Aufstellung des Bebauungsplanes „RegioPort Weser I"
Stellungnahmen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a (3) BauGB vom 16.03. bis 17.04.2015

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
1	**Bezirksregierung Münster** **Dezernat 26 - Luftverkehr** Per Mail vom 13.03.2015	
1.1	Aus luftschutzrechtlicher Sicht werden gegen die geplante Maßnahme **keine Bedenken** vorgetragen, sofern die auf Seite 92 genannte Bauhöhe nicht (wesentlich) überschritten wird.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
2	**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** **Infra 3** Mit Schreiben vom 13.03.2015	
2.1	Die Bundeswehr ist berührt, in wie weit kann noch nicht festgestellt werden. Der Planungsbereich liegt im Zuständigkeitsbereich des militärischen Flugplatzes Bückeburg und im Hubschraubertiefflugkorridor. Es wird davon ausgegangen, dass bauliche Anlagen -einschl. untergeordneter Gebäudeteile- eine Höhe von 30m überschreiten. Daher wird darum gebeten die Bundeswehr im weiteren Verfahren zu beteiligen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die Bundeswehr wird bei den späteren bauordnungsrechtlichen Einzelgenehmigungen eingebunden.
3	**NaturFreunde Niedersachsen** Mit Schreiben vom 14.03.2015	
3.1	Es wird auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
4	**Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen** Per Mail vom 16.03.2015	
4.1	Das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen hat **keine Bedenken** gegen die Bauleitplanung.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
5	**Unitymedia NRW GmbH** Per Mail vom 16.03.2015	
	Es wird auf die Stellungnahme vom 07.02.2014 verwiesen, welche	

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	unverändert weiter gilt.	
	Stellungnahme vom 07.02.2014	
5.1	*Im Planbereich befinden sich keine Versorgungsanlagen der Unitymedia NRW GmbH. Aus diesem Grund bestehen* ***keine Einwände*** *gegen die Planung. Eigene Arbeiten oder Mitverlegungen sind nicht geplant.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.*
6	**Tennet TSO GmbH** Mit Schreiben vom 18.03.2015	
6.1	Durch die Planung werden **keine Belange berührt**. Es ist keine Planung eingeleitet oder beabsichtigt.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
7	**Stadt Petershagen** Mit Schreiben vom 19.03.2015	
7.1	Zur Aufstellung des Bebauungsplanes werden **keine** *Belange vorgetragen*.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
8	**Bundesnetzagentur** Mit Schreiben vom 23.03.2015	
8.1	Die Bundesnetzagentur gibt Hinweise auf Ihr Tätigkeitsfeld im Planungs- und Genehmigungsverfahren. Es wird darauf hingewiesen, dass die regionalen Planungsträger die evtl. betroffenen Richtfunkbetreiber frühzeitig über die vorgesehenen Baumaßnahmen zu informieren. Beeinflussungen von Richtfunkstrecken durch neue Bauwerke mit Bauhöhen unter 20 m sind nicht sehr wahrscheinlich. Auf das Einholen von Stellungnahmen der BNetzA zu Planverfahren mit geringer Bauhöhe kann daher allgemein verzichtet werden. Im vorliegenden Fall wird diese Höhe jedoch erreicht bzw. überschritten. Es wird darauf hingewiesen, dass die BNetzA im Rahmen des Frequenzzuteilungsverfahrens für die Richtfunkstrecke lediglich das	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Stromverhältnis zu anderen Richtfunkstrecken unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse prüft. Auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Angaben wurde eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt. Der beigefügten Anlage 1 können die dazu ermittelten Koordinaten (WGS84) des Prüfgebiets (Fläche eines Planquadrats mit dem NW- und dem SO-Wert) sowie die Anzahl der in diesem Koordinatenbereich in Betrieb befindlichen Punkt-zu-Punkt-Richtfunkstrecken, entnommen werden. In dem zu dem Baubereich gehörenden Landkreis sind außerdem Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkanlagen geplant bzw. in Betrieb. Da beim Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunk die Anbindung der Terminals innerhalb zellularer Strukturen in der Fläche erfolgt, kann nur durch den jeweiligen Richtfunkbetreiber die Auskunft erteilt werden, ob auch das Baugebiet direkt betroffen ist (Anlage 2). Es wird der Hinweis gegeben, dass bei den Untersuchungen Richtfunkstrecken militärischer Anwender nicht berücksichtigt wurden. Die anliegenden Übersichten geben Auskunft über die als Ansprechpartner in Frage kommenden Richtfunkbetreiber. Da das Vorhandensein von Richtfunkstrecken im Untersuchungsraum allein kein Ausschlusskriterium für das Errichten hoher Bauten ist, wird empfohlen , sich mit den Richtfunkbetreibern in Verbindung zu setzen und sie in die weiteren Planungen einzubeziehen. Je nach Planungsstand kann auf diesem Wege ermittelt werden, ob tatsächlich störende Beeinträchtigungen von Richtfunkstrecken zu erwarten sind.	
8.2	Da der Richtfunk gegenwärtig eine technisch und wirtschaftlich sehr gefragte Kommunikationslösung darstellt, sind Informationen über den aktuellen Richt-funkbelegungszustand für ein bestimmtes	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die Bundesnetzagentur wird bei den

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Gebiet ggf. in kürzester Zeit nicht mehr zutreffend. Es wird deshalb ausdrücklich darauf hinweisen, dass die hiermit erteilte Auskunft nur für das Datum dieser Mitteilung gilt.	späteren bauordnungsrechtlichen Einzelgenehmigungen eingebunden**.**
8.3	Messeinrichtungen des Prüf- und Messdienstes der BNetzA werden durch die Planungen nicht beeinträchtigt. Weiter wird mitgeteilt, dass das Telekommunikationsgesetz für die Verlegung öffentlichen Zwecken dienen der Telekommunikationslinien ein unentgeltliches Wegerecht vorsieht. Kenntnisse von B-Plänen könnten daher für die Betreiber dieser Telekommunikationslinien von Interesse sein, um eigene Planungen durchzuführen. Aus Sicht der BNetzA ist es nicht erforderlich alle Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien zu beteiligen. Es wird jedoch die Empfehlung gegeben, die im Landkreis betroffenen Betreiber sowie die Betreiber, die die Absicht zur Errichtung solcher Linien bekundet haben, zu beteiligen. Das Baugebiet wird durch die 110-kV Hochspannungsfreileitung Meißen-Lade gequert und befindet sich im Trassierungsbereich des Vorhabens 3 „Brunsbüttel – Großgartach" des Bundesbedarfsplangesetzes (siehe auch www.netzausbau.de). Da aus diesem Grund ggf. noch Regelungen des Energiewirtschafts- und Energieleitungsausbaugesetzes sowie des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes Übertragungsnetzes zu beachten sind, wurde die Planungsunterlagen zur ergänzenden Prüfung weitergeleitet an die Bundesnetzagentur, Abteilung Netzausbau, Referat N3.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die Richtfunkbetreiber werden bei den späteren bauordnungsrechtlichen Einzelgenehmigungen eingebunden.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
9	**Gemeinde Hille** Per Mail vom 23.03.2015	
9.1	Es werden **keine Belange** der Gemeinde Hille durch die Bauleitplanung **berührt**.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
10	**Abwasserbetrieb der Stadt Bückeburg** Per Mail vom 24.03.2015	
	Es wird auf die Stellungnahme vom 06.02.2014 verwiesen.	
	Abwasserbetrieb der Stadt Bückeburg Per Mail vom 06.02.2014	
10.1	*Es wird der Hinweis gegeben, dass im östlichen Bereich des Bebauungsplangebietes mehrere Regenwasserkanäle in die Aue münden. Diese Einleitungen sind zu berücksichtigen und als Leitungstrassen zu sichern. Es wird der Hinweis gegeben, dass es sich teilweise um Einleitungen aus Grundstücksentwässerungen handelt, die nicht zur öffentlichen Abwasseranlage gehören.* *Es wird der Hinweis gegeben, dass die in dem Lageplan dargestellten Leitungen vermutlich nicht vollständig sind. Eine Überprüfung der genauen Lage ist erforderlich, da die Leitungen nicht auf Koordinaten eingemessen sind.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Die angesprochenen Leitungstrassen stehen in keinem baulichen Zusammenhang mit dem Vorhaben. Da sie innerhalb des Plangebietes liegen, werden sie zur Klarstellung mit einem Leitungsrecht zugunsten des Abwasserbetriebes der Stadt Bückeburg gemäß § 9 (1) Ziffer 21 BauGB zu belastenden Fläche entsprechend festgesetzt. Dabei wird darauf hingewiesen, dass die Lage der festgesetzten Flächen verändert werden kann, wenn der Bestimmungszweck gewahrt bleibt. Dieses geschieht, da von den Abwasserbetrieben der Stadt Bückeburg zur Feststellung der tatsächlichen geometrisch eindeutigen Trassenverläufe keine maßhaltigen Unterlagen zur Verfügung gestellt werden können.*

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
11	**Landesamt für Geoinformatik und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)** **Regionaldirektion Hannover** **Kampfmittelbeseitigungsdienst** Per Mail vom 24.03.2015	
	Es wird auf die Stellungnahme vom 04.02.2014 verwiesen.	
	Landesamt für Geoinformatik und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) **Regionaldirektion Hannover** **Kampfmittelbeseitigungsdienst** Mit Schreiben vom 04.02.2014	
11.1	*Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Gemeinde als Behörde der Gefahrenabwehr auch für die Maßnahmen der Gefahrenerforschung zuständig ist.* *Es wird darauf hingewiesen, dass eine Luftbildauswertung kostenpflichtig ist. Sofern eine solche kostenpflichtige Luftbildauswertung durchgeführt werden soll, wird um schriftliche Auftragserteilung gebeten.* *Es kann nicht unterstellt werden, dass keine Kampfmittelbelastung im Planungsbereich vorliegt.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.*
11a	**Regionaldirektion Hannover** **Kampfmittelbeseitigungsdienst** Mit Schreiben vom 07.04.2015	
11a.1	Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die vorhandenen Luftbilder in der beigefügten Kartenunterlage ausgewertet wurden. Die Aufnahmen zeigen keine Bombardierung innerhalb des Planungsbereiches und es besteht in Bezug auf die vorgesehene Nutzung keine Bedenke. Für einen Teilbereich im Wasser kann nicht bestätigt werden, dass keine Kampfmittelbelastung vorliegt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Kosten der Auswertung die Stadt Minden zu tragen hat.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
12	**Ericsson Services GmbH** Per Mail vom 27.03.2015	
12.1	Bei den ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich des Richtfunks **keine Einwände** oder speziellen Planungsvorgaben.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
13	**Wasser- und Schifffahrtsamt Minden** Mit Schreiben vom 30.03.2015	
13.1	Durch die Stellungnahme vom 24.02.2014 wird darauf **hingewiesen**, dass Bundeswasserstraßen in der gemeindlichen Bauleitplanung keine Berücksichtigung finden. Es wird der Hinweis auf zwei Varianten gegeben: • Die Grenze des Bebauungsplans muss so gezogen werden, dass die Bundeswasserstraße außerhalb liegt, oder • die Grenze des Bebauungsplans wird in der Bundeswasserstraße gezogen, die Übernahme dieser muss aber im Bebauungsplan ausdrücklich als nachrichtlich erfolgen und ist in dem Grundsatzurteil nachrichtlich darzustellen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
13a	Ergänzungen zur Stellungnahme vom 30.03.2015	
13a.1	Es wird der **Hinweis** gegeben, dass in der Begründung eine eindeutige Verwendung der Begriffe „Parzelle des Kanals" und „Wasserfläche des Kanals" vorgenommen werden soll. Grundsätzlich wurden die Anmerkungen aus der Stellungnahme vom 24.02.2014 berücksichtigt. Eine Abgrenzung der Begriffe (Parzelle, Wasserfläche) kann aber zu Verständnisproblemen führen. Die Stellungnahme vom 30.03.2015 ist als Hinweis für weitere Planungsschritte zu berücksichtigen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die Begrifflichkeit wird weiter in der Begründung beibehalten und macht für den Außenstehenden Sinn, da die Parzelle des Kanals / der Bundeswasserstraße größer ist als die Kanalfläche / Wasserfläche und es daher Unterschiede gibt.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
14	**Vodafone GmbH** Per Mail vom 31.03.2015	
14.1	Aus Sicht der Vodafone GmbH werden **keine Bedenken** gegenüber der Planung geäußert.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
15	**Schaumburger Landschaft Kommunalarchäologie** Mit Schreiben vom 31.03.2015	
15.1	Es wird darauf **hingewiesen**, dass sämtliche in den Boden eingreifende Maßnahmen einer denkmalrechtlichen Genehmigung nach § 13 (1) NDSchG bedürfen. Der Hinweis auf die Erforderlichkeit der rechtzeitigen Beantragung dieser Genehmigung ist für sämtliche Erdarbeiten im Plangebiet in den Bebauungsplan aufzunehmen und in der Begründung zu erläutern. Es werden Nebenbestimmungen vorgetragen, die evtl. auftreten können.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
16	**NLWKN** **Betriebsstelle Hannover-Hildesheim** Mit Schreiben vom 27.03.2015	
16.1	Die NLWKN bezieht sich auf die Veränderung der Bückeburger Aue, welche als eigenständiges Verfahren von der UWB LK Schaumburg durchgeführt wird. Es wird darum gebeten die technischen Daten der ÜSG-Ermittlung der NLWKN zuzusenden.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Der Bebauungsplan schafft nicht die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die angesprochene naturnahe Umgestaltung der Bückeburger Aue. Hierfür sind Plangenehmigungsverfahren sowohl auf Seite des Kreises Minden-Lübbecke als auch auf Seite des Landkreises Schaumburg durchgeführt worden. Im Rahmen dessen sind inhaltlichen/fachlichen Belange mit der Unteren Wasserbehörde (UWB) des Landkreises Schaumburg abgeklärt worden.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
17	**Avacon AG** Mit Schreiben vom 24.03.2015	
17.1	Es werden **keine Belange** durch die Planung **berührt**.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
18	**Stadt Minden** **Bereich 5.2 Stadtplanung und Umwelt** Mit Schreiben vom 01.04.2015	
18.1	In der erneuten Offenlage wird von der Stadt Minden **keine Stellungnahme** abgegeben.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
19	**Handelsverband Ostwestfalen-Lippe e.V.** Per Mail vom 08.04.2015	
19.1	Aus Sicht des Einzelhandels werden **keine Bedenken** geäußert und deshalb auf eine weitere Stellungnahme verzichtet.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
20	**MEW Mindener Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH** Per Mail vom 08.04.2015	
20.1	Es werden **keine Bedenken oder Anregungen** gegen die Planung vorgetragen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
21	**Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband e.V.** **Kreisverband Minden-Lübbecke** Mit Schreiben vom 08.04.2015	
21.1	Es werden **keine weiteren Anregungen oder Bedenken** vorgetragen. Es wird jedoch der Hinweis gegeben, dass der Belang aus der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung abgegebenen Stellungnahme vom 11.08.2014 noch nicht berücksichtigt wurde. Dabei geht es um die Erhaltung einer direkten Anbindung des Weges „Zweihöfe" an die „Kanalstraße". Bisher wurde zu dieser Forderung noch keine Abwägung vorgenommen bzw. ein Beschluss gefasst. Hinweis:	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Im Bereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes befindet sich die öffentliche Straße Zweihöfe, die zurzeit direkt an die Karlstraße (K 6) angebunden ist und u.a. zur Erschließung der landwirtschaftlichen Hofstelle Zweihöfe 17 und einer ehemaligen Hofstelle (zukünftigen Tierheim) dient. Die Straße wird im Bebauungsplan entsprechend als Straßenverkehrsfläche festgesetzt um

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Die als alternative Zufahrt vorgesehene Straße „Thunekamp" lässt Konflikte mit dem landwirtschaftlichen Verkehr erwarten. Die direkte Anbindung des Weges „Zweihöfe" an die „Karlstraße" sollte vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrs- und Personengefährdung erhalten bleiben.	sie zunächst als öffentliche Verkehrsfläche zu sichern. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kreisverkehrsplatzes (siehe hierzu unten) ist dann mit allen beteiligten Straßenbaulastträgern (Straßen NRW, Kreis Minden-Lübbecke und Stadt Minden) die genaue Ausgestaltung des Kreisverkehrsplatzes in den Grenzen der festgesetzten Straßenbegrenzungslinien zu klären. Im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung ist dann neben allen verkehrlichen Belangen auch die Finanzierung zu regeln. In welcher Art und Weise die Straße Zweihöfe zukünftig direkt an den Kreisverkehrsplatz angebunden werden kann, muss der nachfolgenden konkreten Ausbauplanung vorbehalten bleiben. Falls eine Anbindung aus verkehrstechnischer Sicht nicht herzustellen ist, ist zu klären, inwieweit eine Abbindung und Verschwenkung der Straße nach Westen mit einer direkten Anbindung an die Karlstraße durchführbar ist. Vom Grundsatz her stehen zur verkehrlichen Anbindung der o.a. beiden Hofstellen aber noch die Wege Lange Plas, Prangeort und Thunekamp zur Verfügung. Siehe auch Abwägung unter Pkt. 27.1.
22	**Bezirksregierung Detmold** **Dezernat 33 – Bodenordnung / Ländliche Entwicklung** Per Mail vom 07.04.2015	
22.1	Es werden **keine Bedenken** gegen die Planung geäußert. Hinweise: Die Festsetzungen der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebsbereichen wurde inzwischen eingeschränkt auf Lager- und Umschlagtätigkeiten. Es wird empfohlen diese weiter als „Störfallschutz" beizubehalten. Die immissionsschutzrechtliche Stellungnahme erfolgt nach der StörfallV und beinhaltet nicht allgemeine Belange des Immissionsschutzes.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
23	**Stadt Bückeburg** Mit Schreiben vom 07.04.2015	
	Folgende Punkte sind aus Sicht der Stadt Bückeburg zu beachten:	
	Lärm-/Schadstoffimmissionen	
23.1	Der Bebauungsplan schafft u.a. Baurecht für die Erschließungsanlagen, daher ist innerhalb dieses Verfahrens auch schon das Thema Baustellenemissionen zu behandeln. Darüber hinaus fehlt die Aussage, in welcher Form diese Inhalte im Rahmen der einzelnen Bauzulassungsverfahren berücksichtigt werden und wie dieses sichergestellt wird. Für den Bau der Straßen kann der B-Plan also Festsetzungen treffen. Ein Lärmmonitoring ist verbindlich festzulegen. Im Rahmen des Monitoring ist der Bauverkehr mit einzubeziehen, um eine übermäßige - über Immissionsrichtwerte hinausgehende - Belastung der angrenzenden Wohngebiete durch Bauverkehr ebenfalls so weit möglich auszuschließen. Im Rahmen der jeweiligen Genehmigungsverfahren sollte verbindlich festgeschrieben werden, dass innerhalb der ersten sechs Monate nach Inbetriebnahme eine Lärmmessung durchzuführen ist.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Für das Monitoring ist verbindlich geregelt: 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,
23.3	Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen des Bodens sind Baueinrichtungsflächen/zeitweise Lagerflächen möglichst innerhalb des Baugebietes zu errichten. Verdichtungsempfindliche Böden außerhalb des Baugebietes sind nicht in Anspruch zu nehmen.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.**
23.4	Zur guten Information der anliegenden Ortsteile schlägt die Stadt Bückeburg vor, dass vor Umsetzung von großen Baumaßnahmen ein Bauablaufplan - inklusive Information zu Bauverkehrsführung - erstellt wird, der	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu**

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	der Stadt Bückeburg zur Kenntnis und Veröffentlichung gegeben wird.	**berücksichtigen.** Eine das Bauvorhaben begleitende Öffentlichkeits- und Nachbarbeteiligung ist vorgesehen.
23.5	Es wird weiterhin gefordert, die Ostseiten der neuen Lärmschutzwände in lärmabsorbierender Bauweise herzustellen. In Höhe der Ortschaft Cammer ist auf der Ostseite der B 482 eine Schallschutzwand zu errichten.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** Mit den festgesetzten schalltechnischen immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) ist der anlagenbezogene Immissionsschutz auf der Ebene der Bauleitplanung ausreichend berücksichtigt. Die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von Maßnahmen bzgl. eines Verkehrslärmschutzes an der B 482 - bezogen auf die Ortslage Cammer - ergeben sich durch die Inhalte dieser Bauleitplanung nicht. Es gibt keinen schalltechnischen Grund, die angeregten Maßnahmen vorzusehen.
23.6	Eine Landstromversorgung ist einzurichten und muss - soweit technisch möglich - genutzt werden.	**Der Anregung wird gefolgt.** Eine Landstromversorgung für anliegende Schiffe wird berücksichtigt und ermöglicht. Bauleitplanerisch wird zur Vorhaltung der Landstromversorgung eine Festsetzung getroffen.
	Beleuchtung	
23.7	Grundsätzlich sind nur warmweiße LED oder Leuchten neuerer, i.S. des Insektenschutzes besserer Technik zulässig. Es erfolgt nur eine Festsetzung zur Art der Leuchtmittel bzw. Höhe der Beleuchtung (vgl. Tab erforderliche Vermeidungsmaßnahmen S. 80 im Umweltbericht). Eine Festsetzung zur zeitlichen Begrenzung der Beleuchtung erfolgt nicht. Es wird gefordert zur Vermeidung unnötiger Lichtimmissionen eine Beschränkung der Beleuchtung auf die Betriebszeiten festzusetzen.	**Der Anregung ist bereits durch die, mit den Fachgutachtern abgestimmte verbindliche Regelung der zulässigen Leuchtmittel in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes weitestgehend gefolgt worden.** Der Bebauungsplan regelt den Umfang der zulässigen Beleuchtung. Darüberhinausgehende Regelungen eines sparsamen Umgangs mit der Ausleuchtung / Beleuchtung kann bei der Umsetzung / Ausführung vorgesehen werden („Bewegungsmelder" etc.).
23.8	Um Störungen und Beeinträchtigungen einerseits des Natura 2000 Gebietes und	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und**

