

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
1	Öffentlichkeit 1 Schreiben vom 22.07.2012	
Immissionssituation		
1.1	<p>Es werden Bedenken geäußert, das ein Containerhafen in dem großen Ausmaß wie geplant, nicht in unmittelbarer Nähe zu einer Ortschaft liegen sollte.</p> <p>Es wird ein erhöhter Lärmpegel (durch Be- und Entladung, durch an- und abfahrende Schiffe, Züge und LKWs) erwartet. Durch eine verstärkte Lichtemission (besonders Nachts), durch eine verstärkte Luftverschmutzung (erhöhter CO₂ Emissionswerte), durch verstärkter Straßenverkehr (durch LKWs die durch die Ortschaften fahren) besteht ein erhöhtes Unfallrisiko für Kinder und ein erhöhter Lärmpegel.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die Standortwahl steht immer im Kontext einer vorhandene Kulturlandschafts- und Siedlungsstruktur. Im Planungsprozess sind dann Alternativen zu prüfen und mögliche Konflikte am gewählten Standort zu bewältigen. Hierzu zählen die Lärm- und Lichtimmissionen des Vorhabens selbst, aber auch des damit verbundenen Verkehrs, die in den Untersuchungen und Gutachten im Hinblick auf Wirkungen des Vorhabens behandelt und ggf. erforderliche Optimierungs- und Schutzmaßnahmen aufgezeigt werden. Diese werden im Umweltbericht zur Flächennutzungsplanänderung zusammenfassen dargestellt und bewertet.</p> <p>Im Ergebnis haben sich hierbei keine unzumutbaren Auswirkungen gezeigt, die Schall- und Lichtimmissionen des Vorhabens selbst wie auch des damit verbundenen Verkehrs können bewältigt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine wesentlichen nachteiligen Wirkungen zu erwarten.</p>
1.2	<p>Es wird der Hinweis gegeben, dass Aussagen zur Verlagerung des anfallenden Verkehrs fehlen.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Im November 2011 wurde eine gutachterliche Stellungnahme zu den verkehrlichen Wirkungen des RegioPortes Weser auf die B 482 im Bereich der Stadt Port Westfalica eingeholt. Unter Nutzung eines Verkehrsverteilungsmodelles wird eine Verteilung hinsichtlich PKW und LKW-Fahrten vorgenommen. Dieses bezieht alle relevanten Richtungen auf den Bundesstraßen (B 482, B 64, B 61) im Raum Minden, insbesondere auch die Fahrtrichtungen Süden zur A 2 mit ein.</p> <p>Auch wird die zukünftige Alternativroute B 61/Nordumgehung der A 30 um Bad Oeynhausen einbezogen. Dabei hat sich die folgende Verteilung</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>gezeigt: Von den zusätzlichen ca. 2.430 Kfz/Tag sind ca. 800 Pkw-Fahrten dem örtlichen, kleinräumigen Verkehr (Minden, Bückeberg) zuzuordnen. Ca. 200 Pkw-Fahrten verteilen sich großräumiger(über den genannten Bereich Minden, Bückeberg hinausgehend).</p> <p>Bei den Lkw-Fahrten sind ca. 40 Fahrten dem Nahbereich zuzurechnen, während ca. 1.390 Lkw-Fahrten sich großräumig über B 65 und B 482 verteilen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wird selbst auf der bereits viel befahrenen B 482 in Porta Westfalica die zusätzliche Verkehrsbelastung von den Gutachtern als hinnehmbar eingestuft.</p>
Wirtschaftlichkeit und Bedarfssituation		
<p>1.3</p>	<p>Es wird die Frage gestellt, da der jetzige Containerhafen schon nicht ausgelastet ist und zum größten Teil als Lagerfläche dient, wozu die Stadt Minden einen noch viel größeren Containerhafen benötigt? Es wird erwartet, dass die Kosten und die Nutzung nicht im Verhältnis zueinander stehen.</p> <p>Es wird die Frage gestellt, wo die regionale Nachfrage für so einen großen Hafen ist?</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Gründe für die Planung eines neuen Containerterminals sind der sich abzeichnende Kapazitätsengpass sowie der zukünftig durch größere Schiffe nicht mehr anfahrbare bestehenden Standort im Industriehafen. Die von dem Vorhabenträger, der RegioPort Weser GmbH vorgelegten Planungen und ihre Berechnungen zeigen die Realisierungsmöglichkeiten des Vorhabens auf. Die Potenzialanalyse von Planco und deren Aktualisierung für den Förderantrag bestätigt die zukünftigen Potenziale des Container-Umschlags am Standort Minden und bewertet die neuere Entwicklung nach der Wirtschafts- und Finanzkrise und bezieht allgemeine Aussagen zum Warenumschlag mit Containern ein.</p> <p>Die Entscheidung für die Errichtung und die regionale Tragfähigkeit für das Vorhaben wurde durch die vorgelegten Planco-Gutachten „Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden“ 2008, „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (RegioPort Weser)“ 2011 sowie "Ergänzende Stellungnahmen Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (Regio-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>Port Weser)“ 2012 belegt.</p> <p>Die Aktualisierung des Planco-Gutach- tens 2011 berücksichtigt auch die Auswirkungen der globalen Wirt- schaftskrise 2008/2009, die zu eine starken Einbruch des Containerver- kehrs führte.</p> <p>So bestätigt die Aktualisierung der KV- Prognose grundsätzlich die Erwartun- gen aus dem Jahr 2008 und prognosti- ziert eine positive Mengenentwicklung im Containerumschlag. Entsprechend der krisenbedingten Verzögerung der Umschlagsentwicklung in den Seehä- fen ist allerdings in Minden eine zeitli- che Verzögerung der Entwicklung denkbar. Die vorsichtige Prognose liegt mit einem Umschlagsvolumen von rd. 69.000 TEU für das Jahr 2025 (bei Befahrbarkeit der Weser durch Über- Großmotorgüterschiff) nur etwa 10% unterhalb der ursprünglichen Aufkom- menserwartungen.</p> <p>Auch der mögliche Verzicht auf den Ausbau der Mittelweser für ÜGMS ver- ringert die Erwartungen für 2025 nur gering auf 64.000 TEU.</p> <p>Bei der Bildung eines Seehafen- Hinterland-Hubs ist damit zu rechnen, dass ein möglicher Hub in Minden vor- nehmlich den regionalen Einzugsbe- reich bedienen wird. Sollten wieder zunehmende Kapazitätsengpässe in den Seehäfen zur Bildung eines sol- chen regionalen Hinterland-Hubs in Minden führen, ist damit ein zusätzli- ches Aufkommenspotenzial von rund 180.000 TEU verbunden. Bei Bündel- ung der Hinterland-Aktivitäten von Eurogate und Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) stellt das gesamte Containerumschlagsaufkommen der deutschen Nordseehäfen Aufkom- mensespotenzial für Minden dar. Dadurch wird das Aufkommen der Po- tenzialanalyse für ein neues KV- Terminal in Minden aus dem Jahr 2008 vom Grundsatz her bestätigt.</p> <p>Damit wird die regionalwirtschaftliche und örtliche Nutzung des Containerha- fens unterstrichen. Es werden die Wir- kungen der Wirtschaftskrise 2008 / 2009 berücksichtigt und festgestellt,</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>dass mit einer zeitlichen Verzögerung die 2008 ermittelten ursprünglich prognostizierten Zahlen des zu erwartenden Containerumschlages bestätigt werden. Somit ist zu erwarten, dass die 2008 ermittelte regionalwirtschaftliche Wirkungen und Nutzen sich mit der genannten Verzögerung einstellen. Die Umschlagzahlen am Containerhafen im Industriehafen bestätigen die Annahmen der Gutachten und Feststellung der Steigerungsraten. So wurden 2011 52.014 TEU und 2012 87.448 TEU Container im heutigen Hafen umgeschlagen und damit eine erhebliche Steigerung erzielt.</p> <p>Darüber hinaus muss die Hafenplanung für die beantragte Förderung die geforderte Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit erbringen und ihr zugrunde liegen.</p>
Alternativenprüfung		
1.4	<p>Es wird die Frage gestellt, warum keine Alternativen zum jetzigen geplanten Standort gesucht und getestet werden? Z. B. das ehemalige Glashüttengelände an der Weser?</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Mit der Standortfindung im Stadtgebiet Minden in der „Projektskizze OWL-Hafen“ durch das Büro grbv aus dem Jahre 2006 wurde eine auf das Stadtgebiet von Minden focussierte Alternativenprüfung im Sinne der Eingrenzung der Standortalternativen durchgeführt. Mit der Standortfindung im Stadtgebiet Minden wurde für den Mikrostandort eine Alternativenprüfung durchgeführt. Die dabei geprüfte Variante Fläche „Variante 1“ liegt im westlichen Teil des Industriehafens an der Friedrich-Wilhelm-Straße direkt am Mittellandkanal. Sie verfügt über eine Größe von rd. 5 ha. Diese Größe wurde für die Entwicklung einer Containerumschlagsanlage jedoch als zu klein und zu begrenzt bewertet. Die Fläche grenzt südlich der „Alte Aminghauser Straße“ an ein wohngenutztes Quartier und es wären Immissionsprobleme aufgrund der Nähe zur Wohnnutzung zu erwarten. Durch die Lage und Führung der Verkehrsanbindung müssten alle Verkehre zu der Fläche durch das östliche Stadtgebiet geführt werden.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		Die Fläche hätte damit eine ungünstig große Entfernung zu den höherrangigen Straßenanbindungen wie die B 482 und damit auch der Autobahn. Aufgrund der Nähe (gegenüberliegende Straßenseite) und der ähnlichen Lagesituation dieser Fläche kann sie mit der angesprochenen Fläche der Gerresheimer Glashütte in den Vergleich gesetzt werden.
1.5	Es wird der Hinweis geben, dass das Gebiet, wo der neue Containerhafen geplant ist, auch aus archäologischer Sicht interessant ist, da dort Grabstätten aus der Zeit 8.Jht vor Chr.- 300 Jahre vor Chr. liegen die noch nicht alle erforscht sind.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die zuständige Fachbehörde beim Landschaftsverband Westfalen-Lippe wurde frühzeitig in die Planung einbezogen. Die erforderlichen Prüfung und frühzeitige Erfassungen der möglichen Fundstellen wurde durchgeführt. Aus archäologischer Sicht sind keine Gründe aufgeführt, die einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen.
1.6	Es wird die Frage gestellt, wer die Kosten und Unterhaltung des Gleisneubaus trägt?	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die Kosten des Gleisneubaus werden vom Vorhabenträger getragen. Damit ist der Gleisanschluss und die Umschlagsanlage als private Bahnanlage zu sehen und der Unterhalt auch durch den Vorhabenträger / Hafenbetreiber zu leisten.
1.7	Es wird der Hinweis gegeben, dass der Rad- und Wanderweg am Mittellandkanal für den RegioPort unterbrochen werden muss. Es wird die Frage gestellt, welche Alternative es hierfür gibt?	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Der Rad- und Wanderweg an der Nordseite des Kanals wird auf Höhe der Magdeburger Straße vom Kanal auf die Straße hinunter und über den Straßenraum und die neuen Unterführungen der B 482 und Bahnlinie um den neuen Hafen herumgeführt. An der Ostseite des Hafengeländes auf der vorhandenen Wegeparzelle wird der Rad- und Wanderweg dann am Dücker der Bückeburger Aue wieder auf den Kanaldeich gelenkt.
1.8	Im Plangebiet leben gefährdete Tierarten: z.B. Prachtlibelle, Eisvogel, Grauspecht, Kiebitz, Feuersalamander etc. es wird der	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Aufgrund der durchgeführten faunisti-

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	Hinweis gegeben, dass diese weiter in ihrer Art durch den Bau des Hafens dezimiert werden.	schen Untersuchungen bestehen fundierte Kenntnisse zum Vorkommen gefährdeter Arten im Planungsraum. Vorkommen von Grauspecht und Feuersalamander können dabei aufgrund des Fehlens geeigneter Habitatstrukturen (Wälder, Quellbäche) im Plangebiet ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen auf Tiere werden im Rahmen der Eingriffsregelung nach Bundesnaturschutzgesetz sowie der geltenden artenschutzrechtlichen Bestimmungen berücksichtigt.
1.9	Es wird angeregt, dass das geplante Vorhaben noch mal überdacht wird, da das Kosten-Nutzungsverhältnis in keiner positiven Weise zueinander steht.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die von dem Vorhabenträger, der RegioPort Weser GmbH vorgelegten Planungen und ihre Berechnungen zeigen die Realisierungsmöglichkeiten des Vorhabens auf. Die Potenzialanalyse und deren Aktualisierung für den Förderantrag bestätigt die zukünftigen Potenziale des Container-Umschlags am Standort Minden und bewertet die neuere Entwicklung nach der Wirtschafts- und Finanzkrise und bezieht allgemeine Aussagen zum Warenumschlag mit Containern ein.</p> <p>Die Entscheidung für die Errichtung und die regionale Tragfähigkeit für das Vorhaben wurde durch die beiden vorgelegten Planco-Gutachten „Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden“ 2008 und 2011 „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (Regio-Port Weser)“ belegt.</p> <p>Öffentliche Infrastrukturprojekte werden auch durch öffentliche Mittel finanziert. Der zunächst umzusetzende Bauabschnitt 1 a soll zum einen aus dem Eigenanteil der Mindener Hafen GmbH und zum anderen aus Bundesmitteln gemäß der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen finanziert werden. In dieser Richtlinie sind Kriterien der Wirtschaftlichkeit integriert. Für die Förderung ist eine Voraussetzung die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Der Antrag zur Förderung wurde im Sep-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		tember 2011 gestellt, die Zusage liegt seit Dezember 2012 vor.
2	Öffentlichkeit 2 mit Schreiben vom 27.07.2012	
	Bedarfssituation	
2.1	Es wird der Hinweis gegeben, dass auf der Grundlage aktueller Nachrichten der gesunkenen Containerumschlagzahlen sich aus heutiger Sicht keine Notwendigkeit ergibt neue Flächen für den Containerumschlag zu schaffen.	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die Entscheidung für die Errichtung und die regionale Tragfähigkeit für das Vorhaben wurde durch die beiden vorgelegten Planco-Gutachten „Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden“ 2008 und 2011 „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (Regio-Port Weser)“ belegt.</p> <p>Die Aktualisierung des Planco-Gutachtens 2011 berücksichtigt auch die Auswirkungen der globalen Wirtschaftskrise 2008/2009, die zu einem starken Einbruch des Containerverkehrs führte. So bestätigt die Aktualisierung der KV-Prognose grundsätzlich die Erwartungen aus dem Jahr 2008 und prognostiziert eine positive Mengenentwicklung im Containerumschlag. Entsprechend der krisenbedingten Verzögerung der Umschlagsentwicklung in den Seehäfen ist allerdings in Minden eine zeitliche Verzögerung der Entwicklung denkbar. Die vorsichtige Prognose liegt mit einem Umschlagsvolumen von 69.000 TEU für das Jahr 2025 nur etwa 10% unterhalb der ursprünglichen Aufkommenserwartungen. Die ergänzende Betrachtung aus dem Jahr 2012 belegt diese Entwicklungen. Auch zeigt sich aktuell die Erschöpfung der Containerumschlag- bzw. -stellplatzkapazitäten am Standort im Industriehafen.</p> <p>Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 1 unter Nr. 1.3.</p>
2.2	Es wird der Hinweis gegeben, dass die Neuschaffung der Fläche zum Containerhafen "RegioPort" der "Allianz der Flächen" (www.allianz-fuer-die-flaeche.nrw.de) widerspricht.	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die Initiative des Landes NRW "Allianz für die Fläche" hat sich folgende Ziele gesetzt (Auszug aus dem Manifest der</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass keine weiteren Alternativprüfungen zu jetzigen Frei- oder Brachflächen auf Basis der jetzt nur noch benötigten verringerten Flächen, für den geplanten RegioPort stattfand.</p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, dass die Stadt Minden Mitglied der „Allianz der Flächen“ ist. Die Wandlung von Naturflächen in Industrieflächen ohne Prüfung von Alternativen wird als ein Bruch angesehen und kann politische Konsequenzen nach sich ziehen.</p>	<p>Initiative):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sorgsamer Umgang mit den freien Flächen und Böden • Streben eine sparsame, haushälterische Inanspruchnahme von Freiflächen im Land NRW für Zwecke von Siedlung und Verkehr an • Setzen sich für eine deutliche Verminderung künftigen Flächenverbrauchs in Nordrhein-Westfalen ein. <p>Handlungsfelder dafür sind</p> <ul style="list-style-type: none"> • ein strategisches, effizientes Flächenmanagement, • der Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung, • die Wiedernutzung von Brachflächen, • die qualitative Aufwertung der Wohnstandorte im Innenbereich, • der Schutz wertvoller oder empfindlicher Freiräume und Böden, • die Stärkung des öffentlichen Bewusstseins für den Wert unzersiedelter Landschaften und unversiegelter Böden. <p>Die Zielsetzungen und Aspekte der Allianz sind in der Form in die Alternativenprüfung eingeflossen, dass zum Einen in der Standortfindung im Stadtgebiet Minden („Projektskizze OWL-Hafen“ durch das Büro grbv) wie auch der Alternativenprüfung für die Regional- und Flächennutzungsplanänderung die Alternativen am Industriehafen/bestehenden Standort und auf vorhanden Hafensflächen/gewerblichen Flächen in der Region mit geprüft worden sind.</p> <p>Die Prüfung hat gezeigt, dass die erforderliche Größe/Fläche für den Containerhafen, die trimodale Anschlussqualität sowie die möglichst geringe Immissionsbelastung von Siedlungsbereichen durch den Hafen und notwendige Erschließungsverkehre nur an dem jetzt gewählten Standort mit vertretbarem Aufwand herzustellen und einzuhalten sind. Dies bedeutet eine Inanspruchnahme von Freiraum, der jedoch kurzwegig an bzw. räumlich zusammengefasst mit vorhandene Verkehrslinien angeschlossen werden kann. Damit wird auf der verkehrli-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>chen, erschließungstechnischen Seite ein sparsame Umgang mit Freiflächen und Boden umgesetzt. Auch die Überprüfung und Anpassung des Hafentayoutes und der Größe des hafenaaffinen Gewerbegebietes ist von einem sparsamen, wirtschaftlichen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen bestimmt, der zusätzlich den erforderlichen Bedarf an Verkehrsflächen, Ausgleichsflächen und Ersatzflächen für den beanspruchten Hochwasserbereich/Retentionsraum reduziert.</p>
<p>2.3</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Masterplan zum RegioPort mehrfach angepasst wurde. Hierdurch ergeben sich auch Änderungen zu den Emissionen. Es werden Bedenken geäußert, dass ohne Anpassungen der Gutachten zu den Emissionen die Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zugestimmt werden kann.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Im Rahmen der Schallschutzbetrachtungen ist festgestellt worden, dass auch nach den Änderungen des Hafentayoutes die zulässigen Schallimmissionen in den benachbarten Wohnstandorten Minden-Dankersen (Kanalstraße) sowie Bückebug-Berenbusch und -Cammer die einzuhaltenen Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet nicht überschritten werden. Diese Rahmenseetzungen sind in den Änderungen berücksichtigt worden. Hierbei sind verschiedene Optionen der Optimierungen im Hafenbetrieb, aber auch Schallschutzmaßnahmen geprüft worden und berücksichtigt worden. Darüber hinaus ist festzuhalten, das bei den zugrundeliegenden Schallbetrachtungen immer der Endzustand des Hafens mit der maximalsten Ausdehnung in die Berechnungen eingeflossen sind.</p> <p>Die „Lichtimmissionsuntersuchung für den geplanten Container Hafen RegioPort Weser einschließlich des nördlichen Gewerbegebietes in Minden“ der Fa. Brunken Lichttechnik aus dem Jahr 2011 kommt zu dem Schluss dass die empfohlenen und vorgeschriebenen Grenzen der Lichtimmissionen bei der zukünftigen Betriebsphase des Hafens eingehalten werden können. Entsprechende Festsetzungen hinsichtlich Standort, Höhe, Art und Ausrichtung von Beleuchtungskörpern werden im nachfolgenden Bebauungsplan getrof-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		fen.
