten sind. Dieses ist zu begutachten und in der Planung zu berücksichtigen.	***von Geruchsimmissionen wird nicht gefolgt.*** Siehe 14.60
14.62	*Der Bereich der Uferbefestigung am Mittellandkanal im südwestlichen Planbereich ist als Wasserfläche gekennzeichnet. Dieses ist zeichnerisch falsch dargestellt.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*
14.63	*Unter Pkt. 16 der textlichen Festsetzungen wird auf eine notwendig erscheinende Ausgrabung hingewiesen. Es wird gefragt, wo diese Flächen liegen und welcher Zeitraum mit „weit im Vorfeld" gemeint ist. Verbindliche Festsetzungen sind zu treffen.*	***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Es handelt sich um einen Vorsorgehinweis der Archäologie ohne konkrete Umfassung der Fläche.*
	Fazit	
14.64	*Der Entwurf des Bebauungsplanes ist in vielen Bereichen unvollständig und zu überarbeiten.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Auf die vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen infolge der Stattgabe der Anregungen und Bedenken ist in den Pkt. 14.1 – 14.63 eingegangen worden.*
14.65	*Durch die Ausweisung eines neuen Gewerbegebietes, hier dargestellt als Sondergebiet Hafenaffines Gewerbe wird gegen den Grundsatz des BauGB verstoßen, sparsam mit Grund und Boden umzugehen und eine Innenentwicklung der Außenentwicklung vorzuziehen.* *Im Entwurf zum Bebauungsplan ist nicht ausreichend begründet, warum das SO2 Gebiet notwendig ist.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Auf die Notwendigkeit der Freiraminanspruchnahme und die Alternativenlosigkeit im Sinne der Innenentwicklung ist mit Blick auf die notwendigen technischen Voraussetzungen für den Containerhafen hingewiesen worden.*
14.66	*Das aufgrund der Topographie notwendige Hafenlayout ist im hohen Maße unwirtschaftlich. Durch die Anlage von doppelten Krananlagen und drei Höhenlagen im Umschlagsbereich werden Fördergelder und*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	damit Steuermittel verschwendet.	*Nach einem sehr umfangreichen Antrags- und Prüfungsverfahren sind Bundesmittel aus dem Programm Kombinierter Verkehr gewährt worden. Ein unwirtschaftliches Projekt ist nicht förderfähig.*
14.67	*Zur Darstellung der erheblichen Eingriffe in die Landschaft und der nachhaltigen massiven Überprägung wird gefordert vor Abschluss des Bebauungsplanverfahrens ein Modell, das den Hafen im Endausbau sowie die maximal möglichen Baumassen im Gewerbegebiet abbildet.* *Bei einem länderübergreifenden Projekt, welches eine überregionale Bedeutung erhalten wird, ist dies sicherlich nicht unverhältnismäßig. Es verdeutlicht aber besser als jede Animation auf Grundlage des Masterplans die geplanten Dimensionen des Leuchtturmprojekts RegioPort.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. Beschluss erforderlich.* *Die Stellungnahme betrifft nicht die Festsetzungen des Bebauungsplanes.* *Auf Grundlage des Masterplanes von 2010 ist die Öffentlichkeit von Beginn an mittels 3D-Visualisierungen in zahlreichen Sitzungen über das Projekt informiert worden. Hier konnte jeder einen visuellen Eindruck des Vorhabens bekommen.* *Aufgrund der hier abgegebenen Stellungnahme besteht der Eindruck, dass auch durch ein zusätzlich erstelltes Modell die Bereitschaft, dem Vorhaben zuzustimmen nicht erhöhen wird.*
	Stellungnahme vom 17.04.2015	
14.68	Die vorgestellte Alternativenprüfung wird als nicht sachgerecht angesehen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Standortalternativen-Prüfung unterlag ein Suchraster, das die Ansprüche an die notwendige (auch perspektivische) Flächengröße sowie die trimodale Anbindung beinhaltete. Es macht keinen Sinn und ist auch nicht erforderlich, umweltverträglichere Standorte in die Alternativenuntersuchung einzubeziehen, die aber nicht den Flächen- und Erschließungsansprüchen des Vorhabens genügen. Die Standort-Alternativenprüfung, die im Rahmen der 4. Änderung des Regionalplanes „Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold – Teilabschnitt (TA) Oberbereich Bielefeld durchgeführt worden ist, hat gezeigt, dass die Erweiterung vorhandener Hafenstandorte innerhalb des sog.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Innenbereiches aufgrund der Standortanforderungen des Vorhabens sowie der nicht zukunftsfähig herzustellenden kanalseitigen Erreichbarkeit ausscheidet.
14.69	Im Rahmen der erneuten Auslegung wird nicht klar, wann der RegioPort Weser trimodal funktionieren wird. Durch die fehlende Trimodalität werden die Ziele und Grundsätze der Landes- und Raumplanung verletzt.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen. Der Standort ist als Landesbedeutsamer Hafen im Entwurf des Landesentwicklungsplanes berücksichtigt. Er entspricht somit den Zielen der Landesplanung.
14.70	Der § 78 WHG wird verletzt. Die Abwägungsbegründung, es sei unerheblich, ob der RegiePort - in einem zwingend erforderlichen, weil zu dem angebundenen Gewässer gehörenden Überschwemmungsgebiet liegt oder - in einem Überschwemmungsgebiet eines durch das Plangebiet verlaufenden, jedoch durch die Hafenanlage angebundenen Gewässers, ist keinesfalls nachvollziehbar und widerspricht der Intention des§ 78 f WHG.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der RegioPort fällt eindeutig unter die Ausnahme des § 78 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG): ("ausgenommen sind Bauleitpläne für Häfen und Werften"). Die übrigen Regelungen des § 78 WHG (insbesondere Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2) finden daher keine Anwendung, da die Entscheidung des Gesetzgebers abschließend ist. Dass Häfen und Werften auch das Überschwemmungsgebiet (ÜSG) eines anderen Gewässers berühren können (z. B. Nebenflüsse/untergeordnete Gewässer), ist bundesweit betrachtet, kein Einzelfall. Im Übrigen ist die Überschneidung mit dem vorläufigen ÜSG der Bückeburger Aue auch nur ein zeitlich befristetes Problem, welches nur während des Planungsstadiums besteht. Als Ausgleichsmaßnahme wird die Bückebur-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		ger Aue renaturiert, was zur Folge hat, dass das ÜSG nach Abschluss dieser Maßnahme in seinen Grenzen zurückgenommen wird und eine Überschneidung Sondergebiet und ÜSG·nicht mehr gegeben ist.
14.71	Grundsätzlich wird gefordert, auf das SO 2 zu verzichten, da die Notwendigkeit nicht gegeben ist.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Die Notwendigkeit ist gegeben und sie ist auch landesplanerisch so gewollt: In diesen landesbedeutsamen Häfen sind zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschafts-betrieben 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.
14.72	Hilfsweislich wird bei Beibehaltung der Planung des S02 gefordert: • Im SO 2 sollten nur Gewerbebetriebe, die ausschließlich, und nicht überwiegend Waren aus dem SO1 beziehen, zulässig sein. • Die immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel sollten zum Schutz der Wohnbevölkerung reduziert werden. • Öffnungen (Türen, Fenster, Lüftungen) in den östlichen Fassaden und auf den Dachflächen der Gewerbebauten sind auszuschließen. • Für die Freiflächen hinter und zwischen den Gebäuden sollten Nutzungseinschränkungen festgesetzt werden.	**Die Belange sind bereits ind er Planung berücksichtigt und beantwortet worden.** Wird durch Festsetzung sichergestellt. Mit der Festsetzung des zulässigen Nutzungsspektrums in dem hafenaffinen Sonder- / Gewerbegebiet ist eine deutliche Reglementierung der Nutzungen im Sinne der Kopplung des Gebietes an den Containerhafen erreicht. IFSP ist entsprechend der Schutzansprüche der Wohnbevölkerung bereits dimensioniert und kontingentiert worden. Daher besteht kein Anlass, für eine solche Festsetzung. Auch hierfür besteht weder städtebaulich noch aus Sicht des Immissionsschutzes eine Veranlassung.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	• Der Nachtbetrieb im S02 Gebiet ist auszuschließen.	Auch hierfür besteht weder städtebaulich noch aus Sicht des Immissionsschutzes eine Veranlassung.
	• Beleuchtung auf der Ostseite der Gebäude an der östlichen Baugrenze ist auszuschließen.	Auch hierfür besteht weder städtebaulich noch aus Sicht des Immissionsschutzes eine Veranlassung.
	• Da die Höhenfestsetzungen im westlichen Gewerbegebiet bei nur 12m liegen, sollte die max. Gebäudehöhe im SO 2, südlicher Teil auch auf 12 m beschränkt werden.	Auch hierfür besteht weder städtebaulich noch aus Sicht des Immissionsschutzes eine Veranlassung. Höhe baulicher Anlagen SO-2 Hafengebiet Hafenaffines Gewerbegebiet Süden: max. 15,00 m Norden: max. 10,00 m Es kann keine nachteilige Wirkung für die Ortschaft Cammer bei einer maximalen GH von 15,00 im Süden des SO-2-Gebietes erkannt werden.
	• Gegenüber der Ortschaft Cammer ist eine Lärmschutzwand an den geplanten Rangiergleisen zu errichten.	Auch hierfür besteht weder städtebaulich noch aus Sicht des Immissionsschutzes eine Veranlassung. Die immissionsschutzrechtliche Betrachtung der geplanten Bahnanbindung des neuen Containerhafens an das bestehende Schienennetz wird im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens durchgeführt, das die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür schaffen soll. Der Bebauungsplan setzt jedoch bereits den Bereich der zukünftigen Bahnanlagen entsprechend fest, um das Gesamtvorhaben und damit den Begründungszusammenhang aller mit dem Vorhaben verbundenen Einzelplanungen darstellen zu können. Hierzu gehört bereits an dieser Stelle auch die Betrachtung der bahnseitigen Immissionsbelange. Es konnte nachgewiesen werden, dass es auch durch den zusätzlichen Bahnverkehr an den am stärksten betroffenen Wohnbebauungen in der Umgebung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	• Da keine Notwendigkeit zur Ansiedlung von Störfallbetrieben der Schutzklasse II im S02 gegeben ist, ist auf die Festsetzung zu verzichten.	Es sind keine Störfallbetriebe zulässig. Folgende Festsetzung wird vorgesehen: Ausgeschlossen sind alle Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der relevanten Stoffe i.S.v. § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) dienen.
14.73	Für das SO 1 wird eine Reduzierung der GRZ von 1,0 auf max. 0,8 gefordert.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Für den eigentlichen Containerhafen ist im Sinne der hier vorgesehenen Sondernutzung eine 100 %-ige Versiegelung planungsrechtlich erforderlich, um den zur Verfügung stehenden Raum wirklich intensiv zum Zwecke der Containerlagerung etc. nutzen zu können. Hier sind Maßstäbe, die an „übliche" Gewerbegebiete gestellt werden, nicht anzuwenden.
14.74	Es wird ein Monitoring des Baulärms mit Baustellenverkehrs gefordert.	**Der Anregung ist bereits gefolgt worden.** Überprüfung der Prognoseergebnisse und der Einhaltung der AVV Baulärm durch Messungen an maßgeblichen Immissionsorten durch ein externes Fachbüro, Prüfbericht an die Städte Minden und Bückeburg stichprobenartige Messungen während lärmintensiver Bauarbeiten, z. B. Baustellenverkehr, Bodenbewegungen, Rammarbeiten,
14.75	Die Abnahme von Landstrom muss für Schiffe die dafür ausgerüstet sind, vorgeschrieben werden. Entsprechende Anlagen zur Versorgung sind vorzusehen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Eine Landstromversorgung für anliegende Schiffe wird berücksichtigt und ermöglicht. Bauleitplanerisch wird zur Vorhaltung der Landstromversorgung eine Festsetzung getroffen. Eine zwingende Festsetzung ist bauleitplanerisch nicht notwendig. Schiffe ohne Landstromversorgung sind nicht abzuweisen. Der Anteil der Landstromnutzer aber sehr hoch, so dass die