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	geschützter Arten und andererseits der Wohnsiedlung zu vermeiden bzw. zu mindern, wird gefordert, die Beleuchtung an der östlichen Baugrenze entsprechend zu regeln (Abstrahlung vom S02).	**Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Hierzu bedarf es keiner Regelung im Bebauungsplan, da sich die Forderung aus den Ansprüchen des Immissions- und Nachbarrechtes ohnehin ergibt.
23.9	Da der Eingrünungsstreifen nur in der erforderlichen Mindestbreite angelegt wird, ist keinerlei Einschränkung dieses Eingrünungsstreifen durch umliegende Flächenbedingungen möglich bzw. statthaft.	**Der Anregung ist innerhalb des Bebauungsplanes nicht zu folgen.** Die Anpflanzungsfläche ist ohne Ausnahme als solche anzulegen. Sie liegt innerhalb einer öffentlichen Grünfläche und steht damit den Baugrundstücken gar nicht zur Verfügung. Eine Inanspruchnahme der Anpflanzungsfläche ist nicht zulässig.
23.10	Der 5-m-Streifen im Osten darf ausschließlich als Feuerwehrumfahrt dienen, um keinen Verkehr in Richtung des empfindlichen Landschaftsraumes/der Ortschaft Cammer zu ziehen. So wird auch sichergestellt, dass dieser nicht anderweitig genutzt oder überbaut wird.	**Der Anregung ist innerhalb des Bebauungsplanes nicht zu folgen.** Bzgl. der Feuerwehrumfahrten hat jeder Bauherr eigenverantwortlich zu handeln. Eine Inanspruchnahme der Anpflanzungsfläche ist nicht zulässig.
	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege, zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	
23.11	Die Festsetzung „Anbringung von 3 künstlichen Nisthilfen für den Turmfalken" ist zu ergänzen durch Pflege, Erhalt und Ersatz bei Ausfall über einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Der Umweltbericht enthält bereits die geforderten Angaben. Alles weitere wird im Rahmen der Maßnahmenumsetzung geregelt.
23.12	Eine reine Erwähnung des Eingrünungsstreifens (mit Pflanzliste) in den Festsetzungen ist nicht ausreichend. Der Eingrünungsstreifen ist eine Maßnahme zum Artenschutz und zur FFH-Verträglichkeit, die entsprechende Anforderungen erfüllen muss. Die Funktion als „Sichtschutz" ist in den Festsetzungen zu nennen und die Maßnahme ist detaillierter festzusetzen und (bspw. Mehrreihigkeit, Mehrstufiger Aufbau, angestrebte Höhe, dichter Wuchs	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Die Breite des Grünstreifens wird über den Bebauungsplan festgesetzt. Der Umweltbericht enthält alle weiteren zulassungsrelevanten Angaben. Die Anzahl der Pflanzreihen ist ein Detail der Ausführungsplanung und daher im Zuge der Maßnahmenumsetzung zu bestimmen.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	etc.).	
23.13	Zur Erreichung eines guten Sichtschutzes sollte der Anteil der immergrünen Gehölze erhöht werden. Da die immergrünen Gehölze Ilex aquifolium und Ligustrum vulgare heimische Gehölze sind, steht ein höherer Anteil dieser Arten einem naturnahen Charakter der Eingrünung nicht entgegen. Es wird die Verwendung von Pflanzen regionaler Herkunft gefordert. Bei der Eingrünung des Regio Ports ist festzulegen, dass nur autochthones d.h. gebietseigene Pflanzen zu verwenden sind. Ggf. ist auch autochthones Saatgut zu verwenden. Die Ufer der Aue sollten zur Eingrünung gefräst werden. Die gebietseigenen Pflanzen werden sich auf natürliche Weise ansiedeln. Sollten sich inversive Pflanzen ansiedeln, so sind diese vom Vorhabenträger zu entfernen und entsorgen.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Ein höherer Anteil der immergrünen Gehölzanteile wird wegen des linearen Charakters des Eingrünungsstreifens, der an den Außenseiten überwiegend waldrandartigen Charakter haben wird, untypisch angesehen. Insbesondere Ilex aquifolium ist dagegen eine Charakterart des Waldinneren. Zudem ist Ilex langsam wüchsig. Ein höherer Anteil von Ilex wäre hinsichtlich der Ausführungsplanung problematisch und hinsichtlich einer raschen Eingrünungsfunktion kontraproduktiv. Auf Ligustrum vulgare wird innerhalb der Pflanzliste nicht empfohlen, da die Art stark zur Selbstausbreitung neigt. Es handelt sich bei der Pflanzenliste im Umweltbericht jedoch um eine Vorschlagsliste. Die genaue Artenzusammensetzung wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Der Hinweis zur Verwendung von Pflanzen regionalen bzw. gebietseigenen Herkünften werden im Rahmen der Maßnahmenumsetzung berücksichtigt. Der Hinweis zu den Uferstreifen der Bückeburger Aue wird zur Kenntnis genommen. Sofern seitens der zuständigen Fachbehörden nicht widersprochen wird, kann er berücksichtigt werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen der Bückeburger Aue überwiegend einem separaten Zulassungsverfahren unterstehen und dementsprechend die daraus resultierenden Vorgaben zu berücksichtigen sind.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
23.14	Eine reine Nennung der Umsetzungszeitpunkte der Maßnahmen zum Artenschutz und zur FFH-Verträglichkeit im Umweltbericht ist nicht ausreichend. Eine rechtzeitige Umsetzung muss sichergestellt sein. Deshalb wird eine textliche Festsetzung über den Zeitpunkt der Umsetzung von M2, M 5-7 gefordert. Der Umweltbericht fordert (auf S. 91, 101) eine möglichst frühzeitige Umsetzung, spätestens nach Beschlussfassung des Bebauungsplans. Der Begriff „nach" ist zu unspezifisch. Dies ist bspw. zu ersetzen durch „1 Monate nach".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Die Formulierung im Umweltbericht sowie die dazugehörigen Festsetzungen zu den CEF-Maßnahmen werden für ausreichend verbindlich angesehen. Denn maßgeblich für die Zulässigkeit von Eingriffen bleibt die Funktionserfüllung der Maßnahmen. Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass mit der Umsetzung einzelner CEF-Maßnahmen schon begonnen wurde.
23.15	Da eine Wirksamkeit der Vermeidungsmaßnahmen z.T. Voraussetzung für die Artenschutzrechtliche Zulässigkeit ist, ist ein Monitoring unablässig. Eine reine Nennung im Umweltbericht ist nicht ausreichend. Das Monitoring ist durch eine Festsetzung sicherzustellen.	**Der Anregung wird gefolgt.** Das Monitoring ist vorgesehen und erfolgt. Da dieses ohnehin rechtlich gefordert ist, bedarf es zur Umsetzung und Einhaltung des Monitorings keiner Festsetzung im Bebauungsplan.
23.16	Der Umweltbericht (S. 51, vgl. auch 53) führt aus, dass der RegioPort in mehreren Bauabschnitten realisiert wird und die Gehölze der Eingrünung ausreichend Zeit haben sich zu entwickeln, bevor die östlichsten Containerlagerflächen hergestellt werden. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung (S. 74) führt aus, dass bei der Realisierung der letzten Bauabschnitte (d.h. der östlichsten Containerlagerflächen) eine gute Funktionserfüllung des Eingrünungsstreifens gegeben sein muss. Es wird auf Grund der kritischen Nähe der östlichsten Containerflächen zum Natura 2000 Gebiet gefordert, die Festsetzung, dass die östlichen Containerlagerflächen erst hergestellt werden, wenn die Eingrünung gut entwickelt ist, d.h. ausreichend Sichtschutz bietet. Die Beurteilung, ob die Eingrünung ausreichend entwickelt ist , soll durch die unteren Naturschutzbehörde erfolgen.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Im Hinblick auf die maßgeblichen Schutzfunktion für Tiere (Schutz vor bodennahen Lichtemissionen und Scheuchwirkungen) reicht eine Abschirmungsfunktion bis 4 m Höhe aus. Dies kann bereits nach rd. 5 – 10 Jahren erreicht werden (vgl. S. 86 Umweltbericht). Alles weitere leigt in der Eigenverantwortung des Vorhabenträgers. Die Beteiligung der Unteren Landschaftsbehörde im Rahmen von Einzelgenehmigungen bleibt unberührt

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
23.17	Im Umweltbericht ist auf S. 80 die „Verwendung von wasserdurchlässigen Tragschichten und Oberflächenbelägen " als erforderliche Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahme aufgeführt. In den Festsetzungen des Bebauungsplans ist diese Maßnahme jedoch nur unter Empfehlungen aufgeführt.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Da die betrieblichen Anforderungen an Oberflächenbefestigungen zur Zeit nicht abschließend bekannt sind, wurde bei der Darstellung der Umweltauswirkungen sowie der Eingriffsbilanzierung für die überbaubaren Flächen vorsorglich ein Versiegelungsgrad von 100% angesetzt. Soweit es betriebsbedingte Anforderungen zulassen, werden im Rahmen der Bauausführung wasserdurchlässige Tragschichten und Oberflächenbefestigungen verwendet.
23.18	Es werden folgende Hinweise beigefügt: <u>Ausgleich - und Ersatzmaßnahmen in den Naturhaushalt</u> Die Renaturierung der Bückeburger Aue und die Herstellung einer Flutmulde werden als Ausgleich für den Eingriff in das Überschwemmungsgebiet erfolgen. Gleichzeitig werden diese Maßnahme als Ausgleichs - und Ersatzmaßnahme für den Eingriff in den Naturhaushalt angerechnet. Der Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen des NLWKN hält in den Beiträgen zur Eingriffsregelung V folgendes fest: • Kompensationsmaßnahmen für erhebliche Beeinträchtigungen durch Bodenversiegelung sind auf den unmittelbaren Kompensationsbedarf für Biotope und Arten nicht anrechenbar. Das heißt, das Schutzgut Boden ist bei Versiegelung von Flächen immer separat zu ersetzen. Daher ist eine Doppelung nicht möglich. Die Renaturierung der Bückeburger Aue findet in unmittelbarer Nähe des RegioPort statt. Unter den gegebenen Voraussetzungen ist eine Entwicklung des	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Zur Klarstellung sei an dieser Stelle noch angemerkt, dass die naturnahe Umgestaltung zur Kompensation zweier „Eingriffsarten" dient. Da ist zum einen der Eingriff in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue. Dieser Eingriffe soll einerseits durch einen stärker mäandernden Verlauf erreicht werden, der dann in diesem Bereich der Bückeburger Aue zwischen Mittellandkanal im Süden und Cammer Straße im Norden ein höheres Fassungsvermögen hat, als der bisherige Verlauf. Andererseits soll bei einem Hochwasserereignis die Flutmulde weiteres Wasser aufnehmen. Insgesamt wird hiermit ein ausreichender Retentionsraumausgleich erzielt. Der Eingriff in Natur und Landschaft soll aber auch zum Teil durch die naturnahe Umgestaltung der Bückeburger Aue erfolgen. Denn neben dem eher

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Gebietes und hier insbesondere der Arten nicht möglich. Die Flutmulde soll den Wasserablauf gewährleisten. Die Flutmulde besteht auf Grund der notwendigen Unterhaltung aus artenarmen und uniformierten Grünland. ökologisch ist die Flutmulde strukturarm bis strukturlos. Das Anlegen der Flutmulde ist ein Eingriff in den Naturhaushalt, und von daher auszugleichen. Diese kann nicht als Ausgleich und Ersatz zum Ausgleich in den Naturhaushalt angerechnet werden.	„technischen"-hydraulischen Retentionsraumausgleich soll die begleitende Entwicklung z.B. von naturnahen Auenbiotopen zu einer Aufwertung der Bückeburger Aue in diesem Bereich beitragen. Alle geplanten Maßnahmen sind von Anfang an fachgutachterlich begleitet und mit den zuständigen Fachbehörden der beteiligten Kreise abgestimmt worden. Von einer Dopplung als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme kann von daher keine Rede sein.
23.19	<u>Beleuchtung</u> Grundsätzlich sind nur warm weiße LED zu verwenden. Nur in begründeten Ausnahmefällen können kalt weiße LED verwendet werden. Sollte es in Zukunft einen neuen Stand der Technik geben, kann dieser umgesetzt werden. • Warm/weiß Kelvin 2700-3500 Lumen • Kalt/weiß 3500-6000 Lumen	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die getroffene, mit den Fachgutachtern abgestimmte und die artenschutzrechtlichen Aspekten berücksichtigende Festsetzung dazu lautet: Verwendung von insektenverträglichen Leuchtmitteln mit einem eingeschränkten Spektralbereich (Spektralbereich 570 bis 630 nm), wie z.B. warmweiße LED (3000-2700 K). Sofern diese in bestimmten Bereichen aufgrund der Anforderungen an die Arbeitssicherheit nicht verwendet werden können (z. B. im Bereich der Umschlagstelle), sind andere insektenverträgliche Leuchtmittel nach dem Stand der Technik ausnahmsweise zulässig.
24	**Landwirtschaftskammer NRW - Bezirksstelle für Agrarstrukturen Ostwestfalen-Lippe** Mit Schreiben vom 13.04.2015	
	Es wird auf die Stellungnahme vom 03.03.2014 verwiesen, welche unverändert weiter gilt und **keine Anregungen oder Bedenken** vorgetragen werden.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Stellungnahme vom 03.03.2015	
24.1	*Es wird darüber informiert, dass sich der überplante Bereich in einer Region befindet, die durch eine unbewegte Topographie gekennzeichnet ist. Dies hat dazu geführt, dass sich große zusammenhängende landwirtschaftliche Bewirtschaftungseinheiten gebildet haben, wie sie für eine sinnvolle Landbewirtschaftung in zunehmendem Maße notwendig sind. So sind bei der Gesamtgröße von rund 19 ha insgesamt lediglich 5 Schläge direkt von den beiden Sondergebieten betroffen, die wiederum überwiegend von einem Landwirt aus Päpinghausen bewirtschaftet werden, dessen Bewirtschaftungsschwerpunkt sich erzwungenermaßen zunehmend in diese Richtung verschiebt. Insgesamt handelt es sich um Standorte mit guter Bodenqualität und entsprechend hoher Ertragsfähigkeit und -stabilität.*	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die Standort-Alternativen-Untersuchung im Stadtgebiet Minden und in der Region führte zu dem Ergebnis, dass kein anderer als der ausgesuchte Standort in Minden-Päpinghausen für die Projektumsetzung in Frage kommt. Die Inanspruchnahme der angesprochenen Ackerschläge ergibt sich aus den erschließungstechnischen und betrieblichen Erfordernissen für den Betrieb des Containerhafens und seiner Bestandteile und Umschlagsanlagen und der Erschließung des hafenaffinen Gewerbegebietes. Darüber hinaus führt das Ziel der weitgehenden Freihaltung des Hochwasserbereiches sowie des Abstandes zur Bückeburger Aue und der Siedlungslage Cammer zu der im Bebauungsplan vorgesehenen Lage der Bauflächen.
24.2	*Der betroffene Bereich stellt einen guten Aussiedlungsstandort für Stallanlagen für die in Dankersen und Päpinghausen wirtschaftenden Betriebe dar, die an ihren aktuellen Betriebsstandorten keine Möglichkeit mehr haben, ihre Betriebe weiter zu entwickeln, d.h. insbesondere die Viehhaltung zu intensivieren. Diese Möglichkeit entfällt mit Verwirklichung der vorliegenden Planung.* *Die Päpinghauser Betriebe werden somit auf den Bereich in Richtung Frille verwiesen, die Betriebe aus Dankersen vorwiegend auf den Bereich südlich des Mittellandkanals, für den im Regionalplan in erheblichem Umfang Flächen für die Abkiesung verankert wurden.*	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die Standort-Alternativen-Untersuchung im Stadtgebiet Minden und in der Region führte zu dem Ergebnis, dass kein anderer als der gewählte Standort in Minden-Päpinghausen für die Projektumsetzung in Frage kommt. Der Großteil der Flächen befindet sich bereits im Eigentum des Vorhabenträger
24.3	*Die landwirtschaftlichen Flächen nördlich des Mittellandkanals werden zum großen Teil von Betrieben mit Sitz im Raum*	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Päpinghausen-Frille bewirtschaftet. Dort befinden sich mehrere größere landwirtschaftliche Betriebe mit z.T. intensiver Veredlung sowie Energiegewinnung aus Biogas, sodass sich dort ein entsprechender Flächendruck entwickelt hat. *Der Flächendruck wurde auch durch die nach hiesiger Information bereits stattgefundene Bereitstellung von Tauschflächen im Bereich nördlich von Päpinghausen teilweise verstärkt. Außerdem kommt hinzu, dass im Industriegebiet Päpinghausen-Ost nach Kenntnis Flächen in der Größenordnung von über 20 ha aus der Bewirtschaftung herausgefallen sind bzw. in Kürze herausfallen.* *Hiervon betroffen ist wiederum der gleiche Kreis von Betrieben.*	erforderlich. Sämtliche im Eigentum des Vorhabenträgers befindliche Flächen sind von den Landwirten aus der Region erworben worden. Dem besonders betroffenem Landwirt sind an anderer Stelle landwirtschaftliche Fläche zum Kauf angeboten und tlw. bereits veräußert worden. Das sich durch die allgemeinen Veränderungen in der Flächennutzung und der Landwirtschaft an anderer Stelle Druck auf Flächen und Betriebe ergeben, liegt in der Natur der Sache, wenn landwirtschaftliche Flächen einer anderen Nutzung zugeführt werden. Dies kann weder vom Bebauungsplan noch vom Vorhabenträger gelöst werden.
24.4	*Bezüglich der einzelbetrieblichen Betroffenheiten wird darauf verwiesen, dass spätestens im Zuge der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes dazu Stellung genommen wird.*	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
24.5	*Es wird darauf verwiesen, dass das unmittelbar überplante Gebiet sich gemäß dem landwirtschaftlichen Fachbeitrag „Bedeutung der landwirtschaftlichen Flächen für die Betriebe im Kreis Minden-Lübbecke" aus dem Jahr 2011 in einem Bereich geringer bis mittlerer Priorität für die Landwirtschaft befindet.* *Durch die aufgezeigten Verbindungen zu dem Bereich um Frille ergeben sich auch Auswirkungen auf das dortige Gebiet mit hoher Priorität für die Landwirtschaft.*	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
24.6	*Es wird der Hinweis gegeben, dass eventuell noch benötigte Austauschflächen so platziert werden sollen, dass die gebietsinterne Flächenkonkurrenz in dem genannten Bereich nicht noch weiter verstärkt wird, indem den jetzigen Bewirtschaftern dort*	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Flächen verloren gehen und das eigentliche Problem des Flächenverlustes lediglich einige Kilometer nach Norden – in die Nachbargemarkung -verschoben wird. *Da dieser Flächentausch in der Regel nicht im Verhältnis 1:1 durchgeführt wird, werden Bedenken geäußert, dass das Problem gegebenenfalls sogar noch verstärkt werden könnte. Außerdem wird ein Zerfleddern derzeit noch zusammenhängender Bewirtschaftungseinheiten befürchtet, wenn durch unterschiedliche Verkaufsbereitschaft der Eigentümer ein kleinparzellierter Flickenteppich entstünde, der dann unter landwirtschaftlich-ökonomischen Gesichtspunkten weniger gut zu bewirtschaften wäre.*	
24.7	*Es wird darauf hingewiesen, dass die Einbeziehung von Maßnahmen zur Renaturierung der Bückeburger Aue in das Konzept der Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen sowie die Absicht, den zusätzlichen Kompensationsbedarf ohne weiteren Verlust an landwirtschaftlicher Fläche zu erfüllen, zu begrüßen ist. Hierbei sollten auch produktionsintegrierte Maßnahmen wie die im Umweltbericht beispielhaft genannten Lerchenfenster und Blühstreifen sowie die für die Landwirtschaft flächenneutralen Maßnahmen für die Zauneidechsen berücksichtigt werden.*	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
24.8	Es wird **angeregt** verbleibende Spielräume zu nutzen, um den Druck auf die Flächenbewirtschaftung und die Betriebe im Bereich zwischen Päpinghausen/Leteln und Frille/Lahde nicht noch weiter zu verstärken.	***Der Anregung kann außerhalb des Bauleitplanverfahrens gefolgt werden.***
24.9	*Es wird angemerkt, dass bei der Gestaltung der Auffahrt zur B 482 in Fahrtrichtung Vlotho, eine Zufahrt zum zukünftigen Tierheim (ehemalige*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.*