2.4	<p>Es wird der Hinweis auf widersprüchliche Aussagen zur Wirtschaftlichkeit zum Neubau des Containerhafens RegioPort gegeben. Es wird sich auf Aussagen bezogen, dass ein solcher Hafen nicht wirtschaftlich sein muss, vergleichbar wie ein Kindergarten oder dem Bau von Straßen (Zitat von Herrn Buhre, Rathaus im Rahmen zur Aktualisierung der Potenzialanalyse vom 29.9.11). Eine andere Aussage war, dass der RegioPort sich wirtschaftlich rechnen muss (Zitat von Herrn Wittbecker, Minderer Tageblatt vom 3.7.2012)</p> <p>Es werden Bedenken geäußert, dass solange innerhalb des Planungsverbandes unterschiedliche Stellungnahmen zur Wirtschaftlichkeit bestehen, darf die Änderung des Flächennutzungsplanes nicht durchgeführt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Mit dem Containerhafen wird eine öffentliche Infrastruktur mit regionalwirtschaftlicher Bedeutung bereitgestellt. Die Nachfrage nach den Umschlagsleistungen des vorhandenen Hafens und die sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe sowie Einschränkung in der Anfahrbarkeit durch das Binnenschiff macht eine Neuanlage an anderer Stelle erforderlich. Die regionalwirtschaftliche Tragfähigkeit und Wirtschaftlichkeit wird im Rahmen der Antragsstellung zur Förderung geprüft und für einen erfolgreichen Antrag zwingend vorausgesetzt.</p> <p>Das sich Infrastrukturinvestitionen einer solchen Art und Größe nicht innerhalb von wenigen Jahren "amortisieren" liegt in der Natur von solchen Vorhaben.</p> <p>Die von dem Vorhabenträger, der RegioPort Weser GmbH vorgelegten Planungen und ihre Berechnungen zeigen die Realisierungsmöglichkeiten des Vorhabens auf. Die Potenzialanalyse von Planco und deren Aktualisierung für den Förderantrag bestätigt die zukünftigen Potenziale des Containerumschlags am Standort Minden und bewertet die neuere Entwicklung nach der Wirtschafts- und Finanzkrise und bezieht allgemeine Aussagen zum Warenumschlag mit Containern ein.</p>
2.5	<p>Der RegioPort wird als Hinterlandhub geplant. In Lehrte ist der Bau und die Finanzierung des 100 Mio. teuren Containerumschlagsplatzes bereits verabschiedet laut Niedersachsens Verkehrsminister Jörg Bode. Da dieser ebenfalls als Hinterlandhub konzipiert ist, ergibt sich eine direkte Konkurrenzsituation.</p> <p>Es werden Bedenken geäußert, dass solange die Konkurrenzsituation nicht überprüft wird und auf die Potentialanalysen zur Wirtschaftlichkeit eingerechnet wird, die Änderung des Flächennutzungsplanes</p>	<p>Stellungnahme für nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Bei der Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs ist damit zu rechnen, dass ein möglicher Hub in Minden vornehmlich den regionalen Einzugsbereich bedienen wird. Sollten wieder zunehmende Kapazitätsengpässe in den Seehäfen zur Bildung eines solchen regionalen Hinterland-Hubs in Minden führen, ist damit ein zusätzliches Aufkommenspotenzial von rund 180.000 TEU verbunden. Bei Bünde-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	nicht durchgeführt werden darf.	<p>lung der Hinterland-Aktivitäten von Eurogate und Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) stellt das gesamte Containerumschlagsaufkommen der deutschen Nordseehäfen Aufkommenspotenzial für Minden dar. Dadurch wird das Aufkommenspotenzial der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden aus dem Jahr 2008 vom Grundsatz her bestätigt. In einer ergänzenden Stellungnahme der Fa. Planco aus dem Jahr 2012 sind die Wirkungen der angesprochenen Umschlaganlage in Lehrte, Hannover betrachtet worden. Dabei wird das von den Potenzialanalysen ermittelte Ergebnis der wiedereinsetzen Wachstumsraten bestätigt. Dies geschieht auch vor dem Hintergrund, dass in Lehrte nur der Umschlag Bahn-Bahn/Bahn-LKW geplant ist, aber z. B. nicht die Trimodalität herzustellen ist. Danach würde bei einer Realisation von Lehrte für einen Hinterland-Hub am Standort Minden ein Potenzial, von 110.000 TEU bestehen.</p>
2.6	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass ohne Studien über die negativen Auswirkungen des LKW Verkehrs die Änderung des Flächennutzungsplanes nicht erfolgen darf. Es wird darauf hingewiesen, dass keinerlei Studien über die Auswirkungen des wachsenden LKW-Containerverkehrs vorliegen, wenn der RegioPort in Betrieb gehen würde. Dies betrifft das "Nadelöhr" Porta-Westfalica, den Verkehr auf den umliegenden Kreisstraßen, sowie den zunehmenden Straßenschäden und die damit verbundenen Kosten zur Pflege und Ausbesserung.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Im November 2011 wurde eine gutachterliche Stellungnahme zu den verkehrlichen Wirkungen des RegioPortes Weser auf die B 482 im Bereich der Stadt Port Westfalica eingeholt. Unter Nutzung eines Verkehrsverteilungsmodelles wird eine Verteilung hinsichtlich PKW und LKW-Fahrten vorgenommen. Dieses bezieht alle relevanten Richtungen auf den Bundesstraßen (B 482, B 64, B 61) im Raum Minden, insbesondere auch die Fahrtrichtungen Süden zur A 2 mit ein.</p> <p>Auch wird die zukünftige Alternativroute B 61/Nordumgehung der A 30 um Bad Oeynhausen einbezogen. Vor diesem Hintergrund wird selbst auf der bereits viel befahrenen B 482 in Porta Westfalica die zusätzliche Verkehrsbelastung von den Gutachtern als abwickelbar eingestuft, in dem er festgestellt:</p> <p>"Aus verkehrlicher Sicht sind Zusatz-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>belastungen dieser Größenordnung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass zukünftig - wie oben erwähnt - eine Alternativroute angeboten wird, auch bei einer derzeit zweifelsfrei sehr stark belasteten B 482 als hinnehmbar einzustufen. Ein Anspruch der Stadt Porta Westfalica, die Stadt Minden aufgrund der prognostizierten geringen Mehrbelastungen zu verpflichten, die Probleme der B 482 und ihrer Knotenpunkte zu beseitigen, entbehrt der Verhältnismäßigkeit und erscheint insofern als nicht berechtigt."</p> <p><i>(Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Projektes "RegioPort Weser" auf die B 482 im Bereich der Stadt Porta Westfalica, Gutachterliche Stellungnahme Ingenieurgruppe IVV 11/2011, S. 4)</i></p> <p>Darüber hinaus werden die Ausbesserungen möglicher Schäden durch Belastungen entsprechend der Erfassung für den Straßenunterhaltungsplan vorgenommen.</p>
2.7	<p>Die komplette RegioPort Trimodalität mit entsprechendem Bahnanschluss wird gemäß den jetzigen Planungen erst in den nächsten Bauabschnitten geschaffen.</p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, dass der jetzige Containerhafen aufgrund der Fördergelder noch betrieben werden muss und bereits einen Bahnanschluss besitzt, wodurch ein neuer und teurer Bahnanschluss überflüssig ist.</p> <p>Es werden Bedenken geäußert, dass der bestehende Containerhafen (mit Bahnanschluss) aufgrund der Fördergelder weiter betrieben werden muss und weitere Möglichkeiten der Nutzung bestehender Industrie- oder Brachflächen an der Weser oder am Mittellandkanal bestehen.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Es ist richtig, dass der Bahnanschluss nicht sofort im ersten Bauabschnitt geschaffen wird. Der Ausbau des RegioPortes erfolgt bedarfsgerecht in einzelnen Bauabschnitten.</p> <p>Dabei wird der Bahnanschluss zu einem späteren Zeitpunkt errichtet, da auf längere Sicht der Standort am Industriehafen von den moderneren größeren Großmotorgüterschiffen (GMS)/ übergroßen Großmotorgüterschiff (ÜGMS) mit Längen von 110 m bzw. 135 m nicht angefahren werden kann. Damit würde diese Umschlagmöglichkeit entfallen. Mit der Errichtung eines neuen, eigenen Bahnanschlusses für den Containerhafen ist dagegen eine vom Bahnbetrieb auf der Strecke Minden-Nienburg unabhängige Anschlussmöglichkeit zur ausschließlichen Nutzung durch den Umschlagsverkehr gegeben.</p>
2.8	<p>Es wird der Hinweis gegeben, dass die Planco-Analyse ein Wachstum der Contai-</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>nerumschläge voraussagt, es aber bereits Anpassung mit Korrekturen nach unten gegeben hat. Zudem enthält die Analyse entsprechende Inhalte mit negativer Aussage zur Standortwahl und dass die Zahlen und somit die Wirtschaftlichkeit sich nur ergeben wird, wenn Minden ein Container-Hinterland-Hub wird und der Containerverkehr 3-lagig erfolgt.</p> <p>Es werden Bedenken geäußert, dass ein 3-lagiger Containerverkehr aufgrund der niedrigen Brücken nicht möglich ist und dass Minden kein Hinterland-Hub wird.</p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, dass die Zahlen der Planco-Analysen nicht durch die Stadt Minden, der Hafen GmbH oder durch den Planungsverband geprüft wurden.</p> <p>Es werden Bedenken geäußert, dass solange die Wirtschaftlichkeit nicht ausreichend ermittelt und begründet werden kann der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zugestimmt werden darf.</p>	<p>Die von dem Vorhabenträger, der RegioPort Weser GmbH vorgelegten Planungen und ihre Berechnungen zeigen die Realisierungsmöglichkeit des Vorhabens auf. Die Potenzialanalyse von Planco und deren Aktualisierung für den Förderantrag bestätigt die zukünftigen Potenziale des Container-Umschlags am Standort Minden und bewertet die neuere Entwicklung nach der Wirtschafts- und Finanzkrise und bezieht allgemeine Aussagen zum Warenumschlag mit Containern ein.</p> <p>Dabei wurden die Potenziale des Containerumschlages unter der Annahme des 2-lagigen Transportes ermittelt. Die Entscheidung für die Errichtung und die regionale Tragfähigkeit für das Vorhaben wurde durch die beiden vorgelegten Planco-Gutachten „Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden“ 2008 und 2011 „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (Regio-Port Weser)“ sowie deren ergänzende Stellungnahmen von 2012 belegt.</p> <p>Die Aktualisierung des Planco-Gutachtens 2011 berücksichtigt auch die Auswirkungen der globalen Wirtschaftskrise 2008/2009, die zu einem starken Einbruch des Containerverkehrs führte.</p> <p>So bestätigt die Aktualisierung der KV-Prognose grundsätzlich die Erwartungen aus dem Jahr 2008 und prognostiziert eine positive Mengenentwicklung im Containerumschlag. Entsprechend der krisenbedingten Verzögerung der Umschlagsentwicklung in den Seehäfen ist allerdings in Minden eine zeitliche Verzögerung der Entwicklung denkbar. Die vorsichtige Prognose liegt mit einem Umschlagsvolumen von 69.000 TEU für das Jahr 2025 nur etwa 10% unterhalb der ursprünglichen Aufkommenserwartungen.</p> <p>Auch der mögliche Verzicht auf den Ausbau der Mittelweser für ÜGMS verringert die Erwartungen für 2025 nur gering auf 64.000 TEU.</p> <p>Diese Umschlagentwicklung wurde auf der Grundlage eines zweilagigen Verkehrs auf der Weser berechnet. Der</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>dreilagige Containertransport wurde nicht berücksichtigt, da sehr unsicher ist, ob und wann es zu dem Ausbau der Weser in dieser Richtung kommt. Bei der Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs ist damit zu rechnen, dass ein möglicher Hub in Minden vornehmlich den regionalen Einzugsbereich bedienen wird. Sollten wieder zunehmende Kapazitätsengpässe in den Seehäfen zur Bildung eines solchen regionalen Hinterland-Hubs in Minden führen, ist damit ein zusätzliches Aufkommenspotenzial von rund 180.000 TEU verbunden. Bei Bündelung der Hinterland-Aktivitäten von Eurogate und Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) stellt das gesamte Containerumschlagsaufkommen der deutschen Nordseehäfen Aufkommenspotenzial für Minden dar. Dadurch wird das Aufkommenspotenzial der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden aus dem Jahr 2008 vom Grundsatz her bestätigt. Damit wird die regionalwirtschaftliche und örtliche Nutzung des Containerhafens. Es werden die Wirkungen der Wirtschaftskrise 2008 / 2009 berücksichtigt und festgestellt, dass mit einer zeitlichen Verzögerung die 2008 ermittelten ursprünglich prognostizierten Zahlen des zu erwartenden Containerumschlages bestätigt werden. Somit ist zu erwarten, dass die 2008 ermittelte regionalwirtschaftliche Wirkungen und Nutzen sich mit der genannten Verzögerung einstellen.</p> <p>Die aktuellen Umschlagzahlen am Containerhafen im Industriehafen bestätigen die Annahmen der Gutachten und Feststellung der Steigerungsraten. So wurden 2011 im gegenwärtigen Hafen 52.014 TEU Container umgeschlagen und 2012 eine Steigerung auf 87.448 TEU erreicht.</p> <p>Die Fa. Planco hat als ausgewiesenes Fachbüro grundlegende Studien und Förderunterlagen zu den Güterverkehrsströmen im Binnenwasserstraßennetz erstellt, die immer wieder Grundlage für die Förderung und den Ausbau von Binnenwasserstraßen, Hä-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		fen etc. waren und z. B. in bundesweite Studien des Güterverkehrs eingeflossen sind.