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Anzahl von Nicht-Landstromnutzern gering ist.
14.76	Es sind weitergehende, geeignete Maßnahmen zur Ableitung des Verkehrs auf die B482 zu treffen und ein Durchfahren der umliegenden Ortschaften (Bückeburg-Cammer, Bückeburg-Beerenbusch, Minden-Dankersen,) zu treffen. Die nicht ausreichende Höhe der Bahnunterführung an der Cammer Straße (K6) ist kein ausreichendes Mittel, da sie von vielen LKW ignoriert wird.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da ein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße nicht vorgesehen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Brücke der B 482 über die Cammer Straße / Karlstraße keinen Container-LKW-Verkehr aufgrund der dort vorhandenen lichten Höhe zulässt. Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt ausschließlich von Westen über die Magdeburger Straße auf Mindener Stadtgebiet. Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung der Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer). Dieses wird Bestandteil eines Monitoringkonzepts für das Verkehrsgeschehen, das frühzeitig auf mögliche Veränderungen und ggf. unerwünschte Belastungen durch den Verkehr zu und vom RegioPort reagieren soll.
15	**Öffentlichkeit 15** Per Schreiben vom 17.04.2015	
15.1	Der mit Steuergeldern geplante Regioport in Minden/Cammer ist nur eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme der Beamten. Steuergelder werden durch unglaubwürdige Gutachten verschwendet.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
16	**Öffentlichkeit 16** Per Schreiben vom 17.04.2015	
16.1	Es werden Lärmschutzmaßnahmen ignoriert und man berücksichtig auch keine Bahnanbindung, so dass der LKW-Verkehr in einem unerträglichen Maße zunehmen	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Aspekt des Immissionsschutzes ist vollumfänglich berücksichtigt worden.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	wird. Es wird kein neuer Hafen benötigt, da der Hafen im Gewerbegebiet der Karlstraße auch in Zukunft ausreicht.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
17	**Öffentlichkeit 17** Per Schreiben vom 17.04.2015	
17.1	Ein Bau in einem Überschwemmungsgebiet ist untragbar, sowie auch der Eingriff in die Natur. Die Lärmbelästigung für die Wohngebiete ist zu hoch.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Es wird in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue aufgrund der Flächeninanspruchnahme eingegriffen. Dieser Eingriff wird ebenso ausgeglichen wie der Eingriff in Natur und Landschaft. Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
17.2	Es wird kein neuer Hafen benötigt, da der Hafen im Gewerbegebiet der Karlstraße auch in Zukunft ausreicht. Die geplanten Containerschiffe können in Ihrer Größe den Kanal gar nicht durchfahren.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort, • die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung.
18	**Öffentlichkeit 18** Per Schreiben vom 17.04.2015	
18.1	Es wird eine zu hohe Versiegelung des Bodens befürchtet, so dass die Natur unwiederbringlich verloren ist.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt wird vollumfänglich ausgeglichen werden.
18.2	Durch die fehlende Trimodalität wird nicht die Menge an Container bewegt, die für ein solches Vorhaben nötig wäre.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen.
18.3	Der aufkommende Verkehr kann durch die Ortschaften Cammer und Päpinghausen rein rechnerisch gar nicht aufgenommen werden, ebenso die Situation auf der B482.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die mit dem Planungsvorhaben verbundenen verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund des Anschlusses der Sondergebiete an die vorhandene Erschließung des Gewerbegebietes Päpinghausen / der B 482 und somit fast unmittelbar an das überörtliche Verkehrsnetz als nicht wesentlich einzustufen und lassen keine deutliche Änderung der Verkehrsqualität erwarten.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
18.4	Der aufkommende Lärm senkt auch die Werte der Immobilien in der Nähe Hasenkamp, Dankersen, Evesen und Cammer. Auch bei geplanten Lärmschutzwänden wird bei Nachtarbeit eine Lärmbelästigung entstehen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
18.5	Es wird kein neuer Hafen benötigt, da der Hafen im Gewerbegebiet der Karlstraße auch in Zukunft ausreicht	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort, • die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
18.6	Der Rad-Tourismus, der für die Gastronomie der Stadt Minden sehr wichtig ist, wird durch die nicht mehr Befahrbarkeit der Kanalwege und natürlich die unschöne zerstörte Natur, geringer werden, wenn nicht gar völlig ausbleiben.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die durch den Bau des Hafenbeckens unterbrochene Radwegeverbindung auf dem Nordufer des Mittellandkanals wird durch eine Führung um das Hafengebiet ersetzt.
19	**Öffentlichkeit 19** Per Schreiben vom 16.04.2015	
19.1	Der Eingriff in den Naturraum ist nicht gerechtfertigt, da die Natur unwiederbringlich verloren ist.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt wird vollumfänglich ausgeglichen werden.
19.2	Das Wohngebiet Cammer Brink liegt um viele Meter höher als der geplante Regioport der mehr oder weniger in der Senke der Auewiesen liegt und zum Überschwemmungsgebiet gehört. Das bedeutet, dass für die Bewohner die Lärmschutzwände nichts bringen, denn der Lärm geht darüber hinweg.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
19.3	Es darf nicht zu einer Akkumulierung des Lärmpegels kommen, da Lärm nachweislich krank macht.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
19.4	Durch den geplanten 3-Schicht-Betrieb wird es enorme Lärmbelästigungen geben. Die Nachtruhe wird gestört. Der Einwender lehnt den Sonntags-, Feiertags- und Nachtbetrieb ab.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Auch bei einem Nacht- und Wochenendbetrieb wird dem Lärmimmissionsschutz mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
19.5	Die Weser ist nicht dafür ausgelegt, dass die großen Schiffe diese gefahrlos befahren, dazu muss erst eine Begradigung erfolgen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
19.6	Das Vorhaben stellt insgesamt eine Steuerverschwendung dar und es wird der	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Hinweis gegeben, dass der Standort falsch gewählt wurde.	Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
20	**Öffentlichkeit 20** Per Schreiben vom 16.04.2015	
20.1	Das Plangebiet RegioPort Weser musste flächenmäßig gegenüber den ursprünglichen Planungen verkleinert werden. Daher ist eine erneute Alternativstandortüberprüfung auf Basis dieser wesentlich kleineren Flächen notwendig.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Die Verkleinerung der Fläche gegenüber der im Regionalplan ausgewiesenen Fläche bedeutet nicht, dass sich hierdurch veränderte Parameter für die Standortsuche ergeben.
20.2	Auf Basis der unmittelbaren Nähe zu den Wohngebieten ist ein Sonn- und Feiertagsbetrieb auszuschließen, basierend auf den Licht- und Lärm-Immissionen durch den Betrieb im Hafen und hafenaffinen Gewerbe Auf Basis der unmittelbaren Nähe zu den Wohngebieten ist ein Nachtbetrieb auszuschließen, basierend auf den Licht- und Lärm-Immissionen durch den Betrieb im Hafen und hafenaffinen Gewerbe	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Auch bei einem Nacht- und Wochenendbetrieb wird dem Lärmimmissionsschutz mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
20.3	Die Abstände zu den Wohngebieten sind auf Basis der zu erwartenden Licht- und Lärm- Immissionen erneut zu überprüfen, insbesondere auf Basis der geplanten Lärmschutzwand an der B482 auf Seiten Dankersen. Reflektionen und Westwinde sind nicht in den bestehenden Gutachten enthalten.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen. Die Wirkungen von Lichtemissionen sind in einer Verträglichkeitsprüfung ausführlich beurteilt worden. Zur Minimierung vorhabenbedingter Wirkungen werden sog. vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung abgeleitet. Die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen sind nicht erheblich. Dem Lichtimmissionsschutz wird mit den getroffenen Festsetzungen zur Leuchthöhe und zu den Leuchtmitteln ausreichend Rechnung getragen.
20.4	Die Abstände zu den Wohngebieten sind so zu wählen, dass das dörfliche Erscheinungsbild von Cammer und Päpinghausen	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	nicht gestört wird. Die Gebäude im hafenaffinen Gewerbegebiet sind dem dörflichen Ortsbild anzupassen oder durch andere Maßnahmen zu kompensieren.	erforderlich. Es kann nicht nachvollzogen werden, wie das vorhandene dörfliche Erscheinungsbild der Ortschaften durch das Plangebiet beeinträchtigt werden soll.
20.5	Die Ansiedlungen im hafenaffinen Gewerbegebiet sind zu beschränken, dass keine Luftverschmutzung zu erwarten ist.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Der Belang Luftschadstoffe ist ebenso wie der Belang hinsichtlich der Anforderungen des Klimaschutzes in der Planung berücksichtigt. Luftschadstoffbelastungen für relevante Immissionsorte können ausgeschlossen werden.
20.6	Es werden unwiderruflich Naturflächen zerstört. Daher ist eine erneute Alternativstandortprüfung durchzuführen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Dass Naturflächen in Anspruch genommen werden ist bereits bei der vorliegenden Alternativenprüfung bekannt gewesen. Es wird in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue aufgrund der Flächeninanspruchnahme eingegriffen. Dieser Eingriff wird ebenso ausgeglichen wie der Eingriff in Natur und Landschaft.
20.7	Minden gehört zu den Pilotgemeinden für die Allianz der Flächen. Das bedeutet, dass anstelle neuer Flächen bestehende Brachflächen o.ä. genutzt werden sollen. Dies ist bisher beim RegioPort nicht berücksichtigt worden und daher nachzuholen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Der Belang der Wiedernutzung von Brachen ist bei der Alternativenprüfung berücksichtigt worden.
20.8	Es besteht keine Trimodalität, da es für den geplanten Bahnanschluss weder ein schlüssiges Konzept der Umsetzung gibt noch einen Termin zur Umsetzung. Alle weiteren Planungen zum RegioPort dürfen erst dann erfolgen, wenn ein Bahnbetreiber oder eine entsprechende Planungsstelle bestätigt, dass der Höhenausgleich bei vollgeladenen Containerzügen technisch möglich ist. Ohne Trimodalität kein RegioPort.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Um die Funktion eines Hinterland-Hubs erfüllen zu können, ist ein trimodaler Anschluss des Vorhabenbereiches notwendig. Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen. Diese Voraussetzung mit der unmittelbaren Nähe an eine überörtliche Hauptverkehrsstraße (hier B 482) ist am Kanal in dem relevanten Suchraum nicht gegeben.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
20.9	Einen wesentlichen Anteil am Containerumschlag hat der Umschlag von LKW auf LKW. Daher ist die Standortwahl neu zu überprüfen, da der "Flaschenhals" Porta in den bisherigen Planungen nicht berücksichtigt wurde. Ein LKW zu LKW Umschlag hat in der Nähe der Autobahn A2 zu erfolgen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Es handelt sich bei dem Vorhaben um einen Hafen nicht um ein Güterverteilzentrum.
20.10	In den bisherigen Planungen gibt es keine Einschränkungen für den LKW Verkehr auf Kreisstraßen durch Ortschaften. Es sind Maßnahmen zu schaffen, dass es zu keinem LKW Verkehr durch Ortschaften kommen wird.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da ein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße nicht vorgesehen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Brücke der B 482 über die Cammer Straße / Karlstraße keinen Container-LKW-Verkehr aufgrund der dort vorhandenen lichten Höhe zulässt. Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt ausschließlich von Westen über die Magdeburger Straße auf Mindener Stadtgebiet. Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung der Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer). Dieses wird Bestandteil eines Monitoringkonzepts für das Verkehrsgeschehen, das frühzeitig auf mögliche Veränderungen und ggf. unerwünschte Belastungen durch den Verkehr zu und vom RegioPort reagieren soll. Die geplante Realisierung des RegioPort Weser erfolgt in mehreren Bauabschnitten. Damit wird die hiermit verbundene Verkehrszunahme sukzessive erfolgen. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Verkehrsmengen auf der B 482 von verschiedenen Einflussgrößen bestimmt wird, wie z.B. durch eine allgemeine Verkehrszunahme, durch zusätzliche