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Hofstelle der Familie Hohmeyer) von der Karlstraße/Cammer Straße erhalten bleiben sollte, da hierbei das geringste Konfliktpotential mit landwirtschaftlichem Verkehr zu erwarten ist. Weiter wird darauf hingewiesen, dass die alternative Zufahrt über die Straße Thunekamp eine einspurige Zufahrt des landwirtschaftlichen Verkehrs mit unbeschranktem Bahnübergang aus Richtung Päpinghausen zu den Flächen hinter der B 482 ist. *Aus Sicht des Einwenders wäre durch den Erhalt einer Zufahrtsmöglichkeit von der Cammer Straße/ Karlstraße die bestmögliche räumliche Trennung des privaten Zufahrtsverkehrs zum Tierheim vom landwirtschaftlichen Verkehr möglich. Besonders zu Stoßzeiten der Feldbestellung, -pflege, Düngung und Ernte wäre ansonsten mit häufigem Begegnungsverkehr zu rechnen, der bei den schweren landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten unweigerlich mit Schäden an Fahrbahn und Bankette einherginge. Zudem wäre eine erhöhte Personengefährdung und Konfliktsituation durch am Fahrbahnrand abgestellte Fahrzeuge zu erwarten.*	Im Bereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes befindet sich die öffentliche Straße Zweihöfe, die zurzeit direkt an die Karlstraße (K 6) angebunden ist und u.a. zur Erschließung der landwirtschaftlichen Hofstelle Zweihöfe 17 und einer ehemaligen Hofstelle (zukünftigen Tierheim) dient. Die Straße wird im Bebauungsplan entsprechend als Straßenverkehrsfläche festgesetzt um sie zunächst als öffentliche Verkehrsfläche zu sichern. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kreisverkehrsplatzes (siehe hierzu unten) ist dann mit allen beteiligten Straßenbaulastträgern (Straßen NRW, Kreis Minden-Lübbecke und Stadt Minden) die genaue Ausgestaltung des Kreisverkehrsplatzes in den Grenzen der festgesetzten Straßenbegrenzungslinien zu klären. Im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung ist dann neben allen verkehrlichen Belangen auch die Finanzierung zu regeln. In welcher Art und Weise die Straße Zweihöfe zukünftig direkt an den Kreisverkehrsplatz angebunden werden kann, muss der nachfolgenden konkreten Ausbauplanung vorbehalten bleiben. Falls eine Anbindung aus verkehrstechnischer Sicht nicht herzustellen ist, ist zu klären, inwieweit eine Abbindung und Verschwenkung der Straße nach Westen mit einer direkten Anbindung an die Karlstraße durchführbar ist. Vom Grundsatz her stehen zur verkehrlichen Anbindung der o.a. beiden Hofstellen aber noch die Wege Lange Plas, Prangeort und Thunekamp zur Verfügung. Siehe auch Abwägung unter Pkt. 27.1.
24.10	*Aus landwirtschaftlicher Sicht sind aus den dargelegten Gründen weiterhin erhebliche **Bedenken** gegen die vorliegende Planung vorzutragen.*	***Den Bedenken wird nicht gefolgt.*** *Die Notwendigkeit der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist dargelegt worden.* *Abwägung wie vorstehend zu den Einzelpunkten.*

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
25	**Westfalen Weser Netz GmbH** Mit Schreiben vom 13.04.2015	
25.1	Die Westfalen Weser Netz GmbH hat **keine Bedenken** gegen die Bauleitplanung. Hinweis: Es wird gebeten, dass bei der Versorgung des Plangebietes mit elektrischer Energie, zwei Stationsplätze an den im beiliegenden Plan gekennzeichneten Stellen ausgewiesen werden.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
26	**LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht MBH** Mit Schreiben vom 14.04.2015	
26.1	Aus eisenbahntechnischer Sicht bestehen seitens der LEA gegen die Bauleitplanung **keine Einwände**.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
27	**Landesbetriebe Straßenbau NRW** Per Mail vom 16.04.2015	
27.1	Die Landesbetriebe Straßenbau NRW weisen darauf hin, dass bei derartigen Vorhaben die äußere verkehrliche Erschließung eines Plangebiets aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vorab durchgeführt/realisiert wird. Die äußere Anbindung des Plangebietes ist in diesem Fall mit dem Bau des Bahnanschlusses zu koppeln. Sofern verkehrliche Defizite früher auftreten, ist die Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem KVP entsprechend vorzuziehen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Gesamtkosten der Umgestaltung incl. der Ablöse zu Lasten der Stadt bzw. des Vorhabenträgers gehen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des neuen Kreisverkehrsplatzes durch Zusammenlegung der Karlstraße (K 6), Cammer Straße und der westlichen Rampe der B 482 sollen durch den Bebauungsplan „RegioPort Weser I" geschaffen werden. Der geplante Kreisverkehrsplatz soll dann den bestehenden versetzten Knotenpunkt ersetzen. Dieses wird durch eine entsprechende Festsetzung der Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan „RegioPort Weser I" erreicht. Für eine ca. 130 m² große Teilfläche des geplanten Kreisverkehrsplatzes, der außerhalb des Verbandsgebietes und somit auch außerhalb der Zuständigkeit des Planungsverbandes RegioPort Weser

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		liegt, ist der Bebauungsplan Nr. 776 „Industriegebiet II/Päpinghausen-Ost" der Stadt Minden entsprechend zu ändern. Dieses Änderungsverfahren läuft zurzeit. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und die nachrichtliche Aufnahme der Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes entspricht den Richtlinien der RAL 2012 i.V.m. dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren". Im Bereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes befindet sich die öffentliche Straße Zweihöfe, die zurzeit direkt an die Karlstraße (K 6) angebunden ist und u.a. zur Erschließung der landwirtschaftlichen Hofstelle Zweihöfe 17 und einer ehemaligen Hofstelle (zukünftigen Tierheim) dient. Die Straße wird im Bebauungsplan entsprechend als Straßenverkehrsfläche festgesetzt um sie zunächst als öffentliche Verkehrsfläche zu sichern. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kreisverkehrsplatzes (siehe hierzu unten) ist dann mit allen beteiligten Straßenbaulastträgern (Straßen NRW, Kreis Minden-Lübbecke und Stadt Minden) die genaue Ausgestaltung des Kreisverkehrsplatzes in den Grenzen der festgesetzten Straßenbegrenzungslinien zu klären. Im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung ist dann neben allen verkehrlichen Belangen auch die Finanzierung zu regeln. In welcher Art und Weise die Straße Zweihöfe zukünftig direkt an den Kreisverkehrsplatz angebunden werden kann, muss der nachfolgenden konkreten Ausbauplanung vorbehalten bleiben. Falls eine Anbindung aus verkehrstechnischer Sicht nicht herzustellen ist, ist zu klären, inwieweit eine Abbindung und Verschwenkung der Straße nach Westen mit einer direkten Anbindung an die Karlstraße

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		durchführbar ist. Vom Grundsatz her stehen zur verkehrlichen Anbindung der o.a. beiden Hofstellen aber noch die Wege Lange Plas, Prangeort und Thunekamp zur Verfügung. Der Bebauungsplan schafft zwar für den Endausbau des geplanten neuen Containerhafens RegioPort Weser und das ihn nördlich angrenzende hafenaffine Gewerbegebiet die planungsrechtlichen Voraussetzungen, die bauliche Umsetzung erfolgt dagegen in mehreren Bauabschnitten. Der 1. Bauabschnitt beinhaltet im Wesentlichen eine ca. 210 m lange Schiffsanlegestelle (Kaje) mit den dahinterliegenden Umschlags- und Lagerflächen. In Ergänzung des Bebauungsplanes werden hierfür die planungsrechtlichen Voraussetzungen noch durch das laufende Planfeststellungsverfahren „Bau eines Hafenbeckens und Fangedamms" geschaffen. Es wird davon ausgegangen, dass für den 1. Bauabschnitt das bestehende Straßennetz, mit dem versetzten Knotenpunkt und den „holländischen Rampen" östlich der B 482 ausreichend leistungsfähig ist. In Abstimmung mit Straßen NRW ist ein möglicher Zeitpunkt, an der die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte nicht mehr gegeben ist, die Inbetriebnahme der bahnseitigen Anbindung des neuen Containerhafens. Denn zu diesem Zeitpunkt, den man aus heutiger Sicht nicht näher definieren kann, wird der Lkw-Verkehr wesentlich zunehmen, da dann auch der bahnseitige Umschlag, der bis dahin noch im bisherigen Containerterminal im Osthafen durchgeführt wird, komplett in den RegioPort verlagert wird. Es kann aber auch nicht ausgeschlossen werden, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte schon früher, vor der bahnseitigen Anbindung, an ihre Grenzen kommt. Grund hierfür kann

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		z.B. eine wesentliche Erhöhung der wasserseitigen Umschlagszahlen sein, die eine (vorzeitige) Expansion an dieser Stelle erfordert. Da also zurzeit nicht terminiert werden kann, in welcher Form sich das Projekt zukünftig konkret erweitern wird, ist mit jedem Bauabschnitt nachzuweisen, dass die o.a. Knotenpunkte weiter leistungsfähig sind, um den dann zusätzlichen Verkehr abwickeln zu können. Dieses betrifft dann die weitere Anlagenplanung bzw. Anlagengenehmigung und die damit verbundene Ausbauplanung. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die verkehrliche Anbindung des neuen Containerhafens und des nördlich angrenzenden hafenaffinen Gewerbegebietes sind jedoch mit dem Bebauungsplan „RegioPort Weser I" und der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 776 „Industriegebiet II/Päpinghausen-Ost" der Stadt Minden bis zum Endausbau geschaffen worden.
28	**Stadt Obernkirchen** Mit Schreiben vom 16.04.2015	
28.1	Die Stadt Oberkirchen hat grundsätzlich **keine Vorbehalte** gegen die Bauleitplanung. Es wird der Hinweis gegeben, dass eine geeignete überörtliche Ausschilderung gesichert wird um Schleich- und Querverkehre über die nördlich der B65 liegenden Ortschaft Gelldorf auszuschließen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die entsprechende Beschilderung der Straßen bzgl. des Standortes des RegioPortWeser ist außerhalb des Bebauungsplanes zu regeln.
29	**IHK Hannover** Mit Schreiben vom 15.04.2015	
29.1	Es wird auf die Stellungnahme vom 28.02.2014 und 02.07.2014 verwiesen, welche unverändert weiter gilt und **keine Bedenken** gegen das Planvorhaben bestehen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
30	**Deutsche Telekom Technik GmbH** Per Mail vom 11.04.2015	
30.1	Es wird auf die Stellungnahme vom 08.07.2014 und 02.12.2014 verwiesen, welche unverändert weiter gilt und **keine Bedenken** gegen das Planvorhaben bestehen. Es wird gebeten bei Planungsänderungen erneut zu beteiligen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
31	**LWL-Archäologie für Westfalen** Mit Schreiben vom 14.04.2015	
31.1	Es wird auf die Stellungnahme vom 07.01.2008 und 04.03.2014 verwiesen, welche unverändert weiter gilt und **keine Bedenken** gegen das Planvorhaben bestehen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Renaturierungsarbeiten im Bereich der Aue archäologisch begleitet werden müssen da Mühlenstandorte nicht ausgeschlossen werden.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
32	**Kreis Minden-Lübbecke** **Bau- und Planungsamt** Mit Schreiben vom 15.04.2015	
32.1	Es wird auf die Stellungnahme vom 30.07.2014 verwiesen, welche unverändert weiter gilt und **keine Bedenken** gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes bestehen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
	Stellungnahme vom 30.07.2014	
32.2	*Zur Aufstellung des Bebauungsplanes werden grundsätzlich **keine Bedenken** geäußert.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.*
32.3	*Es werden folgende Punkte **angeregt**:* *So wie in der Begründung erläutert, sollte auch im Umweltbericht nicht von vornherein von der Höherverlegung der 110kV-Leitung ausgegangen werden (S. 76, Kap. 4.2). Zwar ist eine Vorprüfung von Alternativen zu einer Höherverlegung durchgeführt worden, eine Darlegung der Alternativen und eine abschließende Entscheidung über die Art und Weise der Veränderung erfolgt jedoch erst im noch*	***Der Anregung zur Nichtberücksichtigung der Höherverlegung der 110kV-Leitung im Umweltbericht wird nicht gefolgt.*** *Da zum Erreichen des Planungsziels des B-Plans zwingend eine Anpassung der 110-kV-Leitung erforderlich ist, sind die Umweltauswirkungen der Leitungsanpassung im Umweltbericht im Rahmen der Gesamtauswirkung der*

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	erforderlichen Plangenehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren.	*Planung darzustellen.* *Im Umweltbericht wird von einer Höherlegung der Leitung ausgegangen, da im Rahmen einer Vorplanung für die Leitungsanpassung im Bereich des RegioPort Weser im Auftrag des Planungsverbandes eine umweltseitige Beurteilung von verschiedenen Varianten stattgefunden hat und sich dabei eine Höhenanpassung in vorhandener Trassenlage als umweltverträglichste Lösung ergeben hat.* *Unabhängig davon sind die Umweltauswirkungen einer Leitungsanpassung in einem separaten Zulassungsverfahren vollständig zu ermitteln und darzulegen.*
32.4	*Der Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft sollte im Gebiet des Kreises Minden-Lübbecke erfolgen. Auch der kreisgrenzenübergreifende Planungsverband ändert nichts an der grundsätzlichen Vorgehensweise der unteren Landschaftsbehörde, einem notwendigen Ausgleich und Ersatz für Eingriffe im Kreisgebiet außerhalb des Kreises nicht zuzustimmen.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Der naturschutzrechtliche Ausgleich wird im Verbandsgebiet untergebracht.* Die mit der Gesamtplanung RegioPort Weser entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden im räumlich-funktionalen Zusammenhang durch geeignete Eingrünungsmaßnahmen der Vorhabensflächen und durch Maßnahmen im Bereich der Bückeburger Aue kompensiert. Neben der rechnerischen Aufwertung wirkt die Maßnahme ebenso wie der Maßnahmenkomplex „Bückeburger Aue" multifunktional. Mit der Maßnahme wird eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht, somit unterstützt sie eine landschaftsgerechte Einbindung des RegioPort in östlicher Richtung und insbesondere Richtung Cammer. Durch großflächige Nutzungsaufgabe und zukünftige natürliche Entwicklung der Flächen werden die Bodenfunktionen langfristig

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		aufgewertet. Die Maßnahme wirkt zukünftig zudem lokalklimatisch ausgleichend auf den Niederungsbereich und dessen Umfeld. Diese Wirkung würde nicht erreicht werden können, wenn die Maßnahmen außerhalb des Nahbereiches zu dem Eingriffsgebiet irgendwo innerhalb des Kreisgebietes Minden-Lübbecke vorgenommen würden.
32.5	*Es wird auf folgende Punkte hingewiesen:* *Der östlich vom Hafengebiet geplante 10 m breite Grünstreifen ist unerlässlich für die artenschutzrechtliche und FFH-Verträglichkeit des Projektes. Damit er seine volle Wirkung entfalten kann, darf er nicht durch Lücken unterbrochen werden. Insofern ist das Wort „möglichst" auf der Seite 83 im Umweltbericht zu streichen. Auch muss die Anpflanzung vor Baubeginn erfolgen. Das Wort „ggf." auf Seite 84 des Umweltberichtes ist daher ebenfalls zu streichen.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Der Umweltbericht wird ergänzt.*
32.6	*Unter Ziffer 5.3.6 im Umweltbericht wird ausgeführt, dass bisher noch keine Flächen für CEF-Maßnahmen für Mäusebussard, Turmfalke und Waldohreule vorliegen. Diese sind bis zum Satzungsbeschluss festzulegen und mit der unteren Landschaftsbehörde abzustimmen. Als CEF-Maßnahmen müssen sie vor Beginn des Eingriffs durchgeführt und wirksam sein.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Der Umweltbericht wird ergänzt.*
32.7	*Das Aufwertungspotenzial der Maßnahme Bückeburger Aue ist an zwei Stellen unterschiedlich wiedergegeben. Die Zahlen in der Eingriffs-/Ausgleichstabelle sind korrekt (Ausgangszustand 314.035 WE, Endzustand 663.470 WE, Aufwertung um 349.435 WE). Die im Kapitel 5.4.2.1, S. 115 genannte Aufwertungszahl (397.265 WE) ist falsch und muss geändert werden.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Der Umweltbericht wird ergänzt.*

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
32.8	*Es ist nicht ersichtlich, wo in Tabelle 6 bei Bewertung des Ausgangszustandes der auf dem Grundstück Gemarkung Päpinghausen, Flur 3, Flurstück 319, vorhandene Gewässerrandstreifen abgehandelt ist.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Der Umweltbericht wird ergänzt.*
32.9	*Bezüglich der Kompensation des Eingriffs in das Landschaftsbild kann nicht die Umwandlung eines intensiven zu einem extensiven Gewässerrandstreifen angerechnet werden, so wie auf Seite 116 beschrieben, da dies für das Landschaftsbild keine nennenswerte Auswirkung hat. Insofern können hier nur Quadratmeter angerechnet werden, in denen Acker zu Auwald umgewandelt wird.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Es ist eine Überarbeitung des Maßnahmenkonzeptes vorgesehen, bei der der Hinweis berücksichtigt wird.* *Die Abstimmung zur Bewertung und Berücksichtigung des Landschaftsbildes bei den Ausgleichsmaßnahmen erfolgt mit den zuständigen Fachbehörden.*
32.10	*Die Umsetzung des im Kapitel 5.2.1 beschriebenen Beleuchtungskonzeptes ist neben dem oben genannten Eingrünungsstreifen eine weitere unabdingbare Bedingung für die naturschutzfachliche Zulässigkeit des Gesamtprojektes. Daher ist die korrekte Umsetzung des Konzeptes, jeweils nach Fertigstellung eines Bauabschnittes durch ein Fachbüro, zu überprüfen und der unteren Landschaftsbehörde ein Prüfbericht vorzulegen.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Der Umweltbericht wird ergänzt.*
32.11	*Auf der Ausgleichsfläche Gemarkung Frille, Flur 5, Flurstück 25, ist die Anlage von Lerchenfenstern geplant. Wie in den Unterlagen dargestellt, sind zum Ausgleich von Feldlerchenhabitaten ebenfalls Blühstreifen in der Nähe von Lerchenfenstern notwendig. Der auf dem Flurstück 11/1 geplante Blühstreifen ist für diese zwei Lerchenfenster räumlich zu weit entfernt. Auch auf dem Flurstück 25 sollte daher ein Blühstreifen angelegt werden.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Es ist eine Überarbeitung des Maßnahmenkonzeptes vorgesehen, bei der der Hinweis berücksichtigt wird.* *Die Abstimmung zur Überarbeitung erforderlich wegen Mehrbedarf an CEF-Maßnahmen (ca. doppelte Flächengrößen), resultiert aus den Brutvogelbegehungen 2014 Feldlerche und Rebhuhn* *erfolgt mit den zuständigen*

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		Fachbehörden.
32.12	*Es ist geplant, auf dem Flurstück Frille, Flur 27, Flurstück 11/1, ein artenreiches Extensivgrünland zu entwickeln. Hierzu sind genauere Angaben in den Umweltbericht aufzunehmen (keine Düngung, keine PSM, Mahd ab 15. Juni). Ebenfalls sind Aussagen über die für den dauerhaften Erhalt der geplanten Blühstreifen und Ackerbrache erforderlichen Maßnahmen auf den Flurstücken 11/1 und 25 zu treffen.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Es ist eine Überarbeitung des Maßnahmenkonzeptes vorgesehen, bei der der Hinweis berücksichtigt wird.* *Siehe 30.10*
32.13	*Die Herstellung der notwendigen CEF- und sonstigen Kompensationsmaßnahmen sind durch ein Fachbüro zu begleiten. Die untere Landschaftsbehörde ist über den Abschluss der Umsetzung zu informieren. Ebenfalls ist das unter Punkt 9 beschriebene Monitoring durch ein Fachbüro vorzunehmen. Dies ist in den Text mit aufzunehmen.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Der Umweltbericht wird ergänzt.*
33	**Stadt Bad Oeynhausen** Per Mail vom 17.04.2015	
33.1	Es wird auf die Stellungnahme vom 04.03.2014 verwiesen, welche unverändert weiter gilt und die zusätzlichen Verkehre im Stadtteil Dehme zu vermeiden sind. Die Stadt Bad Oeynhausen fordert, dass die B482 als Hauptzufahrtsroute fungieren muss.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
	Stellungnahme vom 04.03.2014	
33.2	*Gegen die Planung werden seitens der Stadt Bad Oeynhausen **keine grundsätzlichen Bedenken** vorgebracht.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.*
33.3	*Es werden weitere Ausführungen zu den Auswirkungen auf das Verkehrsnetz der Stadt Bad Oeynhausen angeregt.* *In erster Linie sollen Aussagen zu den Auswirkungen auf die B 61n sowie die B 61 (Ortsdurchfahrt Dehme) getroffen*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.*

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	werden. *Es wird sich auf eine im Jahre 2011 erarbeitete gutachterliche Stellungnahme zur „Ermittlung der verkehrlichen Wirkung des Projektes „RegioPort Weser" auf die B 482 im Bereich der Stadt Porta Westfalica" verwiesen, welche zu dem Ergebnis kommt, dass bei voller Ausnutzung des Hafens und des Gewerbegebietes mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dem Streckenzug der B 482 im Bereich der Stadt Porta Westfalica um 2.430 Kfz/Tag und Querschnitt sowie von 1.430 Lkw/Tag und Querschnitt zu rechnen ist.* *Für einen Teil dieser Verkehre aus Richtung Westen stellt laut Gutachten die BAB 30 in Verbindung mit der B 65 sowie der B 61n auf dem Gebiet der Stadt Bad Oeynhausen eine Alternativroute dar, die sich zur Entlastung der B 482 anbietet.* *Die Stadt Bad Oeynhausen fordert, dass die B 482 als Hauptzufahrtsroute zum RegioPort Weser fungiert.* *Die auftretenden Verkehre in Richtung Westen sind durch eine entsprechende Beschilderung sowie ähnlicher Maßnahmen über die B 482 und die BAB 2 zur BAB 30 zu leiten, um zusätzliche Verkehre auf der B 61 (Dehmer Straße) und somit im Bad Oeynhausener Stadtteil Dehme unbedingt zu vermeiden.*	*Die angesprochene gutachterliche Stellungnahme von IVV aus November 2011 weist 490 Lkw-Fahrten/Tag aus, die den Südabschnitt der B 482 im Raum Porta Westfalica befahren.* *Diese sind dem im Verkehrsgutachten von 2009 aufgeführten Gesamtverkehrserzeugung von 3.225 Lkw-Fahrten/Tag gegenüberzustellen (Verkehre aus dem Containerhafen, hafenaffinen Gewerbegebiet und vollgelaufenen Standort Päpinghausen-Ost). Diese Ermittlung erfolgte damals vor dem Hintergrund / auf der Grundlage von ursprünglich einer Annahme eines 13 ha großen hafenaffinen Gewerbegebietes und damit einem deutlich zu hohe Lkw-Verkehrsaufkommen. Dieses ist bei einer Größe des hafenaffinen Gewerbegebietes von 8 ha nicht mehr in der Höhe zu erwarten.* *Der gutachterlichen Stellungnahme liegt ein regionales Verteilungsmodell zugrunde, das das engere und weitere Straßennetz um den RegioPort einbezieht und auch die Richtung Dehme/BAB 30 abdeckt.* *Dass deutlich erhöhte Widerstände, wie sie zweifelsfrei in den Knotenpunkten der B 482 im Raum Porta Westfalica täglich werktags zu den Verkehrsspitzenzeiten auftreten, ein Verlassen der Optimalroute zur Folge haben, ist bekannt. Dabei werden erfahrungsgemäß – insbesondere bei weiträumigeren Verkehren – Umwege von bis zu 5 km als verkraft- und hinnehmbar eingestuft.* *Mit dem Streckenzug B 65/B 61n ist eine Verbindung gegeben, die über weite Strecken eine sehr zügige und störungsfreie Fahrt erlaubt und je nach Störungsgrad auf der B 482 (und der A 2) einen Reisezeitvorteil trotz größerer Weglänge erbringt. Selbstverständlich reduziert sich durch die Annahme von Alternativrouten das Verkehrsaufkommen auf der B 482 Süd*