3	Öffentlichkeit 3 mit Schreiben vom 26.07.2012	
	Lärmimmissionen	
3.1	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass die vorliegenden Schalluntersuchungen sind nicht ausreichend sind, da die schalltechnischen Auswirkungen der Änderungen und deren Wechselwirkung nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt werden. Es wird auf die Planung zur Errichtung einer Schallmauer auf der westlichen Seite der B482 hingewiesen, deren Auswirkung auf die östlichen Gebiete nicht richtig untersucht und berücksichtigt worden sind.</p> <p>Es werden Bedenken geäußert das nicht alle bereits bestehenden Lärmquellen in den Untersuchungen berücksichtigt wurden, so dass erwartet wird, dass die tatsächliche Lärmbelastung (im Gegensatz zur rechnerischen) für alle anliegenden Bewohner zu hoch sein wird.</p> <p>Es werden weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen und jeweils nach Plananpassungen gefordert, die Auswirkungen bezogen auf die Lärmemission zu untersuchen, zu dokumentieren und dieses öffentlich zugänglich zu machen. Nach den derzeit ausliegenden Informationen ist das Thema Lärm nicht ausreichend bearbeitet für die Änderung eines FNP, insbesondere nicht für die Aufstellung eines Bebauungsplanes.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Im Rahmen der Schallschutzbetrachtungen ist festgestellt worden, dass die zulässigen Schallimmissionen in den benachbarten Wohnstandorten Minden-Dankersen (Kanalstraße) sowie Bückeburg-Berenbusch und -Cammer die einzuhaltenden Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet nicht überschritten werden. Hierbei sind verschiedene Optionen der Optimierungen im Hafenbetrieb, aber auch passive Schallschutzmaßnahmen geprüft worden und berücksichtigt worden.</p> <p>Für das geänderte Hafendesign wurden die Schallimmissions- und -schutzgutachten jeweils angepasst und die Wirkungen beschrieben.</p> <p>In die Immissionsgutachten sind Messungen der vorhandenen Lärmsituation und Sonderereignisse (z. B. der Schießbahnbetrieb) an den relevanten Immissionsorten eingeflossen (Dauermessung, „Bericht über schalltechnischen Messungen in der Umgebung des geplanten RegioPort Minden“ vom Büro ted GmbH 2009).</p> <p>Hierdurch wurden die Vorbelastungen abgebildet. Unter Berücksichtigung der Vorbelastungen insgesamt und damit auch dem Schießplatzlärm wird mit den aus den Gutachten abgeleiteten maximalen Schallleistungspegeln im Hafen und dem hafenauffinen Gewerbe (Lärmkontingentierungen) sichergestellt, dass die Gesundheitsgefährdungsschwelle (für Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts) nicht überschritten wird. Diese Schallleistungspegel sind ein über die Darstellungen des Flächennutzungsplanes hinausgehende Festlegung, die im späteren Bebauungsplan in konkrete Festsetzungen</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>umgesetzt wird. In der Umsetzung dieser flächenbezogenen Schallleistungspegel im Genehmigungsverfahren werden alle schalltechnisch relevanten Hindernisse und das Gelände berücksichtigt und alle Berechnungen entsprechend der einschlägigen Messvorschrift wie der DIN ISO 9613-2 "Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien" vorgenommen. Hierbei werden auch alle relevanten Hindernisse im Umfeld außerhalb der Fläche berücksichtigt. Mit der Zumutbarkeit der Immissionen an den genannten Wohnstandorten sind auch mögliche Reflexionen an den angesprochenen Wänden eingerechnet und damit in der Gesamtbewertung als zumutbar einzustufen.</p>
Lichtemissionen		
<p>3.2</p>	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass auf der Grundlage der PLANCO Bedarfsanalyse und vor dem Hintergrund widersprüchlichen Aussagen der Verwaltung und MEW zu den notwendigen Umschlagsmengen zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit und zu tatsächlichen Umschlagsmengen, eine Abwicklung des Containerumschlags im Tagesgeschäft möglich ist und zu keiner Zeit nachgewiesen wurde, dass der Betrieb des Hafens nach 22 Uhr notwendig sein wird.</p> <p>Eine Nutzungsbeschränkung der operativen Tätigkeit auf 6 bis 22 Uhr an 5 Werktagen wird als machbar angesehen und angeregt auch vorzusehen. Eine hohe Lichtemissionsbelastung "Praktisch permanenter Vollmond" (Zitat Gutachter) wird als nicht hinnehmbar und vermeidbar angesehen.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die „Lichtimmissionsuntersuchung für den geplanten Container Hafen RegioPort Weser einschließlich des nördlichen Gewerbegebietes in Minden“ der Fa. Brunken Lichttechnik aus dem Jahr 2011 kommt zu dem Ergebnis, dass die empfohlenen und vorgeschriebenen Grenzen der Lichtimmissionen bei der zukünftigen Betriebsphase des Hafens tags und nachts eingehalten werden können. Entsprechende Aussagen hinsichtlich Standort, Höhe, Art und Ausrichtung von Beleuchtungskörpern werden im nachfolgenden Bebauungsplan getroffen.</p>
Verkehrsimmissionen		
<p>3.3</p>	<p>Die Planung den Hafen über Magdeburger Straße und Cammer Straße die B 482 zu erreichen wird begrüßt. Es werden Bedenken geäußert, dass diese Lösung noch nicht ausreichend ist.</p> <p>Es werden weitere Maßnahmen zur Vermeidung von zusätzlichem LKW-Verkehr in den umliegenden Ortschaften ange-</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 1 unter Nr. 1.2.</p> <p>Die verkehrliche Voruntersuchung zum RegioPort Weser 2009 des Büros IVV sowie die Konzeptstudie zur äußeren</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	regt.	<p>verkehrlichen Erschließung 2009 des Büros Bockermann Fritze zeigen die Verteilung der Verkehre im engeren Bereich der Anschlussstelle an der B 482 auf.</p> <p>Dabei wird eine Zunahme des Verkehrs auf der K 3 Richtung Osten von 2009 von 2.800 Kfz / Tag mit einem LKW-Anteil von 2,8 % um rd. + 100 Kfz bis zum Jahr 2025 (Prognosejahr) auf 2.900 Kfz mit einem Anteil von 2,9 % zunehmen.</p> <p>Dies bedeutet eine Zunahme von 2009 79 LKW auf 84 LKW in 2025, also von 5 LKW, die sich darüber hinaus über den ganzen Tag verteilen.</p> <p>Auf der K 6 Richtung Osten von 2009 von 3.800 Kfz / Tag mit einem LKW-Anteil von 2,5 % um rd. + 100 Kfz bis zum Jahr 2025 (Prognosejahr) auf 3.900 Kfz mit einem Anteil von 3,1 % zunehmen.</p> <p>Dies bedeutet eine Zunahme von 2009 95 LKW auf 121 LKW in 2025, also von 26 LKW, die sich darüber hinaus noch über den ganzen Tag verteilen.</p> <p>Auch die Zunahme des Kfz-Verkehrs allgemein (es findet ja nicht nur eine Verkehrsentwicklung durch den Regio-Port oder ausschließlich LKW-Verkehr statt) ist in diese Berechnung und damit Verteilung eingeflossen.</p> <p>Damit ist die befürchtete erhebliche Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse und der Lärmsituation vor dem Hintergrund dieser Prognosen der Verkehrszunahme nicht zu erwarten</p>
Bedarf Hafenaффines Gewerbegebiet		
3.4	<p>Es liegt kein Bedarfsnachweis für die Ausweisung einer weiteren Gewerbefläche im nördlichen Bereich des Planungsgebiets vor. Es wird der Hinweis gegeben, dass die einzige Begründung wurde dargestellt als „...wenn man es erst mal hat, wird sich der Bedarf schon ergeben“. Diese Vorgehensweise wird als unprofessionell bewertet und nicht ausreichend angesehen für eine planerische Umsetzung. Es wird der Hinweis gegeben, dass ausreichend geeignete, nah gelegene Flächen verfügbar sind und dass eine echte, aus-</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Ein hafenaффines Gewerbegebiet ergänzt die eigentlichen Hafenfunktionen (in diesem Fall Umschlag und Lagerung von Containern) und sichern den Betrieb der Umschlaganlagen und anderer Gewerbe und Industrien in diesem Bereich. Mit der Orientierung auf den Containergüterverkehr sind Synergien zwischen dem Terminal und dem Gewerbebereich beabsichtigt. Auch sind diese ergänzenden gewerbli-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>reichende Prüfung der Alternativen niemals erfolgt ist. Die pauschalen Aussagen, diese Flächen stünden aufgrund von „Reservierungen“ nicht zur Verfügung konnte nicht bestätigt werden, wurde sogar mehrfach widerlegt. Es wird ein Bedarfsnachweis gefordert und eine darauf basierende, professionelle Alternativenprüfung durchzuführen vor dem Beschluss zur Änderung des FNP "RegioPort Weser" bzw. die Änderung des FNP im nördlichen Bereich zu verkleinern oder ausschließlich für Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen.</p>	<p>chen Nutzungen und Dienstleistungen wichtig für das Angebot eines Komplettendienstleistungsstandortes, wie er im modernen Transportkettenmanagement nachgefragt wird. Aus diesem Grund kann auf das hafenauffine Gewerbegebiet nicht verzichtet werden.</p> <p>Die Flächenanforderungen und Notwendigkeit von Flächen, die sich auf die Hafennutzungen beziehen, wurden in der Alternativenprüfung in der Frage der Suchgröße der Standorte berücksichtigt. Neben der Frage der Leistungs- und Funktionstüchtigkeit des Standortes für den Umschlagsbereich ist zugleich an eine mögliche Ansiedlung von ergänzenden Nutzungen gedacht worden. Aus diesem Grund sind Standorte mit einem geringeren Flächenpotenzial oder zu größere Beengung/Nähe durch immissionsempfindliche Nutzungen nicht weiter betrachtet worden. Das Kriterium „Zusammenhang Hafen / Umschlaganlage und hafensorientierte Nutzungen“ wurde in der Alternativenprüfung berücksichtigt. Diese Berücksichtigung in der Bewertung in dieser Stufe hat dazu geführt, dass die Entwicklungschancen u. Entwicklungsbedingungen des Containerhafens an einem neuen Standort eher ergeben als an dem betrachteten Alternativstandort Industriehafen, an dem diese flächenhafte Ergänzung nicht gegeben ist.</p>
Renaturierung der Bückeberger Aue		
3.5	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass der Eingriff in das Überschwemmungsgebiet der Bückeberger Aue durch angepasste Planung vermeidbar ist. Die rechnerischen Ausgleichsmaßnahmen sind in allen bisherigen öffentlichen Sitzungen kritisch hinterfragt und nicht überzeugend entkräftet worden.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die Inanspruchnahme von Retentionsraum ist nicht vollständig vermeidbar. Durch die Reduzierung des Plangebietes werden noch größere Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet vermieden. Der Ausgleich der unvermeidbaren Retentionsraumverluste erfolgt im Rahmen der Renaturierung der Bückeberger Aue mit der Anlage einer Flutmulde und einem mäandrierenden Flussverlauf. Die vom Büro Sönnichsen und Partner durchgeführten Berech-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		nungen erfolgten nach anerkannten methodischen Standards, wurden intensiv mit den Unteren Wasserbehörden des Kreises Minden-Lübbecke und des Landkreises Schaumburg abgestimmt und fanden deren Zustimmung.
3.6	Es werden Bedenken geäußert und fordert die Flächennutzungsplanänderung an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen und nicht im Wesentlichen auf der Basis von Annahmen aus dem Jahr 2008 begründet zu beschließen.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die Grundlagen der Flächennutzungsplanänderung mit den zugehörigen Gutachten wurden angepasst und auf das neue Hafensystem sowie die damit verbundenen Wirkungen hin aktualisiert. Damit sind die angesprochenen Annahmen aus dem Jahr 2008 überholt und nicht mehr Grundlage der Planung und Änderung des FNP.
4	Öffentlichkeit 4 Niederschrift am 26.07.2012	
	Immissionssituation	
4.1	Es werden Bedenken geäußert, dass durch die Planung eine Verschlechterung der Lebensqualität insgesamt im Wohnsiedlungsbereich zwischen Gevatter See und der Straße "Clus" sowie eine Verringerung des Grundstückswertes eintritt.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Maßstab für die Umsetzung der Planung sind die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben und Maßstäbe der gesunden Wohnverhältnisse, die erforderliche Konfliktfreiheit der Planung und des späteren Betriebes sowie die Zielsetzung der Stadt Minden des Erhalts der Attraktivität des Wohnens im Bereich des Mittellandkanal. Der in der Stellungnahme angesprochene Bereich liegt rd. 3 km vom Vorhabenbereich entfernt. Über diese Distanz sind eine Betroffenheit von den geäußerten Wirkungen und eine verschlechterte Lebensqualität zu hinterfragen. Auch die möglichen Wirkungen der Zunahme des Verkehrs auf der nahe gelegenen B 482 halten sich im Rahmen der zulässigen Richt- und Grenzwerte. Vor diesem Hintergrund von einem allgemeinen Rückgang der Grundstückswerte auszugehen ist in Frage zu stellen, da Wertbestimmungen von einer Vielzahl von Faktoren abhängen.

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
4.2	<p>Es wird eine merkliche Zunahme der Lärmbelästigung durch den ganztägigen Betrieb des Containerhafens befürchtet. Es werden Bedenken bezüglich des nächtlichen Betriebs des Containerhafens geäußert und eine merkliche und störende Zunahme der Lichtverschmutzung erwartet.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die für den RegioPort, dessen Betrieb und planungsrechtliche Umsetzung erstellten schalltechnischen Untersuchungen und Gutachten sowie das Lichtimmissionsgutachten belegen die Verträglichkeit des späteren Betriebes der Anlage.</p> <p>Die im Rahmen der Überarbeitung des Hafentayouts neu erstellten Schallgutachten berücksichtigen den Hafen Bückebug-Berenbusch und dem sich im Westen anschließenden, geplanten Gewerbestandort.</p> <p>Die schalltechnischen Gutachten zur Hafenanlage sowie der Gesamtplanung und ihrer Anpassungen / Ergänzungen aufgrund der geänderten Hafenplanungen zeigen für den Hafen im späteren Bebauungsplan die Notwendigkeit der Festlegung eines Immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel (IFSP) für die Hafenanlage und das hafenauffine Gewerbegebiet auf: Für die Kaje von 69/57 dB(A)/m² tags/nachts, für den übrigen Bereich von 61/52 dB(A)/m² tags/nachts und im hafenauffines Gewerbegebiet von 64/54 bzw. 53 dB(A)/m² tags/nachts. Mit den Festsetzungen in der der Änderung des Flächennutzungsplanes nachgeschalteten verbindlichen Bauleitplanung wird die Zielsetzung der Einhaltung der Grenzwerte für Allgemeines Wohnen in den Wohnbereichen Minden-Dankersen (Kanalstraße) sowie Bückebug-Berenbusch und -Cammer erreicht.</p>
4.3	<p>Es werden Bedenken gegenüber den Ausführungen zum Retentionsraumausgleich geäußert. Es wird eine Verschlechterung der Hochwassersituationen erwartet. Es werden Rückstaulagen in den o. a. Wohnsiedlungsbereich befürchtet.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Eine Verschlechterung der Hochwassersituation und insbesondere Rückstaulagen in Wohnbereichen sind nicht zu befürchten. Die vom Büro Sönnichsen und Partner durchgeführten Berechnungen erfolgen nach anerkannten methodischen Standards, wurden intensiv mit den Unteren Wasserbehörden des Kreises Minden-Lübbecke und des Landkreises Schaumburg abge-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		stimmt und finden deren Zustimmung.
4.4	Es werden Bedenken bezüglich des heute bereits als unzumutbar wahrgenommenen Lärms durch LKW-Verkehr auf den Straßen B 482 und B 65 geäußert und dessen weitere Zunahme befürchtet. Hier wird ein wirksamer Schallschutz gefordert.	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die im Rahmen der Verkehrlichen Voruntersuchung durch das Büro IVV im Jahr 2009 ermittelten Verkehrszunahmen durch den RegioPort und die sich daraus ergebenden Veränderungen auf dem Straßennetz lösen auf der Brücke der B 482 keine Schallschutzmaßnahmen als Folge der Zunahmen aus. Hierzu wäre eine Steigerung von 3 dB(A) durch Verkehrszunahme Voraussetzung. Dieses würde eine Verdoppelung des Verkehrs bedeuten, was bei einer Zunahme von + 2.430 Kfz/Tag auf 15.330 Kfz/Tag im Jahr 2025 nicht gegeben ist. Die erforderliche Grenzwerte für einer Sanierung werden nicht erreicht.</p> <p>Die vorgesehene Lärmschutzwand/-einrichtung entlang der B 482 ist durch den Betrieb des Hafens bedingt. Die technische Machbarkeit der Lärmschutzeinrichtung an der Straße und der Brücke ist geprüft worden. Die lärmindernde Wirkung kann aufgrund der Lage der Wand an der westlichen Seite der Straße auch für den Verkehrslärm angenommen werden.</p>
5	<p>Öffentlichkeit 5 mit Schreiben vom 22.07.2012</p>	
5.1	Es wird die Frage nach den tatsächlichen Kosten für den Steuerzahler gestellt.	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die Gesamtinvestition für die gesamte Hafenanlage sind für den Förderantrag im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit vom Vorhabenträger, Förderstelle und Aufsichtsgremien für den Bauabschnitt 1a geprüft worden. Die weiteren Bauabschnitte werden bedarfs-/nachfragebezogen errichtet. Hierbei sind die zu erwartenden Kosten realistisch und möglichst genau ermittelt worden. Dieses ist Voraussetzung für die Stellung eines Antrages und ggf. Gewährung der Förderung. Darüber hinaus sind Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und Fragen der Verwen-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		dung von öffentlichen Mitteln / Steuergeldern nicht relevant für die Darstellungen in einem Flächennutzungsplan.
5.2	Es werden die Fragen nach der Höhe der Folgekosten wie der Unterhaltung des RegioPorts gestellt und wer diese trägt.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die aus dem Betrieb des Hafens resultierenden Unterhaltungs- und Folgekosten werden durch die Umschlagsgebühren getragen. Darüber hinaus sind Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und Fragen der Verwendung von öffentlichen Mitteln/ Steuergeldern nicht relevant für die Darstellungen in einem Flächennutzungsplan.
5.3	Es wird die Frage gestellt, warum es noch keine nachvollziehbare Bedarfsanalyse gibt.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die von dem Vorhabenträger, der RegioPort Weser GmbH vorgelegten Planungen und ihre Berechnungen zeigen die Realisierungsmöglichkeiten des Vorhabens auf. Die Potenzialanalyse von Planco (Gutachten „Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden“ 2008 und 2011 „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (RegioPort Weser)“ sowie ergänzende Stellungnahme 2012) belegt und vorgelegt. Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 1 unter Nr. 1.
5.4	Es wird die Frage gestellt wer garantiert, dass die einzuhaltenden Schutzbestimmungen zum Lärm und der Luft nicht überschritten werden.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die Schutzbestimmungen und Einhaltung der relevanten Immissionsgrenzwerte werden im Rahmen der Anlagenehmigung und des -betriebes von den jeweils zuständigen Behörden u. a. der Stadt Minden und der Umweltüberwachung bei der Bez.-Regierung Detmold bzw. Kreis Minden überwacht.