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Ansiedlungen auch außerhalb des Mindener Stadtgebietes und durch den demographischen Wandel, der unter Umständen zu geringeren Verkehren führen kann.
20.11	Es muss gewährleistet werden, dass eigenständige Rad- und Gehwege geschaffen werden für die Bahn- und B482 Unterführung. Eine Trennung zwischen Straße und Geh/Radweg muss gegeben sein.	**Der Anregung wird entsprochen.** Der Bebauungsplan setzt für den notwendigen Ausbau der Magdeburger Straße die erforderlichen Flächen entsprechend als Straßenverkehrsfläche fest. Diese ist ausreichend dimensioniert um einen von der Fahrbahn getrennten Rad- und Fußweg anlegen zu können, wie es auch die Ausbauplanung vorsieht.
20.12	Es muss vorgegeben werden, welche Stoffe umgeschlagen oder gelagert werden dürfen. Müll (Papier, Metall, Grünabfälle, Restmüll etc.) sind auszuschließen, da es zu massiven Luftimmissionen führen wird und sich Müll durch die Westwinde in Cammer und Umgebung wiederfinden wird.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.**
20.13	Störfälle im Sinne der Störfallverordnung dürfen weder gelagert noch umgeschlagen werden, da in unmittelbarer Nähe die Aue (Bachlauf), Flora und Fauna (Schaumburger Wald) und Wohngebiete angrenzen. Unfälle lassen sich nicht verhindern!!!	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Die Berücksichtigung des Aspektes „Störfallbetriebe" erfolgt bereits weitreichend auf der Ebene des Bebauungsplanes und wird nicht ausschließlich in das Anlagengenehmigungsverfahren verwiesen.
20.14	Welche Gewerbe sich ansiedeln dürfen sind vorzugeben unter Berücksichtigung von Lärm-, Licht- und Luftverschmutzung.	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Mit der Festsetzung des zulässigen Nutzungsspektrums in dem hafenaffinen Sonder- / Gewerbegebiet ist eine deutliche Reglementierung der Nutzungen im Sinne der Kopplung des Gebietes an den Containerhafen erreicht.
20.15	Das Plangebiet liegt im Überschwemmungsgebiet der Aue. Nachweislich ist in den letzten Jahren die Aue über die Ufer getreten, wodurch eine Bebauung in diesen Bereichen unzulässig ist und im Bebauungsplan zu kennzeichnen ist.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der RegioPort fällt eindeutig unter die Ausnahme des § 78 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG): ("ausgenommen sind Bauleitpläne für Häfen und Werften"). Die übrigen Regelungen des § 78 WHG (insbesondere Abs.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		1 Nr. 2, Abs. 2) finden daher keine Anwendung, da die Entscheidung des Gesetzgebers abschließend ist. Dass Häfen und Werften auch das Überschwemmungsgebiet (ÜSG) eines anderen Gewässers berühren können (z. B. Nebenflüsse/untergeordnete Gewässer), ist bundesweit betrachtet, kein Einzelfall. Im Übrigen ist die Überschneidung mit dem vorläufigen ÜSG der Bückeburger Aue auch nur ein zeitlich befristetes Problem, welches nur während des Planungsstadiums besteht. Als Ausgleichsmaßnahme wird die Bückeburger Aue renaturiert, was zur Folge hat, dass das ÜSG nach Abschluss dieser Maßnahme in seinen Grenzen zurückgenommen wird und eine Überschneidung Sondergebiet und ÜSG·nicht mehr gegeben ist. Mit der Gewässerrenaturierung der Bückeburger Aue einher geht die Schaffung bzw. das Belassen des heute vorhandenen Volumens des Retentionsraumes für Hochwasserereignisse.
20.16	Maschinen und Fahrzeuge müssen in Gefahrenbereichen vor Klemmgefahren warnen. Diese akustischen Melder sind über weite Strecken hörbar, da diese in einem anderen Frequenzbereich wie Alltags- oder Umgebungsgeräusche ertönen. Somit sind bauliche Maßnahmen zu schaffen, dass auf diese akustischen Melder verzichtet werden können. Andernfalls sind die Lärmimmissionsgutachten um diese akustischen Melder zu erweitern.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.**
20.17	Die Ausgleichflächen sind in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet zu schaffen um einen Bezug zum RegioPort herstellen zu können.	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Die naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen werden, soweit aus ökologischer Sicht sinnvoll, überwiegend im Bereich der Bückeburger Aue, innerhalb des Verbandsgebietes nachgewiesen.
20.18	Die Überschwemmungsmulden befinden sich außerhalb des Plangebietes vom RegioPort. Da diese jedoch eine Notwendig-	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Mit der Gewässerrenaturierung der Bückeburger Aue einher geht die

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	keit darstellen sind diese Mulden mit in das Plangebiet aufzunehmen. Somit ist der gegenwärtige Entwurf zum Bebauungsplan ungültig und entsprechend zu erweitern.	Schaffung bzw. das Belassen des heute vorhandenen Volumens des Retentionsraumes für Hochwasserereignisse. Damit ist in dem Plangebiet keine Veränderung der Hochwassersituation erreicht.
20.19	Für die Versiegelung der Containerstandflächen sind Kompensationsflächen zu schaffen. Die Versiegelung muss auf ein Minimum reduziert werden.	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Für den eigentlichen Containerhafen ist im Sinne der hier vorgesehenen Sondernutzung eine 100 %-ige Versiegelung planungsrechtlich erforderlich, um den zur Verfügung stehenden Raum wirklich intensiv zum Zwecke der Containerlagerung etc. nutzen zu können. Hier sind Maßstäbe, die an „übliche" Gewerbegebiete gestellt werden, nicht anzuwenden.
20.20	Wasserdurchlässige Ersatzmaßnahmen für Containerstandflächen, welche sich zurzeit in der Erprobung finden, dürfen nicht angewandt werden, da dadurch das Grundwasser bei eintretenden Störfällen gefährdet wird. Zudem handelt es sich hier weder um "anerkannte Regeln" noch um Maßnahmen gemäß "Stand der Technik".	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.**
20.21	Zum Erhalt des dörflichen Charakters sind die Bauhöhen im hafenaffinen Gelände zu beschränken, auf Höhen die in das Bild eines Dorfes passen.	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Die Höhe der baulichen Anlagen ergibt sich aus der Notwendigkeit zur Zweckerfüllung der Funktion des Containerhafens und dem Standort für das hafenaffine Gewerbe. Die Höhe der Anlagenteile und der Gebäude werden dabei differenziert mit einer aufsteigenden Höhenstaffelung von Norden nach Süden festgesetzt.
20.22	In keinem Gutachten wird das Nadelöhr Porta berücksichtigt, obwohl es sich um den einzigen Weg zur Autobahn A2 handelt. Die Gutachten sind somit nachzubessern unter Berücksichtigung des zunehmenden LKW Containerverkehrs und der nur 1 1/2 spurigen B482.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Belang ist in mehreren Gutachten abgearbeitet worden. Die geplante Realisierung des RegioPort Weser erfolgt in mehreren Bauabschnitten. Damit wird die hiermit verbundene Verkehrszunahme sukzessive erfolgen. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Verkehrsmengen auf der B 482 von verschiedenen Einflussgrößen bestimmt

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		wird, wie z.B. durch eine allgemeine Verkehrszunahme, durch zusätzliche Ansiedlungen auch außerhalb des Mindener Stadtgebietes und durch den demographischen Wandel, der unter Umständen zu geringeren Verkehren führen kann.
20.23	Der LKW Verkehr wird zunehmen, sonst bräuchte man ja keinen neuen Hafen. Die Begründung, dass der zunehmende Verkehr kompensiert wird durch den demographischen Wandel und der damit verbundenen "Landflucht" ist aus der Luft geholt und entbehrt jeglicher Grundlage. Insbesondere die jüngeren Familien haben mehrere Autos wodurch es ggf. sogar zu einer Zunahme durch den PKW Verkehr kommen wird.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Dass ein Hafen notwendig ist, weil der LK Verkehr zunehmen soll erschließt sich nicht. Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort, • die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung.
20.24	Bei der Bewertung der Einwände sind die Antworten mit Fakten zu begründen, wie z.B. bestehende Gutachten. Können Ein-	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	wände nicht durch Fakten beantwortet werden, sind entsprechende akkreditierte Institute zu beauftragen, die Fakten schaffen können für eine fachmännische Beantwortung. Antworten durch den Planungsverband oder der Abteilung "Stadtplanung" sind voreingenommen und können somit keinen unabhängigen Stand wiedergeben.	erforderlich.
21	**Öffentlichkeit 21** Per Schreiben vom 15.04.2015	
21.1	Der Lärm wird die Gesundheit nachteilig beeinflussen und das Recht auf Unversehrtheit der Gesundheit verletzen. Lärmspitzen müssen nachts so gering gehalten werden, dass man auch bei geöffnetem Fenster schlafen kann, ohne immer wieder aus dem Schlaf aufgeschreckt zu werden. Der Lärm wird den Schlafrhythmus nachteilig beeinflussen. Ein Stück Lebensqualität geht verloren und die Leistungsfähigkeit am Tag wird stark verringert. Es werden Lärmschutzmaßnahmen ignoriert.	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
21.2	Es wird befürchtet, dass durch die sehr hohen Lichtmasten eine Blendwirkung und Grundhelligkeitserhöhung während der Nacht, die den Schlafrhythmus nachteilig beeinflussen und Recht auf Unversehrtheit der Gesundheit einschränken.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Wirkungen von Lichtemissionen sind in einer Verträglichkeitsprüfung ausführlich beurteilt worden. Zur Minimierung vorhabenbedingter Wirkungen werden sog. vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung abgeleitet. Die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen sind nicht erheblich. Dem Lichtimmissionsschutz wird mit den getroffenen Festsetzungen zur Leuchthöhe und zu den Leuchtmitteln ausreichend Rechnung getragen, zumal jetzt auf die ursprünglich geplanten 45 m bzw. 30 m hohen Lichtmasten verzichtet wird.
21.3	Es entsteht eine Belästigung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und das damit verbundene Schadstoffaufkommen. Kinder sind durch die verkehrsbelasteten Straßen gefährdet. Der LKW-Verkehr soll nicht durch den Ort Cammer verlaufen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da ein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße nicht vorgesehen ist. Dabei ist auch zu berück-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		sichtigen, dass die Brücke der B 482 über die Cammer Straße / Karlstraße keinen Container-LKW-Verkehr aufgrund der dort vorhandenen lichten Höhe zulässt. Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt ausschließlich von Westen über die Magdeburger Straße auf Mindener Stadtgebiet. Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung der Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer). Dieses wird Bestandteil eines Monitoringkonzepts für das Verkehrsgeschehen, das frühzeitig auf mögliche Veränderungen und ggf. unerwünschte Belastungen durch den Verkehr zu und vom RegioPort reagieren soll.
21.4	Das gesamte S02 liegt in einem Abstand von 300-500m zur Ortschaft Cammer. Auch die lagernden Störfallbetriebe müssen zwingend ausgeschlossen werden.	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Die Berücksichtigung des Aspektes „Störfallbetriebe" erfolgt bereits weitreichend auf der Ebene des Bebauungsplanes und wird nicht ausschließlich in das Anlagengenehmigungsverfahren verwiesen. Folgende Festsetzung wird vorgesehen: Ausgeschlossen sind alle Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der relevanten Stoffe i.S.v. § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) dienen.
21.5	Eine Trimodalität wird durch die fehlende Bahnanbindung auf viele Jahre hinaus gesehen nicht existieren, den Containerhafen ineffizient arbeiten lassen und durch den zusätzlichen LKW-Verkehr eine unakzeptable zusätzliche Verkehrs- und Lärmbelastung und Gefahren erzeugen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Be-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		gründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort, • die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung.
21.6	Durch die Versiegelung von Stellflächen wird es eine Änderung des Grundwasserspiegels und Grundwasserprobleme und Gebäudeschäden in umgebenden Ortschaften geben.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser sind im Umweltbericht berücksichtigt worden. Es wird mit der Planung nicht in Grundwasserschichten und –ströme eingegriffen.
21.7	Westwinde werden den entstehenden Lärm unterstützend in Richtung Cammer tragen, in der Richtung fehlt ein effektiver Lärmschutz.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Belang „Wind" ist als Parameter in die Lärmuntersuchungen eingeflossen.
21.8	Die Gutachten sind unglaubwürdig, sie werden nicht durch 2. und 3. Gutachten anderer Anbieter verifiziert.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
21.9	Der Bau im Überschwemmungsgebiet wird für angrenzende Ortschaften Grundwasserprobleme und Überschwemmungsprobleme durch überlastete Entwässerungen erzeugen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser sind im Umweltbericht berücksichtigt worden. Es wird mit der Planung nicht in Grundwasserschichten und –ströme eingegriffen. Die Entwässerungsplanung ist auf das Plangebiet mir Rückhaltung etc. abgestellt. Auswirkungen auf die Hydraulik