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		in Porta Westfalica. *Hinsichtlich des ausgewiesenen Zahlenmaterials (das betrifft sowohl die Verkehrsuntersuchung von 2009 als auch die Stellungnahme aus dem Jahr 2011) ist nochmals ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sich um maximale Verkehrsaufkommenswerte handelt. So wurde z. B. bei den Verkehrsaufkommensermittlungen nicht berücksichtigt, dass sich die Annahme zum prognostizierten Umschlagsvolumen des Hafens durch die Aktualisierung der Potenzialuntersuchungen zwischenzeitlich von 300.000 TEU auf 200.000 TEU für das Prognosejahr 2025 reduziert hat.* *Ein Beschilderungs- und Leitkonzept für den Verkehr ist für die bessere Auffindbarkeit, Lenkung und Optimierung des Verkehrsgeschehens sowie zur Entlastung auch anderer Ortslagen und Orte vorgesehen (z. B. Cammer).* Die Quellen und Ziele der Verkehre (Anlieferung, Distribution, Beschäftigte) des RegioPorts sind klein- und großräumig verteilt. Sie nutzen unterschiedliche Wege. Eine rechnerische Ermittlung der Verkehrsverteilung zum Endausbau des RegioPorts ergab, dass die Neuverkehre aus dem Hafengebiet und dem Gewerbegebiet Päpinghausen Mehrverkehre auf der B 482 südlich der K 6 in der Größenordnung von 2.430 Kfz/T u. Q bei 1.430 Lkw/T u. Q. bewirken. Als Ergebnis der Verkehrsverteilungsbetrachtung ergab sich eine Mehrbelastung für die B 482 in Richtung Porta Westfalica von 450 Kfz-Fahrten pro Tag bei etwa 390 Lkw-Fahrten. Für die Spitzenstunde bedeutet dies, dass auf den Straßenquerschnitt rechnerisch mit einem Mehrverkehr von 0,77 Kfz/min zu rechnen ist. In der Stunde sind etwa 39 Lkw im

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		Querschnitt, bzw. etwa 20 Lkw pro Richtung mehr zu erwarten. Diese Mehrverkehre sind als nicht wesentlich einzustufen und lassen keine deutliche Änderung der Verkehrsqualität auf der B 482 erwarten. Die prognostizierten demographischen Veränderungen, die bis zum Jahr 2030 von einem deutlichen Rückgang der Bevölkerung im Bereich Minden und Porta Westfalica ausgehen, lassen vermuten, dass die Verkehrsmengen auch mit Mehrverkehr aus dem RegioPort und Hafenaffinem Gewerbe unter das heutige Maß sinken werden.
34	**Gemeinsame Stellungnahme von BUND, NABU und LNU** Mit Schreiben vom 17.04.2015	
	NABU Minden-Lübbecke, BUND Minden-Lübbecke sowie LNU Minden-Lübbecke lehnen den Bebauungsplan „RegioPort Weser I" aufgrund von beachtlichen, relevanten Abwägungsfehlern, unvollständigen Unterlagen und Verstöße gegen nicht der Abwägung unterliegenden Rechtsvorschriften ab.	
34.1	**1. Nicht realistische und fehlerhafte Planbegründung** Laut Planbegründung sind „Ziele und Zwecke der Planung des Bebauungsplans „RegioPort Weser I" des Zweckverbands (...) die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau eines Hafens für den Containerumschlag und eines diesen Hafen ergänzenden, hafenaffinen Gewerbes als Teil des Gesamtprojekts „RegioPort Weser". Die RegioPort-Betreibergesellschaft geht zwar von positiven Auswirkungen des Vorhabens auf den Arbeitsmarkt und die regionale Wirtschaftsstruktur ein und begründen dies vor allem mit Potenzialstudien des Büros Planco, die von einem Wachstum für den Containerumschlag in Minden bis zum Jahr 2025 bzw. 2028 ausgehen.	**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,

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Die Planco-Prognose beschreibt nicht kalkulierbare Risiken in Bezug auf das Eintreten der für die Planbegründung wesentlichen Rahmenbedingungen: Ausbau der Mittelweser für das ÜGSM als Voraussetzung für die Funktion als Hinterland-Hub, damit verbunden die notwendige Erhöhung aller Brückenbauwerke über die Mittelweser sowie die weitere ökologische Zerstörung der Mittelweseraue Weitgehende Ausschaltung der Konkurrenz am Mittellandkanal, z.B. in Wunstorf (geplante Trimodalität) und Lehrte als bereits bestehender Umschlagplatz. Dauerhafte Abhängigkeit des Prognose-Eintritts der Umschlagsmengen von der Akzeptanz des RegioPorts als Hinterland-Hub durch die Seehäfen und von Geschäftsbeziehungen mit Großverladern. Annahme eines linearen Wachstums der Verkehrsströme unter Vernachlässigung volkswirtschaftlicher Entwicklungseinbrüche (zykisches Auftreten von Rezessionen und Wirtschaftskrisen) Annahme einer trimodalen Anbindung, die bereits der Planungsträger als reine in die Zukunft gerichtete Vorratsplanung betreibt. Planco geht in seinem Gutachten selbst darauf ein, dass die Realisierung eines wirtschaftlich betriebenen Hinterland-Hubs nur bei Eintreten aller – auch der noch überhaupt nicht absehbaren – Bedingungen voraussetzt. Zitat Planco (2011, S. 35): „Die Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs in Minden bleibt fraglich." Hinzu kommt, dass die Bahnanbindung vom Planungsträger selbst auf unbestimmte Zeit zurückgestellt wird. Damit sinkt die Eintrittswahrscheinlichkeit, dass die deutschen Seehäfen den RegioPort als	• 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. 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

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Hinterlands-Hub beschicken, auf null. Die prognostizierten zusätzlichen 180.000 TEU werden unabhängig von der ausstehenden Grundsatzentscheidung der Seehäfen nicht erreicht. Damit entbehrt die vom Planungsträger angeführte Plan-Begründung, die Schaffung eines trimodal angebundenen Containerhafens als Teil des Gesamtprojekts RegioPort (= Hinterland-Hub), einer ausreichend realistischenEintrittswahrscheinlich-keit. Die Alternativenprüfung ist fehlerhaft, da Umweltbelange nicht einfließen. Zudem geht die Alternativenprüfung von der Voraussetzung aus, dass für den Umschlag von 64.000 TEU (Ziel in 2025) plus weitere 180.000 TEU bei Realisierung eines Hinterland-Hubs 20 ha Fläche erforderlich wären. Tatsächlich sind laut Planbegründung im Rahmen der Neuauslegung jedoch nur 14 ha erforderlich. Vor diesem Hintergrund hätte die Alternativenprüfung neu durchgeführt werden müssen. Bereits im heutigen Industriehafen Minden II werden über 50.000 TEU pro Jahr auf 3,5 ha Fläche umgeschlagen. Mithin handelt es sich also um einen zusätzlichen Bedarf von Flächen bis 2025 /2028 für einen Zuwachs von bis zu 10.000 TEU. In den vorgelegten Planungsunterlagen für den geplanten Standort des Regioports Minden ist u.M.n. die Variantenprüfung zu bemängeln. Da sich die Planungszahlen und die Rahmenbedingungen geändert haben, hätte die Variantenprüfung neu durchgeführt werden müssen. Obwohl der Flächenbedarf von ca. 21 ha der ursprünglichen Planung auf ca. 14 ha verringert worden ist (s.S. 22 1)), ist die Variantenprüfung nicht geändert worden.	„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.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Durch die Reduzierung des Flächenbedarfs hätte vor allem eine Erweiterung des bestehenden Hafens genauer untersuchtwerden müssen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass laut den Ausführungen in dem Erläuterungstext im Jahr 2014 im Mindener Hafen vermutlich ca. 50000 Container umgeschlagen worden sind (s.S. 10 1)). In Verbindung mit der reduzierten Containerumschlag-Prognose von 77000 TEU auf ca. 64000 TEU für das Jahr 2025 (s.S. 22 1)), also eine Zunahme um ca. 28 % (ca. 14000 Container) für das Jahr 2025, stellt sich hier die Frage, ob für diese zusätzliche Anzahl an Containern eine Fläche von 14 ha im Außen-bereich überbaut werden muss. Ein Argument für den geplanten Standort des Regioports ist auch die Möglichkeit, eine Bahnanbindung schaffen zu können. Diese Bahnanbindung wird nun jedoch nicht von Anfang an realisiert, sondern soll später gebaut werden, Damit entfällt jedoch ein wichtigstes Argument für den geplanten Standort, nämlich die Trimodalität für den Transport der Container. Diese Trimodalität ist im bestehenden Mindener Hafen bereits gegeben, und der Mindener Hafen wird auch weiterhin für den Containerumschlag genutzt werden. Dass die Realisierung des Bahnanschlusses zunächst verschoben wird, lässt befürchten, dass dieser dann aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisiert werden wird. Damit wäre dann das Argument der Trimodalität nur vorgeschoben, um die Genehmigung für den Regioport an dem geplanten Standort zu erhalten. Ein weiterer Aspekt, der in der Variantenprüfung nicht betrachtet wird, ist die Frage, ob die Kosten für	

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	den Bau einer neuen Bahnstrecke inkl. Umbau der 110 kV-Leitung geringer sind als der Aufwand für die Erweiterung/Umbau der Oberen Schleuse am Mindener Hafen. Diese Frage ist unter den geänderten Rahmenbedingungen durchaus von Interesse. Denn unter Berücksichtigung des Zieles der Bundesregierung, den Flächenverbrauch zu verringern (s. „Nationale Nachhaltigkeitsstrategie" von 2012, sowie „Allianz für die Fläche" des Umweltministeriums NRW von 2006), ist die mögliche Erweiterung von bestehenden Industrieflächen ein zentrales Instrument, um diese Ziele zu erreichen. Durch die Zurückstellung der Bahnanbindung vom Planungsträger auf unbestimmte Zeit entfällt bis auf weiteres die Trimodalität für den Gütertransport. Im Rahmen der der 4. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, zur Darstellung des Plangebietes als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) für zweckgebundene Nutzungen sowie als Standort des kombinierten Güterverkehrs wird als Ziel u.a. vorgegeben: „Die Entwicklung des RegioPorts Weser ist insbesondere sowohl in seiner Schnittstellen- und Schwerpunktfunktion für den Containerumschlag im trimodalen Verkehr (Verknüpfung von Wasserstraße, Schiene und Straße), als auch in seinen Container bezogenen Distributions- und Organisationsfunktionen zu fördern. Dafür ist der RegioPort mit leistungsfähigen Umschlageinrichtungen auszustatten und die Vernetzung der Verkehrsträger	

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	bedarfsgerecht zu optimieren...." (Ziel 2 im durch die 4. Änderung neu eingeführten Kapitel B.V.1.4.1 „RegioPort Weser" auf Seite 83 des Regionalplans, RR -9/2008). In den Erläuterungen zu diesem Ziel wird die Bedeutung der Trimodalität unterstrichen: „..Diese großräumige Lagegunst Mindens wird dazu gestützt durch eine hervorragende Verkehrsanbindung des Standortes an das Schienennetz und das großräumige Straßenverkehrsnetz und macht den Standort damit zum einzigen trimodalen Containerumschlag in OWL. Insbesondere im Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern bestehen auch für die Zukunft weiter steigende Verlagerungspotentiale für Binnenschifffahrt und Bahn." Es bestehen erhebliche Zweifel an der Vereinbarkeit des Bebauungsplanentwurfs mit den Zielen der Raumordnung, da die nachrichtliche Kennzeichnung des Planfeststellungsbereiches im Bebauungsplan, der Verweis auf die Absicht der Erstellung einer Bahnanbindung sowie die Bahnumschlaganlage des heutigen Terminals, die zwischenzeitlich die Funktion der Schienenanbindung erfüllen soll, insgesamt eine planerische Umsetzung des strikt zu beachtenden Ziels der Raumordnung zur Trimodalität zu sehr im Ungewissen belässt. Die Alternativenprüfung ging von diesen Voraussetzungen jedoch nicht aus. Da der Flächenbedarf vor diesem Hintergrund um ein Vielfaches geringer ist, ist davon auszugehen, dass eine Vielzahl weiterer Alternativen hätte abgeprüft werden müssen. Die Alternativenprüfung selber wäre mit	

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	hoher Wahrscheinlichkeit zu einem anderen Ergebnis gekommen – zumal wenn auch Umweltbelange berücksichtigt worden wären. Damit liegt ein erheblicher, abwägungsrelevanter Fehler vor. Die Ausweisung von kaum klar definierbarem, „hafenaffinem" Gewerbe war nie Planbegründung und bedeutet nichts anderes als die Ausweisung eines weiteren Gewerbegebietes auf der „grünen Wiese". Wie bereits oben dargelegt, ist die Prognose weiterer 180.000 TEU völlig vage und wird vom „Prinzip Hoffnung" getragen. Vor diesem Hintergrund ist der Verzicht auf eine ernsthafte Prüfung der „Null-Variante" ein eklatanter Planungsfehler. Da der zusätzliche Bedarf von 20 ha nicht begründet ist, ist auch die Prüfung der Standortalternativen nicht nachvollziehbar und damit fehlerhaft. Die Planung ist somit nicht plausibel und auch nicht ausreichend begründet. Es liegen erhebliche, abwägungsrelevante Fehler vor.	
34.2	**2. Fehlende und unvollständige Offenlegungsunterlagen:** Mit Schreiben vom 12.3.2015 wurden die Naturschutzverbände im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert. Wie in der amtlichen Bekanntmachung des Zweckverbandes „Planungsverband RegioPort Weser" auf S. 2f angegeben ist, sind umfangreiche umweltbezogenen Informationen verfügbar. Unter anderem auch die verschiedenen faunistischen und floristisch-vegetationskundlichen Gutachten, die UVS, die artenschutzrechtlichen Gutachten zur relevanten Wirkfaktoren der verbindlichen Bauleitplanung zur Beurteilung der Relevanz und Betroffenheit einzelner Arten, zu Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen, die Verträglichkeitsprüfung	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Vorwürfe, die amtliche Bekanntmachung wäre in diesem Punkt unvollständig und nicht alle umweltbezogene Informationen hätten zur Verfügung gestanden, wird zurückgewiesen. Die in der öffentlichen Bekanntmachung zur erneuten öffentlichen Auslegung zitierten Arten der umweltbezogener Informationen (auch bereits vorliegende Stellungnahmen von Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange, der Öffentlichkeit im Rahmen der Beteiligung nach §§ 3 (1), (2) und 4 (1), (2) BauGB) standen der Öffentlichkeit vollständig zur Verfügung. Die mit der Bekanntmachung zu erzielende „Anstoßfunktion" wurde in rechtlicher Hinsicht und in

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	zum FFH- und Vogelschutzgebiet Schaumburger Wald, die Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen zu Schall- und Lichtimmissionen, zu Schadstoffimmissionen sowie die Vorplanung zur natürlichen Umgestaltung der Bückeburger Aue und die Berechnungen zum Retentionsraumverlust und dessen Ausgleich in Folge des Eingriffs in das Überschwemmungsgebiet der Bückeburger Aue. Weiterhin wird in der Amtlichen Bekanntmachung angegeben, dass Ort der Auslegung die Stadt Minden, Geschäftsstelle des Zweckverbandes „Planungsverband RegioPort Weser" oder im Internet unter www.regioport-weser.de in der Rubrik Projekt / Aufstellung Bebauungsplan sei.	ausreichendem Maße Rechnung getragen (was auch durch die rege Beteiligung und die abgegebenen Stellungnahmen bezeugt wird). Eine unterstellte „Selektion der bekanntzumachenden Umweltinformationen" wird ebenfalls als gegenstandslos zurückgewiesen. Den Naturschutzverbänden sind ebenso wie der Öffentlichkeit, den Behörden und den Trägern öffentlicher Belange sämtliche umweltrelevanten Stellungnahmen und Unterlagen zugänglich gewesen. Die Naturschutzverbände sind keine „Einmalbeteiligten" in Bauleitplanverfahren und wissen mit den ihnen zur Verfügung stehenden Materialien und in Kenntnis der Ansprechpartner gemeinhin ihre Stellungnahme sachgerecht zu formulieren. Die Unterlagen sind formal und vollumfänglich zur Beteiligung eingestellt worden.
34.3	Die erfolgte Öffentlichkeitsbeteiligung genügt verfahrensrechtlich nicht den Anforderungen des Baugesetzbuches zur Auslegungsbekanntmachung zu Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung, da diese unvollständig ist, und zur öffentlichen Auslage aller wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen. Diese Einwendungen werden wie folgt begründet: Die Bekanntmachung des Zweckverbands „Planungsverband RegioPort Weser" vom 12.03.15 darüber, dass der Bebauungsplan „RegioPort Weser I" erneut öffentlich ausliegen wird, genügt nicht den verfahrensrechtlichen Anforderungen nach § 3 Abs. 2 S. 2 BauGB. In der Bekanntmachung ist darüber zu informieren, welche	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Beteiligung und die zu diesem Zwecke erfolgte Bekanntmachung genügt den rechtlichen Anforderungen. Der in der Bekanntmachung benutzte Wortlaut „wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen" entspricht dem Wortlaut und den Anforderungen des BauGB. Um eine Information über die bislang vorgetragenen umweltrelevanten Stellungnahmen und deren Inhalte sicherzustellen, sollen die wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen benannt werden. Es ist nicht erforderlich, jede die Umweltthematik streifende Stellungnahme zugänglich zu machen.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	umweltbezogenen Informationen vorliegen. Die Zusammenstellung muss einen möglichst vollständigen Überblick über alle verfügbaren Informationen mit Umweltrelevanz geben, um interessierte Bürgerinnen und Bürger dazu zu ermuntern, sich über die gemeindlichen Planungsabsichten zu informieren und sich insbesondere ein Bild davon machen zu können, welche Umweltbelange in den vorliegenden Stellungnahmen und sonstigen Unterlagen behandelt werden (Anstoßfunktion). Dabei steht der Gemeinde bzw. dem Planungsträger keine Befugnis zur Selektion der bekanntzumachenden Umweltinformationen zu. Bereits der Wortlaut der Bekanntmachung „Wesentliche Umweltbezogene Stellungnahmen liegen vor zu den Auswirkungen des Vorhabens auf ..." lässt den Schluss zu, dass es weitere Stellungnahmen im laufenden Bauleitplanverfahren gibt, die vom Planungsträger als „unwesentlich" eingestuft werden und (folglich?) keine Erwähnung finden. Zu denken ist dabei u.a. an bereits vorliegende Stellungnahmen der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange, die Ergebnisse eines Scopingtermins (z.B. Protokoll), der aller Voraussicht stattgefunden hat, oder Stellungnahmen aus einer frühen Bürgerbeteiligung (§ 3 Abs. 1 BauGB). So hat der BUND unter dem 2.3.2014 eine Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Bürger-/ Behördenbeteiligung eingereicht, in der er u.a. die Untersuchungsmethodik kritisiert und Vorschläge zur Abgrenzung des Untersuchungsgebiets und zur Art und Weise der Kartierung	