5.5	Es werden Bedenken geäußert, dass die 24-Std Lärm- und Lichtemissionen für die heimischen Fledermausarten, Nachtfalterarten und alle nachtaktive Tiere eine Belastung und Einschneidung in ihrem Lebensraum darstellen.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Lärm- und Lichtemissionen können bei bestimmten Arten zu Beeinträchtigungen von Lebensräumen führen. Diese Wirkungen werden im Rahmen der Eingriffsbilanzierung sowie der Beurtei-

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>lung der FFH-Verträglichkeit und der Artenschutzprüfung berücksichtigt. Empfindlich gegenüber Licht sind im Umfeld des Plangebietes insbesondere der Schaumburger Wald mit den dort vorhandenen Nachtfalterpopulationen. Ein wesentliches Planungsziel ist daher die Vermeidung von schädlichen Lichteinwirkungen auf den westlichen Waldrand des Schaumburger Waldes. Zur Vermeidung sich schädlich auswirkender Lichtemissionen sind daher Eingriffsmaßnahmen im Westen sowie Festsetzungen zur Verwendung von insektenverträglichen Hochdruck-Natriumdampflampen vorgesehen.</p>
<p>5.6</p>	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass der Lärmpegel für die angrenzenden Anwohner der Ortschaften Cammer und Berenbusch steigt und dadurch eine durchgehende Dauerbeschallung am Tag und in der Nacht sich einstellt. Es wird der Hinweis gegeben das Lärm Stress erzeugt und Stress nachweislich krank macht. Es wird die Frage gestellt, wer die Folgekosten bei den Anwohnern trägt.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die für den RegioPort, dessen Betrieb und planungsrechtliche Umsetzung erstellten schalltechnischen Untersuchungen und Gutachten belegen die Verträglichkeit des späteren Betriebes der Anlage. Hierfür sind die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben und Maßstäbe der gesunden Wohnverhältnisse, die erforderliche Konfliktbewältigung der Planung und des späteren Betriebes sowie die Zielsetzung der Stadt Minden des Erhalts der Attraktivität des Wohnens im Bereich des Mittellandkanals berücksichtigt worden. Die hiermit verbundenen Grenzwerte für Allgemeines Wohnen werden eingehalten. Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 2 unter Nr. 2.3.</p>
<p>5.7</p>	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass der Erholungswert durch den RegioPort auf dem Nullpunkt sinken wird und dies ebenso für die Immobilienpreise gilt. Es wird die Frage gestellt, wer direkt neben einen Containerhafen wohnen will und ob z. B. die Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern in den einzelnen Häusern übernommen werden?</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Für die Änderung des Flächennutzungsplanes und die weitere Umsetzung der Hafenanlage werden die einschlägigen und gesetzlichen Vorgaben und Maßstäbe der gesunden Wohnverhältnisse, die erforderliche Konfliktbewältigung der Planung und des späteren Betriebes sowie die Zielsetzung der Stadt Minden des Erhalts</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>der Attraktivität des Wohnens im Bereich des Mittellandkanals angesetzt. Der Einhaltung der Grenzwerte ist leitende Zielsetzung in den Optimierungsmaßnahmen des Hafenbetriebes. Passive Schallschutzmaßnahmen wie Fenster werden nicht erforderlich, Konflikte sind durch die angesprochenen Maßnahmen wie der betrieblichen Organisation und Optimierung im Hafen selbst, Wahl des optimalen Standortes der Kühlcontainer, der Festsetzung eines flächenbezogenen Schalleisungspegels (IFSP) im späteren Bauungsplanes und weiterer Lärminderungsmaßnahmen zu bewältigen. Bezüglich der befürchteten Reduzierung der Immobilienwerte ist festzuhalten, dass viele Faktoren die Immobilienpreise beeinflussen. Sie sind nicht nur von einem einzelnen Faktor wie dem RegioPort abhängig.</p>
6	<p>Öffentlichkeit 6 mit Schreiben vom 22.07.2012</p>	
Größe der Flächendarstellung		
6.1	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass für die Ausweisung einer Sonderbaufläche in der vorgesehenen Größe nach den aktuellen Plänen für den RegioPort kein Bedarf mehr besteht. Es wird darauf hingewiesen, dass der Bereich östlich der Bundesstraße 482 verkehrstechnisch über die Magdeburger Straße erschlossen wird und zu diesem Zweck die Unterführung unter der B 482 und der Bahnlinie vergrößert wird. Das sog. hafenaffine Gewerbe kann vor diesem Hintergrund auf den vorhandenen Gewerbeflächen westlich der B 482 angesiedelt werden. Dort werden noch im erheblichen Umfang Flächen vermutet. Ein Transport der Container von der Verladestelle zu diesen Flächen ist nicht schwieriger als zu den Flächen östlich der B 482. Es wird der Hinweis gegeben, dass die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes daher nicht erforderlich ist, sondern gegen das Gebot sparsamen Verbrauchs von Grundfläche verstößt.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Mit der Optimierung des Hafentayoutes ist bereits eine Anpassung des dargestellten Sondergebietes erfolgt. Mit der Ausweisung des Sondergebietes für das hafenaffine Gewerbegebiet wird kein frei verfügbares Gewerbeflächenangebot für alle Arten von Gewerbe geschaffen, sondern ein auf die benachbarte Hafenbenutzung bezogener und spezialisierter Standort. Dieser sollte in einem unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Hafen liegen und nicht in einem Gewerbestandort, der zum überwiegenden Teil schon belegt und auf anderen gewerblichen Betriebe ausgerichtet ist. Hierbei wäre kein kurzwegiger, räumlicher Zusammenhang herzustellen wie er für die Funktionsfähigkeit und damit Wirtschaftlichkeit des Standortes erforderlich ist. In der Optimierung des Hafentayoutes und der zugehörigen Planungen ist ein</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>wirtschaftlicher Umgang mit Flächen als Leitlinie/Zielsetzung formuliert. Dies führt im Ergebnis zu einem auf den Zweck abgestimmten Flächenverbrauch.</p> <p>Darüber hinaus sind in der Alternativenprüfung für die Standortfindung die Aktivierung von Brachen als Aspekt der Flächenreduzierung und des sparsamen Umgangs mit Freiraum und Überschwemmungsbereichen berücksichtigt worden. Hierbei werden von der Stadt Minden eine Reihe von Planungszielen verfolgt, wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der sparsame Umgang mit Boden - die Konversion von Brach- und Kasernenflächen sowie - die Ausschöpfung von Potentialen der Innenentwicklung/Verdichtung. <p>Die vielfältigen Standortanforderungen des Containerhafens lassen sich nicht auf den angesprochenen Brachen befriedigen. Aus diesem Grund ist ein neuer Standort erforderlich.</p> <p>Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit unter Nr. 6.3.</p>
	Überschwemmungsgebiet	
6.2	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass die gegenwärtige Planung mit höherrangigem Recht, hier § 78 Wasserhaushaltsrecht (WHG) nicht vereinbar ist. Die ausgewiesene Sonderbaufläche liegt im Überschwemmungsgebiet eines hundertjährigen Hochwassers der Bückeburger Aue. Es werden Bedenken geäußert, dass dies nach § 78 WHG unzulässig ist und die Ausweisung nicht wegen der für Häfen geltenden Ausnahmen rechtmäßig ist. Zum einen besteht die Ausnahme nach § 78 Abs. 1 Satz 2 WHG für Häfen nur deshalb, weil Häfen gezwungenermaßen nur unmittelbar am Gewässer errichtet werden können (Sieder-Zeitler-Dahme-Knopp, WHG-Kommentar, § 31b WHG, Rn 62). Die Ausnahme nach § 78 WHG gilt demgemäß nur für das Überschwemmungsgebiet desjenigen Gewässers, an dem der Hafen betriebsbedingt liegt. Der RegioPort dient nicht als Hafen für die Bückeburger Aue, sondern für den Mittel-</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die Zulässigkeit des Vorhabens vor dem Hintergrund der Ausnahmeregelungen und Bedingungen des § 78 Absatz 1 und 2 erfolgt mit Beteiligung / in Abstimmung mit der Oberen Wasserbehörde bei der Bez.-Regierung Detmold und den Unteren Wasserbehörden beim Kreis Minden-Lübbecke sowie des Landkreises Schaumburg. Danach kommt § 78 Absatz 1 WHG nicht zur Anwendung. Die Zulassung des Eingriffs erfolgt nach den Vorgaben des § 78 Absatz 2 WHG.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>landkanal Es wird der Hinweis gegeben, dass er nicht gezwungener Maßen so nah an der Aue liegen muss, dass er in das Überschwemmungsgebiet der Aue ragt. Zum anderen fallen unter den Begriff des Hafens neben dem eigentlichen Wasserbecken nur die Vorrichtungen und Anlagen zum Laden und Löschen der Schiffsfrachten (Sieder- Zeitler-Dahme-Knopp, WHG- Kommentar, § 31b WHG, Rn 62). Insbesondere Flächen für die (Zwischen-)Lagerung von Containern gehören nicht zu dem als Hafen privilegierten Bereich gemäß § 78 WHG. es wird darauf hingewiesen, dass an den Stellen, an denen die im Plan ausgewiesene Sonderbaufläche in das Überschwemmungsgebiet hineinreicht, sie nach ihrer Lage nicht bzw. nur im südlichsten Teil diesen privilegierten Zwecken dienen kann. Im Übrigen ist die Sonderbaufläche so zu planen, dass das Überschwemmungsgebiet unberührt bleibt. Auf etwaige Ausgleichsmaßnahmen kommt es insoweit nicht an, da diese ein an sich unzulässiges Vorhaben nicht zulässig machen können.</p> <p>Es werden Bedenken geäußert, dass durch den Verstoß gegen die höherrangigen Vorschriften zum Schutz vor Überschwemmungen der Einwender sich in seinen Rechten als Eigentümerin meines unmittelbar an die Aue angrenzenden und damit von einem Hochwasser bedrohten Grundstücks verletzt sieht.</p>	
	Alternativenprüfung	
6.3	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass die Prüfung von Alternativstandorten für die Ausweisung der Sonderbaufläche für einen Hafen und hafenaaffines Gewerbe auf weitere im Rahmen der Änderung des Regionalplanes in Betracht gezogenen potentiellen Standorte sich zu erstrecken hat. Aufgrund einer geänderten Planung für den Hafenbereich ist eine erheblich geringere Fläche erforderlich, als im Rahmen der Regionalplanung angenommen. Im Rahmen der Regionalplanung wurden Standortalternativen auch deshalb verworfen, weil sie zu klein erschienen. Es wird angeregt aufgrund des geänderten Hafentlayouts und des deutlich geringeren Flächenbedarfs die erfolgte</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>In der Alternativenprüfung zum Flächennutzungsplan sind alle Standorte und Flächen der Regionalplanung zugrunde gelegt und aufgegriffen worden. Diese Alternativenprüfung ist danach auch als eine Konkretisierung aus dem Änderungsverfahren des Regionalplans anzusehen.</p> <p>Mit der Standortfindung im Stadtgebiet Minden in der „Projektskizze OWL-Hafen“ durch das Büro grbv aus dem Jahre 2006 wurde eine auf das Stadtgebiet von Minden focussierte Alternativenprüfung im Sinne der Eingrenzung der Standortalternativen durchgeführt.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>Änderung des Regionalplans zu überprüfen, mindestens im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens in die Abwägung die Alternativstandorte einzubeziehen, die aus jetziger Sicht zu Unrecht im Rahmen der Regionalplanung als zu klein verworfen wurden.</p>	<p>Hierbei sind drei Varianten neuer Hafentflächen untersucht und auch kleinere Alternativstandorte und Brachen mit berücksichtigt worden.</p> <p>Die weiteren Standorte der Alternativenprüfung in der Regionalplanung wie die Uferladestelle Ost, der Hafen Hille usw. sind nicht ausschließlich wegen der Flächengröße verworfen worden, sondern aufgrund der fehlende Rahmenbedingungen für den trimodale Anschlussqualität bzw. den konfliktfreien und wirtschaftlichen Betrieb eines Containerhafens.</p> <p>Mit den Planungsstufen Regionalplan und Flächennutzungsplan sind unterschiedliche Maßstabsgrößen und Darstellungserfordernisse verbunden. Die Regionalplanung stellt einen größeren, maximalen Rahmen der Vorhabenentwicklung auf einer regionalen Ebene dar. Hier sind die zugrunde gelegte Flächengröße und -zuschnitte daher auch großmaßstäblicher und großräumiger (z. B. keine parzellenscharfe Aussage) und in einem zeitlich weiteren Planungshorizont ausgelegt.</p> <p>Mit der Konkretisierung und Ausgestaltung der Planungen und des Planungshorizontes, der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange in der Flächennutzungsplanung werden Rahmenbedingungen, Flächengrößen und -zuschnitte genauer gefasst und der Rahmen der Regionalplanung gewissermaßen "ausgelegt". Danach die Planungsergebnisse der Flächennutzungsplanung wieder in die Regionalplanung zurückzuspielen und eine Anpassung zu fordern würde der Planungshierarchie und der Aussageschärfe und -tiefe der Regionalplanung widersprechen.</p>
7	<p>Öffentlichkeit 7 Niederschrift am 25.07.2012</p>	
7.1	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass die geplanten Maßnahmen zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes ausreichend sind. Der Einwender befürchtet, dass es zu stärkeren Hochwasserereignissen im Bereich Meißen kommen wird.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Eine Verschlechterung der Hochwassersituation und insbesondere Rückstauungen in Wohnbereichen sind nicht zu befürchten / zu erwarten. Die erforderlichen Flächen und Dimensionierung</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>zum Ausgleich des Eingriffs in den Hochwasserbereich stehen zur Verfügung (Flutmulde im Auenbereich der Bückeburger Aue).</p> <p>Die vom Büro Sönnichsen und Partner durchgeführten Berechnungen erfolgen nach anerkannten methodischen Standards, wurden intensiv mit den Unteren Wasserbehörden des Kreises Minden-Lübbecke und des Landkreises Schaumburg abgestimmt und finden deren Zustimmung.</p>
Potenzialanalyse, Tragfähigkeit		
7.2	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass für die geplante Größenordnung sowie für den Standort des Projektes die Begründung fehlt. Die Prognosen werden angezweifelt. Es wird der Hinweis gegeben, dass der bestehende Containerhafen in seiner Kapazität noch längst nicht ausgeschöpft ist und damit auch für die Zukunft ausreichend sein wird.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die von dem Vorhabenträger, der RegioPort Weser GmbH vorgelegten Planungen und ihre Berechnungen zeigen die Realisierungsmöglichkeiten des Vorhabens auf. Die Potenzialanalyse von und deren Aktualisierung für den Förderantrag bestätigt die zukünftigen Potenziale des Container-Umschlags am Standort Minden und bewertet die neuere Entwicklung nach der Wirtschafts- und Finanzkrise und bezieht allgemeine Aussagen zum Warenumschlag mit Containern ein.</p> <p>Die Entscheidung für die Errichtung und die regionale Tragfähigkeit für das Vorhaben wurde durch die beiden vorgelegten Planco-Gutachten „Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden“ 2008 und 2011 „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (Regio-Port Weser)“ sowie ergänzende Stellungnahme 2012 belegt.</p> <p>Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 1 unter Nr. 1.3.</p> <p>Die aktuellen Umschlagzahlen am Containerhafen im Industriehafen bestätigen die Annahmen der Gutachten und Feststellung der Steigerungsraten. Sie zeigen auch das Erreichen der Kapazitätsgrenzen am heutigen Standort auf.</p>
7.3	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass die Lärmsituation sich auf der B 482 (auch im</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	Bereich Meißen) durch den stark zunehmenden KFZ-Verkehr, insbesondere durch LKW, erheblich verschlechtern wird.	<p>Die verkehrliche Voruntersuchung zum RegioPort Weser 2009 des Büros IVV sowie die Konzeptstudie zur äußeren verkehrlichen Erschließung 2009 des Büros Bockermann Fritze zeigen die Verteilung der Verkehre im engeren Bereich der Anschlussstelle an der B 482 auf.</p> <p>Dabei wird eine Zunahme des weit-räumigen (nicht auf die Ortsteile Dankersen und Meißen bezogenen) Verkehrs auf der B 482 Richtung Süden (B 65 und A 2 über die B 482 mit ca. 200 Pkw-Fahrten und ca. 1.390 LKW-Fahrten ermittelt.</p> <p>Damit ist die befürchtete erhebliche Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse und der Lärmsituation vor dem Hintergrund dieser Prognosen der Verkehrszunahme nicht zu erwarten.</p> <p>Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 3 unter Nr. 3.6.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wird selbst auf der bereits viel befahrenen B 482 in Porta Westfalica die zusätzliche Verkehrsbelastung als abwickelbar eingestuft:</p> <p>"Aus verkehrlicher Sicht sind Zusatzbelastungen dieser Größenordnung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass zukünftig - wie oben erwähnt - eine Alternativroute angeboten wird, auch bei einer derzeit zweifelsfrei sehr stark belasteten B 482 als hinnehmbar einzustufen. Ein Anspruch der Stadt Porta Westfalica, die Stadt Minden aufgrund der prognostizierten geringen Mehrbelastungen zu verpflichten, die Probleme der B 482 und ihrer Knotenpunkte zu beseitigen, entbehrt der Verhältnismäßigkeit und erscheint insofern als nicht berechtigt."</p> <p><i>(Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Projektes "RegioPort Weser" auf die B 482 im Bereich der Stadt Porta Westfalica, Gutachterliche Stellungnahme Ingenieurgruppe IVV 11/2011, S. 4)</i></p>
8	Öffentlichkeit 8 per eMail vom 25.07.2012	
8.1	Es werden Bedenken geäußert, dass die	Die Stellungnahme führt nicht zu

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>Änderung durch die Verlagerung der Lärmwerte im bestehenden Gewerbegebiet Päpinghausen, die Rückstufung einer Teilfläche in Gewerbegebiet, die Ausweisung der Flächen zwischen Aue und Bahn als Industriegebiet, die Ortschaft Cammer erheblich belastet. Cammer trägt durch den Hafenneubau die wesentlichen Belastungen an Lärm sowie den zu erwartenden zusätzlichen Straßenverkehr. Der Einwender regt Nachhesserungen für Cammer an.</p>	<p>einer Änderung der Planung.</p> <p>Im Rahmen der Schallschutzbetrachtungen ist festgestellt worden, dass die zulässigen Schallimmissionen in den benachbarten Wohnstandorten, Minden-Dankersen (Kanalstraße), Bückeburg-Berenbusch und -Cammer die einzuhaltenden Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet nicht überschritten werden. Hierbei sind verschiedene Optionen der Optimierungen im Hafenbetrieb, aber auch passive Schallschutzmaßnahmen geprüft worden und berücksichtigt worden.</p> <p>Für das geänderte Hafenlayout wurden die Schallimmissions- und -schutzgutachten jeweils angepasst und die Wirkungen beschrieben.</p> <p>In die Immissionsgutachten sind Messungen der vorhandenen Lärmsituation und Sonderereignisse (z. B. der Schießbahnbetrieb) an den relevanten Immissionsorten eingeflossen (Dauermessung, „Bericht über schalltechnischen Messungen in der Umgebung des geplanten RegioPort Minden“ vom Büro ted GmbH 2009). Durch die aus den Gutachten abgeleiteten maximalen Schalleistungspegeln im Hafen und dem hafenauffinen Gewerbe (Lärmkontingentierung) sichergestellt, dass die Gesundheitsgefährdungsschwelle (für Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts) nicht überschritten wird. Diese Schalleistungspegel sind ein über die Darstellungen des Flächennutzungsplanes hinausgehende Festlegung, die im späteren Bebauungsplan in konkrete Festsetzungen umgesetzt wird. Zielsetzung der der späteren Festsetzung ist die Verteilung der Immissionsbelastungen über den gesamten Bereich (Bebauungsplanbereich, Hafen) für das Einhalten der Grenzwerte in den benachbarten Wohngebieten (s.o.). Die Lärmentwicklung bezüglich der Verkehrsentwicklung konzentriert sich im Wesentlichen auf die vorhandenen Erschließungsachsen B 482 und die verlängerte Magdeburger Straße. Die Verteilung der Verkehre unterstreicht die nachgeordnete Bedeutung der Verbindung Richtung</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		Bückebug-Cammer und damit die geringe Zunahme in der Ortslage. Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 4 unter Nr. 4.3.
9	Öffentlichkeit 9 Niederschrift am 03.07.2012	
9.1	Es wird der Hinweis gegeben, dass die Reduzierung der Schallwerte im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 790 "Specken" nur zurückgenommen werden, um das Planverfahren RegioPort Weser schalltechnisch umsetzen zu können.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die Reduzierung der Schallwerte im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 790 ist darin begründet, dass mit dem RegioPort auch lärmtechnisch gesehen der gewerblich-industrielle Standort in Päpinghausen räumlich sich erweitert. Damit muss sich die Betrachtung der Immissionssituation auf die vorhandenen und neuen Bauflächen beziehen und eine übergreifende Gesamtbewertung beinhalten. Dies macht eine Neubetrachtung und -verteilung der zulässigen Lärmemissionen in den Teilräumen und -flächen notwendig, um die Einhaltung der Grenzwerte der zulässigen Schallimmissionen für ein allgemeines Wohngebiet in den benachbarten Wohnstandorten Minden-Dankersen (Kanalstraße), Bückebug-Berenbusch und -Cammer zu gewährleisten Darüber hinaus werden die Emissionsmöglichkeiten nachts ausgeschlossen bzw. verbindlich eingegrenzt. Mit der Reduzierung der Schallwerte werden die bisher in der Flächen möglichen Emissionen gleichmäßiger und großräumiger unter Einbezug des RegioPorts verteilt.