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		der vorhandenen Netze sind nicht zu erwarten.
21.10	Wegen der Nähe von Ansiedlungen muss auf lärmintensives Gewerbe oder Gewerbe mit Schadstoffen verzichtet werden.	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen. Der Belang Luftschadstoffe ist ebenso wie der Belang hinsichtlich der Anforderungen des Klimaschutzes in der Planung berücksichtigt. Luftschadstoffbelastungen für relevante Immissionsorte können ausgeschlossen werden.
21.11	Lärmbeeinträchtigungen in Cammer und umgebenden Ortschaften sind ebenso durch akustische oder lichttechnische Bewegungsmelder von Fahrzeugen und Kränen zu erwarten. Es müssen andere Konzepte erarbeitet werden.	**Der Anregung wird dem Grunde nach gefolgt.** Eine Überwachung der Auswirkungen ist im Monitoringprogramm enthalten.
21.12	Die geplanten Bauhöhen sind zu groß und ermöglichen keine Integration in die bestehende Landschaft.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Höhe der baulichen Anlagen ergibt sich aus der Notwendigkeit zur Zweckerfüllung der Funktion des Containerhafens und dem Standort für das hafenaffine Gewerbe. Die Höhe der Anlagenteile und der Gebäude werden dabei differenziert mit einer aufsteigenden Höhenstaffelung von Norden nach Süden festgesetzt. Höhe baulicher Anlagen SO-1 Hafengebiet Containerhafen Bauliche Anlagen und Container Lagerung / Stapelung: max. 15,00 m Krananlagen / Verladeeinrichtungen Bahnseitig: max. 43,00 m Wasser – und landseitig: max. 35,00 m Höhe baulicher Anlagen SO-2 Hafengebiet Hafenaffines Gewerbegebiet Süden: max. 15,00 m Norden: max. 10,00 m Eine nachteilige Wirkung auf Immissionsorte durch die Höhe der Gebäude /

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Anlagen ist nicht zu erkennen. Es ist weder eine Verschattung zu erwarten, noch eine Beeinträchtigung von Belichtung und Belüftung der Immissionsorte festzustelle. Auch der Aspekt eines „Eingemauertseins" kann hier nicht festgestellt werden.
22	**Öffentlichkeit 22** Per Schreiben vom 15.04.2015	
	Identisch mit der Stellungnahme Nr. 21	
22.1	Der Lärm wird die Gesundheit nachteilig beeinflussen und das Recht auf Unversehrtheit der Gesundheit verletzen. Lärmspitzen müssen nachts so gering gehalten werden, dass man auch bei geöffnetem Fenster schlafen kann, ohne immer wieder aus dem Schlaf aufgeschreckt zu werden. Der Lärm wird den Schlafrhythmus nachteilig beeinflussen. Ein Stück Lebensqualität geht verloren und die Leistungsfähigkeit am Tag wird stark verringert. Es werden Lärmschutzmaßnahmen ignoriert.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
22.2	Es wird befürchtet, dass durch die sehr hohen Lichtmasten eine Blendwirkung und Grundhelligkeitserhöhung während der Nacht, die den Schlafrhythmus nachteilig beeinflussen und Recht auf Unversehrtheit der Gesundheit einschränken.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Wirkungen von Lichtemissionen sind in einer Verträglichkeitsprüfung ausführlich beurteilt worden. Zur Minimierung vorhabenbedingter Wirkungen werden sog. vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung abgeleitet. Die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen sind nicht erheblich. Dem Lichtimmissionsschutz wird mit den getroffenen Festsetzungen zur Leuchthöhe und zu den Leuchtmitteln ausreichend Rechnung getragen, zumal jetzt auf die ursprünglich geplanten 45 m bzw. 30 m hohen Lichtmasten verzichtet wird.
22.3	Es entsteht eine Belästigung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und das damit verbundene Schadstoffaufkommen. Kinder sind durch die verkehrsbelasteten Straßen gefährdet. Der LKW-Verkehr soll nicht durch den Ort Cammer verlaufen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da ein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße nicht vorge-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		sehen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Brücke der B 482 über die Cammer Straße / Karlstraße keinen Container-LKW-Verkehr aufgrund der dort vorhandenen lichten Höhe zulässt. Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt ausschließlich von Westen über die Magdeburger Straße auf Mindener Stadtgebiet. Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung der Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer). Dieses wird Bestandteil eines Monitoringkonzepts für das Verkehrsgeschehen, das frühzeitig auf mögliche Veränderungen und ggf. unerwünschte Belastungen durch den Verkehr zu und vom RegioPort reagieren soll.
22.4	Das gesamte S02 liegt in einem Abstand von 300-500m zur Ortschaft Cammer. Auch die lagernden Störfallbetriebe müssen zwingend ausgeschlossen werden.	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Die Berücksichtigung des Aspektes „Störfallbetriebe" erfolgt bereits weitreichend auf der Ebene des Bebauungsplanes und wird nicht ausschließlich in das Anlagengenehmigungsverfahren verwiesen. Folgende Festsetzung wird vorgesehen: Ausgeschlossen sind alle Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der relevanten Stoffe i.S.v. § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) dienen.
22.5	Eine Trimodalität wird durch die fehlende Bahnanbindung auf viele Jahre hinaus gesehen nicht existieren, den Containerhafen ineffizient arbeiten lassen und durch den zusätzlichen LKW-Verkehr eine unakzeptable zusätzliche Verkehrs- und Lärmbelastung und Gefahren erzeugen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin sind die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort, • die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung.
22.6	Durch die Versiegelung von Stellflächen wird es eine Änderung des Grundwasserspiegels und Grundwasserprobleme und Gebäudeschäden in umgebenden Ortschaften geben.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser sind im Umweltbericht berücksichtigt worden. Es wird mit der Planung nicht in Grundwasserschichten und –ströme eingegriffen.
22.7	Westwinde werden den entstehenden Lärm unterstützend in Richtung Cammer tragen, in der Richtung fehlt ein effektiver Lärmschutz.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Belang „Wind" ist als Parameter in die Lärmuntersuchungen eingeflossen.
22.8	Die Gutachten sind unglaubwürdig, sie werden nicht durch 2. und 3. Gutachten anderer Anbieter verifiziert.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
22.9	Der Bau im Überschwemmungsgebiet wird für angrenzende Ortschaften Grundwasserprobleme und Überschwemmungsprobleme durch überlastete Entwässerungen erzeugen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser sind im Umweltbericht berücksichtigt worden. Es wird mit der Planung nicht in Grundwasserschichten und –ströme eingegriffen. Die Entwässerungsplanung ist auf das Plangebiet mir Rückhaltung etc. abgestellt. Auswirkungen auf die Hydraulik der vorhandenen Netze sind nicht zu erwarten.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
22.10	Wegen der Nähe von Ansiedlungen muss auf lärmintensives Gewerbe oder Gewerbe mit Schadstoffen verzichtet werden.	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen. Der Belang Luftschadstoffe ist ebenso wie der Belang hinsichtlich der Anforderungen des Klimaschutzes in der Planung berücksichtigt. Luftschadstoffbelastungen für relevante Immissionsorte können ausgeschlossen werden.
22.11	Lärmbeeinträchtigungen in Cammer und umgebenden Ortschaften sind ebenso durch akustische oder lichttechnische Bewegungsmelder von Fahrzeugen und Kränen zu erwarten. Es müssen andere Konzepte erarbeitet werden.	**Der Anregung wird dem Grunde nach gefolgt.** Eine Überwachung der Auswirkungen ist im Monitoringprogramm enthalten.
22.12	Die geplanten Bauhöhen sind zu groß und ermöglichen keine Integration in die bestehende Landschaft.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Höhe der baulichen Anlagen ergibt sich aus der Notwendigkeit zur Zweckerfüllung der Funktion des Containerhafens und dem Standort für das hafenaffine Gewerbe. Die Höhe der Anlagenteile und der Gebäude werden dabei differenziert mit einer aufsteigenden Höhenstaffelung von Norden nach Süden festgesetzt. Höhe baulicher Anlagen SO-1 Hafengebiet Containerhafen Bauliche Anlagen und Container Lagerung / Stapelung: max. 15,00 m Krananlagen / Verladeeinrichtungen Bahnseitig: max. 43,00 m Wasser – und landseitig: max. 35,00 m Höhe baulicher Anlagen SO-2 Hafengebiet Hafenaffines Gewerbegebiet Süden: max. 15,00 m Norden: max. 10,00 m Eine nachteilige Wirkung auf Immissionsorte durch die Höhe der Gebäude / Anlagen ist nicht zu erkennen. Es ist weder eine Verschattung zu erwarten, noch eine Beeinträchtigung