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	der Avifauna und Fledermäuse unterbreitet hat. Zu nennen sind auch die Unterlagen und Gutachten aus dem Verfahren zur 4. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld (Planung des RegioPort in der Stadt Minden), insbesondere die Umweltstudie. Aus der Bezeichnung der „wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen" lässt sich im Einzelnen nicht erkennen, ob die gebotenen Untersuchungen und Prüfungen wie beispielsweise die Erarbeitung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans (Eingriffsregelung) oder die einer Umweltverträglichkeitsstudie erfolgt sind und ob entsprechende Umweltinformationen zur Verfügung stehen. Genannt werden nur der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag und die Verträglichkeitsprüfung zum FFH- und Vogelschutzgebiet.	
34.4	Ein weiterer Verfahrensfehler ist darin zu sehen, dass der Planungsträger nicht alle bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen, die wesentlich sind, öffentlich ausgelegt hat. Bei der Frage, welche Unterlagen „wesentlich" sind, steht dem Planungsträger ein Entscheidungsspielraum zu, der sich im konkreten Fall als fehlerhaft genutzt erweist: Als „wesentlich" zur Beurteilung der Umweltrelevanz der Planung sind insbesondere folgende Unterlagen einzustufen: Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der verschiedenen zugrundeliegenden Fachgutachten wie zur Fauna und zur vegetationskundlich-floristischen	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die umweltrelevanten Planunterlagen, Gutachten etc. sind vollumfänglich zur Offenlage zu jedermanns Einsicht bereitgehalten worden.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Erfassung sowie alle Gutachten zur Beurteilung des Eingriffs in Natur und Landschaft und Ermittlung des Kompensationsflächenbedarfs . Die Unterlagen stellen die maßgeblichen Informationen, die für eine - den gesetzlichen Anforderungen genügenden und im Übrigen abwägungsfehlerfreien - Planungsentscheidung erforderlich sind, zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht ausreichend, in der Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung darauf hinzuweisen, dass „weitere Unterlagen", auf die im Umweltbericht Bezug genommen wird, diesem jedoch nicht beigefügt sind, im Bedarfsfall eingesehen bzw. zur Verfügung gestellt werden können. Hier wirkt der Fehler, der in der unvollständigen Auslegungsbekanntmachung zu sehen ist, weiter fort, da im Zweifel unklar bleibt, welche weiteren „wesentlichen" oder „unwesentlichen" Unterlagen zur Verfügung stehen.	
34.5	Die genannten umfangreichen Unterlagen finden sich jedoch nicht an der genannten Stelle im Internet. Im Internet sind lediglich folgende Unterlagen verfügbar: Abwägungstabelle Öffentlichkeitsbeteiligung Abwägungstabelle erneute Offenlegung Bekanntmachung erneute Offenlegung B-Plan RegioPort Weser I erneuter Entwurf Gesamtabwägung B-Plan RegioPort Weser I Nutzungsplan erneuter Entwurf Information zum Umweltbericht Umweltbericht B-Plan Anlage 1: Maßnahmenplan (erneuter Entwurf) Umweltbericht B-Plan (erneuter Entwurf) Entgegen der Darlegung der Amtlichen Bekanntmachung sind also erneut die genannten, wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen und	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** In der amtlichen Bekanntmachung zur erneuten öffentlichen Auslegung ist darauf aufmerksam gemacht worden, welche Arten umweltbezogener Information verfügbar sind. Die umweltrelevanten Planunterlagen, Gutachten etc. sind vollumfänglich zur Offenlage zu jedermanns Einsicht bereitgehalten worden. Eine Einsichtnahme erfolgte nicht. Das Angebot, einzelne Unterlagen auch in digitaler Form zur Verfügung gestellt zu bekommen, ist nicht wahrgenommen worden.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Gutachten nicht im Internet verfügbar gewesen. Laut mdl. Aussage des Planungsträgers (Herr Wittbecker) sind die Gutachten jedoch in 4 Ordnern mit ca. 1000 Seiten im Amt einzusehen. Dieser Hinweis fehlt aber in den Unterlagen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes. Die mangelnde Verfügbarkeit der Unterlagen im Internet bemängeln wir. Es muss einen Hinweis darauf geben, dass weitere Unterlagen vorhanden und ggf. zur Einsichtnahme bereitstehen. Im Rahmen der Offenlegungsfrist ist es für mehrere Bearbeiter in einer vertretbaren Zeit unmöglich, diese Unterlagen zu sichten, somit kommt diese Form der Zur-Verfügungstellung lediglich einer Pro-Forma-Veröffentlichung gleich.	
34.6	Die Gutachten zur Ermittlung der faunistischen und floritisch-vegetationskundlichen Grundlagen-Daten müssen hinsichtlich der verwendeten Methoden dem <u>heute</u> erforderlichen Stand der Technik entsprechen. In dem Umweltbericht fehlt jedoch die detaillierte Darlegung der gewählten Erfassungsmethodiken. Daher leidet der Umweltbericht an einem abwägungserheblichen Mangel. Wir weisen darauf hin, dass wie bereits in der Stellungnahme des BUND v. 2.3.2014, S. 2-3 zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. §4 Abs. 1 BauGB dargelegt, folgender Untersuchungsumfang im Sinne des aktuellen Standes der Technik erforderlich ist: „Zur erforderlichen Aktualisierungen der Planungsgrundlagen ist folgender Untersuchungsumfang erforderlich: i. Das **Untersuchungsgebiet** hat das gesamte B-Plangebiet sowie darüber hinaus alle Bereiche mit Artvorkommen, die von den Planungen betroffen sein könnten, zu	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Umweltbericht, Artenschutzbeitrag und FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden überarbeitet. U.a. wurden Ergebnisse einer Brutvogelkartierung im Schaumburger Wald im Auftrag des NLWKN 2012 sowie die Ergebnisse der 2014 durchgeführten Plausibilitätsprüfung der Brutvogelkartierung eingearbeitet. Zu i: Die Untersuchungsräume wurden artenspezifisch festgelegt und werden für die Beurteilung der FFH-Verträglichkeit nach wie vor als

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	umfassen (Mindestradius um das B-Plangebiet 1000m vor allem auch zur Beurteilung der Auswirkungen auf das angrenzende FFH-Gebiet).	ausreichend angesehen. Eine pauschale Erweiterung der Untersuchungsräume ist fachlich nicht erforderlich. 2012 wurde im Auftrag des NLWKN eine Brutvogelerfassung im VSG „Schaumburger Wald" durchgeführt, so dass zu dem Bestand der dort wertgebenden Arten ein aktueller Kenntnisstand vorliegt. Die Aussagen im Umweltbericht, Artenschutzbeitrag und FFH-VP wurden anhand der Ergebnisse der Kartierung überprüft.
	ii. Die **Avifauna** ist in Bezug auf die Brutvögel in mind. 6 Begängen zzgl. 2 Nachtbegängen zu erfassen, wobei alle Arten (nicht nur die in NRW planungsrelevanten Arten) zu erfassen sind. Die Rastvögel sind im Rahmen von 17 Begängen von August bis März in 14-tägigem Rhythmus flächendeckend zu erfassen.	Zu ii: Eine vollständige Neuerfassung der Brutvögel und Rastvögel in dem vom BUND benannten Umfang ist vor dem Hintergrund der bestehenden Untersuchungen nicht erforderlich. Realnutzungen und Biotoptypen im Planungsraum haben sich seit den ersten Bestandserfassungen 2007 nachweislich nicht maßgeblich verändert. 2012 wurde im Auftrag des NLWKN eine Brutvogelerfassung im VSG „Schaumburger Wald" durchgeführt, so dass zu dem Bestand der dort wertgebenden Arten ein aktueller Kenntnisstand vorliegt. Im Bereich der Vorhabenflächen wurde 2014 von dem Fachgutachter, der bereits die bisherigen Erfassungen durchgeführt hat und den Planungsraum in den letzten Jahren regelmäßig beobachtet hat (o.g. Brutvogelerfassung im Schaumburger Wald, Erfassungen von Brutvögeln am Hafen Berenbusch im Auftrag der Stadt Bückeburg), anhand einer 2-maligen Begehung die Plausibilität der bisherigen Ergebnisse und Bewertungen überprüft. Die Aussagen im Umweltbericht, Artenschutzbeitrag und FFH-VP wurden anhand der Ergebnisse der Kartierung überprüft.
	iii. Zur Konkretisierung und Aktualisierung der bereits	Zu iii:

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	vorhandenen **Fledermaus-Erfassung** sind Kartierungen des Bestands und der Aktivitätsdichten während der verschiedenen Lebensphasen[i] erforderlich. Durch die Kartierung der Flugaktivität in der Fläche sind die bedeutenden Nahrungs-/ Jagdhabitate und Flugrouten zwischen den Teilhabitaten sowie die genutzten Räume ziehender Fledermäuse zu identifizieren. Um eine Auswirkungsprognose entsprechend der erforderlichen Detaillierung im Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren erstellen zu können, sind außerdem alle Quartierstandorte zu kartieren, d.h. Sommerquartiere (Wochenstuben, Wechsel- und Männchen-Tagesquartiere/ Schlafplätze), Zwischenquartiere, Balz- und Winterquartiere. Dazu ist ein Methodenmix aus einer Kombination verschiedener akustischer Erfassungsmethoden (Detektorbegehungen, Horchboxen und Dauererfassung), Netzfang und Telemetrie zur Erfassung des Artenspektrums und der relativen Aktivitätsdichten zur Anwendung zu bringen. iv. Um jährliche Bestandsschwankungen besser ausschließen zu können, sind diese Erfassungen über einen Zeitraum von zwei Kalenderjahren durchzuführen. Unter der Vorraussetzung hinreichend konkreter und detaillierter Erfassungen auf F-Plan-Änderungsebene kann jedoch im vorliegenden Planungsschritt der Erfassungszeitraum auf ein Kalenderjahr reduziert werden."	In Abstimmung mit dem Fachbüro werden bezüglich der Artengruppe Fledermäuse weder Neuerfassungen noch Plausibilitätsprüfungen für erforderlich angesehen. Realnutzungen und Biotoptypen im Planungsraum haben sich seit den ersten Bestandserfassungen 2007 nachweislich nicht maßgeblich verändert. Es wird ausgeschlossen, dass der Raum zwischenzeitlich eine höhere Bedeutung für die Artengruppe hat als bisher festgestellt. Zu iV: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Belang wird im Monitoring berücksichtigt: regelmäßige Funktionskontrollen unter Begleitung eines externen Fachgutachters, jährlich
34.7	Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass unsere Stellungnahme im Hinblick auf die Nicht-Nachvollziehbarkeit der gewählten Erfassungsmethoden und der darauf aufbauenden Nicht-Nachvollziehbarkeit der sachgerechten Beurteilungen der	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Die fachgutachterlichen Untersuchungen sind „nach dem Stand der Technik und der Methoden" erstellt worden. **Der Anregung zur erneuten**

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Umweltauswirkungen, der artenschutzrechtlichen Belange sowie der FFH-Verträglichkeit nicht abschließend sein kann. Darüber hinaus fordern wir aufgrund schwerer Verfahrensfehler die erneute Offenlegung des Bebauungsplans.	**öffentlichen Auslegung wird nicht gefolgt.**
34.8	**3. Die Abwägung der Einwendungen des BUND zur Ablehnung der Entlassung aus dem Landschaftsschutz (Pkt. 30.1.): ist fehlerhaft.** Der Planungsträger geht in seiner Abwägung nicht auf die vom BUND in Frage gestellte Vereinbarkeit mit dem „Wohl der Allgemeinheit" ein. Die Planung eines Hinterland-Hubs geht von mehreren Voraussetzungen aus, deren Realisierungswahrscheinlichkeit von Planco (2011) selber als wenig wahrscheinlich angesehen wird, vgl. auch oben Pkt. „Fehlerhafte Planbegründung". Unter Berücksichtigung der unzureichenden Wahrscheinlichkeit der Schaffung eines trimodalen Hinterland-Hubs dient diese Planung objektiv nicht dem Interesse der Allgemeinheit. Demgegenüber dient der Landschafts- und Freiraumschutz offensichtlich dem Wohl der Allgemeinheit und ist entsprechend zu berücksichtigen. Die Inanspruchnahme unverbrauchter Landschaft unter Annahme des selbst vom Gutachter in Zweifel gezogenen Hinterland-Hubs mit der mehr als Verdreifachung des heutigen Containerumschlags in den nächsten 10 Jahren – seit neustem bereits auf 2028 verlängert – kann daher in der Abwägung nicht dem Wohl der Allgemeinheit dienen und ist abzulehnen. Die in die Abwägung eingestellte Beurteilung der Wertigkeit des Landschaftsbildes ist fehlerhaft, da sie ausschließlich auf die Stellungnahme der Bezirksregierung Bezug nimmt. Es wird kein Bezug zum Umweltbericht	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens u.a. unter- und miteinander abzuwägende Belange sind u.a.: • Belange des "Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt sowie umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt" gemäß § 1 (6) Ziffer 7, Buchstaben a) und c) BauGB • Belange der „Wirtschaft sowie der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen" gemäß § 1 (6) Ziffer 8, Buchstaben a) und c) BauGB. Der Begriff und der Umstand des „Wohls der Allgemeinheit" ist also vollumfänglich und nicht nur bzgl. der Interessenlage einzelner Interessenverbände in die Abwägung eingestellt worden. In der Gesamtabwägung ist festzuhalten, dass die Auswirkungen der Planung – zwar erheblich sind, – jedoch kompensier- und ausgleichbar sind und – Schutzansprüche im Sinne des Immissions- und Nachbarschutzes eingehalten werden. Die vom BUND vorgenommene, inhaltliche Verknüpfung der formellen Entlassung aus dem

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	und den darin enthaltenen, wesentlich differenzierteren Beurteilungen genommen. Im Umweltbericht wird unterschieden zwischen einem Landschaftsbild mit sehr hoher bis hoher Bedeutung und einem hohen landschaftsästhetischen Eigenwert im Bereich des Schaumburger Waldes, einem Landschaftsbild mit einer mittleren Bedeutung und einem mittleren landschaftsästhetischen Eigenwert im Bereich der strukturreichen Agrarlandschaft der Bückeburger Aue und einem Landschaftsbildtyp mit einer geringen bis sehr geringen Bedeutung und einem geringen landschaftsästhetischem Eigenwert im Bereich der strukturarmen Agrarlandschaft. Da in die Abwägung die differenzierten Aussagen im Umweltbericht nicht eingestellt worden sind, ist sie fehlerhaft. Unter Berücksichtigung der Ausführungen im Umweltbericht müsste entgegen der Ausführungen in der Abwägung im Bereich des Schaumburger Waldes und angrenzender Bereiche sowie im Bereich der Bückeburger Aue von einem Landschaftsbild mit hoher und mittlerer Bedeutung ausgegangen werden. Die Frage, inwieweit die Eingriffe durch das hafenaffine Gewerbegebiet und die dort zulässigen baulichen Anlagen ausgeglichen werden können, ist für die Entscheidung, ob der Landschaftsraum aufgrund seiner angeblich „geringen" Bedeutung aus dem Landschaftsschutz entlassen werden kann, unerheblich. In diesem Zusammenhang möchten wir noch einmal darauf hinweisen, dass die Bauwerke zur Bahnanbindung 43 m hoch sein werden. Solche hohen Krananlagen überformen das Landschaftsbild aus allen Richtungen. Eine Eingrünung durch Baumpflanzungen in einem schmalen Streifen am Ostrand der bebaubaren	Landschaftsschutzgebiet mit den Inhalten der Landschaftsbildbewertung zur Beurteilung der Eingriffe gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG in Verbindung mit § 1a BauGB ist nicht zulässig. 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 den Eingrünungsstreifen werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verringert. Durch die umfangreichen Kompensationsmaßnamen im Bereich der Bückeburger Aue werden unvermeidbare Beeinträchtigungen durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes gemäß BNatSchG kompensiert. Der Begriff „weitegehend intaktes Landschaftsbild", das sich der Einwender zu Nutze macht, ist eine verklärende Sichtweise und trifft auf den Vorhabensbereich eindeutig nicht zu. Obwohl im Umweltbericht eingehend dargestellt, sei hier noch einmal auf die

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Flächen ist komplett ungeeignet, derartige Höhen zu kompensieren. Selbst große Laubbäume erreichen nach Jahrzehnten Höhen von 20-25 m. Damit bleibt der Eingriff in das zur Zeit noch weitgehend intakte Landschaftsbild dauerhaft nicht ausgeglichen.	erheblichen Vorbelastungen durch die zerschneidenden Verkehrswege (Mittellandkanal, B482, Bahn), Freileitung, Windenergieanlage und intensive landwirtschaftliche Nutzung im Bereich der Vorhabenflächen hingewiesen. Im Umfeld des Vorhabens ist das Landschaftsbild darüber hinaus durch weitere Nutzungen erheblich vorbelastet (Gewerbegebiet Päpinghausen, Siedlungsbereiche von Dankersen, Cammer, Berenbusch, Hafen Berenbusch, Gewerbebetrieb in Cammer, Abgrabungen südlich des MLK, Schießstand im Schaumburger Wald). Die im Umweltbericht und im Zuge der Abwägung vorgenommeine Bewertung des Landschaftsbildes ist zutreffend.
34.9	**4. Die Abwägungsbegründung der Einwendung einer fehlerhaften Flächennutzungsplanung weist beachtliche Fehler auf (Pkt. 30.5.). Es bestehen erhebliche Defizite in der Begründung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans:** Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Planco-Prognosen steht heute in keiner Weise fest. Sie ist davon abhängig, dass Großverlader sich dauerhaft an Minden binden, dass die Seehäfen Containerkapazitäten direkt nach Minden verlagern und dass schon existierende Konkurrenzstandorte dauerhaft an Attraktivität gegenüber Minden verlieren. Der Eintritt der Container-Umschlagsprognosen im Containerhafen Minden II begründet in keiner Weise den Bau eines neuen RegioPorts, da das Eintreten der Wahrscheinlichkeit einer Hinterland-Hub-Funktion von völlig anderen Bedingungen abhängt. Nach unten korrigierte Bedarfsprognosen haben nicht nur	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Auf die Ziele und Zwecke der Planung sowie die Planrechtfertigung ist unter lfd. Nr. 34.1 bereits ausgeführt worden.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Auswirkungen auf die behauptete Wirtschaftlichkeit, sondern auch auf die benötigte Fläche zur Hafenerweiterung. Bei weiter deutlich verringertem Bedarf würde auch die benötigte Fläche geringer sein bzw. das Erfordernis eines Hafenneubaus entfallen, wodurch insgesamt die Planbegründung fehlerhaft ist (u.a. Beurteilung von Standortalternativen). Zum Zeitpunkt der Änderung der Flächennutzungsplanung ist man noch von einer überregionalen Bedeutung des Hafens ausgegangen. Die Prüfung von Standortalternativen hätten vor diesem Hintergrund ohnehin nicht auf Minden und Hille begrenzt sein dürfen. Zur angemerkten, fehlenden Trimodalität wird auf die nachrichtliche Kennzeichnung des Planfeststellungsbereiches im Bebauungsplan, die Absicht der Erstellung einer Bahnanbindung sowie die Bahnumschlaganlage des heutigen Terminals verwiesen, die zwischenzeitlich die Funktion der Schienenanbindung erfüllen soll. In Bezug auf die zeitliche Dimension wird auf einen „bedarfsgerechten Ausbau" verwiesen. Da mit dem Bebauungsplan jedoch keinerlei zeitliche Angaben zur konkreten zeitlichen Umsetzung gemacht werden, die Festsetzungen der Schienenverkehr-Anbindung dadurch sehr vage bleiben, das i.d.R. mehrere Jahre in Anspruch nehmende Planfeststellungsverfahren nicht in Angriff genommen wurde und die Bedarfsprognosen bei realistischer Betrachtungsweise deutlich nach unten korrigiert werden müssten, ist mit einer Realisierung der Bahnanbindung innerhalb der nächsten 10 Jahre nicht zu rechnen.	

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Kann jedoch ein Infrastrukturprojekt innerhalb der nächsten zehn Jahre nicht umgesetzt werden, handelt es sich um eine unzulässige Vorratsplanung. Zum Widerspruch mit übergeordneten Zielsetzungen des Freiraumschutzes und damit im Zusammenhang fehlender Standortalternativen wird in der Abwägungsbegründung auf die „Projektskizze OWL-Hafen" durch das Büro grbw verwiesen, in dem im Stadtgebiet Minden verschiedene Standortalternativen geprüft worden wären. Diese Standortprüfung wurde vor über 10 Jahren durchgeführt und kann daher aktuelle Bedarfsprognosen nicht berücksichtigt haben, wie z.B. die jüngsten Planco-Prognosen. Bei realistischer Betrachtung führen diese Entwicklungen zu einem drastisch reduzierten Bedarf, der zu einem verringerten Flächenbedarf führt, der auch an anderen Standortalternativen realisierbar wäre. Die der Bauleitplanung voran gegangene Standortalternativen-Prüfung ließ Umweltbelange unberücksichtigt oder erfolgte zumindest ohne hinreichend aktuelle Datengrundlage, da alle Erfassungen erst nach der Standortalternativen-Prüfung durchgeführt wurden. Beispielsweise erfolgten die ersten Erfassungen der Avifauna und der Fledermäuse erst in 2007, deutlich nach der Standortalternativen-Prüfung und ausschließlich in dem jetzigen Vorhaben-Bereich. Andere Standorte wurden sowohl für die F-Plan-Aufstellung als auch für den vorliegenden Bebauungsplan hinsichtlich des vorkommenden Arteninventars und im Hinblick auf Umweltauswirkungen nicht untersucht. In beiden Planwerken	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. Auch die Variantenuntersuchung ist nicht beliebig zu gestalten. Schiene, Straße und Kanal sind nicht variabel an dem Standort. Sie bestimmen die Gestaltung des Vorhabens. Daher erübrigt sich, vor

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Beschlussvorschlag / Abwägung
	finden sich hierzu in den jeweiligen Umweltprüfungen identische Textpassagen. Die Varianten-Prüfung ist lediglich eine pro forma Prüfung, die nur vorgibt, Varianten zu prüfen. Eine echte Prüfung von Planungsvarianten hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen gemäß Abs. 1 Nr. 4 der Anlage zu § 2 Abs. 4 und §2a BauGB mit dem Ziel unterschiedliche Planungsmöglichkeiten hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen zu vergleichen, fehlt nach wie vor. Es wird darauf hingewiesen, dass mit dem fehlenden Zeithorizont zur Anbindung des geplanten Hafens an den Schienenverkehr und damit der fehlenden Trimodalität, mit einer Planung, deren Endziel (= RegioPort als trimodal angebundener, regionaler Conainer-Hub) nur in dem unwahrscheinlichen Fall des Erreichen der optimistischen Bedarfsschätzung eintritt sowie der fehlenden Untersuchung von Standortalternativen im Hinblick auf Umweltauswirkungen erhebliche Defizite in der Planbegründung vorhanden sind. In der Folge ist keine sachgerechte Abwägung möglich.	dem Hintergrund der notwendigen Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben, auf der Ebene der bauleitplanerisch zu treffenden Festsetzungen Varianten zu diskutieren. Eine Errichtung der bahnseitigen Anbindung ist wirtschaftlich nur vertretbar, wenn die bahnseitige Umschlagskapazität im Mindener Industriehafen II erreicht ist. Dies kann aus heutiger kurz nach Inbetriebnahme des RegioPorts eintreten oder erst in Folgejahren. Aus Vorsichtsgründen findet nur ein bedarfsgerechter Ausbau des RegioPorts bis hin zum Endausbau statt.
34.10	**5. Wasserhaushalt (§78 WHG):** Den rechtlichen Ausführungen in der Planbegründung kann nicht gefolgt werden. Die Stellungnahme der Umweltverbände wird daher vollständig aufrecht erhalten: Nach §78 WHG sind im Überschwemmungsgebiet geplante Häfen von dem Bauverbot in Überschwemmungsgebieten ausgenommen. Der geplante RegioPort bindet den Mittellandkanal verkehrlich an, nicht die Bückeburger Aue, in deren Überschwemmungsgebiet er liegt. Da der Mittellandkanal kein eigenes Überschwemmungsgebiet besitzt, wäre ein Standort für einen	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der Belang ist mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt worden. 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