10	Öffentlichkeit 10 Schreiben vom 05.07.2012	
	Alternativenprüfung	
10.1	Es werden Bedenken geäußert, dass keine Alternativstandorte für einen Hafen in der heute geplanten Größe gesucht wurden. Der heutige Standort wurde 2006 unter anderen Voraussetzungen gewählt und die Planung nicht an die veränderten Bedingungen angepasst bzw. die Stand-	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Mit der Standortfindung im Stadtgebiet Minden in der „Projektskizze OWL-Hafen“ durch das Büro grbv aus dem Jahre 2006 wurde eine auf das Stadtgebiet von Minden fokussierte Alterna-

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>ortwahl überprüft. Es wird der Hinweis gegeben, dass dezentrale Hafenkonzeppte bei der Standortwahl nicht in Erwägung gezogen wurden.</p>	<p>tivenprüfung im Sinne der Eingrenzung der Standortalternativen durchgeführt. Hierbei sind drei Varianten neuer Hafeflächen untersucht und auch kleinere Alternativstandorte und Brachen mit berücksichtigt worden. Die weiteren Standorte der Alternativenprüfung wie die Uferladestelle Ost, der Hafen Hille usw. sind nicht ausschließlich wegen der Flächengröße verworfen worden, sondern aufgrund der fehlende Rahmenbedingungen für den trimodale Anschlussqualität bzw. den konfliktfreien und wirtschaftlichen Betrieb eines Containerhafens. Insbesondere dezentrale Konzeptionen sind aufgrund nicht vorhandener trimodaler Anschlussqualität nicht als weiter zu verfolgende Alternativen in der Vorauswahl der Prüfungsstandorte ausgeschieden. Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 6 unter Nr. 6.3.</p>
<p>10.2</p>	<p>Es werden Bedenken geäußert dass die Änderung des Flächennutzungsplanes für die Anlieger und Anwohner eine Erhöhung der Lärmbelastung zur Folge haben und insbesondere nachts die Grenzwerte überschritten werden. Es wird der Hinweis gegeben, dass nur durch Reduzierung der Immissionsschallpegel für Lärm in dem angrenzenden Gewerbegebiet Päpinghausen die Grenzwerte rechnerisch eingehalten werden können. Es wird darauf hingewiesen das der Schutz der betroffenen Bevölkerung insbesondere in den Nachtstunden uneingeschränkt zu gewährleisten und der 24-Stundenbetrieb des Hafens nicht verhältnismäßig im Vergleich zu dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung ist.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die für den RegioPort, dessen Betrieb und planungsrechtliche Umsetzung erstellten schalltechnischen Untersuchungen und Gutachten belegen die Verträglichkeit des späteren Betriebes der Anlage. Hierfür sind die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben und Maßstäbe der gesunden Wohnverhältnisse, die erforderliche Konfliktbewältigung der Planung und des späteren Betriebes sowie die Zielsetzung der Stadt Minden des Erhaltens der Attraktivität des Wohnens im Bereich des Mittellandkanals berücksichtigt worden. Die schalltechnischen Gutachten zur Hafenanlage sowie der Gesamtplanung und ihrer Anpassungen / Ergänzungen aufgrund der geänderten Hafenplanungen zeigen für den Hafen im späteren Bebauungsplan die Notwendigkeit der Festlegung eines Immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel (IFSP) für die Hafenanlage und das hafenauffine Gewerbegebiet auf: Für die Kaje von 69/57 dB(A)/m²</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		tags/nachts, für den übrigen Bereich von 61/52 dB(A)/m ² tags/nachts und im hafenaффines Gewerbegebiet von 64/54 bzw. 53 dB(A)/m ² tags/nachts. Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 9 unter Nr. 9.1.
10.3	Es werden Bedenken geäußert, dass im Stadtgebiet Minden ausreichend ungenutzte Flächen, d. h. erschlossene, unbebaute Gewerbe- und Industrieflächen sowie Altindustrieflächen für die keine (Nach)Nutzung bekannt ist, vorhanden sind. Es wird der Hinweis gegeben, dass die Ausweisung eines neuen Gewerbegebietes mit der Begründung der Nähe zum Hafen nicht erforderlich ist. Da jeder Container für den Transport in das Gewerbegebiet auf einen Lkw geladen werden muss, ist die räumliche Nähe auch in dem angrenzenden Gewerbegebiet Papinghausen noch gegeben.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Mit der Standortfindung im Stadtgebiet Minden in der „Projektskizze OWL-Hafen“ durch das Büro grbv aus dem Jahre 2006 wurde eine auf das Stadtgebiet von Minden fokussierte Alternativenprüfung im Sinne der Eingrenzung der Standortalternativen durchgeführt. Hierbei wurden vorhandene Branchen und Gewerbestandorte einbezogen. Auch die erforderliche funktionale Zusammenhörigkeit von Containerumschlagsanlage und "weiterverarbeitendem" Gewerbe wurde aufgegriffen. Insgesamt betrachtet sind so im Stadtgebiet von Minden mehrere Alternativflächen bewertet und untersucht worden. Es zeigt sich nur an dem gewählten Vorhabenstandort die günstige Situation, dass Infrastrukturen (Straßenverkehr, Bahnlinie) und Nutzungen räumlich in einer wirtschaftlichen Nähe konzentriert werden können. Für den zwingend erforderlichen funktionalen Zusammenhang von Hafen und hafenaффinem Gewerbegebiet sind kleinere räumlich weiter verteilte Standorte aus betrieblichen Gründen als ungünstig einzustufen.
10.4	Es werden Bedenken geäußert, dass es sich bei dem geplanten Gewerbegebiet nicht um eine Arrondierung des bestehenden Gewerbegebietes Papinghausen handelt, sondern um ein neues Gewerbegebiet, das durch den Damm der B 482 sowie dem Damm der Bahnlinie städtebaulich und geographisch eindeutig vom Plangebiet abgegrenzt ist.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die Arrondierung des vorhandenen Gewerbegebietes Papinghausen ist auch nicht die Begründung für den Standort des hafenaффinen Gewerbes. Vielmehr ist der räumlich-funktionale Zusammenhang mit der Hafenanlage das ausschlaggebende Argument für die Standortentwicklung. Durch die Zweckbindung und Fokussierung auf die hafenergänzenden Funktionen/Betriebe ist die Betrachtung der Fläche östlich der B 482/Bahn als

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		„normales“ Gewerbegebiet oder Teil von Papinghausen nicht gegeben und auch im bisherigen Planungsprozess so nicht begründet.
10.5	Es wird der Hinweis gegeben, dass sich durch das neue Gewerbegebiet das Angebot an Gewerbeflächen erhöht und somit der Grundstückspreis verfällt. Eine Vermarktung wird für schwieriger gehalten und bereits heute stehen seit Jahrzehnten Flächen im Gewerbegebiet Papinghausen leer. Der Einwender hält dies nicht für einen sparsamen Umgang mit Natur und Landschaft.	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Gewerbebestandort Papinghausen ist bis auf den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 790 Specken weitestgehend durch bestehende Betriebe bzw. Flächenreservierungen belegt.</p> <p>Auch kann der Verfall der Preise für „normale“ gewerbliche Bauflächen nicht wie befürchtet eintreten, da Hafen und hafenaффines Gewerbegebiet nicht als „normales“ Gewerbegebiet anzusprechen sind und einer Zweckbindung der Nutzung unterliegen.</p> <p>Dies drückt sich in der Darstellung Sonderbaufläche aus.</p> <p>So kann auch keine Konkurrenzsituation zum heutigen Industrie- und Gewerbebestandort Papinghausen entstehen, da sich die Flächen an unterschiedliche Nachfrager richten. Ein befürchtete Preisverfall wird nicht gesehen.</p>
10.6	Es werden Bedenken geäußert, dass das Plangebiet heute dem Schutz der Landschaft, der Landwirtschaft und der Erholung dient und durch die Planung unwiederbringlich zerstört wird. Teilbereiche des Plangebietes werden auch im heute gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Minden so ausgewiesen und sind in der FNP-Änderung 11/99 als Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie als Flächen für Abstand und Eingrünung des Gewerbegebietes Papinghausen definiert. Es wird die Frage gestellt wo diese Maßnahmen kompensiert werden.	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Das Vorhaben hat im Sinne von § 15 BNatSchG erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft, die entsprechend zu kompensieren sind. Zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und damit im Zusammenhang stehender Erholungsfunktionen ist im Osten des Plangebietes ein Eingrünungstreifen vorgesehen. Darüber hinaus wird durch die Renaturierung der Bückeburger Aue im unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang ein weiterer Ausgleich geschaffen. Die angesprochenen Abstands- sowie Ausgleichs- und Ersatzflächen werden nicht durch die Sonderbaufläche für den Hafen und das hafenaффines Gewerbe beansprucht.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
10.7	<p>Es wird Frage gestellt, ob die voraussichtliche Höhenlage des Hafens (Krananlage) im Schallgutachten berücksichtigt wurde? Es wird der Hinweis gegeben dass davon auszugehen ist, dass die Schallausbreitung extensiver erfolgt als dargestellt.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>In den Schallschutzgutachten und ihren Grundlagen sind die Krananlagen entsprechend dem Stand der Planung mit den vorgesehenen Höhen und bekannten Konstruktionsmerkmalen eingeflossen. Es wurde der Nachtbetrieb der Anlagen sowie die Endausbaustufe des Hafens mit vier Kränen in den Berechnungen berücksichtigt.</p> <p>Hieraus haben sich neben den Rahmsetzungen für die betrieblichen Abläufe und die Schallschutzwand an der B 482 sowie Festlegung von Lärmpegelkontingenten in der Hafenfläche keine Notwendigkeit für weitere Maßnahmen ergeben.</p> <p>Die Schallberechnung wird mit dreidimensionalen Computermodellen gerechnet, die regelwerkskonform die Ausbreitung des Schalls ermitteln. Sie setzten u. a. als Rahmenbedingung die ungünstigsten Bedingungen an, sodass die Ergebnisse immer den maximal anzusetzenden Wert widerspiegeln (Worst-Case-Betrachtung).</p>
10.8	<p>Es wird der Hinweis gegeben, dass durch den Hafen es zu einem Retentionsraumverlust im Bereich der Bückeberger Aue kommt und dass eine ausgeglichene Retentionsraumbilanz erforderlich ist. Es wird gefordert, dass der Hochwasserschutz sichergestellt ist.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mit der Renaturierung der Bückeberger Aue zwischen Bückeburg-Cammer und Mittellandkanal wird der Retentionsraumverlust im Plangebiet, der durch den Bau des RegioPort unvermeidbar ist, ausgeglichen. Der Hochwasserschutz ist damit sichergestellt.</p> <p>Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 7 unter Nr. 7.1.</p>
10.9	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass aufgrund der großen, raumbedeutsamen Planung mit erheblicher Flächenversiegelung alle gesetzlich erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb des Plangebietes umzusetzen sind. Es wird der Hinweis gegeben, dass nur so der erhebliche Eingriff in Natur und Landschaft einigermaßen verträglich gestaltet werden kann. Es werden Bedenken geäußert, dass die Ausgleichs- und Ersatz-</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Der wesentliche Ausgleich erfolgt durch die Renaturierung der Bückeberger Aue östlich des Plangebietes. Somit steht der Ausgleich im direkten räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff. Auch bei allen anderen Kompensationsmaßnahmen, wie z.B. vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für einzelne Tierarten, wird ein größt-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	maßnahmen außerhalb des Plangebietes in keinem Verhältnis zu der Wirkung des Vorhabens stehen sowie den vom Gesetzgeber vorgesehenen Ausgleich nicht herstellen.	möglicher räumlicher und funktionaler Bezug zum Eingriff hergestellt. Diese Maßnahmen werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung und einzelnen Zulassungsverfahren noch konkretisiert.
10.10	Es werden Bedenken geäußert, dass durch die Lage an der Bückeburger Aue und die ebene Topographie das Plangebiet ein Kaltluftentstehungsgebiet ist und sich großflächige Versiegelung, Veränderung der Topographie und massive Baukörper negativ auf diese Funktion auswirken. Es ist mit erheblichen klimatischen Umweltauswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete, insbesondere die nordöstlich angrenzende Ortschaft Cammer zu rechnen.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Der dauerhafte Verlust von Freiflächen durch die entstehenden Versiegelungen innerhalb des geplanten Sondergebietes wird durch die Verkleinerung von Kaltluftentstehungsflächen zu einer kleinräumigen Veränderung des Mikroklimas führen. Die Vorhabenflächen haben jedoch keine besonderen klimatischen Funktionen für die Ortslage Bückeburg-Cammer. Erhebliche Beeinträchtigungen des Lokalklimas in Bückeburg-Cammer sind aufgrund der Situation in der Ortslage nicht zu erwarten.
10.11	Es werden Bedenken gegenüber der Veränderungen auf das Landschaftsbild geäußert, dass sich ganz erheblich verändert. Es wird der Hinweis gegeben, dass durch die notwendige Geländeanhebung am Mittellandkanal (MLK) und hafentypische Krananlagen wird das Landschaftsbild einer Kulturlandschaft unwiederbringlich in eine Industrielandschaft verändert. Der heute vorhandene Rad- und Wanderweg am MLK wird unterbrochen und damit in seiner Funktion zerstört.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Das Vorhaben führt zu einem geänderten Landschaftsbild und damit zu einer veränderten Wahrnehmung. Als Ausgleich sind im Osten des Plangebietes ein Eingrünungstreifen sowie die Renaturierung der Bückeburger Aue vorgesehen. Damit wird ein größtmöglicher funktionaler Ausgleich für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erreicht. Bei dem Weg am Mittellandkanal handelt es sich um einen Betriebsweg des Mittellandkanals, nicht um einen offiziellen Rad- und Wanderweg. Im Osten des Plangebietes wird der Weg am Mittellandkanal über einen neuen Weg an das öffentliche Straßennetz und das vorhandene Fuß- und Radwegenetz angeschlossen. Durch das Gewerbegebiet Päpinghausen ist darüber der Betriebsweg am Kanal westlich des RegioPort erreichbar. Für Rad- und Fußgänger, die den Betriebsweg nutzen, ergibt sich damit die Möglichkeit einer kleinräumigen Umfahrung bzw. Umgehung des Hafengeländes.