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		von Belichtung und Belüftung der Immissionsorte festzustelle. Auch der Aspekt eines „Eingemauertseins" kann hier nicht festgestellt werden.
23	**Öffentlichkeit 23** Per Schreiben vom 17.04.2015	
23.1	Gegen den Bebauungsplanentwurf werden folgende Einwende gegeben: Das Land NRW hat Industriebrachen den Vorrang für Industrieansiedlungen vorgeschrieben, um unnötiger Naturzerstörung und Versiegelung der Landschaft entgegen zu wirken. Die Suche nach geeigneten Flächen wurde bewusst oder unbewusst durch falsche Grundvorgaben in eine falsche Richtung gelenkt: anfänglich überhöhter Flächenbedarf, der nachträglich stark reduziert wurde. Trimodalität, die nach der jetzigen Planung in absehbarer Zeit nicht gegeben ist und in Zukunft mehr als unwahrscheinlich sein wird.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort, • die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung. Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
23.2	Die Verkehrstechnische Anbindung ist mehr als unzulänglich: • Schiffsverkehr: Anfangs die Notwendigkeit der 3-lagigen Fracht, zurückgenommen auf2- lagig, da die Brückenanlagen über die Weser größere Durchfahrtshöhe nicht zulassen! Schiffe können im Hafenbereich nicht wenden. Topographisch sehr ungünstiges Gelände - Wasserstraße zu hoch im Vergleich zum übrigen Terrain.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. 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 Rusbend (Entfernung vom RegioPort ca. 5,0 km), die modernen Schiffe können auch eine Strecke bis zur Weser-/ Schachtschleuse problemlos rückwärtsfahren. Eine dreilagige Befahrbarkeit der Weser war nie Voraussetzung für den RegioPort Weser. Die Topographie kann durch die vorgesehen Suprastrukur (Krananlagen) überwunden werden.
	• Straßenverkehr: Bei der von den Planern unterstellten Wirtschaftlichkeit würden die Straßen den ankommenden und abfließenden Lkw-Verkehr kaum aufnehmen können, abgesehen von der Zuwegung zur B 482: fehlender Kreisel, Rückstau auf der "Holländischen Rampe" in Richtung Nienburg bzw. aus Richtung A2 ist vorprogrammiert. Selbst bei einer evtl. späteren Errichtung eines Kreisels wäre die dann geplante Ampelanlage bei den beiden "Holländischen Rampen" aufgrund des geringen Abstands zum Kreisel für den Verkehrsfluss unsinnig. Weiterhin besteht die nicht unerhebliche Gefahr, dass der Verkehrsfluss Richtung A2 in einem nicht unerheblichen Ausmaß durch die Dörfer Richtung Auffahrt Bad Nenndorf geht. Eine unzumutbare Belastung der Dorfbevölkerung bei dem zugleich unzulänglichen Ausbau der vorhandenen Straßenführung. Die Nutzung dieses "Schleichweges" wird verstärkt durch die zu geringe Verkehrskapazität im Bereich der Porta Westfalica (s. Einwände der Gemeinde Porta Westfalica: Verkehrsinfarkt).	Die mit dem Planungsvorhaben verbundenen verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund des Anschlusses der Sondergebiete an die vorhandene Erschließung des Gewerbegebietes Päpinghausen / der B 482 und somit fast unmittelbar an das überörtliche Verkehrsnetz als nicht wesentlich einzustufen und lassen keine deutliche Änderung der Verkehrsqualität erwarten.
	• Bahnanbindung: Aufgrund der schwierigen, ungünstigen und beengten topo-	Es ist der Nachweis erbracht worden,

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	grafischen Verhältnisse ist eine Bahnanbindung auch nach 2022 nicht realistisch. Der Aufwand und die zu erwartende Wirtschaftlichkeit für diesen Gleisanschluss stehen in keinem sinnvollen Verhältnis. Die Deutsche Bahn wird diesen Anschluss ganz sicher nicht zur Verfügung stellen. Somit ist die Trimodalität nicht gegeben, selbst die beiden verbleibenden Verkehrsanbindungen sind mehr als zweifelhaft.	dass die topographischen Verhältnisse durch die geplante Bahnanbindung technisch überwunden werden können und dass der Bahnanschluss wirtschaftlich ist. Es ist nicht beabsichtigt, den Bahnanschluss durch die Deutsche Bahn bauen zu lassen, sondern durch den Vorhabenträger bzw. Betreiber.
23.3	Die zu erwartenden schädlichen Emissionen und Gefahren sind für die Gemeinde Cammer bei der jetzigen Planung nicht hinnehmbar: • Die Lärmbelastung hat bereits jetzt ein erhebliches Ausmaß. Cammer ist dem Lärm der Bahnverbindung Minden-Nienburg, der B 482, des Schießplatzes der Bundeswehr, den Übungsflügen der Hubschrauber und der eröffneten Start- und Landeerlaubnis von Tragflächenflugzeugen in Achum ausgesetzt. Dieses wird nun noch gesteigert durch zusätzlichen Lkw-Verkehr, Arbeitslärm der Krananlagen, "Radlader", Warnsignale der Beförderungsmittel (besonders durchdringend), Schiffsdiesel zur Stromerzeugung (keine Pflicht der Fremdversorgung), laufende Kühlaggregate der Container, Lärmemission des verarbeitenden Gewerbegebietes. Hinzu käme noch - nach Erwartung des Betreibers der Hafenanlage - der Lärm der Bahnanbindung (rangieren, quietschen an den vielen notwendigen Bahnweichen und der Bremsvorgänge, Puffergeräusche, ...). Dieser Lärmbelastung würden die Bewohner der Ortschaft Cammer 24 Stunden ausgesetzt sein! • Lichtverschmutzung: Aufgrund der Arbeitssicherheit muss der "Arbeitsraum" hell aus- geleuchtet werden. Auch wenn die Beleuchtungsmasten von den irrwitzig geplanten Höhen reduziert wurden und LED-Technik verwendet werden soll, lässt sich eine Belästigung von Mensch und Tier nicht vermeiden. Es ist nicht vorstellbar, dass dieses in diesem sensiblen Naturschutzbereich unter den be-	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen. Die Wirkungen von Lichtemissionen sind in einer Verträglichkeitsprüfung ausführlich beurteilt worden. Zur Minimierung vorhabenbedingter Wirkungen werden sog. vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung abgeleitet. Die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen sind nicht erheblich. Dem Lichtimmissionsschutz wird mit