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Hafen außerhalb eines Überschwemmungsgebiets grundsätzlich möglich. Mithin müsste also nicht zwingend ein Überschwemmungsgebiet in Anspruch genommen werden. Wenn, wie in der Abwägungsbegründung angeführt, in der Begründung der Neufassung des WHG von „unabweisbaren Ausnahmemaßnahmen der Hafen- und Werften" gesprochen wird, dann ist damit gemeint, dass ein Hafen, der an ein Gewässer angebunden ist, i.d.R. zwingend auch in dessen Überschwemmungsgebiet liegt. Da also Häfen und Werften notwendigerweise an den angebundenen Gewässern liegen und daher i.d.R. im Überschwemmungsgebiet dieser Gewässer, würde die Vorschrift ohne den Ausnahmetatbestand dazu führen, dass keine Häfen und Werften gebaut werden könnten. Um also weiterhin Hafen- und Werftenbauten zu ermöglichen, hat der Gesetzgeber diese von einem Bauverbot in den zwingend betroffenen Überschwemmungsgebieten befreit. Die in der Abwägungsbegründung genannte Auffassung, es sei unerheblich, ob der RegioPort 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 eklatant der Intention des § 78 f WHG. Der Gesetzgeber kann in einem Gesetzgebungsverfahren nicht alle denkbaren, der Intention einer Vorschrift zuwider laufenden, Konstellationen und Fälle auflisten. Mit Sicherheit ist es nicht Absicht des Gesetzgebers, Freiräume zum Bau von	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 <u>unabweisbaren Ausnahmefällen</u> 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 Kommentierung." 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

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Häfen in Überschwemmungsgebieten irgendwelcher zufällig im Plangebiet liegender, untergeordneter Flüsse zu schaffen. Gerade die in der Gesetzesbegründung genannte Unabweisbarkeit eines Hafenstandortes in einem Auenbereich weist darauf hin, dass der Gesetzgeber, der mit dem §78 WHG die grundsätzliche Zielsetzung des Schutzes der Auen und Überschwemmungsräume verfolgt, mit dem Ausnahmetatbestand nur Standorte im Überschwemmungsgebiet des an die jeweilige Hafenanlage angebundenen Gewässers gemeint haben kann. Denn an einem Gewässer wie dem Mittellandkanal, das keine eigene Aue und damit auch kein eigenes Überschwemmungsgebiet besitzt, ist ein Hafenstandort innerhalb eines Überschwemmungsgebietes eben gerade nicht unabweisbar. Wie dargelegt ist die in Pkt. 10.8. genannte Abwägungsbegründung fehlerhaft und abwegig und stellt eine bewusste Fehlinterpretation des §78 WHG dar. Sie dient lediglich dem wirtschaftlich motivierten, lokalen Interessen der Hafenbetreiber und erfüllt mithin den Tatbestand der Rechtsbeugung.	wollen, dann hätte er die Ausnahme mühelos entsprechend formulieren können, was aber nicht geschehen ist. Der RegioPort 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 Kfzzur Folge hat, dass das ÜSG nach Abschluss dieser Maßnahme in seinen Grenzen zurückgenommen wird und eine Überschneidung Sondergebiet und ÜSG·nicht mehr gegeben ist.
34.11	**3. Unzureichender Umgang mit der Möglichkeit von Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen (Verstoß gegen § 62f WHG)** Im Abwägungsprozess z.B. Abs.: 1.8, 3.5, 3.10 wird angegeben: „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. Als Vermeidungs- / Minderungsmaßnahme wird in den Stellflächen für die Container eine innovative Oberflächengestaltung	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Das Thema „Gefahrgut" etc. ist vollumfänglich erörtert und bearbeitet worden. 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.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	realisiert. Hierbei wird ein sickerfähiger Oberbau mit einem Betonfundamentraster zum Abstellen der Container eingesetzt. Diese eigens für den RegioPort entwickelte neue Abstellflächengestaltung gewährt eine reduzierte Versiegelung (dem wichtigsten bodenbezogenen Eingriff des Vorhabens) für die mögliche Versickerung von Oberflächenwässern. Hier ist eine lagemäßige und damit genaue Ermittlung der Größe der Betonfundamente und des sickerfähigen Oberbaus noch nicht im Detail festgelegt. Da hier von der Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer ausgegangen wird, aber weder Fangbecken noch Entwässerungsvorrichtung für gefährliche Stoffe vorgesehen sind und auch die spezielle Oberflächengestaltung der Containerlagerplätze nicht dargestellt ist, sehen wir die Gefahr, dass eine Gewässerverschmutzung nicht ausgeschlossen werden kann. Die Angaben zu Gefahrstoffen sind unzureichend. Im Ergebnis kann eine nachteilige Veränderung der Eigenschaft des Grund- und Oberflächenwassers im Bereich des RegioPorts nicht ausgeschlossen werden. Die Voraussetzungen gem. § 62f liegen nicht vor.	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. Daher wird auf der Ebene der Bauleitplanung seitens des Planungsverbandes bereits die Zulässigkeit in der Sache angesprochen und geregelt. Wenn auf der Ebene der Bauleitplanung nichts geregelt wird, was auch denkbar wäre, würde dieses nicht gleichbedeutend mit einer Unzulässigkeit entsprechender Betriebe sein. Die Regelung folgt dann in der Anlagengenehmigung. Ein kompletter Ausschluss solcher Betriebsteile im B-Plan wäre nicht sinnvoll, weil unverhältnismäßig, da es hierzu keine Legitimation gibt, weil ja Achtungsabstände eingehalten werden können. Zudem soll bereits auf der Ebene der Bauleitplanung mit der Festsetzung in dem Bebauungsplan abschließend deutlich werden, welche Entscheidungsoptionen für ein späteres – in der Sache ohnehin durchzuführendes Genehmigungsverfahren – verbleiben sollen.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		„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. Dass eine nachteilige Veränderung der Eigenschaft des Grund- und Oberflächenwassers im Bereich des RegioPorts nicht ausgeschlossen werden kann, bleibt Spekulation des Einwenders. Dass die ohnehin notwendigen technischen Voraussetzungen zum Wasserschutz auch bei der Verwirklichung der Planung umgesetzt werden, darf hier unterstellt werden. Der Einwender unterstellt, dass innerhalb der Sondergebiete keine ordnungsgemäße Nutzung unter Negierung des LWG erfolgt. Zunächst muss und kann nur von einer ordnungsgemäßen Nutzung ausgegangen werden. Die Entwässerung des Gebietes ist in der Begründung zum Bebauungsplan ausreichend dargelegt.
34.12	1. Klimaschutz als Ziel der Bauleitplanung ist nicht berücksichtigt: Durch die Neufassung des § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB im Juli 2011 wurde die Förderung des Klimaschutzes als eigenständiges Ziel in die Bauleitplanung aufgenommen. Durch das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung von Städten und Gemeinden werden die Planungsgrundsätze in §1 BauGB dahingehend konkretisiert, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll. Die vorliegende Planbegründung geht jedoch auf den Klimaschutz nicht ein. Statt der Prüfung möglicher Erweiterungen vorhandener Hafenanlagen wird großflächig Freiraum	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Der in der Bauleitplanung zu berücksichtigende Belang des „Klimaschutzes" ist ausreichend gewürdigt worden. Das Projekt entspricht den Klimaschutzzielen der Stadt Minden. Durch den neuen trimodalen Hafen wird es im Zusammenhang mit der Anpassung der Mittelweser zu einer weiter zunehmenden Verlagerung der Containertransporte vom Lkw auf das Schiff kommen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein GMS fast doppelt so viel Container transportieren kann wie ein Europaschiff – bei geringem Energieaufwand.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	neu in Anspruch genommen. Die Planung und ihre Begründung auch in diesem Punkt fehlerhaft.[ii] Keine sachgerechte Beurteilung der Umweltauswirkungen aufgrund veralteter Datengrundlagen Der Einwand in der Abwägungsbegründung (Pkt. 30.11.), die Biotopstrukturen hätten sich in den letzten Jahren nicht geändert und daher seien wesentliche Veränderungen am vorkommenden Artenspektrum nicht zu erwarten, ist sachlich falsch und betrifft im Übrigen lediglich die Zeiträume der Untersuchungen, nicht jedoch die jeweils gewählten Methoden. Sachlich falsch ist der Einwand, weil es allgemein bekannt ist, dass die faunistische Besiedlung eines vorhandenen Landschaftsraumes schwanken kann. Ursache hierfür ist, dass die faunistische Besiedlung eines vorhandenen Biotopinventars aus verschiedensten Gründen, die von der reinen Biotopausstattung vollkommen unabhängig sind, schwanken können, z.B. klimatische Schwankungen, Schwankungen der Situation in Überwinterungsgebieten, Schwankungen in der Reproduktion vorangegangener Jahre und dem jeweiligen Reproduktionserfolg, etc. Insofern können alte, faunistische Untersuchungen zwar wertvolle Hinweise auf Artvorkommen in einem bestimmten Raum geben, sie können jedoch nicht aktuelle Untersuchungen ersetzten. Ebenfalls aus diesem Grund hat der BUND zur angemessenen Beurteilung mehrjährige Untersuchungen gefordert (s.o.). Zur Erfassung der Avifauna wurden 3 Gutachten mit offensichtlich unterschiedlichen Untersuchungsräumen angefertigt, wobei das älteste Gutachten, in dem auch das Plangebiet selber untersucht wurde, vor 7 (-8) Jahren erstellt wurde. Aufgrund dieser veralteten Datenlage werden in 2014 zwei	An dem geplanten Standort wird es lokal zwar zu einer rechnerischen CO_2-Zunahme kommen, aufgrund der Verkehrsmittelverteilung wird es aber regional zu einer Abnahme kommen (Verlagerung der Verkehrsbewegungen von der Straße auf Schiff und Bahn). Zukünftig wird sowohl die Schiffsflotte als auch der Lkw-Verkehr immissionsärmer. Bei dem innovativen Projekt des Containerhafens werden in der baulichen Umsetzung und bei dem Anlagenbetrieb auch diese Aspekte berücksichtigt.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Begänge zur Plausibilitätskontrolle durchgeführt, deren Ergebnisse jedoch ebenso wie alle anderen Untersuchungen nicht Teil der Veröffentlichung im Internet waren. Auch das Gutachten zur Erfassung der Fledermausfauna stammt aus 2007 und ist für eine aktuelle Beurteilung der Umweltauswirkungen ungeeignet.	
34.13	2. Keine sachgerechte Beurteilung der Umweltauswirkungen aufgrund veralteter Datengrundlagen Der Einwand in der Abwägungsbegründung, die Biotopstrukturen hätten sich in den letzten Jahren nicht geändert und daher seien wesentliche Veränderungen am vorkommenden Artenspektrum nicht zu erwarten, ist sachlich falsch und betrifft im Übrigen lediglich die Zeiträume der Untersuchungen, nicht jedoch die jeweils gewählten Methoden. Sachlich falsch ist der Einwand, weil es allgemein bekannt ist, dass die faunistische Besiedlung eines vorhandenen Landschaftsraumes schwanken kann. Ursache hierfür ist, dass die faunistische Besiedlung eines vorhandenen Biotopinventars aus verschiedensten Gründen, die von der reinen Biotopausstattung vollkommen unabhängig sind, schwanken können, z.B. klimatische Schwankungen, Schwankungen der Situation in Überwinterungsgebieten, Schwankungen in der Reproduktion vorangegangener Jahre und dem jeweiligen Reproduktionserfolg, etc. Insofern können alte, faunistische Untersuchungen zwar wertvolle Hinweise auf Artvorkommen in einem bestimmten Raum geben, sie können jedoch nicht aktuelle Untersuchungen ersetzten. Ebenfalls aus diesem Grund hat der BUND zur angemessenen Beurteilung mehrjährige Untersuchungen gefordert (s.o.). Zur Erfassung der Avifauna wurden 3	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die in den Jahren 2007 bis 2011 durchgeführten biologischen Bestandsaufnahmen ergeben für den damaligen Stand der Realnutzung und Biotoptypen ein vollständiges Bild über die Werte und Funktionselemente besonderer Bedeutung im Planungsraum sowie das Vorkommen planungsrelevanter Tierarten. Weder die aktuelle Situation der Realnutzung und Biotoptypen noch die bekannten landesweiten Bestandsentwicklungen (z.B. Rote Listen) legen die Vermutung nahe, dass es grundlegende Veränderungen bezüglich der Verbreitung und des Vorkommens einzelner Tierarten zu befürchten gilt. Auch seitens des Einwenders erfolgen keine Hinweise, die den begründeten Verdacht nahe legen, dass sich die Bestandsituation bezüglich der Artenvorkommen wesentlich geändert hätte. Daher wird im Übrigen auf die bereits erfolgte Erwiderung zur 1. Offenlage verwiesen, die der Einwender in seiner Stellungnahme zitiert. Die Ergebnisse der 2 Begehungen 2014 zur Plausibilitätskontrolle der Brutvogelerfassung sind in die Unterlagen eingearbeitet und daher nicht als separates Gutachten vorgesehen. Umweltbericht, FFH-

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Gutachten mit offensichtlich unterschiedlichen Untersuchungsräumen angefertigt, wobei das älteste Gutachten, in dem auch das Plangebiet selber untersucht wurde, vor 7 (-8) Jahren erstellt wurde. Aufgrund dieser veralteten Datenlage sind in 2014 zwei Begänge zur Plausibilitätskontrolle durchgeführt worden, deren Ergebnisse zwar dem Planungsträger vorliegen, die jedoch ebenso wie alle anderen Erfassungen nicht im Internet zur Verfügung gestellt wurden. Die Nachvollziehbarkeit der Aussagekraft dieser beiden Begänge ist somit nicht möglich. Auch das Gutachten zur Erfassung der Fledermausfauna stammt aus 2007 und ist für eine aktuelle Beurteilung der Umweltauswirkungen ungeeignet. Demgegenüber vertritt der Gutachter die Auffassung, dass eine Aktualisierung der Ergebnisse bzw. Plausibilitätsprüfung nach Rücksprache mit dem Fachbüro 2014 nicht erforderlich wäre, da durch zusätzliche Untersuchungen speziell im vorliegenden Fall kein Erkenntnisgewinn zu erwarten wäre. Die vorliegenden Erkenntnisse wären nach wie vor als ausreichend und belastbar anzusehen. Diese Auffassung wird mit dem sicheren Nachweis von mindestens 10 Fledermausarten begründet. Die dargestellte Auffassung ist allerdings nicht nachvollziehbar, da bei einem Zeitraum von 7 Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit Verschiebungen im Artenspektrum zu erwarten sind. Auch ist nicht auszuschließen, dass sich in der Zwischenzeit neue Traditionen zur Nutzung von Nahrungsräumen herausgebildet haben könnten, sich mithin zu neuen Flugrouten und noch nicht bekannten Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen Habitaten führen können. Aktuelle Auswirkungen würden so aufgrund der veralteten	Verträglichkeitsprüfung und Artenschutzeitrag sind gemäß § 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB aktuell.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Datenlage unberücksichtigt bleiben. Die von dem Gutachter vertretenen Begründungen, warum 7 Jahre alte Untersuchungen und 2 Begehungen zur Plausibilitätskontrolle den Mindeststandards an qualitativ aussagekräftige Planungsgrundlagen entsprechen, widersprechen allen aktuellen methodischen Anforderungen an beurteilungsfähige Planunterlagen. Die Erfassung der Schmetterlinge erfolgte in den Jahren 2008 und 2011, wobei auch hier vermutet werden kann, dass es sich nicht um echte, mehrjährige Untersuchungen handelt, sondern wie im Fall der Fledermäuse und Vögel auch um eine Grunduntersuchungen und Ergänzungen in einem Folgejahr. Auch hier wäre das Basisgutachten 6 (-7) Jahre alt und damit so veraltet, dass es für eine Beurteilung der aktuellen Situation ungeeignet ist. Gemäß §214 Abs. 3 Satz 1 BauGB müssen sachgerechte Planunterlagen aktuell sein, da für die Abwägung die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung maßgeblich ist. Aus diesem Grund sind allgemein bei Planverfahren, die sich über viele Jahre hinziehen, die Planunterlagen selbst vor der endgültigen Beschlussfassung durch eine aktuelle Fassung zu ersetzten. Das gilt insbesondere auch für den Umweltbericht und die darin beschriebene Umweltprüfung. Diese grundsätzlichen Anforderungen an sachgerechte Planunterlagen gelten selbstverständlich auch für die Planungen zum RegioPort Minden. Die fehlende Aktualität der dem Umweltbericht und den angegliederten Einzelgutachten (artenschutzrechtliche Prüfung, FFH-Verträglichkeitsstudie) zu Grunde liegenden Erfassungen ist ein schwerwiegender Fehler, der weder mit dem Hinweis auf einen wenig veränderten Landschaftsraum noch mit 2 stichprobenartigen Begehungen zur Plausibilitätskontrolle zur Avifauna	

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	behoben werden kann.	
34.18	2. FFH-Studie: Fehlerhafte Beurteilung der Erheblichkeit Die FFH-Studie als wesentliches Gutachten zur Prüfung der Verträglichkeit des Projektes mit dem angrenzenden FFH- und Vogelschutzgebiet ist im Gegensatz zur ersten Offenlage nicht mehr Teil der im Internet veröffentlichten Unterlagen. Insofern konnte die Aktualität der FFH-Studie nicht beurteilt werden. Insbesondere konnte nicht beurteilt werden, inwiefern die Ergebnisse der avifaunistischen Nacherfassungen und der Kartierungen des NLWKN in die FFH-Studie eingearbeitet worden sind. Insofern ist eine abschließende Beurteilung der Nachvollziehbarkeit und Validität der FFH-Verträglichkeitsstudie nicht möglich. Die folgenden Aussagen beziehen sich auf die in der ersten Offenlage zur Verfügung gestellte FFH-Verträglichkeitsstudie. Relevante Auswirkungen der verbindlichen Bauleitplanung auf das FFH-Gebiet sind insbesondere betriebsbedingte Schadstoffemissionen, Nährstoffeinträge, Lärmemissionen und Lichtemissionen. Vorhabenbedingt kommt es zu relevanten Nährstoffeinträgen, die zu „langfristigen Veränderungen von Flora und Fauna [führen], was in Bezug auf geschützte FFH-Lebensraumtypen und deren charakteristische Arten eine erhebliche Beeinträchtigung darstellen kann." (FFH-Verträglichkeitsstudie S. 54). Unter Verweis auf verschiedene Gutachten und Erkenntnissen zu critical loads wird auf S. 56 des FFH-Berichts ausgeführt, dass „die bestehende Hintergrundbelastung (Vorbelastung) […] bereits deutlich über den	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Die Bedenken bzgl. einer fehlerhaften Beurteilung der FFH-Verträglichkeit werden zurückgewiesen. Die Beurteilung vorhabenbedingter Wirkungen wird methodisch und inhaltlich ausführlich innerhalb der Verträglichkeitsprüfung erläutert. Dazu gehört auch die grundsätzliche Beurteilung, welche vorhabenbedingten Wirkungen überhaupt relevant sein können. Bei der zitierten Textpassage auf Seite 54 handelt es sich um eine allgemeine Erläuterung zur Wirkung von übermäßigen Stickstoffeinträgen. Die Textpassage wertet sehr eindeutig noch keine konkreten vorhabenbedingten Wirkungen. Der BUND stellt unberechtigter Weise einen Vorhabenbezug dar. Bezüglich der zitierten Aussagen besteht kein Widerspruch. Zunächst erfolgt eine quantitative Bewertung der vorhabenbedingten Stickstoffdepositionen. Diese werden in den Zusammenhang