10.12	Es werden Bedenken geäußert, dass die	Die Stellungnahme führt nicht zu

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>topographische Situation für die Neuanlage eines Hafenbeckens an dieser Stelle ungeeignet ist. Eine kanalparallele Umschlagstelle ist auf Kanalniveau anzuheben. Diese Umschlagstelle soll eine Länge von 300 Metern haben. Nach der jetzigen topographischen Situation ist das Ufer links und rechts vom Kanal jeweils lediglich in einer Tiefe von ca. 5 Meter auf Kanalniveau. Das nördlich angrenzende Gelände liegt um mind. 5 Meter niedriger als das Kanalniveau. Nach den vom Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (www.binnenhafen.de) veröffentlichten Empfehlungen zur Höhe der Hafenbetriebsebene in Binnenhäfen soll die Hafenbetriebsebene sogar 2 bis 3 Meter über dem Kanalniveau liegen. In der Empfehlung heißt es unter 4. "Binnenhäfen am Schifffahrtskanal": "Die Hafenbetriebsebene soll 2 m bis 3 m über dem Wasserspiegel im Hafen liegen, der in der Regel dem planmäßigen Ausbauwasserstand des Schifffahrtskanals entspricht. Dadurch können u. a. leere Schiffe sicher am Ufer anlegen und liegen. (...) Der schiffsseitige Kranumschlag wird erleichtert und die wasserseitige Kranstütze ist weitgehend vor Schiffsstoß gesichert." Legt man diese Empfehlung zu Grunde, ergibt sich ein riesiger Aufschüttbedarf. Es wird die Frage gestellt, wie der Containertransport zwischen erhöhter Umschlagstelle und der übrigen, deutlich tiefer liegenden Hafen- und ggf. Gewerbefläche sicher und problemlos möglich sein soll?</p> <p>Vorgenannte Bedenken werden auch für den Umschlag auf die Bahn gesehen, da der Gleisanschluss nochmals erheblich über dem Kanalniveau liegt und ein sicherer Containerumschlag so nicht für möglich gehalten wird. Von der heutigen Geländeoberkante bis zum Bahnniveau ist eine Höhe von ca. 15 Metern zu überwinden. Zudem kann der Gleisanschluss nur rechtwinklig zum Kanal hergestellt werden, was die schlechte topographische Situation unterstreicht.</p>	<p>einer Änderung der Planung.</p> <p>Die erforderliche Sicherung der Umschlagstelle am Kanal erfolgt durch eine ausreichend hohe Fläche und Fangedamm am Kanal. Dieser erstreckt sich über die gesamte Länge der Kaje und in einer notwendigen Tiefe, die neben den Krananlagen für den Schiffsumschlag auch Bewegungs- und Stellflächen für Container aufnimmt. Die Krananlagen greifen über diesen unmittelbar höherliegenden Bereich hinaus und bedienen auch Abstellflächen im tieferliegenden Bereich sowie bedienen den Umschlag Schiff-LKW. Von diesen Bereichen werden sie von kleineren Krananlagen weiter auf den Abstellflächen verteilt. Ein vergleichbares Umschlag und Verteilmuster der Container ergibt sich am bahnseitigen Umschlag. Auch hier bewältigen Krananlagen den Umschlag über die Höhendifferenz.</p>
10.13	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass die Planung zu einer ganz erheblichen Belastung der Bevölkerung und der umliegenden Kommunen durch LKW-Verkehre</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die verkehrliche Voruntersuchung zum</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	führt. Es wird die Erwartung geäußert, dass diese Zunahme auf der B 482 und der K 3 die Anlieger krank macht.	<p>RegioPort Weser 2009 des Büros IVV sowie die Konzeptstudie zur äußeren verkehrlichen Erschließung 2009 des Büros Bockermann Fritze zeigen die Verteilung der Verkehre im engeren Bereich der Anschlussstelle an der B 482 auf.</p> <p>Dabei wird eine Zunahme des Verkehrs auf der K 3 Richtung Osten von 2009 von 2.800 Kfz / Tag mit einem LKW-Anteil von 2,8 % um rd. + 100 Kfz bis zum Jahr 2025 (Prognosejahr) auf 2.900 Kfz mit einem Anteil von 2,9 % zunehmen.</p> <p>Dies bedeutet eine Zunahme von 2009 79 LKW auf 84 LKW in 2025, also von 5 LKW, die sich darüber hinaus über den ganzen Tag verteilen.</p> <p>Für die B 482 wird eine Zunahme des weiträumigen (nicht auf die Ortsteile Dankersen und Meißen bezogenen) Verkehrs auf der B 482 Richtung Süden (B 65 und A 2 über die B 482 mit ca. 200 Pkw-Fahrten und ca. 1.390 LKW-Fahrten ermittelt.</p> <p>Damit ist die befürchtete erhebliche Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse und der Lärmsituation vor dem Hintergrund dieser Prognosen der Verkehrszunahme nicht zu erwarten.</p> <p>Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 3 unter Nr. 3.6.</p>
10.14	Es werden Bedenken geäußert, dass die 110 kV-Leitung entsprechend den Zielstellungen des Bundes unterflur verlegt werden muss. Die alternativ genannte Erhöhung der Masten stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, welcher separat zu bewerten und auszugleichen ist.	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die 110 kV-Elektrofreileitung wird oberirdisch geführt und auf gleicher Trasse höher gelegt. Ein Verlegung als Erdkabel ist in der Alternativenprüfung aufgrund des erhöhten technischen Aufwandes (Unterquerung des Kanals) und des damit verbundenen erheblichen Eingriffs in den Boden und ggf. die Aue verworfen worden. In dem Verfahren zur Höherlegung sind die Eingriffe in Natur und Landschaft separat zu bewerten und auszugleichen.</p> <p>Aufgrund der Wirkungszusammenhänge mit dem Gesamtvorhaben RegioPort Weser wird im Rahmen der Bauleitplanung jedoch auch auf mögliche kumu-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>lative Wirkungen sowie ggf. zusätzlich erforderlichen Ausgleichsbedarf hingewiesen.</p> <p>In der Zusammenfassenden Raumanalyse vom Büro Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten als Grundlage des Umweltberichtes zur 202. Änderung des Flächennutzungsplanes sind keine Hinweise oder Konflikte festgestellt worden, die gegen eine Höherlegung auf gleicher Trasse sprechen. Die gesamten umweltbezogenen Aspekte der Höherlegung werden in dem zugehörigen Planfeststellungsverfahren abgearbeitet.</p>
11	<p>Öffentlichkeit 11 Mit Schreiben vom 07.07.2012</p>	
	<p>Alternativenprüfung</p>	
11.1	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass die Alternativenprüfung im Stadtgebiet lediglich zur Änderung des Regionalplans durchgeführt und nicht an den veränderten, reduzierten Flächenbedarf angepasst wurde. Die Alternativenprüfung zur Änderung des Regionalplans wird als nicht nachvollziehbar angesehen und weist erhebliche Mängel auf. Es wird angezweifelt ob die regionalplanerische Entscheidung sachgerecht abgewogen wurde.</p> <p>Im Rahmen der Änderung des FNP's sind von verschiedenen Seiten Alternativstandorte benannt worden, die nicht geprüft wurden, obwohl der Flächenbedarf deutlich reduziert wurde.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>In der Alternativenprüfung zum Flächennutzungsplan sind alle Standorte und Flächen der Regionalplanung zugrunde gelegt und aufgegriffen worden. Diese Alternativenprüfung ist danach auch als eine Verlängerung aus dem Änderungsverfahren des Regionalplans anzusehen.</p> <p>Mit der Standortfindung im Stadtgebiet Minden in der „Projektskizze OWL-Hafen“ durch das Büro grbv aus dem Jahre 2006 wurde eine auf das Stadtgebiet von Minden fokussierte Alternativenprüfung im Sinne der Eingrenzung der Standortalternativen durchgeführt. Hierbei sind drei Varianten neuer Hafenflächen untersucht und auch kleinere Alternativstandorte und Brachen mit berücksichtigt worden.</p> <p>Die weiteren Standorte der Alternativenprüfung in der Regionalplanung wie die Uferladestelle Ost, der Hafen Hille usw. sind nicht ausschließlich wegen der Flächengröße verworfen worden, sondern aufgrund der fehlende Rahmenbedingungen für den trimodale Anschlussqualität bzw. den konfliktfreien und wirtschaftlichen Betrieb eines Containerhafens.</p> <p>Mit den Planungsstufen Regionalplan</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>und Flächennutzungsplan sind unterschiedliche Maßstabsgrößen und Darstellungserfordernisse verbunden. Die Regionalplanung stellt einen größeren, maximalen Rahmen der Vorhabensentwicklung auf einer regionalen Ebene dar. Hier sind die zugrunde gelegte Flächengröße und -zuschnitte daher auch großmaßstäblicher und großräumiger (z. B. keine parzellenscharfe Aussage) und in einem zeitlich weiteren Planungshorizont ausgelegt. Mit dem geänderten, optimierten Hafenlayout ist zwar eine Reduzierung der Fläche für den Containerhafen verbunden, aber die Flächengröße des hafenaffinen Gewerbegebietes hat sich nicht geändert, ebenso wie die erforderlichen Qualität der Flächen an verkehrliche Erschließung und Konfliktfreiheit in der Umgebung.</p>
Bahnanbindung		
11.2	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass die topographischen Gegebenheiten für die geplante Anlage mit Hafenbecken und neuen Bahngleisen ungünstig sind. Es wird angezweifelt, dass die Bahnanbindung bei den bereits jetzt offensichtlichen Planungsschwierigkeiten umgesetzt wird. Es wird der Hinweis gegeben, dass für die ersten sechs Jahre nur die Verladung durch LKWs vorgesehen ist.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die Bahnanbindung ist ein zentraler Baustein für die trimodale Anschlussqualität des Containerhafens und eine Voraussetzung für die Förderung. Der Standort ermöglicht im Endausbau den zeitgleichen Umschlag von Schiff und Bahn. Die topographischen Besonderheiten des Geländes können mittels Krananlagen und anderer baulicher Maßnahmen ausgeglichen werden.</p>
Verkehr und Lärm		
11.3	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass durch die LKWs das Straßennetz zusätzlich belastet wird. Es wird darauf hingewiesen, dass bereits heute die B 482 im Bereich Porta Westfalica zu Stoßzeiten stark überlastet ist. Neben dem Lärm des Hafenbetriebs werden die Anwohner und alle Anlieger der Bundesstraße erheblicher Lärmbelastung ausgesetzt. Diese Belastung muss durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen an der Bundesstraße für alle Anwohner reduziert werden.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Im November 2011 wurde eine gutachterliche Stellungnahme zu den verkehrlichen Wirkungen des RegioPortes Weser auf die B 482 im Bereich der Stadt Port Westfalica eingeholt. Unter Nutzung eines Verkehrsverteilungsmodells wird eine Verteilung hinsichtlich PKW und LKW-Fahrten vorgenommen. Dieses bezieht alle relevanten Richtungen auf den Bundesstraßen (B 482, B 64, B 61) im Raum Minden, insbesondere auch die Fahrtrichtungen Süden zur A 2 mit ein.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>Auch wird die zukünftige Alternativroute B 61/Nordumgehung der A 30 um Bad Oeynhausen einbezogen. Vor diesem Hintergrund wird selbst auf der bereits viel befahrenen B 482 in Porta Westfalica die zusätzliche Verkehrsbelastung von den Gutachtern als abwickelbar eingestuft, in dem er festgestellt:</p> <p>"Aus verkehrlicher Sicht sind Zusatzbelastungen dieser Größenordnung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass zukünftig - wie oben erwähnt - eine Alternativroute angeboten wird, auch bei einer derzeit zweifelsfrei sehr stark belasteten B 482 als hinnehmbar einzustufen. Ein Anspruch der Stadt Porta Westfalica, die Stadt Minden aufgrund der prognostizierten geringen Mehrbelastungen zu verpflichten, die Probleme der B 482 und ihrer Knotenpunkte zu beseitigen, entbehrt der Verhältnismäßigkeit und erscheint insofern als nicht berechtigt."</p> <p><i>(Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Projektes "RegioPort Weser" auf die B 482 im Bereich der Stadt Porta Westfalica, Gutachterliche Stellungnahme Ingenieurgruppe IVV 11/2011, S. 4)</i></p>
	Bedarf	
11.4	<p>Es wird der Hinweis gegeben, dass es sich bei den überplanten Flächen nicht um eine Erweiterung des vorhandene Gewerbegebietes Päpinghausen, sondern um eine eigenständige Fläche mit neuer Erschließung handelt. Es werden Bedenken geäußert, dass kein nachvollziehbarer Nachweis über den Bedarf geführt wird.</p>	<p>Stellungnahme für nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 1 unter Nr. 1.3.</p>
	Hafenaffines Gewerbe	
11.5	<p>Der Änderungsbereich soll neben den Hafen Fläche für sog. hafenaffines Gewerbe ausweisen. Es werden Bedenken geäußert, dass kein Nachweis geführt wird, ob und in welcher Größenordnung zusätzliche Gewerbe- und Industrieflächen im Stadtgebiet benötigt werden. Da die Stadt Minden auch in unmittelbarer Nähe über freie, voll erschlossene Gewerbe- und Industrieflächen verfügt, ist eine</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Ein hafenaffines Gewerbegebiet ergänzt die eigentlichen Hafenfunktionen (in diesem Fall Umschlag und Lagerung von Containern) und sichern den Betrieb der Umschlaganlagen und anderer Gewerbe und Industrien in diesem Bereich. Mit der Orientierung auf den Containergüterverkehr sind Sy-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	zusätzliche Ausweisung verzichtbar und widerspricht dem Planungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Hier werden unnötig Flächen dauerhaft versiegelt.	<p>nergien zwischen dem Terminal und dem Gewerbebereich beabsichtigt. Auch sind diese ergänzenden gewerblichen Nutzungen und Dienstleistungen wichtig für das Angebot eines Komplettendienstleistungsstandortes, wie er im modernen Transportkettenmanagement nachgefragt wird. Aus diesem Grund kann auf das hafenauffine Gewerbegebiet nicht vollständig verzichtet werden.</p> <p>Die Flächenanforderungen und Notwendigkeit von Flächen, die sich auf die Hafennutzungen beziehen wurden in der Alternativenprüfung in der Frage der Suchgröße der Standorte berücksichtigt. Neben der Frage der Leistungs- und Funktionstüchtigkeit des Standortes für den Umschlagsbereich ist zugleich an eine mögliche Ansiedlung von ergänzenden Nutzungen vor allem aus dem logistischen Bereich gedacht worden. Aus diesem Grund sind Standorte mit einem geringeren Flächenpotenzial oder zu großer Nähe zu immissionsempfindlichen Nutzungen nicht weiter betrachtet worden (z. B. sind im B-Plan 790 Specken nur emissionsärmere Nutzungen zulässig). Das Kriterium „Zusammenhang Hafen / Umschlaganlage und hafensorientierte Nutzungen“ wurde in der Alternativenprüfung berücksichtigt. Diese Berücksichtigung in der Bewertung hat dazu geführt die Entwicklungschancen und Entwicklungsbedingungen des Containerhafens an einem neuen Standort sich erheblich besser darstellen als an den Vergleichsstandorten bzw. dem vorhandenen, alten Standort im Industriehafen, an dem diese flächenhafte Ergänzung nicht gegeben ist.</p> <p>Der Gewerbebestandort Päpinghausen ist weitestgehend durch bestehende Betriebe bzw. Flächenreservierungen belegt oder optioniert.</p>
	Ausgleich und Ersatz	
11.6	Seit Beginn der Planung wird in allen Veranstaltungen darauf hingewiesen, dass der Nachweis über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im weiteren Verfahren er-	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Im Umweltbericht wird in Kap. 5.3 der aktuelle Sachstand zum Kompensati-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>folgt. Es ist immer noch nicht nachvollziehbar, welche Maßnahmen notwendig sind und ob der Ausgleich innerhalb des Plangebiets möglich ist.</p> <p>Die Renaturierung der Bückeberger Aue wird grundsätzlich begrüßt, kann aber u.E. nach nicht den gesamten Eingriff kompensieren, da gleichzeitig auch ein Eingriff in das Bachsystem und eine Reduzierung der Retentionsflächen vorgenommen wird.</p>	<p>onsbedarf dargestellt. Danach ist zum Einen der Ausgleich für den Eingriff in Natur- und Landschaft zu unterscheiden, für den der größte Anteil der Renaturierung anzurechnen ist und zum Anderen der Ausgleich für den Verlust des Überschwemmungsbereiches / zum Hochwasserschutz, dem die Flutmulde in der neugestalteten Bückeberger Aue dient. Dabei wird deutlich, dass ein Großteil der Eingriffe – jedoch nicht alle – durch die Renaturierung der Bückeberger Aue kompensiert werden können. Eine Abschließende Bilanz unter Berücksichtigung weiterer konkreter Maßnahmen kann jedoch erst zur verbindlichen Bauleitplanung erfolgen. Der konkrete Nachweis von Kompensationsmaßnahmen ist Aufgabe der verbindlichen Bauleitplanung.</p>
12	<p>Öffentlichkeit 12 Mit Schreiben vom 09.07.2012</p>	
	<p>Lärmimmissionen</p>	
12.1	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass der Containerhafen sowie durch eine mögliche Industrieansiedlung Tag und Nacht eine erhebliche Lärmbelästigung bedeuten wird. Es wird der Hinweis gegeben, dass im Bebauungsplan Nr. 790 "Specken" der nächtliche Lärm ausgeschlossen werden soll, was im Gegenzug bedeutet, dass der RegioPort generell auch nachts mit dem entsprechenden Lärm betrieben werden soll.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die Reduzierung der Schallwerte im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 790 sind neben anderen Gründen von der Überlegung geleitet die Schallimmissionsbelastungen auf die benachbarten Wohnstandorte und die gesetz vorgeschriebenen Grenzwerte einzuhalten und andere Schallschutzmaßnahmen zu vermeiden. Sind vor der 2. Änderung für ein Industriegebiet typische Immissionsmöglichkeiten gegeben, so werden es nach der Änderung gewerbegebietstypische sein. Darüber hinaus werden die Emissionsmöglichkeiten nachts ausgeschlossen bzw. verbindlich eingegrenzt. Mit der Reduzierung der Schallwerte werden die bisher in der Flächen möglichen Emissionen gleichmäßiger und großräumiger unter Einbezug des RegioPorts verteilt.</p> <p>Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 9 unter Nr. 9.1.</p>
12.2	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>durch die Autobahnmaut der Verkehr ohnehin immer mehr auf die Land- und Nebenstraßen verlagert wird und da Minden über keine direkte Autobahnanbindung verfügt Straßen wie die B 482 für die Warenverteilung des geplanten Hafens mehr und mehr belastet werden und damit der Lärmpegel und die Umweltbelastung ansteigen.</p>	<p>einer Änderung der Planung.</p> <p>Im November 2011 wurde eine gutachterliche Stellungnahme zu den verkehrlichen Wirkungen des RegioPortes Weser auf die B 482 im Bereich der Stadt Port Westfalica eingeholt. Unter Nutzung eines Verkehrsverteilungsmodells wird eine Verteilung hinsichtlich PKW und LKW-Fahrten vorgenommen. Dieses Modell ergibt für den in der Stellungnahme genannten Abschnitt eine Zunahme des Verkehrs von ca. 560 Kfz / Tag und Querschnitt (beide Richtungen) und ca. 490 LKW / Tag und Querschnitt bis zum Jahr 2025 (Prognosehorizont). Unter der Maximalannahme, dass jeweils 10 % dieser zusätzlichen Verkehre in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden auftreten, nimmt der Verkehr um 1 Fahrzeug pro Minute zu. Die Maximalannahme von 10 % ist hierbei für den LKW-Verkehr als "äußerst selten" anzunehmen (Spitzenzeiten ergeben sich vornehmlich für den PKW-Verkehr).</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht sind Zusatzbelastungen dieser Größenordnung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass zukünftig eine Alternativroute (B 61/Nordumgehung der A 30 um Bad Oeynhausen) zur Verfügung steht, auch bei einer derzeit zweifelsfrei sehr stark belasteten B 482 als hinnehmbar einzustufen.</p>
<p>12.3</p>	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass der Radweg am Mittellandkanal ebenso wie große Teile an Erholungsflächen entfallen.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Der Rad- und Wanderweg an der Nordseite des Kanals wird auf Höhe der Magdeburger Straße vom Kanal auf die Straße hinunter und über den Straßenraum und die neuen Unterführungen der B 482 und Bahnlinie um den neuen Hafen herumgeführt. An der Ostseite des Hafengeländes auf der vorhandenen Wegeparzelle wird der Rad- und Wanderweg dann am Düker der Bückeburger Aue wieder auf den Kanaldeich gelenkt.</p> <p>Mit der Realisierung des Containerhafens und des hafenaffinen Gewerbes</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>wird sich das gewohnte Umfeld in dem angesprochenen Bereich ändern. Hierbei kann der empfundene Verlust von Freiraum nachvollzogen werden. Jedoch werden mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wie der Eingrünung der Flächen und der Renaturierung der Bückeburger Aue eine Minderungen der Wirkungen erreicht.</p>
Wirtschaftlichkeit		
<p>12.4</p>	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass über die enormen Steuergelder mit denen der RegioPort finanziert wird gravierende Verluste eingefahren werden. Es wird der Hinweis gegeben, dass in Zeiten der allgemein knappen Kassen ein solches Projekt nach Ansicht des Einwenders nur zu einem großen Schuldenloch wird, welches Geld verschlingt, was dann in anderen Bereichen fehlt.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die von dem Vorhabenträger, der RegioPort Weser GmbH vorgelegten Planungen und ihre Berechnungen zeigen die Realisierungsmöglichkeiten des Vorhabens auf. Die Potenzialanalyse von und deren Aktualisierung für den Förderantrag bestätigt die zukünftigen Potenziale des Container-Umschlags am Standort Minden und bewertet die neuere Entwicklung nach der Wirtschafts- und Finanzkrise und bezieht allgemeine Aussagen zum Warenumschlag mit Containern ein.</p> <p>Die Entscheidung für die Errichtung und die regionale Tragfähigkeit für das Vorhaben wurde durch die beiden vorgelegten Planco-Gutachten „Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden“ 2008 und 2011 „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (Regio-Port Weser)“ belegt.</p> <p>Die Aktualisierung des Planco-Gutachtens 2011 berücksichtigt auch die Auswirkungen der globalen Wirtschaftskrise 2008/2009, die zu einem starken Einbruch des Containerverkehrs führte. Damit wird die regionalwirtschaftliche und örtliche Nutzung des Containerhafens belegt.</p> <p>Die aktuellen Umschlagzahlen am Containerhafen im Industriehafen bestätigen die Annahmen der Gutachten und Feststellung der Steigerungsraten. So wurden in 2011 im heutigen Containerhafen 52.014 TEU Container umgeschlagen. Die Umschlagleistung hat sich in 2012 auf 87.448 TEU erheblich gesteigert.</p> <p>Darüber hinaus muss die Hafenpla-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		nung für die beantragte Förderung die geforderte Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit erbringen und ihr zugrunde liegen.