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	schriebenen Bedingungen keine schädlichen Auswirkungen auf Mensch und Tier hat.	den getroffenen Festsetzungen zur Leuchthöhe und zu den Leuchtmitteln ausreichend Rechnung getragen.
	• Gewässerschutz: Die Aue wird, auch wenn Flutmulden entstehen, die Niederschläge nicht komplett aufnehmen können. Der Klimawandel wird immer mehr zu häufigeren und stärkeren "Jahrhundert Unwettern" führen. Zusätzlich wird die Aue noch durch die "Entsorgung" des Oberflächenwassers der versiegelten Flächen belastet. Das geplante Auffangbecken an der Kreisstraße wird höchstens bei normalen Niederschlägen das Wasser aufnehmen. Somit sind größere und häufigere Überschwemmungen zu erwarten. Problem bleibt zusätzlich das kontaminierte Wasser aus dem gesamten RegioPort, das eigentlich einer besonderen Aufbereitung bedarf. Der damals angedachte wasserdurchlässige Oberflächenbelag (FH Minden) wäre in diesem Gebiet auf dem Hintergrund der Wassergewinnung ganz sicher nicht dienlich. Aus wasserrechtlichen Gründen und dem notwendigen Hochwasserschutz ist es unverständlich, wie eine solche Anlage hier geplant und gebaut werden soll/darf. Viele Städte in Deutschland haben aus leidvoller Erfahrung gelernt. Warum nicht der Mindener Stadtrat?!	Es wird in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue aufgrund der Flächeninanspruchnahme eingegriffen. Dieser Eingriff wird ebenso ausgeglichen wie der Eingriff in Natur und Landschaft. Für die RW-Entsorgung liegt ein Konzept vor, das das bestehende Netz und dessen Hydraulik berücksichtigt.
	• Störfallbetrieb: In unmittelbarer Nähe des hafenaffinen Gewerbes befindet sich eine Wohnsiedlung. Selbst die daran angrenzende Wohnbebauung wäre in einem Störfall durch die Westwindzone nicht nur betroffen, sondern bei evtl. Explosionen sogar extrem gefährdet, wie einige Vorkommnisse der jüngsten Vergangenheit belegen. Bei giftigen Luftverunreinigungen sind 300m keine Entfernung um schnelle Warnung und Evakuierung zu veranlassen. Die vorgesehene eigenverantwortliche Erklärung und Verpflichtung zum sorgfältigen Umgang von Gefahrenstoffen bietet der Bevölkerung keinen Schutz. Die geplante Genehmigung für Betriebe der Gefahrenstoffgruppe muss untersagt werden. Industrieansiedlung nur unter dem Blickwinkel als Einnahmequellen von Kommunen - unter Vernach-	Die Berücksichtigung des Aspektes „Störfallbetriebe" erfolgt bereits weitreichend auf der Ebene des Bebauungsplanes und wird nicht ausschließlich in das Anlagengenehmigungsverfahren verwiesen. Folgende Festsetzung wird vorgesehen: Ausgeschlossen sind alle Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der relevanten Stoffe i.S.v. § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) dienen. Ausnahmsweise können zugelassen werden: Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die dem § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	lässigung der Unversehrtheit von Menschen - ist asozial -> nicht der Gemeinschaft dienlich. Minden sollte auch gute Nachbarschaft über Landesgrenzen pflegen!	i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) innerhalb der Abstandsklasse 1 (bis 200 m Achtungsabstand nach Anhang 1 der KAS-18) zum Zwecke der Lagerung und des Umschlages der relevanten Stoffe zuzuordnen sind. Betriebe oder Betriebsbereiche höherer Abstandsklassen (Achtungsabstände) können darüber hinaus ausnahmsweise zugelassen werden, wenn im Einzelfall der Nachweis einer Einordnung in die Anforderungen der Abstandsklasse 1 erbracht wird.
	• Der Begriff "hafenaffines Gewerbe" sollte dem Wort gerecht werden und nicht dem Belieben von Hafenbetreibern überlassen werden. Industrie, die nicht im Gebiet der Stadt Minden erwünscht ist, sollte auch nicht den Nachbarn zugemutet werden. Der Begriff muss klar definiert werden.	Mit der Festsetzung des zulässigen Nutzungsspektrums in dem hafenaffinen Sonder- / Gewerbegebiet ist eine deutliche Reglementierung der Nutzungen im Sinne der Kopplung des Gebietes an den Containerhafen erreicht. Zulässig sind: Betriebe und Anlagen, Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude, die überwiegend Waren aus dem SO-1 Hafengebiet Containerhafen beziehen / liefern und Dienstleistungen für das SO-1 Hafengebiet Containerhafen erbringen (z.B. für Schiffsumschlag, Lager- und Speditionsbetriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze); Betriebe und Anlagen, die der Herstellung, Instandsetzung und Wartung der Hafensuprastruktur und der Hafenanlage land- und wasserseitig dienen jeweils unter der Maßgabe, dass die folgenden immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) nicht überschritten werden: …. ….
23.4	Weiterhin ist nicht hinnehmbar, dass diese Naturlandschaft einem Prestigeprojekt geopfert wird, obwohl viele Industriebrachen nicht einmal überprüft wurden. Der angeblich hohe Bedarf für Container-Umschlag in Minden ist mehr als zweifelhaft -> siehe Zahlen von Hannover, Braunschweig, Jade-Weser-Port, ... !	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
23.5	Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen sind fragwürdig (der Frage würdig) wenn man den Wandel an Zahlen für Flächenbedarf, Dreilagigkeit, Zweilagigkeit, 3-Schicht- / 2-Schicht- / kein Wochenendbetrieb / Trimodalität / Containeraufkommen / Verkehrserwartung etc. betrachtet.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
23.6	Für die hiesige starke Beeinträchtigung der Lebensqualität, der Natur, der überdimensionierten Bauhöhen, deren Auswirkung die Bevölkerung vor Ort ertragen muss, werden Ausgleichsflächen fernab von Cammer gestellt. Dieses ist inakzeptabel.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
23.7	Es darf nicht sein, dass für ein unwirtschaftliches Projekt - am falschen Ort - unter falschen Annahmen - bei fehlendem Bedarf - Steuergelder vergeudet werden, auch wenn es EU-Zuschüsse gibt. Aber auch diese Zuschüsse sind Steuergelder. Dieses Projekt sollte umgehend gestoppt werden, um nicht wieder einmal Steuergelder zu vergeuden. Es wäre sinnvoll, den wohl erheblich geschrumpften Bedarf an Container-Umschlag neu zu erfassen und damit eine der vielen Industriebrachen in Minden zu beleben, um der Landverschwendung entgegenzuwirken (siehe Beschlüsse des Landtages von NRW). Bei diesem Unterfangen sollte evtl. der Schwerpunkt auf Wasserstraße und Bahnanbindung gelegt werden. Die Straßenanbindung sollte nachrangig sein, denn hier ist - wegen der Überlastung von Straßen I Brücken und deren schlechtem Zustand - die Schwachstelle in unserer Infrastruktur.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
24	**Öffentlichkeit 24** Per Schreiben vom 17.04.2015	
24.1	Dem vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" fehlt in seiner Grundkonzeption die städtebauliche Erforderlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB. Die Ausweisung der Sondergebiete S01 „Hafengebiet - Containerhafen" und S02 "Hafengebiet - Hafenaffi-	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Not-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	nes Gewerbe" folgen keinem hinreichend gewichtigen legitimen städtebaulichen Grund. Das Vorhaben ist angesichts der bestehenden Anlagen im Industriehafen nicht erforderlich und darüber hinaus vollkommen überdimensioniert. Der massive Eingriff in Natur und Landschaft sowie die Belastung der umliegenden Wohnnutzungen ist städtebaulich nicht gerechtfertigt.	wendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort, • die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung.
24.2	Die Fläche im Industriehafen bietet genügend Platz, um einen realistischen Umschlag am Wasserstraßenkreuz Weser - Mittellandkanal abwickeln zu können. Hier ist keine komplett neue Hafeninfrastruktur erforderlich, sondern eine Modernisierung und effizientere Betriebsführung der Containerumschlags- und -stellanlage im Industriehafen vollkommen ausreichend. Zumal die Planung von falschen Annahmen, hinsichtlich der Erreichbarkeit von übergroßen Großmotor-Güterschiffen (ÜGMS) sowie Großmotor-Güterschiffen (GSM) ausgeht. Diese Schiffe werden Minden weder im Industriehafen noch am geplanten WeserPort anlaufen können. Dafür fehlen einfach die notwendigen Wasserwege, um Minden zu erreichen. Auch die der Planung zugrundeliegenden Umschlagszahlen begründen keine Notwendigkeit für eine solche überdimensionierte Planung. Die Umschlagszahlen am	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstand-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	Hafenstandort Min- den stagnieren bzw. steigen auf geringem Niveau. Es ist kein Grund ersichtlich, dass die (realistisch) prognostizierten Umschlagszahlen in Zukunft den RegioPort erfordern. Städtebaulich wäre hier eine Entwicklung des bestehenden Industriehafens geboten, keine über- dimensionierte Planung auf grüner Wiese. Die Planung wird von Beginn an insbesondere mit der trimodalen Anschlussqualität (Wasser, Straße und Schiene) begründet und für erforderlich gehalten. Die Trimodalität steht bereits zum heutigen Zeitpunkt mehr als in Frage. Der Planungsverband hat bereits eingeräumt, dass der Bahnanschluss zunächst nicht realisiert wird. Der Bahnanschluss soll erst eingerichtet werden, wenn ausreichend Bedarf besteht und ein Betreiber für die Bahnanlagen gefunden ist. Es ist doch jetzt schon absehbar, dass dieser Bedarf nicht entstehen wird und ein Betreiber die Kosten des Bahnbetriebes unter den gegebenen Umständen nicht auf sich nehmen wird. Die Trimodalität ist somit am Ende, bevor der Hafenbetrieb überhaupt angefangen hat. Im Industriehafen hingegen sind die notwendigen Anschlüsse trimodal vorhanden. Eine Modernisierung des Industriehafens mit vergleichbaren Investitionssummen wie sie für den RegioPort aufgewendet werden, würde den Industriehafen umweltschonend bis ins nächste Jahrhundert wettbewerbsfähig machen. Sogar zu einem Bruchteil der Investitionssummen wäre der Industriehafen zu modernisieren. Stattdessen entsteht eine weitere Industriebrache, von denen Minden ohnehin schon zu viele hat. Während an anderer Stelle Flächen in ausgewiesenen Gewerbegebieten leer stehen, sollen für den RegioPort weitere Grün- und Landwirtschaftsflächen großflächig versiegelt werden.	ort, • die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung. Der Umschlag im Mindener Industriehafen II entwickelt sich wie prognostiziert. Das ursprünglich für 2014 prognostizierte Umschlagsvolumen im Kombinierten Verkehr (51.410 TEU) wurde um 2.106 TEU übertroffen (IST-Umschlag 2014: 53.516 TEU). Weitere Steigerungen können am derzeitigen Standort aufgrund der begrenzten Flächenkapazität nicht umgesetzt werden. Um die Funktion eines Hinterland-Hubs erfüllen zu können, ist ein trimodaler Anschluss des Vorhabenbereiches notwendig. Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen.
24.3	Die Ausweisung des S02 „Hafengebiet - Hafenaffines Gewerbe" ist als Etikettenschwindel abzulehnen. Die Planung sieht zwar ein Sonderbiet nach § 11 BauNVO vor, jedoch ist dieser Planbereich nicht mehr als ein Gewebe bzw. Industriegebiet i. S. der §§ 8, 9 BauNVO. Es aus der Pla-	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Um den hafenaffinen Charakter des Sondergebietes darzustellen wird folgende Festsetzung vorgenommen: *Zulässig sind:*

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	nung überhaupt nicht ersichtlich, dass das S02 für Hafenaffines Gewerbe erforderlich ist. Hier aus den bisherigen Diskussionen schon heute ersichtlich, dass sich im S02 lediglich üblichen Gewerbebetriebe ansiedeln werden. Gewerbeflächen sind jedoch auf der anderen Seite der B 482 genügend vorhanden. Für die Abdeckung des Bedarfs an zusätzlichen Flächen wären also die vorhandenen Gewerbeflächen vollkommen ausreichend.	*Betriebe und Anlagen, Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude, die überwiegend Waren aus dem SO-1 Hafengebiet Containerhafen beziehen / liefern und Dienstleistungen für das SO-1 Hafengebiet Containerhafen erbringen (z.B. für Schiffsumschlag, Lager- und Speditionsbetriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze);* *Betriebe und Anlagen, die der Herstellung, Instandsetzung und Wartung der Hafensuprastruktur und der Hafenanlage land- und wasserseitig dienen jeweils unter der Maßgabe, dass die folgenden immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) nicht überschritten werden:* *….* *….* Mit der Festsetzung des zulässigen Nutzungsspektrums in dem hafenaffinen Sonder- / Gewerbegebiet ist eine deutliche Reglementierung der Nutzungen im Sinne der Kopplung des Gebietes an den Containerhafen erreicht.
24.4	Es wird angeregt, die Plankonzeption mangels städtebaulicher Erforderlichkeit insgesamt aufzugeben. Sollte der politische Wille an der Durchsatzung des Vorhabens stärker sein, als die städtebauliche Notwendigkeit, so rege ich an, zumindest das S02 aus der Planung herauszunehmen. Auch mit dem S01 wären sämtliche Planannahmen - ob sie nun zutreffen sind oder nicht - erfüllt.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Die Planbegründung legt die Gründe für die Ziele und Zwecke ausreichend dar. Darin ist die Planrechtfertigung vor dem Hintergrund der Planungshoheit des Planungsverbandes und die Notwendigkeit für eine Bauleitplanung dargelegt. Die Planrechtfertigung ist in der Begründung ausreichend vorgenommen worden. Der Bebauungsplan ist notwendig zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des RegioPort Weser. Die einzelnen für die Notwendigkeit sprechenden Argumente wie • die vorhandene Situation am heutigen Containerhafenstandort,

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		• die Ansprüche der neuen Klasse der GMS, • die Standortbedingungen mit einer auch perspektivisch ausreichenden Flächengröße sowie • die Chance eines trimodalen Anschlusses des Standortes an die Verkehrsinfrastruktur sind allesamt dargelegt worden. Dabei ist die Nachfrage nach einem solchen Containerhafen ausreichend belegt und Grundlage für die Bauleitplanung.
24.5	Die Lärmemissionskontingentierung für die Sondergebiete in den textlichen Festsetzungen ist rechtswidrig und muss neu erarbeitet werden. Die Möglichkeit zur Beschränkung betrieblicher Emissionen gem. § 1 Abs. 4 Satz 1 BauNVO ist auf Sondergebiete nicht anwendbar (§ 1 Abs. 3 Satz 3 BauNVO). Die Möglichkeit auch in Sondergebieten die betrieblichen Emissionen zu beschränken, ergibt sich deshalb ausschließlich aus den Vorschriften § 11 Abs. 1 und 2 BauNVO selbst. Die Emissionskontingentierung knüpft an eine spezifische Betriebseigenschaft und damit an eine spezifische Art der zugelassenen Nutzungen an. Jedoch muss die Emissionskontingentierung in Sondergebieten gem. § 11 Abs. 1 und 2 BauNVO spezifischen Bestimmtheits- und Klarheitsanforderungen erfüllen, die in der vorliegenden Planung in den textlichen Festsetzungen nicht beachtet worden sind. Der Bebauungsplan selbst muss klare Vorgaben für die im nachfolgenden Genehmigungsverfahren über das konkrete Bauvorhaben vorzunehmen Prüfung enthalten. An diesen klaren Vorgaben fehlt es in dem Entwurf. Die textlichen Festsetzungen enthalten keine klaren Vorgaben für ein konkretes Vorhaben, außer ggf. in S01 - F1. Hier kann das konkrete Vorhaben derart umgrenzt werden, dass eine Nutzung und die aus ihr resultierenden Lärmemissionen bestimmbar und regelbar sind. Für alle anderen Planflächen jedoch, ist das nicht möglich. Eine solche vorhabenunabhängi-	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** **Der Anregung wird nicht gefolgt.** Hinsichtlich des Immissionsschutzes bzw. der Einhaltung des Immissionsrichtwertes an den relevanten Immissionsorten (Allgemeine Wohngebiete gemäß § 4 BauNVO) ergibt sich folgende Abwägung. Dabei ist mittels Schallgutachten betrachtet worden, welche Lärmzunahme vor dem Hintergrund der geplanten Festsetzungen zur Zulässigkeit der Art der baulichen Nutzung an den Immissionsorten zu erwarten ist und wie die dort zu berücksichtigenden Schallschutzansprüche eingehalten / erfüllt werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Immissionsorte heute bereits einer Vorbelastung unterliegen, die bei der Bauleitplanung und der Beurteilung der Lärmimmissionen zu berücksichtigen sind. Diese Vorbelastung ergibt sich durch das Gewerbegebiet in Päpinghausen, der Bückeburger Hafen und der Gewerbestandort Schanzenwiese in Cammer. Der Standort ist vor dem Hintergrund der funktionalen, verkehrsinfrastrukturellen und flächenhaften Ansprüche des Planvorhabens gewählt worden. Die Dimensionierung der Flächen für die Sondernutzung ist entsprechend