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Critical Loads der vorhandenen Lebensraumtypen [liegt]. Im Fall der Lebensraumtypen 9110 und 9120 erreicht die Hintergrundbelastung sogar mehr als das Doppelte des maßgeblichen Critical Load." Auf S. 58 heißt es: „Wegen der bereits vorhandenen, deutlichen Überschreitung der Critical Loads durch die bestehende Hintergrundbelastung sind zusätzliche Stickstoffdepositionen grundsätzlich als kritisch zu werten, da sie prinzipiell zu einem Funktionsverlust der FFH-Lebensraumtypen führen können." Im Weiteren wird ausgeführt, dass mit Bezug auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Zusatzbelastungen in der Größenordnung von 3 % eines Critical Load als Bagatelle gewertet werden können. Zur Reduktion der Lichtbelastung wird zwar ein umfangreiches Lichtkonzept entwickelt, eine Unterschreitung der Erheblichkeitsschwelle wird jedoch nicht belegt. Auch wird die abschirmende Wirksamkeit des Gehölzstreifens bezweifelt. In dem Umweltbericht wird davon ausgegangen, dass der Eingrünungsstreifen eine Schutzwirkung für lichtempfindliche Fledermäuse und störungsempfindliche Vogelarten im Schaumburger Wald hätte. Die Anpflanzung soll „teilweise" schon vor Beschlussfassung des Bebauungsplanes erfolgen, in der Pflanzperiode nach Beschlussfassung soll sie fertiggestellt werden. Nach 5-10 Jahren soll die Anpflanzung dann ihre abschirmende Funktion erfüllen können. Tatsächlich ist es jedoch so, dass die Bäume nach 5 jahren kaum mehr als 2 Meter hoch sein werden, und selbst nach 10 Jahren werden Höhen von nur	mit den vorhandenen Vorbelastungen gestellt, um die grundsätzliche Erheblichkeit und Relevanz der Zusatzbelastungen beurteilen zu können. Dabei ist die Aussage, dass zusätzliche Stickstoffbelastungen wegen der bereits vorhandenen, deutlichen Überschreitung der Critical Loads durch die bestehende Hintergrundbelastung als grundsätzlich kritisch zu werten sind, nur ein Zwischenergebnis. Da dieser Sachverhalt auf grundsätzlich viele Vorhaben zutrifft, hat es in letzten Jahren eine Reihe von rechtlichen und fachlichen Auseinandersetzungen mit dem Thema gegeben. Die weitere, abschließende Beurteilung der vorhabenbedingten Wirkungen des RegioPort Weser I berücksichtigt die daraus resultierenden, zur Zeit aktuellen Rechtsprechungen und Fachkonventionen. 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. Es ist eine auf den Artenschutz abgestimmte Beleuchtungsausführung festgesetzt worden.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	3-5 Meter erreicht werden. Eine solche Anpflanzung ist bestenfalls geeignet, nach 5-10 Jahren eine gewisse Abschirmung im absoluten Nahbereich zu bewirken, keinesfalls jedoch werden die prognostizierten Wirkungen in Bezug auf die Abschirmung besonders sensibler Arten im Randbereich des Schaumburger Waldes eintraten. Da der Eingrünungsstreifen aufgrund artenschutzrechtlicher Konflikte als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme erforderlich ist (z.B. Scheuchwirkung auf lichtempfindliche Fledermausarten und Vogelarten), gleichzeitig er aber genau diese Vermeidungsfunktion nur unzureichend und schon gar nicht nach 5-10 Jahren überhaupt erfüllen kann, sind wesentliche artenschutzrechtliche Konflikte nicht ausgeräumt. Damit bestehen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände, für die eine Ausnahmegenehmigung erforderlich wäre. Eine solche Ausnahmegenehmigung wäre jedoch nach unserer Auffassung allein schon aufgrund vorhandener Alternativen und nicht vorhandenen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht zu erlangen.	
34.19	3. Artenschutz: Wirksamkeit CEF-Maßnahmen und Monitoring Die Wirksamkeit von Feldlerchenfenstern hängt stark von der Größe der Parzelle ab. Erst ab 5 ha großen Parzellen ist die Wirksamkeit hinreichend wahrscheinlich, bei kleineren Schlägen nur, wenn entsprechend gro0e Schläge in unmittelbarer Nachbarschaft sind (vgl. LANUV Fachinformationssystem Artenschutz). Aus diesem Grund sind auf folgenden Flächen andere, wirksame Maßnahmen durchzuführen, wie z.B. gemäß LANUV Fachinformationssystem Artenschutz die Anlage einer flächigen Ackerbrache mit Selbstbegrünung, Anlage von	**Den Bedenken wird nicht gefolgt.** Das planungsrelevante Artenspektrum wurde vollständig erfasst und berücksichtigt. Der Wachtelkönig wurde 2007 einmalig als Gastvogel im Planungsraum beobachtet. 2008 wurden gezielte Nachkartierungen zu der Art durchgeführt mit dem Ergebnis, dass eine Bedeutung des Planungsraumes für den Wachtelkönig ausgeschlossen werden kann. Im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wird die Art innerhalb der Relevanzprüfung (Anlange 2 des Fachbeitrages) berücksichtigt und eine

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Ackerflächen mit doppeltem Saatreihenabstand: Flurstück 6, Flur 14, Gemarkung Frille (23.212 m²) Flurstück 8, Flur 24, Gemarkung Frille (1.441 m²) Flurstück 6, Flur 23, Gemarkung Frille (24.258 m²) Flurstück 21/7, Flur 23, Gemarkung Frille (14.499 m²) Flurstück 2, Flur 23, Gemarkung Frille (17.415 m²) Zur Abwendung artenschutzrechtlicher Verbote ist es zudem erforderlich, dass nachweislich in ausreichendem Umfang geeignete, noch nicht besiedelte Lebensstätten in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang zur Verfügung stehen. Inwiefern das bei den vorgeschlagenen Flächen der Fall ist, ist unklar. Unter anderem auch aus diesem Grund ist das Monitoring durch folgende Aufgabenstellung zu ergänzen: Die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen für Fledermäuse und Vögel (insbesondere Feldlerche, Rebhuhn, Wachtel, Greifvögel) ist durch 5 Monitoring-Durchgänge im Abstand von 2 Jahren zu dokumentieren. Bei Nicht-Wirksamkeit oder nicht ausreichender Wirksamkeit sind zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Wirksamkeit sicher zu stellen.	Relevanz für das Vorhaben aus o.g. Gründen ausgeschlossen. Die Betroffenheit des Pirols wird innerhalb des Artenschutzbeitrages zunächst innerhalb der Relevanzprüfung (Anlage 2 des Fachbeitrages) und anschließend im Rahmen einer vertiefenden Prüfung (siehe Prüfprotokolle Anlage 3) beurteilt. Als Lebensraum bevorzugt der Pirol lichte, feuchte und sonnige Laubwälder, Auwälder und Feuchtwälder in Gewässernähe (oft Pappelwälder). Gelegentlich werden auch kleinere Feldgehölze sowie Parkanlagen und Gärten mit hohen Baumbeständen besiedelt. Ein Brutrevier ist zwischen 7-50 ha groß (LANUV 2014). Im Rahmen der Kartierungen wurde der Pirol im Schaumburger Wald als Brutvogel festgestellt. Aufgrund dieser Lebensraumansprüche ist ausgeschlossen, dass die Vorhabensflächen (Ackerflächen) für die Art eine besondere Bedeutung haben (z.B. als Brut- oder essentielles Nahrungshabitat). Um zu vermeiden, dass es durch betriebsbedingte Wirkungen (z.B. optische Scheuchwirkungen) am westlichen Waldrand zu wesentlichen Störungen der Art kommt, wird eine frühzeitige Anlage des Eingrünungsstreifens festgesetzt. Bezüglich der Feldlerche wird das Maßnahmenkonzept überprüft, da auch anhand der 2014 durchgeführten Plausibilitätsprüfungen von einem Mehrbedarf an Maßnahmen ausgegangen wird.
35	**Landkreis Schaumburg** Mit Schreiben vom 14.04.2014	
	Belange des Immissionsschutzes	
	Der Planungsträger hat einen überarbeiteten Bebauungsplanentwurf vorgelegt. Hierzu wird aus	

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	immissionsschutzrechtlicher Sicht wie folgt Stellung bezogen:	
35.1	<u>Schallimmissionen:</u> Über meine Anregung, der Errichtung einer Lärmschutzwand auch an der Ostseite der B 482, ist inhaltlich nicht abgewogen worden (vgl. Ziffer 32.4 der Abwägungstabelle zur Behördenbeteiligung). Hierzu ist noch eine belastbare fachliche Aussage durch den Planungsverband zu treffen. Im Übrigen wird entsprechend der Abwägung vorausgesetzt, dass im gesonderten Verfahren zur Errichtung der Lärmschutzwand an der Westseite die Erforderlichkeit einer Lärmabsorption geprüft und ggfs. angeordnet wird.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Mit den festgesetzten schalltechnischen immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) ist der anlagenbezogene Immissionsschutz auf der Ebene der Bauleitplanung ausreichend berücksichtigt. Die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von Maßnahmen bzgl. eines Verkehrslärmschutzes an der B 482 - bezogen auf die Ortslage Cammer - ergeben sich durch die Inhalte dieser Bauleitplanung nicht. Es gibt keinen schalltechnischen Grund, die angeregten Maßnahmen vorzusehen. (Siehe hierzu die Ausführungen in der Gesamtabwägung zum Thema Lärmimmissonsschutz)
	Entsprechend der Abwägung unter Ziffer 32.5 über meine Anregung bezüglich der Maßnahmen zur Minderung des Baustellenlärms gehe ich davon aus, dass die Einhaltung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) bei der Bauausführung sichergestellt wird.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.**
	Zur Darstellung der wesentlichen Aspekte des Monitorings ist durch den Planungsverband der Gesamtabwägung eine Tabelle beigefügt worden. Danach ist für die Überprüfung der Einhaltung der immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel durch die Betriebe eine stichprobenartige Messung alle 2 Jahre durch ein externes Fachbüro vorgesehen. In der Tabelle sollte in der Zeile „Betriebslärm" die Spalte „Intervall / Dauer" wie folgt gefasst werden: *„Eine stichprobenartige Messung alle 2 Jahre, beginnend spätestens 6 Monate nach Inbetriebnahme."*	**Der Anregung wird gefolgt.** Die Modalitäten des Monitorings sind entsprechend der Erfordernisse fachbezogen abzustimmen. Der Belang wird wie vorgetragen berücksichtigt.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Darüber hinausgehende **Anregungen oder Bedenken** sind von hier zum Schallschutz **nicht vorzutragen**.	
35.2	<u>Lichtimmissionen:</u> Meiner Anregung, die Festsetzungen im Bebauungsplanentwurf zum Beleuchtungskonzept zu ergänzen, ist nicht gefolgt worden (vgl. Ziffer 32.6 der Abwägungstabelle zur Behördenbeteiligung). Aufgrund der Bedeutung möglicher Maßnahmen zur Minimierung der Lichtimmissionen wie Teilabschaltungen oder Steuerungen über Bewegungssensoren für die Verträglichkeit des Vorhabens mit dem FFH- und Vogelschutzgebiet Schaumburger Wald rege ich weiterhin an, für besonders exponierte Stellen im Plangebiet entsprechende verbindliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufzunehmen (siehe hierzu Punkte 2 und 3 in meinen nachfolgenden Ausführungen zu den Belangen des Naturschutzes). *(Die für das Genehmigungsverfahren bzw. den späteren Betrieb angedachten Maßnahmen zur Minimierung von Lichtimmissionen z.B. Teilabschaltungen oder Steuerungen über Bewegungssensoren, sollten als verbindliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen werden.)*	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Der Bebauungsplan regelt den Umfang der zulässigen Beleuchtung. Darüberhinausgehende Regelungen eines sparsamen Umgangs mit der Ausleuchtung / Beleuchtung kann bei der Umsetzung / Ausführung vorgesehen werden („Bewegungsmelder" etc.).
35.3	<u>Störfallbetriebe:</u> Mit der Abwägung unter der Ziffer 32.8 und den vorgenommen Änderungen an den zum Sonstigen Sondergebiet SO2 getroffenen textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes können die von mir geäußerten Bedenken als ausgeräumt betrachtet werden.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
35.4	<u>Entgasungen der Container:</u> Mit der Abwägung unter Ziffer 32.9 können die Bedenken als ausgeräumt betrachtet werden.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Belange des Straßenverkehrs und der Kreisstraßen	
35.5	Gegen den Entwurf des Bebauungsplans "RegioPort Weser I" bestehen aus verkehrsbehördlicher Sicht grundsätzlich **keine Bedenken**. Meine Hinweise bezüglich des Umfangs / der Notwendigkeit eines Beschilderungs- und Leitkonzeptes wurden mit abgehandelt. Bezüglich der kreisstraßenrechtlichen Belange sind keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen. Die Entwicklung der Verkehrsströme werde ich von hier durch Verkehrszählungen kontrollieren.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich. Die entsprechende Beschilderung der Straßen bzgl. des Standortes des RegioPortWeser ist außerhalb des Bebauungsplanes zu regeln.
	Belange des Planungsrechtes	
35.6	Aus Sicht des Planungsrechtes werden **keine Anregungen** vorgebracht.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
	Belange der Wasser- und Abfallwirtschaft	
35.7	Aus wasser- und abfallwirtschaftlicher Sicht sind zu dem überarbeiteten Bebauungsplanentwurf **keine Anregungen oder Bedenken** vorzubringen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
	Belange des Naturschutzes	
35.8	Gegenüber dem o. a. Vorhaben bestehen aus der Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege **keine grundsätzlichen Bedenken**. Zu der Planung gebe ich folgende Anregungen und Hinweise: Aus naturschutzrechtlicher Sicht ist den im Umweltbericht aufgeführten, im Rahmen der FFH-Verträglichkeit und artenschutzrechtlich zu veranlassenden Maßnahmen eine besondere und grundsätzliche Bedeutung beizumessen. Es handelt sich hier um die in den Kapiteln 5.2 ff. „Schadensbegrenzende Maßnahmen zur Sicherstellung der Verträglichkeit des Vorhabens mit dem EU-Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet Schaumburger Wald" und 5.3 ff.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	„Artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen" des Umweltberichtes aufgeführten Maßnahmen. Die strikte Beachtung und Umsetzung, auch der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, sind Grundvoraussetzung zur Realisierung des geplanten Vorhabens. 1. Hinsichtlich der Maßnahme M1 erfolgte gegenüber dem Entwurf aus 2014 eine Änderung der textlichen Festsetzung des Bebauungsplanes. Die Maßnahme M1 umfasst das im Umweltbericht in Kapitel 5.2.1 und 5.3.1 erläuterte Beleuchtungskonzept. Eine Regelung wird erforderlich als schadensbegrenzende Maßnahme zur Sicherstellung der Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Vogelschutz- und FFH-Gebiet Schaumburger Wald wie auch als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme (Kapitel 6.1 der FFH-Verträglichkeitsprüfung und Kapitel 5.1.2 des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages). Danach sind für die Außenbeleuchtung als verbindliche Festsetzung zu treffen:	
35.9	Verwendung von insektenverträglichen Leuchtmitteln mit einem eingeschränkten Spektralbereich (Spektralbereich 570 bis 630 nm), wie z. B. warmweiße LED (3000-2700 K). Sofern diese in bestimmten Bereichen aufgrund der Anforderungen an die Arbeitssicherheit nicht verwendet werden können (z. B. im Bereich der Umschlagstelle), sind andere insektenverträgliche Leuchtmittel nach dem Stand der Technik ausnahmsweise zulässig. Verwendung geschlossener nach unten ausgerichteter Lampentypen mit einer Lichtabschirmung (Abblendung) nach oben und zur Seite. Begrenzung von Leuchtpunkthöhen an Masten und Gebäuden auf 10 m Höhe ausgenommen der Arbeitsbereiche unterhalb von Krananlagen / Verladeeinrichtungen, dort Beleuchtung	**Der Anregung ist gefolgt worden.** Es werden folgende Höhen für die Beleuchtungsanlagen berücksichtigt: • Beleuchtung der Fahrwege mit Masten von max. 10,00 m Höhe und Ausleuchtung der Arbeitsbereiche unterhalb der Kran- / Verladebereiche durch Portalkranleuchten (jeweils rd. 5,00 m unterhalb der max. zulässigen Höhe der Anlage), • Beleuchtung an baulichen Anlagen ebenfalls max. 10,00 m Höhe Gemäß dem Beleuchtungskonzept werden Leuchtkörper wie folgt festgesetzt: - Verwendung von insektenverträglichen Leuchtmitteln mit einem

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	durch Portalkranleuchten mit einer Leuchtpunkthöhe von rd. 5,00 m unterhalb der max. zulässigen Höhe der Anlagen (Krananlagen / Verladeeinrichtungen bahnseitig max. 43 m, wasser- und landseitig max. 35 m) (Bezugshöhe 47,00 m NN). Verzicht auf beleuchtete Reklamewände und großflächig beleuchtete Firmenschilder.	eingeschränkten Spektralbereich (Spektralbereich 570 bis 630 nm), wie z.B. warmweiße LED (3000-2700 K). Sofern diese in bestimmten Bereichen aufgrund der Anforderungen an die Arbeitssicherheit nicht verwendet werden können (z. B. im Bereich der Umschlagstelle), sind andere insektenverträgliche Leuchtmittel nach dem Stand der Technik ausnahmsweise zulässig. - Verwendung geschlossener nach unten ausgerichteter Lampentypen mit einer Lichtabschirmung (Abblendung) nach oben und zur Seite. - Begrenzung der Leuchtpunkthöhen gemäß den Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen unter Pkt. 3 dieser Textlichen Festsetzungen. - Verzicht auf beleuchtete Reklamewände und großflächig beleuchtete Firmenschilder. Zur konkreten Umsetzung und Ausgestaltung der Leuchten gibt der Umweltbericht Hinweise. Höhe baulicher Anlagen SO1 Hafengebiet - Containerhafen - Bauliche Anlagen und Container Lagerung / Stapelung: max. 15,00 m - Krananlagen / Verladeeinrichtungen Bahnseitig: max. 43,00 m Wasser – und landseitig: max. 35,00 m
35.10	Nur unter Voraussetzung der vollumfänglichen Übernahme und Umsetzung dieser Maßnahmen ist nach den vorliegenden Gutachten davon auszugehen, dass Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen auf das Vogelschutz- und FFH-Gebiet wie auch weitere artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleiben.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Tatsächlich wurden die Vorgaben zur textlichen Festsetzung nicht vollständig in den Bebauungsplan übernommen, sondern geöffnet bzw. neu interpretiert. So wird bezüglich des zu gewährleistenden Ausschlusses beleuchteter Reklamewände und großflächig beleuchteter Firmenschilder nunmehr auf Punkt 15 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes verwiesen. Nach Punkt 15 der Festsetzungen sind beleuchtete Werbeanlagen nun allgemein zulässig auf bis zu 5% der Fassadenfläche. Bei zulässigen Gebäudelängen von über 50 m (abweichende Bauweise) und auch freistehender Werbeanlagen bis zu 10 m Höhe können nunmehr Werbeanlagen in größerem Umfang errichtet werden. Da es sich bei der Festsetzung unter Punkt 15 um eine Öffnung der naturschutzrechtlichen Vorgabe M1 handelt, sind Konflikte bezogen auf die FFH-Verträglichkeit und die artenschutzrechtlichen Belange nicht auszuschließen. Damit wird eine Anpassung der Festsetzung unter Punkt 15 an die bereits gutachterlich ermittelten naturschutzrechtlichen Vorgaben erforderlich. Sofern an der Festsetzung unter Punkt 15 des Bebauungsplanes festgehalten werden soll, wird diesbezüglich eine erneute gutachterliche Prüfung auf FFH-Verträglichkeit und artenschutzrechtliche Relevanz erforderlich.	Die beiden Festsetzungen ergänzen sich. Bzgl. der Werbeanlagen wird **redaktionell** harmonisiert: Nicht zulässig sind beleuchtete Anzeigentafeln als Dachaufbauten oder Billboards, **beleuchtete Reklamewände und großflächig beleuchtete Firmenschilder**.
	Eine weitere Änderung wurde hinsichtlich der Begrenzung der Leuchtpunkthöhen vorgenommen. Hier erfolgt im Bebauungsplan ein Verweis auf Punkt 3 der textlichen Festsetzungen. Danach wären zum Beispiel Beleuchtungen bis zu einer Leuchtpunkthöhe der maximalen Höhe der Krananlagen/Verladeeinrichtungen zulässig. Entgegen dieser Festsetzung ist nach Vorgabe der FFH-Verträglichkeitsprüfung wie auch des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages die	Die beiden Festsetzungen ergänzen sich. Bzgl. der Höhe baulicher Anlagen wird **redaktionell** harmonisiert: Zur Ausleuchtung der Arbeitsbereiche sind Beleuchtungsanlagen **mit einer Leuchtpunkthöhe von rd. 5,00 m unterhalb der max. zulässigen** maximalen Höhe der Krananlagen / Verladeeinrichtungen an diesen Einrichtungen zulässig.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Leuchtpunkthöhe auf 5 m unterhalb der max. zulässigen Höhe der Krananlagen/Verladeeinrichtungen zu begrenzen. Hier wird es erforderlich sein, die textliche Festsetzung unter Punkt 3 in seiner Gesamtheit an die gutachterlichen Vorgaben der FFH-Verträglichkeitsprüfung und des artenschutz-rechtlichen Fachbeitrages anzupassen.	
35.11	2. Die Maßnahme M2 umfasst die Anlage des im Umweltbericht in Kapitel 5.2.2 und 5.3.3 begründeten Eingrünungsstreifens. Er wird erforderlich als schadensbegrenzende Maßnahme zur Sicherstellung der Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Vogelschutz- und FFH-Gebiet Schaumburger Wald wie auch als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme (Kapitel 6.2 der FFH-Verträglichkeitsprüfung und Kapitel 5.1.5 des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages). Seine Funktion zur Reduzierung der Lichtimmissionen auf das FFH- und Vogelschutzgebiet Schaumburger Wald sowie zur Vermeidung artenschutzrechtlich relevanter Beeinträchtigungen kann der Eingrünungsstreifen nach den vorliegenden gutachterlichen Ausführungen je nach Anlage und Pflege der Pflanzung frühestens nach 5 bis 10 Jahren wahrnehmen. Dieser Aussage ist hinsichtlich der Realisierung des Eingrünungsstreifens maßgebliche Bedeutung beizumessen. Konkrete und verbindliche Festsetzungen bezogen auf den Realisierungszeitpunkt wie auch hinsichtlich der Ausgestaltung des Eingrünungsstreifens sind dem Bebauungsplan nicht zu entnehmen. Aus der Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege handelt es sich dabei um unverzichtbare Regelungen (siehe auch meine Stellungnahme vom 26.06.2014).	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.** Der Eingrünungsstreifen muss seine maßgeblichen Schutzfunktion für das FFH- und Vogelschutzgebiet sowie artenschutzrechtlich relevante Artenvorkommen im Schaumburger Wald dann erfüllen, wenn die die Container-Umschlagestelle südlich der Magdeburger Straße vollständig gebaut und in Betrieb ist. Für den zunächst geplanten 1. Ausbauabschnitt ist aufgrund der Abstände zum Schaumburger Wald eine eingeschränkte Funktionserfüllung tolerierbar. Dies entspricht den in den Unterlagen vorgenommen Bewertungen und Anforderungen an den Eingrünungsstreifen.