13	Öffentlichkeit 13 Niederschrift am 16.07.2012	
13.1	Es werden Bedenken geäußert, dass der Eingriff in den Naturraum nicht gerechtfertigt, da die Natur unwiederbringlich verloren ist.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden gemäß § 15 Bundesnaturschutzgesetz durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Eine wesentliche Maßnahme ist in dem Zusammenhang die Renaturierung der Bückeburger Aue zwischen Mittellandkanal und Bückeburg-Cammer. Siehe hierzu auch die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 13 unter Nr. 13.6.
13.2	Es werden Bedenken geäußert, dass die Lärmverhältnisse im Bereich Kanalstraße bereits heute unerträglich sind. Der Grund hierfür ist der KFZ-Verkehr auf der B 482, insbesondere auf der Kanalüberführung. Es wird befürchtet, dass dieser Lärm zukünftig durch die Verkehrszunahme, den Hafen und den Hafenbetrieb selbst noch stärker werden wird.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Siehe hierzu auch die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 10 unter Nr. 10.1. Im Rahmen der Schallschutzbetrachtungen ist festgestellt worden, dass die zulässigen Schallimmissionen in den benachbarten Wohnstandorten Minden-Dankersen (Kanalstraße) sowie Bückeburg-Berenbusch und -Cammer die einzuhaltenden Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet nicht überschritten werden. In die Immissionsgutachten sind Messungen der vorhandenen Lärmsituation mit dem Verkehrslärm auf der B 482 oder Sonderereignisse (z. B. der Schießbahnbetrieb) an den relevanten Immissionsorten eingeflossen (Dauermessung, „Bericht über schalltechnischen Messungen in der Umgebung des geplanten RegioPort Minden“ vom Büro ted GmbH 2009). Die schalltechnischen Gutachten zur Hafenanlage sowie der Gesamtplanung und ihrer Anpassungen / Ergänzungen aufgrund der geänderten Hafenplanungen zeigen für den Hafen im späte-

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>ren Bebauungsplan die Notwendigkeit der Festlegung eines Immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel (IFSP) für die Hafenanlage und das hafenauffine Gewerbegebiet auf: Für die Kaje von 69/57 dB(A)/m² tags/nachts, für den übrigen Bereich von 61/52 dB(A)/m² tags/nachts und im hafenauffines Gewerbegebiet von 64/54 bzw. 53 dB(A)/m² tags/nachts. Mit den Festsetzungen in der der Änderung des Flächennutzungsplanes nachgeschalteten verbindlichen Bauleitplanung wird die Zielsetzung der Einhaltung der Grenzwerte für Allgemeines Wohnen verfolgt.</p>
13.3	<p>Es werden Bedenken geäußert, das der Bedarf eines neuen Containerhafens nicht gegeben ist, da in den letzten Jahren eine Abnahme des Schiffsverkehrs auf dem Mittellandkanal beobachtet worden ist.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die von dem Vorhabenträger, der RegioPort Weser GmbH vorgelegten Planungen und ihre Berechnungen zeigen die Realisierungsmöglichkeiten des Vorhabens auf. Die Potenzialanalyse von und deren Aktualisierung für den Förderantrag bestätigt die zukünftigen Potenziale des Container-Umschlags am Standort Minden und bewertet die neuere Entwicklung nach der Wirtschafts- und Finanzkrise und bezieht allgemeine Aussagen zum Warenumschlag mit Containern ein. Die Entscheidung für die Errichtung und die regionale Tragfähigkeit für das Vorhaben wurde durch die beiden vorgelegten Planco-Gutachten „Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden“ 2008 und 2011 „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (RegioPort Weser)“ und ergänzender Stellungnahme 2012 belegt.</p> <p>Die aktuellen Umschlagzahlen am Containerhafen im Industriehafen bestätigen die Annahmen der Gutachten und Feststellung der Steigerungsraten. Darüber hinaus muss die Hafenplanung für die beantragte Förderung die geforderte Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit erbringen und ihr zugrunde liegen.</p>
13.4	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>durch den neuen Containerhafen sich das Wohn- und Lebensumfeld gravierend ändern und die Lebensqualität des Wohnstandortes abnehmen wird.</p>	<p>einer Änderung der Planung.</p> <p>Für die Änderung des Flächennutzungsplanes und die weitere Umsetzung der Hafenplanung werden die einschlägigen und gesetzlichen Vorgaben und Maßstäbe der gesunden Wohnverhältnisse, die erforderliche Konfliktbewältigung der Planung und des späteren Betriebes sowie die Zielsetzung der Stadt Minden des Erhalts der Attraktivität des Wohnens im Bereich des Mittellandkanals angesetzt. In diesem Kontext sind die angesprochenen Punkte als öffentliche und private Belange in die Abwägung eingestellt worden.</p> <p>Siehe hierzu auch die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 12 unter Nr. 12.3.</p> <p>Auch werden erforderliche Grenzwerte für das für diesen Bereich anzusetzen Wohnen eingehalten. Mit den Festsetzungen in der der Änderung des Flächennutzungsplanes nachgeschalteten verbindlichen Bauleitplanung wird die Zielsetzung der Einhaltung der Grenzwerte für Allgemeines Wohnen an den Immissionsorten in Minden-Dankersen (Kanalstraße), Bückeberg-Berenbusch und -Cammer bzw. Reines Wohnen im B-Plangebiet (B-Plan Nr.132 der Stadt Bückeberg) in Bückeberg-Berenbusch eingehalten.</p> <p>Siehe hierzu auch die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 9 unter Nr. 9.1.</p>
14	<p>Öffentlichkeit 14 Mit Schreiben vom 11.07.2012</p>	
	<p>Lärmimmissionen</p>	
14.1	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass die Vorschrift des § 1 Abs. 7 BBauG, [neu: BauGB], dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind, die beabsichtigte Änderung nicht gerecht wird. Das Plangebiet "Specken" gehört seit vielen Jahren zum Gewerbegebiet Minden-Päpinghausen. Das Gebiet liegt unmittelbar nördlich des Mittellandkanals (MLK). Einschränkungen im Hinblick auf die in</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Im Rahmen der Schallschutzbetrachtungen ist festgestellt worden, dass die zulässigen Schallimmissionen in den benachbarten Wohnstandorten Minden-Dankersen (Kanalstraße) sowie Bückeberg-Berenbusch und -Cammer die einzuhaltenden Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet nicht überschritten werden. Hierbei sind verschiedene Optionen der Optimierungen</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>Gewerbegebieten generell zulässigen Lärmpegel bestehen bisher nicht. Ziel der nunmehr geplanten Änderung ist die Absenkung des zur Nachtzeit zulässigen Lärmpegels auf maximal 35 dB(A). Hauptgrund für die jetzt vorgesehene Absenkung ist die Befürchtung, dass Kühlcontainer dort abgestellt werden könnten, deren Kühlaggregate natürlich auch nachts in Betrieb sein müssten. Die geplante Absenkung ist hauptsächlich auf Bestrebungen der Bewohner des unmittelbar gegenüber am MLK liegenden Wohngebiets Kanalstraße und des westlich an "Specken" angrenzenden Hasenkamps im Mindener Ortsteil Dankersen zurückzuführen.</p>	<p>im Hafenbetrieb, aber auch passive Schallschutzmaßnahmen geprüft worden und berücksichtigt worden.</p> <p>Für das geänderte Hafendesign wurden die Schallimmissions- und -schutzgutachten jeweils angepasst und die Wirkungen beschrieben.</p> <p>In die Immissionsgutachten sind Messungen der vorhandenen Lärmsituation mit dem Verkehrslärm auf der B 482 oder Sonderereignisse (z. B. der Schießbahnbetrieb) an den relevanten Immissionsorten eingeflossen (Dauermessung, „Bericht über schalltechnischen Messungen in der Umgebung des geplanten RegioPort Minden“ vom Büro ted GmbH 2009).</p> <p>Die Schallimmissionen gehen auf sehr verschiedene Schallquellen im Hafengebiet selbst zurück. Sie sind nicht nur durch Kühlcontainer verursacht, sondern auch u. a. durch die Umschlaganlagen oder Verkehrereignisse. Die zulässigen Immissionen werden in Schalleistungspegel für die Hafenanlage selbst festgesetzt. Diese sind ein über die Darstellungen des Flächennutzungsplanes hinausgehende Festlegung, die im späteren Bebauungsplan in konkrete Festsetzungen umgesetzt wird.</p> <p>Die schalltechnischen Gutachten zur Hafenanlage sowie der Gesamtplanung und ihrer Anpassungen / Ergänzungen aufgrund der geänderten Hafendesigns zeigen für den Hafen im späteren Bebauungsplan die Notwendigkeit der Festlegung eines Immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel (IFSP) für die Hafenanlage und das hafenauffine Gewerbegebiet auf: Für die Kaje von 69/57 dB(A)/m² tags/nachts, für den übrigen Bereich von 61/52 dB(A)/m² tags/nachts und im hafenauffinen Gewerbegebiet von 64/54 bzw. 53 dB(A)/m² tags/nachts.</p> <p>Mit den Festsetzungen in der der Änderung des Flächennutzungsplanes nachgeschalteten verbindlichen Bauleitplanung wird die Zielsetzung der Einhaltung der Grenzwerte für Allgemeines Wohnen in den benachbarten</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		Wohnsiedlungsbereichen erfüllt.
Bedarfssituation		
14.2	<p>Der Einwender erkennt grundsätzlich an, dass die Stadt Minden bemüht ist, die vom geplanten RegioPort Weser ausgehenden Belästigungen und Gesundheitsgefahren möglichst gering zu halten. Das darf allerdings nicht dazu führen, dass die nachteiligen Auswirkungen nach Kräften in Richtung auf die Stadt Bückeburg verschoben werden. Betroffen sind hauptsächlich die Bückeburger Ortsteile Cammer und Berenbusch.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass zum Einen auffällt, dass Platz für den RegioPort (ursprünglich vorgesehene Größe 64 ha, gegenwärtig sind es 21 ha) angeblich ausgerechnet nur im Bereich des Flüsschens "Bückeburger Aue" zu finden war. Die Aue bildet im fraglichen Bereich die Grenze zwischen Minden und Bückeburg, zwischen den Kreisen Minden-Lübbecke und Schaumburg und zwischen den Ländern NRW und NDS.</p> <p>Es werden Bedenken geäußert und die Frage gestellt warum trotz der enormen Flächenverringerung und angesichts des seit 10 Jahren bestehenden, trimodal erschlossenen, nur 2 km entfernten und 32 ha großen jetzigen Mindener Container-Umschlagplatzes ein weiteres Steuergeld-Grab geschaffen werden muss. Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Minden die Trimodalität des RegioPort aktuelle mit dem Hinweis begründet, dass ja der jetzige Umschlagplatz trimodal erschlossen sei. Der Einwender vermutet, dass der RegioPort wegen immenser Kosten (rd. 30 Mio. €) und geringer Auslastung niemals einen Gleisanschluss bekommen wird. Hauptgrund ist der Irrglaube, dass der MLK und die Weser künftig mit 3-lagig beladenen Containerschiffen befahrbar sein würden.</p> <p>Es wird gefordert die RegioPort-Planung aufzugeben oder zumindest zu stoppen und den jetzigen Umschlagplatz zu optimieren und zu vergrößern.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>In der Alternativenprüfung zum Flächennutzungsplan sind alle Standorte und Flächen der Regionalplanung zugrunde gelegt und aufgegriffen worden. Diese Alternativenprüfung ist danach auch als eine Verlängerung aus dem Änderungsverfahren des Regionalplans anzusehen.</p> <p>Die ursprüngliche Größe von 64 ha umfasste dabei die gesamten, für die Änderung der Darstellung des Regionalplanes vorgesehenen Flächen nördlich und südlich des Mittellandkanals (incl. der Ausgleichsflächen). Mit den angesprochenen 21 ha ist dabei ausschließlich die Fläche für den Hafen nördlich des Mittellandkanals gemeint. In der vorliegenden Bauleitplanung sollen dagegen mit der Darstellung von Sonderbaufläche die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine ca. 14 – 15 ha große Hafentfläche und eine ca. 8 ha große Fläche für hafenaaffines Gewerbe geschaffen werden.</p> <p>Mit der Standortfindung im Stadtgebiet Minden in der „Projektskizze OWL-Hafen“ durch das Büro grbv aus dem Jahre 2006 wurde eine auf das Stadtgebiet von Minden fokussierte Alternativenprüfung im Sinne der Eingrenzung der Standortalternativen durchgeführt. Hierbei sind drei Varianten neuer Hafentflächen untersucht und auch kleinere Alternativstandorte und Brachen mit berücksichtigt worden.</p> <p>Die weiteren Standorte der Alternativenprüfung in der Regionalplanung wie die Uferladestelle Ost, der Hafen Hille usw. sind nicht ausschließlich wegen der Flächengröße verworfen worden, sondern auch aufgrund der fehlenden Rahmenbedingungen für den trimodale Anschlussqualität bzw. den konfliktfreien und wirtschaftlichen Betrieb eines Containerhafens.</p> <p>Mit dem geänderten, optimierten Ha-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		fenlayout ist zwar eine Reduzierung der Fläche für den Containerhafen verbunden, aber die Flächengröße des hafenauffinen Gewerbegebietes hat sich nicht geändert, ebenso wie die erforderlichen Qualität der Flächen an verkehrliche Erschließung und Konfliktfreiheit in der Umgebung. Der Ausbau des Hafens erfolgt jeweils bedarfs- und nachfragegerecht. Vor diesem Hintergrund wird der Bahnanschluss erst zu einem späteren Zeitpunkt errichtet. In den Potenzial- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen wird nicht von einem 3-lagigen sondern einem 2-lagigen Transport auf der Weser ausgegangen.