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	ge Kontingentierung von Nutzungen ist der BauNVO grundsätzlich fremd. Der Plangeber hat sich ohne Festlegung konkreter Vorhaben dafür entschieden, den Lärmkonflikten durch einen flächenbezogenen Schallleistungspegel zu begegnen. Diese sind jedoch vornabenunabhängig und definieren nicht gebietsadäquat das Emissionsverhalten von den potenziellen sich niederlassenden Betrieben ab. Die Emissionskontingente knüpfen nicht an die Betriebseigenschaft an, sondern sind vom Plangeber als allein physikalische Größe vorgegeben. Sie gehen auf das potentielle Emissionsverhalten der jeweiligen Betriebe nicht ein, welche der Plangeber mit den Sondergebieten ansiedeln will, nicht ein, sondern schreibt den Betrieben diese vor. Damit liegt nicht die nach § 11 Abs. 1 und 2 BauNVO zulässige Art der Nutzung Betriebsart als Leitbild der Planung zugrunde, sondern die maximal mögliche Ausnutzung der Lärmemissionskontingente. Die Kontingentierung ist insoweit beliebig. Für die sich ansiedelnden Betriebe wird es somit zur Glückssache, ob sie ihren spezifischen Betrieb in dem Sondergebiet ausführend können. Das ist keine geeignete Konfliktbewältigung zwischen der prinzipiell erlaubten Sondernutzung und dem Schutz der Nachbarschaft. Den Betrieben wird der eigentlich von § 11 BauNVO vorgesehene substantielle Raum genommen, sich gerade in einem Gebiet anzusiedeln, das sich von den §§ 2 bis 10 BauNVO unterscheidet. Die fehlende Ausrichtung der Emissionskontingentierung an den Betriebseigenschaften ist im Rahmen des § 11 Abs. 1 und 2 BauNVO unzulässig und daher ist die gesamte Emissionskontingentierung zu verwerfen.	des perspektivischen Bedarfes vorgenommen worden. Dabei ist auch der Aspekt einer möglichst anzustrebenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort berücksichtigt worden. Diese Trennung lässt sich jedoch aufgrund des Flächenerfordernisses für den Planungszweck nicht vollständig herstellen, ohne dass das Planvorhaben nicht mehr realisierbar wäre. Desweiteren sind der Umgang mit zu ergreifenden / festzusetzenden aktiven Schutzmaßnahmen zwischen Emissions- und Immissionsort analysiert worden. Im Ergebnis zeigt sich, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen geeignet wären, wenn alle zukünftig im Plangebiet ansiedelnden Betriebe sowie deren konkrete Betriebsabläufe, Hochbauten, innerbetrieblichen Fahrzeugverkehre, Lüftungs-, Klima-, Kälte- und Entstaubungsanlagen usw. bekannt wären. Dann könnten exakte Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert und festgesetzt werden. Da die genannten Daten – selbst für die Hafenanlage – derzeit nicht vorliegen, würde die Festsetzung beispielsweise eines Lärmschutzwalls nach dem „Prinzip Hoffnung" erfolgen. Hochliegende Lärmquellen wie z.B. die sich üblicherweise auf den Hallendächern befindlichen technischen Schallquellen würden durch einen willkürlich festgesetzten Lärmschutzwall nicht (ausreichend) abgeschirmt werden. Solange die Lärmquellen nicht bekannt sind, stellt ein festgesetzter Lärmschutzwall keine planerische Konfliktlösung dar, da sich – nach Ansiedelung des Gewerbes – herausstellen könnte, dass er falsch dimensioniert wurde. Daher macht es in dem östlichen Bereich aus Gründen des Immissionsschutzes keinen Sinn, dort z.B. eine Fläche für die (mögliche) Errichtung eines Lärmschutzwalles vorzusehen. Dieses könnte letztlich dazu führen, den zukünftigen Hafen affinen Betrie-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		ben einen „Freibrief" für weniger eigenen Schallschutz auszustellen, so dass die Wirkung der Immissionsschutz-Vorsorgefläche faktisch einer Erhöhung der immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) gleichkäme (s.u.). Die festgesetzte Lärmschutzwand an der B 482 wurde im Rahmen einer modellhaften Simulation eines möglichen Hafenbetriebes ermittelt. Sie ist erforderlich, damit die vom Hafenbetrieb ausgehenden Lärmpegel so weit gemindert werden, dass die sich aus den IFSP ergebenden Lärm-Kontingente in Dankersen / Reckhöfen eingehalten werden können. Der Immissionsschutz wird insgesamt mit der Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) erreicht. Mit den IFSP werden die Immissionsrichtwerte der Nachbarschaft auf die Plangebietsflächen aufgeteilt. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes verbietet die direkte Zuordnung von Immissionskontingenten (Stichwort: Zaunwerte), daher der Weg über die Emissionen. Rechtlich ist das eine Gliederung der Baugebiete nach Art der Nutzung und deren Eigenschaften. Unter Berücksichtigung der gewerblichen Lärm-Vorbelastung ergibt sich dadurch für jedes Betriebsgrundstück an jedem Immissionsort (wohngenutzte Bereiche / Standorte außerhalb des Plangebietes) je ein Teil des jeweiligen Immissionsrichtwertes. In der Summe (Vorbelastung plus Zusatzbelastung durch RegioPort) werden die Immissionsrichtwerte eingehalten und – an den exponiertesten Immissionsorten – auch ausgeschöpft. Es wird also eine Gliederung der Baugebiete bzw. Sondergebiete nach Art der Nutzung und deren Eigenschaften

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		vorgenommen. Die Vorbelastung ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens bei der IFSP-Dimensionierung berücksichtigt worden. Dabei wurden auch noch nicht genutzte Flächen in den Gewerbe-/Industriegebieten von Päpinghausen, die jedoch gewerblich genutzt werden dürfen, mit in Ansatz gebracht. Der Vollzug dieser Kontingentierung erfolgt in den jeweiligen Baugenehmigungsverfahren. Dort müssen sich die Betriebe (Antragsteller) nur um ihren Lärm kümmern, und nicht etwa noch die Vorbelastung mit berücksichtigen. Durch die Festsetzung von IFSP wird verhindert, dass durch einen einzelnen Betrieb, der als einer der ersten einen Genehmigungsantrag stellt und besonders laut ist, schon die Immissionsrichtwerte „verbraucht" werden und somit keine relevanten Immissionsanteile mehr für weitere Betriebe verfügbar sind (Vermeiden des „Hase- und Igel-Prinzipes"). 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 Plangebietes RegioPort

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		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. Durch die Erschließungsstraße im SO-2-Gebiet wird sich ergeben, dass die Andienungsseiten der zukünftigen östlichen Hallen auf den von Cammer abgewandten Hallenseiten liegen werden und die Hallenbaukörper somit eine Schallabschirmung in Richtung Cammer bewirken. Wenn in den Hallen keine besonders hohen Pegel entstehen werden – wie es z.B. in Lagerhallen der Normalfall wäre – wäre auch eine geschlossene Fassade in Richtung Cammer fachlich nicht erforderlich. Wenn in den Hallen laute Vorgänge stattfinden sollten, würde im Genehmigungsverfahren ermittelt werden, ob im Einzelfall z.B. nachts Fassaden geschlossen werden müssen. Vor diesem Hintergrund wäre eine planungsrechtliche Festsetzung geschlossener Hallenfassaden – sofern dieses überhaupt rechtlich möglich wäre – unnötig. Die immissionsschutzrechtliche Betrachtung der geplanten Bahnanbindung des neuen Containerhafens an das bestehende Schienennetz wird im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens durchgeführt, das die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür schaffen soll. Der Bebau-

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		ungsplan setzt jedoch bereits den Bereich der zukünftigen Bahnanlagen entsprechend fest, um das Gesamtvorhaben und damit den Begründungszusammenhang aller mit dem Vorhaben verbundenen Einzelplanungen darstellen zu können. Hierzu gehört bereits an dieser Stelle auch die Betrachtung der bahnseitigen Immissionsbelange. Es konnte nachgewiesen werden, dass es auch durch den zusätzlichen Bahnverkehr an den am stärksten betroffenen Wohnbebauungen in der Umgebung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind. Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
24.6	Darüber hinaus sind die bestehenden Vorbelastungen auf das Grundstück meiner Mandantin nicht umfassend ermittelt worden. Als Vorbelastung sind nicht nur die bestehenden Gewerbegebiete und die Hafenanlagen am Mittellandkanal einzubeziehen, sondern auch die Gewerbebetriebe im Ortsteil Cammer. Auch diese tragen zur Gesamtlärmbelastung bei. Diese sind noch zu ermitteln und in die Bewertung einzustellen.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Vorbelastung ergibt sich durch das Gewerbegebiet in Päpinghausen, der Bückeburger Hafen und der Gewerbestandort Schanzenwiese in Cammer und ist also auch für Cammer gutachterlich berücksichtigt worden.
24.7	Das Grundstück meiner Mandantin liegt zudem in einem Bereich, der ausschließlich von Wohnnutzungen geprägt ist. Ein Bebauungsplan für den Bereich existiert nicht. Die Gebietsart nach § 34 BauGB entspricht daher eher einem (faktischen) reinen Wohngebiet, als einem allgemeinen Wohngebiet Die Abwägung der Schutzbelange meiner Mandantin hat daher an den Maßstäben eines reinen Wohngebietes zu erfolgen, anstatt eines allgemeinen Wohngebietes.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Siedlungsbereich Cammer grenzt an den Außenbereich, der u.a. auch landwirtschaftlich genutzt wird. WA-Werte sind hier sachgerecht. Bei einer Berücksichtigung von sog. WR-Werten als maßgeblichem Schutzanspruch für die Ortslage Cammer würden sich für alle Betriebsstandorte in dem Bebauungsplangebiet um 5 dB(A) geringere Geräusch-Kontingente ergeben. Schalltechnisch wären diese