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
35.12	3. In Ergänzung der vorgenannten Punkte 1 und 2 rege ich an, unter Berücksichtigung der zu erwartenden Lichtimmissionen und des zu erwartenden Zeitraumes bis zur Funktionserfüllung des Eingrünungsstreifens, weitergehende Regelungen zur Beleuchtung entlang der Ostseite der Gebiete SO1 und SO2 zu prüfen. Darüber hinaus wären ggf. Regelungen hinsichtlich Beleuchtungsdauer und Beleuchtungsintensität an den exponierten Krananlagen / Verladeeinrichtungen beispielweise in Zeiten der Betriebsruhe prüfenswert.	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.**
35.13	4. Nach Kapitel 5.3.5 des Umweltberichtes handelt es sich bei der Maßnahme M6 um eine artenschutzrechtlich erforderliche vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) für die Arten Feldlerche, Rebhuhn und Wachtel. Die Maßnahme M6 war gegenüber dem Entwurf aus 2014 um weitere Flächen zu ergänzen. Hinsichtlich der geplanten Ausgleichsmaßnahmen für die Feldlerche auf den Flurstücken 2 und 21/7, der Flur 23, Gemarkung Frille, weise ich darauf hin, dass sie sich im unmittelbaren Wirkbereich der Windenergieanlage nördlich Cammer (Flurstück 1, Flur 1, Gemarkung Cammer) befinden. Eine Anlage von Feldlerchenfenstern im unmittelbaren Wirkbereich der Windenergieanlage (200 m) ist aus naturschutzfachlicher Sicht unzweckmäßig und aus artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten problematisch.	**Der Hinweis betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Maßnahmenumsetzung zu berücksichtigen.**
35.14	5. Bei der Maßnahme M8 handelt es sich um die Entwicklung von Auenbiotopen an der Bückeburger Aue. Unabhängig unterschiedlicher Kompensationszuordnungen ist die Maßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht im Zusammenhang mit der Maßnahme M5 zur naturnahen	**Die Anregung betrifft keine Festsetzungen und Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Der Belang ist außerhalb des Bebauungsplanes bei der Planumsetzung zu berücksichtigen.**

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Umgestaltung der Bückeburger Aue zu betrachten. Um wiederholte Eingriffe in den Bereich der Bückeburger Aue zu vermeiden, halte ich die Festsetzung einer zeitgleichen Umsetzung der beiden Maßnahmen für geboten.	
35.15	Abschließend sei auf die grundlegende Bedeutung der in Kapitel 6 des Umweltberichtes getroffenen Vorgaben hinsichtlich der einzusetzenden Umweltbaubegleitung und des durchzuführenden Monitoring verwiesen. Wesentliche der festgelegten artenschutzrechtlichen und FFH-relevanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wie auch CEF-Maßnahmen (M1, M2, M5, M6, M7) sind bereits vor Baubeginn des RegioPort Weser umzusetzen. Die über das Monitoring durchzuführende Wirkkontrolle der Maßnahmen hat maßgeblichen Einfluss auf den Zeitpunkt und die Zulässigkeit des Beginns der Bau- und Erschließungsmaßnahmen. Eine entsprechend frühzeitige Vorlage und Abstimmung der erforderlichen Ausführungsplanungen zu den vorgenannten Maßnahmen rege ich an.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
	Belange der Wirtschaftsförderung und Regionalplanung	
35.16	Zu dem geänderten erneuten Entwurf des Bebauungsplanes „RegioPort Weser I" sind aus raumordnerischer Sicht **keine Anregungen oder Bedenken** vorzubringen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
36	**Regionalforstamt Ostwestfalen-Lippe** Mit Schreiben vom 22.04.2015	
36.1	Die Abwägung der Verbandsversammlung zu der Stellungnahme vom 15.07.2014 und die Übernahme des Hinweises zum Eschentriebsterben im Umweltbericht werden zur Kenntnis genommen und es wird um weitere Beachtung gebeten.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
36.2	Hinweis: Die als Feldgehölz geplante Maßnahme M	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	9 im Bereich der Anschlussstelle B 482 (Straßenbegleitgrün mit Gehölzbestand) erreicht zwar mit 1,8 ha eine Größe, die durchaus als Waldfläche gelten könnte, aufgrund der isolierten Lage im Straßenohr und der vermutlich regelmäßigen Rückschnitte in Straßennähe ist hier jedoch nicht von einer Waldfläche im Sinne des Gesetzes auszugehen. Es werden **keine Anregungen** zur Änderung der Plansignaturen gegeben.	Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.
	Stellungnahme vom 15.07.2015	
36.3	*Nach Prüfung der Unterlagen werden aus forstbehördlicher Sicht **keine Bedenken** gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes vorgetragen.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.*
36.4	*Hinweis:* *Die im Umweltbericht beschriebene Maßnahme M8 „Entwicklung von naturnahem Auwald" betrifft auch Arbeiten in einer Pappelwaldfläche, die jedoch außerhalb der Zuständigkeit in Niedersachsen liegt.* *Für die Planung zur Auwaldentwicklung an der Bückeburger Aue wird jedoch darauf hingewiesen, dass von einer Pflanzung von Esche (vorgesehen für die Initialpflanzung im Auenbereich) derzeit wegen des Eschentriebsterbens abgeraten wird.*	***Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*** *Keine Abwägung bzw. kein Beschluss erforderlich.* *Der Hinweis wird bei der Maßnahme berücksichtigt.* *Die Änderung der Baumart betrifft aber nicht grundsätzlich die Maßnahme.*
37	**Stadt Porta Westfalica** Mit Schreiben vom 22.04.2015	
37.1	Bereits mehrfach – zuletzt am 30.06.2014 – hat die Stadt Porta Westfalica Bedenken gegen die auf verschiedenen Planungsebenen vorgestellten Planungen des „RegioPort Weser" geäußert. Nach wie vor wird die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau eines Hafens für den Containerumschlag im Stadtgebiet Minden begrüßt, die Bedenken gegen den durch das Hafenprojekt „RegioPort Weser"	**Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.** **Ihnen wird aber nicht stattgegeben, da ein unmittelbarer Zusammenhang bzw. eine Verknüpfung der heutigen und zukünftigen Verkehrssituation im Stadtgebiet Porta Westfalica im ausschließlichen und ursächlichen Zusammenhang mit dem Betrieb des RegioPort Weser I nicht nachvollzogen werden kann.**

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	induzierten Verkehr, der zu großen Teilen über die B482 durch das Gebiet der Stadt Porta Westfalica zur A 2 abfließen wird, konnten aber – nach Vorlage der aktuellen Unterlagen - immer noch nicht ausgeräumt werden, insbesondere weil noch keine Aussage zu den Auswirkungen auf die Knotenpunkte der B 482 in Porta Westfalica gemacht wurden. Diesbezüglich wurden zwischen den Städten Minden und Porta Westfalica verwaltungsseitig Gespräche im August und September 2014 geführt, mit dem gemeinsamen Ziel, den Verkehrsfluss auf der B 482 zu optimieren. Die Ergebnisse dieser Gespräche haben aber nur marginal Einzug in die nun ausgelegten Unterlagen gefunden. Zwar wird in den Unterlagen nun die im Februar 2014 durch die Stadt Porta Westfalica eingereichte gutachterliche Stellungnahme in einem zweiten Szenario erwähnt und eine Verkehrszunahme mit 770 Kfz pro Tag prognostiziert (davon 670 LKW), allerdings wird dann nicht weiter ausgeführt, wie sich diese Verkehrszunahme auf die Leistungsfähigkeit der B 482 und ihrer Knotenpunkte auswirken wird. Bereits heute ist die Qualitätsstufe z.B. am Knotenpunkt B 482/An der Pforte mit F bewertet (gefordert gem. Rundschreiben Straßenbau Nr. 2002 mindestens D). Durch die nicht ausreichende Leistungsfähigkeit und den durch den RegioPort verursachten Mehrverkehr ist zu befürchten, dass der Knotenpunkt zum Erliegen kommt und damit die städtische Entwicklungsmöglichkeit behindert wird. Schon jetzt ist zu beobachten, dass sich bei Stau auf der B 482 ein nicht unerheblicher Schleichverkehr über die parallel verlaufenden Stadt- und Kreisstraßen entwickelt. Hier muss nicht nur im Interesse der betroffenen Anlieger in den Ortsdurchfahrten frühzeitig reagiert werden um die Belastungen und Gefährdungen im erträglichen Rahmen halten zu können. Eine weitere finanzielle Belastung der	**Die Hinweise zur Verkehrssituation und zur Einschätzung der zukünftigen Verkehrssituation in Porta Westfalica und insbesondere auf der B 482 werden zur Kenntnis genommen.**

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Stadt Porta Westfalica durch dann erforderliche Investitionen in die Infrastruktur kann nicht hingenommen werden. Es wird nicht verkannt, dass ernsthafte Bemühungen des Landesbetriebes Straßen NRW an der Verbesserung des Knotenpunktes B 482/ K 25 Fähranger beginnen. Diese werden von der Stadt Porta Westfalica konstruktiv begleitet indem auf eine Fußwegquerung verzichtet wird, damit eine Leistungssteigerung der LSA erfolgen kann. Auch bei Grunderwerbsfragen im Zusammenhang mit der Fahrspurmehrung des v. g. Knotenpunktes ist der Wirtschaftsbetrieb behilflich gewesen. Ebenso wurde im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung der Bedarf eines 4-streifigen Ausbaus der B 482 als vordringlicher Bedarf angemeldet. Es besteht die Forderung sämtliche Knotenpunkte entlang der B 482 vorab durch Fahrspurmehrung und Ausrüstung mit leistungsfähigen Lichtsignalanlagen in einen angemessenen und sicheren Zustand zu versetzen, der eine ausreichende Leistungsfähigkeit der untergeordneten Knotenpunktarme gewährleitet. Der prognostizierte Rückgang der Bevölkerung wird nicht dazu führen, dass mit einer Abnahme des Verkehrs auf dem übergeordneten Straßennetz zu rechnen ist. Mit einem durch die demografische Entwicklung verursachten Rückgang der Verkehrsmengen ist eher in den Randlagen des Stadtgebietes zu rechnen. Um die Bedenken zurückstellen zu können, wird erwartet, dass die gemeinsamen Bemühungen zur Anpassung der Leistungsfähigkeit auf der B 482 unter Berücksichtigung der erforderlichen Maßnahmen der einzelnen Knotenpunkte im Stadtgebiet Porta	

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Westfalica Eingang in die Planunterlagen finden.	
37.2	Sollte keine verbindliche Regelung zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der B 482 erfolgen, insbesondere an den einzelnen Knotenpunkten, wird die Stadt Porta Westfalica die Planung im Rahmen einer Normenkontrolle überprüfen. Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass nach wie vor die bereits in der Stellungnahme vom 26.02.2014 angesprochenen zu erwartenden Schadstoff- und Lärmbelastungen nicht untersucht wurden.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Der Planungsverband sieht keine Möglichkeit, auf der Grundlage und auf der Basis der hier in Rede stehenden und durch ihn zu vertretenden Bauleitplanung darauf hinzuwirken bzw. Maßnahmen zu veranlassen, die eine verbindliche Regelung zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der B 482 darstellen, soweit diese außerhalb des Verbandsgebietes liegen. Das von der Stadt Porta Westfalica erstellte Konstrukt einer unmittelbaren Auswirkung der Straßenverkehre des RegioPort Weser I sowie des hafenaffinen Sondergebietes wird zur Kenntnis genommen. Der Planungsverband und insbesondere die Stadt Minden sind gemeinsam mit dem Kreis Minden-Lübbecke bestrebt, die Stadt Porta Westfalica bei den zuständigen Stellen, in der Diskussion ohnehin im Bereich Porta Westfalica notwendiger und sinnvoller verkehrstechnischer und verkehrslenkender Maßnahmen im Bereich der B 482 zu unterstützen.
37.3	Stellungnahme vom 26.02.2014	
37.3.1	*Es wird der Hinweis auf frühere Stellungsnahmen (zuletzt am 26.07.2012) in denen Bedenken gegen die auf verschiedenen Planungsebenen vorgestellten Planungen des "RegioPort Weser" geäußert wurden.* *Nach wie vor wird die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau eines Hafens für den Containerumschlag im Stadtgebiet Minden begrüßt.* *Die Bedenken werden aber weiterhin aufrechterhalten, da der durch das Hafenprojekt „RegioPort Weser" induzierten Verkehr zu großen Teilen über die B 482 durch das Gebiet der Stadt*	

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Porta Westfalica zur A 2 abfließen wird. Begründung:	
37.3.2	*Die bisher formulierten Bedenken wurden vom Plangeber aufgenommen und eine Untersuchung auf die verkehrlichen Wirkungen des Projektes auf die B 482 im Bereich der Stadt Porta Westfalica veranlasst. Die Ergebnisse der Untersuchung werden durch den Einwender kritisch hinterfragt, so dass vom Einwender die "Gutachterliche Einschätzung zu den verkehrlichen Auswirkungen des RegioPort Weser" durch das Büro SHP Ingenieure beauftragt wurde. Die gutachterliche Stellungnahme ist Bestandteil der Stellungnahme.* *Der Einwender bringt vor, dass der prognostizierte Anteil des über die B 482 im Stadtgebiet von Porta Westfalica abfließenden Verkehre zu überprüfen ist, gerade in Hinblick auf die zu erwartenden Verkehrsqualitäten an den aufgeführten Knotenpunkten. Des Weiteren wird angeregt, dass auch die zu erwartenden Schadstoff- und Lärmbelastungen der Anwohner der B 482 in den Blick zu nehmen sind, die bisher unberücksichtigt blieben.*	***Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.*** *Das angesprochene Gutachten, das der Stellungnahme beigefügt ist, kommt zum Ergebnis, dass dem Raum nördlich von Minden nur geringe Verkehrsbedeutung zukommt. Dem steht aber eine gegenwärtige Verkehrsbelastung der B 482 auf ihrem Abschnitt* *nördlich der K 6 von ca. 10.500 Kfz-Fahrten/Tag. Dies sind nur ca.* *2.500 Kfz-Fahrten weniger als der südlich der K 6 gelegene Abschnitt. Mit einem Lkw-Anteil von über 22 % (≙ ca. 2.300 Lkw-Fahrten/Tag) weist dieser Abschnitt einen für Bundesstraßen überproportionalen Lkw-Anteil auf.* *Es ist nicht korrekt, die in der gutachterlichen Stellungnahme von IVV aus November 2011 für den Vorhabenträger/Plangeber ausgewiesenen 490 Lkw-Fahrten/Tag, die den Südabschnitt der B 482 im Raum Porta Westfalica befahren, der im Verkehrsgutachten von 2009 aufgeführten Gesamtverkehrserzeugung von 3.225 Lkw-Fahrten/Tag gegenüberzustellen, da diese bei der Ermittlung von der erhöhten Annahme eines 13 ha großen hafenaffinen Gewerbegebietes ausging und damit ein deutlich zu hohes Lkw-Verkehrsaufkommen ausweist. Die gegenwärtige Planung sieht eine Größe des hafenaffinen Gewerbegebietes von 8 ha vor.* *Auch zeigen die Aktualisierungen und angepassten Gutachten zur Umschlagentwicklung der Fa. Planco eine leicht verringerte Umschlagsmenge und damit auch der Verkehrsereignisse aus dem Containerhafenbereich.* *Dass eine Fahrt über die B 65/B 61n*

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		keine Alternativroute für nach Osten auf der A 2 ausgerichtete Verkehre darstellt, ist als selbstverständlich anzusehen und bedarf keiner weiteren Erläuterung, da für diese Fahrtbeziehung der Streckenzug B 65 Ost/B 83 heute schon wirkungsvoll zur Verfügung steht. *Dass deutlich erhöhte Widerstände, wie sie zweifelsfrei in den Knotenpunkten der B 482 im Raum Porta Westfalica täglich werktags zu den Verkehrsspitzenzeiten auftreten, ein Verlassen der Optimalroute zur Folge haben, ist hinlänglich bekannt. Dabei werden erfahrungsgemäß – insbesondere bei weiträumigeren Verkehren – Umwege von bis zu 5 km als verkraft- und hinnehmbar eingestuft.* *Mit dem Streckenzug B 65/B 61n ist eine Verbindung gegeben, die über weite Strecken eine sehr zügige und störungsfreie Fahrt erlaubt und je nach Störungsgrad auf der B 482 (und der A 2) einen Reisezeitvorteil trotz größerer Weglänge erbringt. Selbstverständlich reduziert sich durch die Annahme von Alternativrouten das Verkehrsaufkommen auf der B 482 Süd in Porta Westfalica.* *Hinsichtlich des ausgewiesenen Zahlenmaterials (das betrifft sowohl die Verkehrsuntersuchung von 2009 als auch die Stellungnahme aus dem Jahr 2011) ist nochmals ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sich um maximale Verkehrsaufkommenswerte handelt. So wurde z. B. bei den Verkehrsaufkommensermittlungen nicht berücksichtigt, dass sich die Annahme zum prognostizierten Umschlagsvolumen des Hafens zwischenzeitlich deutlich von 300.000 TEU auf 200.000 TEU reduziert hat.* *Durch die erhöhte Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Porta Westfalica ist eine Zunahme von Lärm- und Schadstoffimmissionen verbunden.*

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		Allerdings unterliegen die anliegenden Nutzungen bereits heute erheblichen Vorbelastungen. Durch die Lage der Straße teilweise. Einschnitt und den entlang der Straße bereits vorhandenen Lärmschutzanlagen werden die benannten Wirkungen bereits gemindert. *Seitens des Vorhabenträges wird kein aktueller Handlungsbedarf für vertiefende Untersuchungen oder Maßnahmen bezüglich der Durchfahrtsituation in Porta Westfalica gesehen.*
37.4	Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau eines Hafens für den Containerumschlag und einem hafenaffinen Gewerbegebietes als Teil des Gesamtprojektes RegioPort Weser schaffen. Im Vorfeld wurden bereits eine Regionalplanänderung durchgeführt, der Masterplan RegioPort sowie die 202. Änderung des 3/3 Flächennutzungsplanes der Stadt Minden beschlossen. In den vorgenannten Verfahren wurde seitens der Stadt Porta Westfalica mehrfach die zu erwartenden Verkehrsprobleme auf der B 482 kritisiert. Aus diesem Grund wurde auch die „Gutachterliche Einschätzung zu den verkehrlichen Auswirkungen des RegioPort Weser" als Plausibilitätsprüfung der vorgelegten Unterlagen beauftragt. Im Gegensatz zu dem im Juni 2014 ausgelegten Entwurf wurde die Planung dahingehend geändert, dass eine Reduzierung des durch den RegioPort erwarteten Umschlags von 200.000 TEU auf 184.000 TEU erfolgte. Damit verbunden ist ein leichter prognostizierter Rückgang der Verkehrsmengen, so dass nach bisheriger Lesart davon ausgegangen wird, dass es zu einer Mehrbelastung in der Spitzenstunde von 0,77 Fzg/min kommen wird (statt bisher 1 Fzg/min). Außerdem wird auf die durch die Stadt	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Die verkehrlichen Auswirkungen sind mehrfach untersucht worden. Zuletzt durch die „Aktualisierung der gutachterlichen Einschätzung zu den verkehrlichen Auswirkungen des RegioPort Weser" (IVV Aachen, 12/2014). Im Laufe der letzten Jahre wurden die Planungen zum hafenaffinen Gewerbegebiet und zum RegioPort nach unten korrigiert. Von daher war es notwendig, Kenntnis über die nun zu erwartenden Verkehrsmengen zu erlangen. Während in ersten Untersuchungen noch davon ausgegangen wurde, dass das Gewerbegebiet ca. 13 ha groß wird und für den RegioPort eine Umschlagzahl von 300.000 TEU zu erwarten sind, wurden diese Zielwerte in der Zwischenzeit reduziert. Für das Gewerbegebiet wird nunmehr mit 8 ha geplant, für den Hafen wird eine Umschlagzahl von ca. 184.200 TEU prognostiziert. Aus diesen Zielwerten ergeben sich auch unterschiedliche Verkehrsmengen. Während ursprünglich davon ausgegangen wurde, dass mit einem Verkehrsaufkommen von 3.600 Kfz-F/T bei 2.575 Lkw-F zu rechnen ist, ergeben die Erzeugungsberechnungen mit neuen

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
	Porta Westfalica eingereichte gutachterliche Stellungnahme dahingehend eingegangen, dass man ein zweites Szenario berücksichtigt, das einen größeren Anteil der auf die B 482 verteilten Verkehre sieht. Bei der Betrachtung dieses Szenarios wird nun aber nicht mehr eine Mehrbelastung durch Fzg/min angegeben, sondern es erfolgt die Aussage, dass es zu einer Steigerung von 3% Kfz bzw. 27% LKW kommen kann. Diese Steigerung wird in den Unterlagen als verträglich eingestuft, was zu hinterfragen ist. Bezüglich der gemeinsamen Gespräche, die im August und September 2014 geführt wurden, erfolgte lediglich folgender Hinweis: „Der Baulastträger ist jedoch bestrebt, die B 482 im Bereich zwischen A2 und Weserbrücke zu ertüchtigen. Die Maßnahmen können dazu beitragen, den Verkehrsfluss und somit die Verkehrsqualität in diesem Streckenzug zu verbessern."	Zielzahlen ein Aufkommen von insgesamt ca. 2.210 Kfz-F/T u. Q bei ca. 1.580 Lkw-F. Dies bedeutet eine Reduzierung des Aufkommens um etwa 1.400 Kfz pro Tag bzw. ca. 1.000 Lkw-Fahrten und somit auf etwa 60% der ursprünglich prognostizierten Verkehrsmenge. Diese 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. Diese Verkehre gelangen nur zum Teil über die B 482 in Porta Westfalica auf das übergeordnete Straßennetz. Als Ergebnis der Verkehrsverteilungsbetrachtung ergab sich eine Mehrbelastung für die B 482 im Bereich 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 Fzg/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-muten, dass die Verkehrsmengen auch mit Mehrverkehr aus dem RegioPort und hafenaffinem Gewerbegebiet unter das heutige Maß sinken werden. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die B 482 im Bereich Porta Westfalica derzeit bereits hoch belastet ist. Bei einer Worst-Case-Betrachtung, die von einer

Lfd. Nr.	**Stellungnahme**	**Beschlussvorschlag /** Abwägung
		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 Veränderung im Verkehrsgeschehen auf der B 482 in Porta Westfalica dar.**