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Kontingente nicht mehr ausreichend, um hier einen zweckbestimmten Betrieb zu erlauben. Eine weitere Reduzierung der im BPlan „RPW I" festgesetzten IFSP, so dass an den Immissionsorten um 3 dB(A) (Wahrnehmbarkeitsschwelle) geringere Lärmimmissionen „ankommen", wäre der Hafenbetrieb, insbesondere das hafenaffine Gewerbegebiet so nicht zu realisieren; ein wirtschaftlicher Betrieb wäre dann nicht möglich. Für die Planung der beiden Sondergebiete ist also der anlagenbezogene Gewerbelärm einschließlich des mit ihm verbundenen hafenbezogenen Schienenverkehrslärms relevant. Die Zumutbarkeit von Geräuschimmissionen im Rahmen der Bauleitplanung kann anhand der Orientierungshilfe der Immissionsrichtwerte der DIN 18005-1 beurteilt werden. Die dort genannten Werte sind allerdings nicht absolut bindend, sondern lassen Abweichungen zu. Ihre schematische Anwendung in Form von "Grenzwerten" ist unzulässig. Hieraus lässt sich der Schutzanspruch für die betroffenen Immissionsorte im Sinne der DIN 18005 und der TA Lärm für sog. Allgemeine Wohngebiete nach BauNVO mit 55 dB(A) tags / 40 dB(A) nachts ableiten. (Hinweis: Für allgemeine Wohngebiete sieht§ 2 (1) Ziffer 2 der 16. BlmSchV für den Verkehrslärm Grenzwerte von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) vor.) Somit ist sichergestellt, dass nicht einmal die Orientierungswerte für Mischgebiete nach BauNVO erreicht werden und keinesfalls auch nur annäherungsweise Immissionswerte erreicht werden, die nicht mit gesunden Wohnverhältnissen i.S.d. § 1 (6) Ziffer 1 BauGB in Einklang zu bringen wären. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse im Regelfall gewahrt sind,

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		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.
24.8	Aufgrund der bestehenden Lärmkonflikte mit der umliegenden Wohnnutzung rege ich auch diesbezüglich an, den Bereich des S02 aus der bestehenden Planung rauszunehmen und die Planung diesbezüglich aufzugeben. Es ist nicht notwendig, die umliegenden Wohnnutzung mit dem Sondergebiet zu belastet, dass ohnehin faktisch nur ein Gewerbegebiet ist.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Dass das Sondergebiet 2 gewerblichen Charakter haben wird, wird nicht bestritten und ist auch nie anders kommuniziert worden. Da das Gebiet mittels der IFSP hinsichtlich des Immissionsschutzes umsetzbar ist, gibt es keinen Anlass, dass Gebiet bauplanungsrechtlich nicht weiter zu verfolgen und aus dem B-Plan zu entlassen.
25	**Öffentlichkeit 25** Per Schreiben vom 15.04.2015	
	Es wird auf die Stellungnahme vom 14.07.2014 verwiesen. Es wurde keine Präzisierung der im Schreiben vom 14.07.2014 aufgeführten Bedenken erkannt.	
25.1	Verkehr: Schon jetzt ist deutlich erhöhtes Aufkommen an Lastwagenverkehr zu spüren. Auf der Straße und an der Straße (parkende Lastwagen). Die gesamten Straßen der Stadt Minden sind gefährlich eng ausgelegt. Wollen Sie die alle ausbauen? (Folgekosten) Aus dem Hasenkamp auf die Karlstraße kommen wir in Zukunft gar nicht mehr raus.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Verkehrsleitmaßnahmen bzgl. der Ortslage Cammer sind nicht notwendig, da ein Anschluss der Sondergebiete an die Cammer Straße nicht vorgesehen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Brücke der B 482 über die Cammer Straße / Karlstraße keinen Container-LKW-Verkehr aufgrund der dort vorhandenen lichten Höhe zulässt. Die Erschließung der Sondergebiete erfolgt ausschließlich von Westen über die Magdeburger Straße auf Mindener

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
		Stadtgebiet. Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung der Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer). Dieses wird Bestandteil eines Monitoringkonzepts für das Verkehrsgeschehen, das frühzeitig auf mögliche Veränderungen und ggf. unerwünschte Belastungen durch den Verkehr zu und vom RegioPort reagieren soll. Die geplante Realisierung des RegioPort Weser erfolgt in mehreren Bauabschnitten. Damit wird die hiermit verbundene Verkehrszunahme sukzessive erfolgen. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Verkehrsmengen auf der B 482 von verschiedenen Einflussgrößen bestimmt wird, wie z.B. durch eine allgemeine Verkehrszunahme, durch zusätzliche Ansiedlungen auch außerhalb des Mindener Stadtgebietes und durch den demographischen Wandel, der unter Umständen zu geringeren Verkehren führen kann. Die mit dem Planungsvorhaben verbundenen verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund des Anschlusses der Sondergebiete an die vorhandene Erschließung des Gewerbegebietes Päpinghausen / der B 482 und somit fast unmittelbar an das überörtliche Verkehrsnetz als nicht wesentlich einzustufen und lassen keine deutliche Änderung der Verkehrsqualität erwarten.
25.3	Geschwindigkeit: Die Karlstraße vor dem Hasenkamp hat jetzt Zone 70 und muss unbedingt auf 50 herabgesetzt werden!!	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.**
25.4	Es wird ein Durchfahrtsverbot von Last-	**Die Anregung betrifft keine Fest-**

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	wagen durch den Hasenkamp gefordert.	**setzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.**
25.5	Standort: Wieso 40 km von dem nächsten großen Hafen (Hannover) entfernt ein so gigantisches Projekt hier nach Minden gesetzt wird und wieso alle Bedenken (Bürgerinitiative Containerhafen) überhaupt nicht gehört werden. Wer bitte soll wo, was, be- und entladen, was nicht auch in Hannover gemacht werden kann?	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
25.6	Und wenn schon so etwas unbedingt nach Minden muss, befürchte ich eine Minderung von persönlicher Lebens- und Wertequalität, bei einem Projekt, wo der Erfolg nicht sicher ist. (siehe Daten der Initiative BiCon Cammer).	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
25.7	Naturschutz: Es wird ein schützenswertes Gebiet (Gelbbauchunke, Tellerschnecke, Feldhamster, Pflanzen) zerstört. Hinzu kommt, dass es Überschwemmungsgebiet ist.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Es wird in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue aufgrund der Flächeninanspruchnahme eingegriffen. Dieser Eingriff wird ebenso ausgeglichen wie der Eingriff in Natur und Landschaft. Im Ergebnis können auch diesbezüglich erhebliche Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen im Schaumburger Waldes unter der Voraussetzung des Einhaltens der sog. schadensbegrenzenden Maßnahmen ausgeschlossen werden.
25.8	Naherholungsgebiet: Der Kanal wird gern und häufig zur Entspannung und Sport genutzt, durch den Hafen ist dieses nicht mehr möglich.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.**
25.9	Folgemaßnahmen: Die Straßen in Minden sind schon jetzt zu eng und zu kurvig. Brücken und Zubringerstraßen zu niedrig und zu eng. Wie sieht es mit den Brücken auf dem Kanal aus? Mehr als 2 Container können doch	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
	gar nicht übereinander, auf ein Schiff. Aus- und Umbau des Elektrizitätsnetzes? Ausbau des Bahnnetzes? Kanalerweiterung? Ich befürchte nicht überschaubare Baufolgemaßnahmen.	
25.10	Lärm: Ich wohne am Kanal auf dem Hasenkamp. Schon jetzt machen nachts häufig zu schnellfahrenden Schiffe mit großen Scheinwerfern einen dumpfen Ton, der nicht auszuhalten ist. Güterzüge so um 3-4 Uhr morgens machen einen Lärm, der nicht auszuhalten ist. Bei Ostwind möchte ich mir den Straßenlärm der B 482 und des wvtl. Hafens gar nicht vorstellen. Das alles wird mehr in Zukunft! Die Wohnqualität wird stark gemindert.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die festgesetzte Lärmschutzwand an der B 482 wurde im Rahmen einer modellhaften Simulation eines möglichen Hafenbetriebes ermittelt. Sie ist erforderlich, damit die vom Hafenbetrieb ausgehenden Lärmpegel so weit gemindert werden, dass die sich aus den IFSP ergebenden Lärm-Kontingente in Dankersen / Reckhöfen eingehalten werden können. Dem Lärmimmissionsschutz, der vor dem Hintergrund der bestehenden Verhältnisse sowie der gewerblichen und verkehrlichen Zusatzbelastungen beurteilt worden ist, wird mit den getroffenen Festsetzungen ausreichend Rechnung getragen.
25.11	Entwertung von Eigentum: Ich habe ein Haus mit insgesamt 4 Wohnungen, das ich nur halten kann, wenn es vermietbar bleibt. Ich befürchte eine Wertminderung meines Besitzes. Meine Vorfahren haben bereits durch den Kanalausbau ihren Grund (Bauernhof) verloren. Ich mache mir Sorgen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
25.12	Hilfsweislich wird bei Beibehaltung der Planung des S02 gefordert: 1. Standortüberdenkung, 2. direktes unbürokratisches Bürgergehör (Beschwerdebüro), 3. Nachtruhemaßnahmen 4. Geschwindigkeitskontrolle von Schiffen auf dem Kanal, 5. Verkehrsmaßnahmen zur Sicherung, 6. Verbot von Schadstofftransporten, giftigem und explosivem Material, 7. Einschränkung von lauten Lademaßnahmen.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.**
26	**Öffentlichkeit 26** Per Schreiben vom 16.04.2015	

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung des Planentwurfes / der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a (3) BauGB vom 16.03. bis 17.04.2015

Nr.	Stellungnahme (Zusammenfassung)	Abwägung Beschlussvorschlag
26.1	Die ursprüngliche Planung sah einen Flächenbedarf von 64 ha vor. Schon diese enorme Größe war absichtlich gewählt worden, um von vornherein im Mindener Stadtbereich alle anderen in Betracht kommenden Flächenbereiche - bis auf den jetzt in Rede stehenden Bereich - ausschließen zu können.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Verkleinerung der Fläche gegenüber der im Regionalplan ausgewiesenen Fläche bedeutet nicht, dass sich hierdurch veränderte Parameter für die Standortsuche ergeben.
26.2	Wenn der geplante Hafen keinen Gleisanschluss erhält, ist zu befürchten, dass die Umschlagsentwicklung nicht den Prognosen entsprechen wird. Damit ist der Anlass der Planung auch in diesem Punkt sehr fraglich und regt die Aktualisierung der Umschlagsprognose vor dem Hintergrund des fehlenden Bahnanschlusses an.	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Um die Funktion eines Hinterland-Hubs erfüllen zu können, ist ein trimodaler Anschluss des Vorhabenbereiches notwendig. Bauplanungsrechtlich wird die Vorsorge für eine Trimodalität vollumfänglich geschaffen.
26.3	Störfallbetriebe: Nach den ursprünglichen Planungen sollten Störfallbetriebe im Bereich des RegioPort nicht zugelassen werden. Störfallbetriebe gehören vorsorglich nicht in die Rufweite von größerer, seit Jahrzehnten zusammenhängender Wohnbebauung.	**Der Anregung wird bereits gefolgt.** Die Berücksichtigung des Aspektes „Störfallbetriebe" erfolgt bereits weitreichend auf der Ebene des Bebauungsplanes und wird nicht ausschließlich in das Anlagengenehmigungsverfahren verwiesen. Folgende Festsetzung wird vorgesehen: Ausgeschlossen sind alle Betriebe, Anlagen und Betriebsbereiche, die der Produktion der relevanten Stoffe i.S.v. § 3 (5a) BImSchG i.V.m. der 12. BImSchV (Störfallverordnung i.d.F.d.B. vom 14.08.2013; BGBl. I S. 3230) dienen.
26.4	Bei der Abstimmung in der Sitzung des Planungsverbands am 04.06.2014 wurde von niedersächsischer Seite beklagt, dass man entgegen der persönlichen Auffassung, sondern auf Grund interner Anweisung für den vorgelegten Beschlussentwurf stimmen musste. Die niedersächsische Landesverfassung sieht eine solche Regelung nicht vor. Der in der damaligen Sitzung gefasste Beschluss ist deshalb möglicherweise ungültig.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.