Lärmimmissionen		
14.3	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass falls am RegioPort Weser letztendlich doch festgehalten wird, darf die vorerwähnte Verschiebung des Speckener Lärmkontingents nach Osten, also ganz überwiegend in Richtung Cammer und Berenbusch, nicht verwirklicht werden. Sie würde gegen das eingangs zitierte Gebot der gerechten Abwägung der beteiligten Interessen verstoßen. Der hier in Betracht kommende Bereich der Ortschaft Cammer ist im B-Plan als Wohngebiet (W) ausgewiesen. Nach mündlichen Äußerungen des Bückeburger Bauamts läge eine Einstufung als WR näher als nach WA. Eine detaillierte Stellungnahme der Stadt Bückeburg zu den Auswirkungen auf die Bückeburger Wohnbevölkerung ist dem Einwender nicht bekannt. Es wird festgestellt, dass damit das Abstellen von Kühlcontainern auf die östlich des parallel verlaufenden Verkehrsbandes B 482/Eisenbahnstrecke Minden-Nienburg liegende neue Fläche des RegioPort verschoben werden soll. Also deutlich näher heran an Cammer und Berenbusch. Dabei werden zwei Umstände außer Acht gelassen: Zum Einen die Tatsache, dass die völlig vorherrschenden westlichen Winde jeglichen im Westen erzeugten Lärm in Richtung Cammer und Berenbusch wehen und zum Andern die bereits erhebliche Lärmvorbelastung insbesondere durch den erheblichen Güterverkehr auf der</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Im Rahmen der Schallschutzbetrachtungen ist festgestellt worden, dass die zulässigen Schallimmissionen in den benachbarten Wohnstandorten Minden-Dankersen (Kanalstraße), Bückeburg-Berenbusch und -Cammer die einzuhaltenden Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet nicht überschritten werden. Diese Einstufung folgt der gängigen Rechtsprechung, dass Wohngebieten am Siedlungsrand zum Außenbereich immissionsrechtlich dem Allgemeinen Wohnen zuzuordnen sind und nicht als Reines Wohngebiet anzusprechen sind.</p> <p>In die Immissionsgutachten sind Messungen der vorhandenen Lärmsituation mit dem Verkehrslärm auf der B 482 oder Sonderereignisse (z. B. der Schießbahnbetrieb) an den relevanten Immissionsorten eingeflossen (Dauermessung, „Bericht über schalltechnischen Messungen in der Umgebung des geplanten RegioPort Minden“ vom Büro ted GmbH 2009).</p> <p>Die Schallimmissionen gehen auf sehr verschiedene Schallquellen im Hafengebiet selbst zurück. Sie sind nicht nur durch Kühlcontainer verursacht, sondern auch u. a. durch die Umschlagsanlagen oder Verkehrereignisse. Die zulässigen Immissionen werden über</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>Eisenbahn, durch den Schießstand der Bundeswehr und durch die erhebliche Zahl niedriger Überflüge durch die in Achum stationierten Hubschrauber der Bundeswehr. Insgesamt kann bei Betrachtung aller relevanten Umstände von einer gerechten und ausgewogenen Abwägung in der Sicht des Einwenders nicht die Rede sein und damit die Abwägung rechtsfehlerhaft ist.</p> <p>Es wird der Hinweis für das Vorgehen der Stadt Minden gegeben, indem eine niederschriftlich festgehaltene Äußerung des Mindener Stadtverordneten Förster-Fehring in der maßgeblichen Ratssitzung vom 10.05.2012 zitiert wird: (zu TOP 17) "Stv. Förster-Fehring führt aus, dass die durch den RegioPort entstehenden Immissionen seiner Meinung nach zu hoch sein würden und man den Anwohnern des Gewerbegebietes Dankersen mit den in der Sitzungsdrucksache dargestellten Immissionswerten das Gegenteil vortäuschen wolle."</p>	<p>flächenbezogene Schalleistungspegel (IFSP) für die Hafenanlage selbst festgesetzt. Diese sind ein über die Darstellungen des Flächennutzungsplanes hinausgehende Festlegung, die im späteren Bebauungsplan in konkrete Festsetzungen umgesetzt wird.</p> <p>Die schalltechnischen Gutachten zur Hafenanlage sowie der Gesamtplanung und ihrer Anpassungen / Ergänzungen aufgrund der geänderten Hafenplanungen zeigen für den Hafen im späteren Bebauungsplan die Notwendigkeit der Festlegung eines Immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel (IFSP) für die Hafenanlage und das hafenauffine Gewerbegebiet auf: Für die Kaje von 69/57 dB(A)/m² tags/nachts, für den übrigen Bereich von 61/52 dB(A)/m² tags/nachts und im hafenauffines Gewerbegebiet von 64/54 bzw. 53 dB(A)/m² tags/nachts. Mit den Festsetzungen in der der Änderung des Flächennutzungsplanes nachgeschalteten verbindlichen Bauleitplanung wird die Zielsetzung der Einhaltung der Grenzwerte für Allgemeines Wohnen in den benachbarten Wohnsiedlungsbereichen erfüllt.</p>
15	Öffentlichkeit 15 Mit Schreiben vom 19.07.2012	
	Wirtschaftlichkeit / Tragfähigkeit	
15.1	<p>Es werden Bedenken gegen die Planungsgrundlagen und die nicht ausreichend nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit des Projekts eines neuen Containerhafens geäußert. Hier gibt es verschiedene Annahmen und Einschätzungen, welche schwerpunktmäßig auf den Gegebenheiten der Jahre 2006-2008 basieren und damit die Auswirkungen der schwersten Krisen im Bereich Wirtschaft und Finanzen nach dem 2. Weltkrieg außer Acht lassen. Wann genau diese Krise begann ist nicht genau zu sagen, aber der offensichtliche Beginn der Krise war die Pleite von Lehmann Brothers Mitte September 2008. Die danach auch für die Studien und damit für die Planung des Projekts benutzten Daten für die Jahre von 2009</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die von dem Vorhabenträger, der RegioPort Weser GmbH vorgelegten Planungen und ihre Berechnungen zeigen die Realisierungsmöglichkeiten des Vorhabens auf. Die Potenzialanalyse von und deren Aktualisierung für den Förderantrag bestätigt die zukünftigen Potenziale des Container-Umschlags am Standort Minden und bewertet die neueren Entwicklung nach der Wirtschafts- und Finanzkrise und bezieht allgemeine Aussagen zum Warenumschlag mit Containern ein.</p> <p>Die Entscheidung für die Errichtung und die regionale Tragfähigkeit für das Vorhaben wurde durch die beiden vor-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>bis 2012 sind auf Deutschland bezogen mit Vorsicht zu genießen, weil sehr viele Milliarden Euro aus den Konjunkturpaketen I und II in den Wirtschaftskreislauf geflossen sind und diese Mittel in den kommenden Jahren nicht mehr zur Verfügung stehen.</p> <p>Der Gipfelpunkt der Krise ist in Europa noch nicht erreicht und die Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und damit besonders auch für die Exportnation Deutschland sind noch nicht absehbar. Nach allen politischen Willensbekundungen soll die Neuverschuldung verringert und die Schulden sollen abgebaut werden.</p> <p>Bei dieser Annahme werden die entstandenen Schulden der privaten und der öffentlichen Schuldner in überschaubarer Zeit weitestgehend beglichen, wobei diese dazu benötigten Gelder dann von den Schuldnern dann nicht für Konsum oder Investitionen zur Verfügung stehen. Dieses Szenario birgt Sprengstoff, insbesondere bei der gleichzeitigen Annahme einer weltweiten Rezession und einer Überalterung in den Industriestaaten wird es zusätzliche Belastungen geben.</p> <p>Dann käme es zu einer deutlichen Reduzierung des verfügbaren Einkommens der Bevölkerung und damit zum weitestgehend Wegfall von Wohlstand und Teilhabe in Verbindung mit weiter fortschreitendem Demokratieabbau. Dieses Szenario kann zu Konflikten führen, deren Ausmaß heute noch keiner vorhersagen kann.</p> <p>Der Einwender will damit feststellen, dass alle Planungsgrundlagen deren Erhebungszeitraum zu Beginn einer globalen Krise liegt im Prinzip keinerlei Aussagekraft über den Zeitraum nach dieser Krise besitzen.</p> <p>Es ist aktuell keine Krise wie in Argentinien oder in Russland. Ein zentraler Schwerpunkt dieser Krise ist Europa und der Euro als zentraler Währung in Europa. Die Folgen dieser Krise werden einen gravierenden Einfluss auf die Zukunftsfähigkeit Europas und damit auch Deutschlands haben.</p> <p>Deswegen schlägt der Einwender vor diesem sehr unsicheren Zeitpunkt während der Planungsphase vor die Planungen</p>	<p>gelegten Planco-Gutachten „Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden“ 2008 und 2011 „Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (Regio-Port Weser)“ belegt.</p> <p>So bestätigt die Aktualisierung der KV-Prognose grundsätzlich die Erwartungen aus dem Jahr 2008 und prognostiziert eine positive Mengenentwicklung im Containerumschlag. Entsprechend der krisenbedingten Verzögerung der Umschlagsentwicklung in den Seehäfen ist allerdings in Minden eine zeitliche Verzögerung der Entwicklung denkbar. Die vorsichtige Prognose liegt mit einem Umschlagsvolumen von 69.000 TEU für das Jahr 2025 nur etwa 10% unterhalb der ursprünglichen Aufkommenserwartungen.</p> <p>Auch der mögliche Verzicht auf den Ausbau der Mittelweser für ÜGMS verringert die Erwartungen für 2025 nur gering auf 64.000 TEU. Diese Umschlagsmengen können am bestehenden Standort nicht mehr abgewickelt werden. Dieser ist vor dem Hintergrund der aktuellen Mengenentwicklung im Containerumschlag ausgeschöpft.</p> <p>Bei der Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs ist damit zu rechnen, dass ein möglicher Hub in Minden vornehmlich den regionalen Einzugsbereich bedienen wird. Sollten wieder zunehmende Kapazitätsengpässe in den Seehäfen zur Bildung eines solchen regionalen Hinterland-Hubs in Minden führen, ist damit ein zusätzliches Aufkommenspotenzial von rund 180.000 TEU verbunden. Bei Bündelung der Hinterland-Aktivitäten von Eurogate und Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) stellt das gesamte Containerumschlagsaufkommen der deutschen Nordseehäfen Aufkommenspotenzial für Minden dar.</p> <p>Dadurch wird das Aufkommenspotenzial der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden aus dem Jahr 2008 vom Grundsatz her bestätigt.</p> <p>Damit wird die regionalwirtschaftliche und örtliche Nutzung des Containerha-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>ruhen zu lassen und die eventuelle Notwendigkeit und den Umfang eines neuen Hafens erst nach Ermittlung des gesamten Umfangs der Belastungen aus den Folgen der Eurokrise und den Auswirkungen der wirtschaftlichen und sozialen Krisen in Europa fest zu legen. Erst dann kann der tatsächliche Bedarf ermittelt werden kann und erst dann ist eine Wirtschaftlichkeitsberechnung möglich.</p> <p>Eine Planung für den Zeitraum 2015 bis 2025 und erst recht für Zeiträume darüber hinaus hält der Einwender derzeit nicht für möglich, auch weil spätestens seit der Jahrtausendwende Trends und Entwicklungen im digitalen Zeitalter immer kurzfristiger entstehen und enden. Ein weiterer wesentlicher Faktor und für die Planung der gesamten Verkehrsinfrastruktur der Bundesrepublik Deutschlands und der europäischen Anbindungen nicht unwesentlicher Punkt ist die Konsequenz aus dem Ergebnis der nahen Bundestagswahl im Jahr 2013. Möglich ist hier, auch im Hinblick auf die Finanzierbarkeit öffentlicher Aufgaben, eine neue Ausrichtung.</p> <p>Der Einwender schlägt vor, dass alle weiteren Schritte insbesondere im Hinblick auf Erlangung des Baurechts für das dann wirklich zu bauende Projekt bis zum Ende des Jahres 2013 ruhen zu lassen.</p> <p>Beanstandet wird die insgesamt sehr allgemein gehaltene Recherche zu belastbaren Daten für den Nutzungszeitraum eines zukünftigen Containerhafens in Minden.</p> <p>Die bildreichen Darstellungen von Drees und Huesmann Partner sind eventuell als Visualisierungshilfe für ungeübte Planbetrachter geeignet, inhaltlich und insbesondere in Bezug auf die Ermittlung des Bedarfs und die Wirtschaftlichkeitsberechnung des Planungsprojekts liefert diese Studie wenig bis gar nichts.</p> <p>Das Gutachten der Planco Cosulting basiert selbst in der aktualisierten Form im Wesentlichen aus altem Datenmaterial bis zum Jahr 2008. Eingegangen wird auf einen Bevölkerungsschwund in der bei der Planung berücksichtigten Region, die-</p>	<p>fens. Es werden die Wirkungen der Wirtschaftskrise 2008 / 2009 berücksichtigt und festgestellt, dass mit einer zeitlichen Verzögerung die 2008 ermittelten ursprünglich prognostizierten Zahlen des zu erwartenden Containerumschlages bestätigt werden. Somit ist zu erwarten, dass die 2008 ermittelte regionalwirtschaftliche Wirkungen und Nutzen sich mit der genannten Verzögerung einstellen.</p> <p>Die aktuellen Umschlagzahlen am Containerhafen im Industriehafen bestätigen die Annahmen der Gutachten und Feststellung der Steigerungsraten. In 2011 wurden hier 52.014 TEU und in 2012 bereits 87.448 TEU Container. Damit wurde die Prognose des Umschlagspotenzials für 2025 bereits überschritten.</p> <p>Damit sind die geäußerten Befürchtungen einer Prognose auf einer veralteten Zahlenbasis für die Aktualisierungen der Analyse nicht gegeben. Auch die Hinweise auf eine nicht gegebene regionale Tragfähigkeit und den geringen Flächen und der Strukturschwächen des Einzugsbereiches sind mit der vorsichtigen Herangehensweise eines 50 km-Einzugsradius und in der regionalen Konkurrenzanalyse mit abgebildet. Darüber hinaus verfügt das Gutachter-Büro aus den entsprechenden bundesweiten Studien an denen es beteiligt war und ist über regional ausdifferenzierte Daten und Erkenntnisse der Struktur des Güter- und Containerverkehrsaufkommen.</p> <p>Bezüglich der für bedenklich gehaltenen Kosten und der Förderung und Kreditaufnahmen für den Containerhafen ist darauf hinzuweisen das die Hafenplanung für die beantragte Förderung die Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit bestätigen und erbringen muss. Auch zeigen die heute schon vorliegenden detaillierten Untersuchungen des Bahnanschlusses die Funktionsmöglichkeit der Anbindung an die Bahn auf. Gerade durch eine Lösung unabhängig von der Bahn, u. a. mit privaten Bahnanbietern, ist die Anschlussqualität des RegioPortes von den vom</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>se Veränderung bezieht sich auf die Zahlen von 2009 im Vergleich zu den ursprünglichen Zahlen aus 2006.</p> <p>Auch wenn dieser Bevölkerungsschwund geringer einzuschätzen ist, hält der Einwender seine Kritik an den Daten der Planco Analyse an der viel zu umfassend angesehen Region für ein mögliches Zielgebiet für Belieferungen von einem Mindener Binnenhafen fest.</p> <p>Der Einwender bestreitet, dass die Region Hannover mit Stadt und Kreis, sowie die Region Osnabrück mit Stadt und Landkreis überhaupt als Absatzgebiet bzw. Zielgebiet in nennenswerter Weise bei Planungen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Bei den Containerdiensten der Bahn sind beide Städte sehr gut eingebunden, Osnabrück hat sehr gute Verbindungen zu den westlichen Häfen, zum Rhein und nach Holland.</p> <p>Ferner ist die Region über die A 1 Hansalinie sowie die Bahnverbindungen und Containerdienste der Bahn oder deren Töchter oder Kooperationspartner sehr gut mit den Norddeutschen Häfen und dem Ruhrgebiet und den weiter südlichen Regionen über Bahnanbindungen verbunden. Hannover hat allein 4 leistungsstarke Binnenhäfen und auch noch zusätzliches Steigerungspotenzial.</p> <p>Die Bahnanbindungen von Hannover sind als sehr gut anzusehen, insbesondere auch bei Betrachtung der immensen logistischen Möglichkeiten in Seelze und Lehrte.</p> <p>Dagegen besteht für Minden eine befriedigende Bahnverbindung in Ost-West Richtung. In Richtung Norden ist eine weitestgehend unbedeutende Verbindung in Richtung Nienburg vorhanden. Die Verbindungen nach Süden sind umständlich und zeitraubend, eine Fahrt nach Hameln dauert zwischen 1Stunde 25 Minuten und 2 Stunden 3 Minuten mit 1-2 Zugwechseln. Die Entfernung von Hameln liegt unter 40 km Luftlinie.</p> <p>Auch die weiteren Verbindungen in Richtung Süden sind ähnlich umständlich, weswegen Reisende aus dem Rhein-Main Gebiet entweder über Hannover oder über Köln nach Minden gelangen.</p>	<p>Einwender angestellten Überlegungen und Äußerungen losgelöst zu betrachten. Hierbei ist auch zur berücksichtigen, dass in der kleinräumigen Feinverteilung der Güter/Container sicherlich der LKW die primäre Rolle spielen wird.</p> <p>Vor diesem Hintergrund, dem einsetzenden weiteren Wachstum des Container-Umschlages am Standort Minden und der geforderten Wirtschaftlichkeit der Anlage für die Förderung sind die geäußerten Befürchtungen sehr allgemein von den Rahmenbedingungen des Wirtschaftsstandorts Deutschland / Nordwestdeutschland auf den regionale Standort Minden abgeleitete worden. Diese Ableitung wird durch die Potenzialstudien nicht belegt und nachvollzogen.</p> <p>Siehe hierzu auch die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 1 unter Nr. 1.3.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>Die in der Studie von Planco weiter angenommenen nördlichen Zielgebiete für eine Belieferung von einem Mindener Hafen aus sind zum Teil strukturschwach oder schon eher im Einzugsbereich von Hannover oder Osnabrück. Dies trifft für die in der Planco-Studie angegebenen Kreise Nienburg und Diepholz zu. Diese Regionen sind aber dünn besiedelt und strukturschwach.</p> <p>Der südliche Bereich des Kreises Nienburg ist fast der einzige Bereich für eine etwaige Belieferung von Minden aus, ebenso die südöstliche Regionen des Kreises Diepholz.</p> <p>Nienburg selbst liegt an der Weser und hat durch die Bahnanbindung sehr gute Anbindung an die logistisch sehr bedeutenden Regionen Hannover und Bremen. Im Fall des Kreises Diepholz ist eine weitestgehend Anbindung an Osnabrück und Bremen gegeben.</p> <p>Durch den weitestgehende Wegfall des Potenzials der Regionen Hannover und Osnabrück und Großteile der Kreise Nienburg und Diepholz reduziert sich die Ausgangslage einer seriösen Bedarfsplanung schon sehr entscheidend. Das Potenzial eines zukünftigen Mindener Hafens reduziert sich dann auf folgende Schwerpunkte. Kreis Minden- Lübbecke, zusätzlich einige Regionen der Landkreise Nienburg, Diepholz und Schaumburg, Kreis Lippe, Kreis Herford, Teilen der Kreise Bielefeld und Gütersloh.</p> <p>Hameln, Höxter und Holzminden sind ebenso wie Paderborn bahntechnisch sehr schlecht erschlossen und insbesondere die Kreise Höxter und Holzminden sind als Strukturschwach anzusehen und in allen Zukunftsstudien wird für diese Regionen eine deutlicher Bevölkerungsschwund prognostiziert.</p> <p>Einem zukünftigen Mindener Containerhafen fehlt in erster Linie eine direkte Bahn-anbindung in Richtung Süden, wobei die bessere Erreichbarkeit auf Schienen der Räume Südöstliches Westfalen und angrenzendes Niedersachsens, zentrales und westliches Nordhessen und in der Fortsetzung dann Mittelhessen mit einem Ziel der Anbindung an das Rhein-Main</p>	

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>Gebiet erst dadurch erlangt werden kann. Zurzeit sind diese Verbindungen im Vergleich zur Straße nicht konkurrenzfähig. Die früher bestehenden direkten Bahnverbindungen sind von der Bahn eingestellt worden, z. B. der D-Zug von Frankfurt nach Kiel über Gießen, Minden und Nienburg.</p> <p>Ohne eine direkte Bahnanbindung nach Süden ist der Hafen im Prinzip ein Umschlagsplatz auf die Straße und bei diesem Transportweg können die Transportkosten die Wirtschaftlichkeit schon bei wesentlich kürzeren Entfernung schwinden lassen im Vergleich zum Containertransport mit Schiff oder Bahn.</p> <p>In dem Planungsstand vom Juli 2012 fehlen zukunftsweisende Konzepte einer Bahnanbindung zu den Wirtschaftsräumen im südlichen Westfalen und in die Regionen Nord-und Mittelhessen und den wirtschaftlich sehr wichtigen Rhein-Main Raum.</p> <p>Dem Einwander fehlt eine nachvollziehbare und belastbare Bedarfsanalyse und vor allem eine für die Zukunft belastbare Wirtschaftlichkeitsberechnung.</p>	
15.2	Es werden die Fragen gestellt,	Die Äußerungen werden wie folgt beantwortet.
	Wie hoch die maximalen jährlichen Belastungen für den Haushalt der Stadt Minden ausfallen?	Belang ist nicht relevant für die Änderung des Flächennutzungsplanes und betrifft verwaltungs- und organisationsbezogene Aspekte der Stadtverwaltung Minden.
	Inwieweit sind die Risiken der Mindener Hafen GmbH und anderer Unternehmen wie der Städtischen Betriebe Minden mit dem Haushalt der Stadt Minden verknüpft?	Belang ist nicht relevant für die Änderung des Flächennutzungsplanes und betrifft verwaltungs- und organisationsbezogene Aspekte der Stadtverwaltung Minden.
	Wer generiert die Einnahmen für die Städtischen Betriebe Minden und die Mindener Hafen GmbH und wer trägt die wirtschaftlichen Lasten?	Belang ist nicht relevant für die Änderung des Flächennutzungsplanes und betrifft verwaltungs- und organisationsbezogene Aspekte der Stadtverwaltung Minden.
	Wie eng sind die Verbindungen zwischen der Stadt Minden und diesen Gesellschaften, welche Vertragswerke gibt es zwischen der Stadt Minden und diesen Unternehmen und von welcher Stelle	Belang ist nicht relevant für die Änderung des Flächennutzungsplanes und betrifft verwaltungs- und organisationsbezogene Aspekte der Stadtverwaltung Minden.

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	kommen die Gelder für die Bezahlung des Geschäftsführers der Mindener Hafen GmbH und anderer Leistungsempfänger in diesen Unternehmen?	
	Mit welchen Zahlen rechnen die Planer und der zukünftige Betreiber eines möglichen Mindener Containerhafens im Bereich Magdeburger Straße in Minden-Päpinghausen? Wann wird die Gewinngrenze erreicht und wie negativ fallen die negativsten Berechnungsszenarien (worst case) aus?	Die aktuellen Umschlagzahlen am Containerhafen im Industriehafen (s.o.) bestätigen die Annahmen der Gutachten und Feststellung der Steigerungsraten. Damit sind die geäußerten Befürchtungen einer Prognose auf einer veralteten Zahlenbasis für die Aktualisierungen der Analyse nicht gegeben. Bezüglich der für bedenklich gehaltenen Kosten und der Förderung und Kreditaufnahmen für den Containerhafen ist darauf hinzuweisen das die Hafenplanung für die beantragte Förderung die Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit bestätigen und erbringen muss. Je nach Entwicklung des Containerumschlages am neuen Standort und davon abhängig der Umsetzung der einzelnen Bauabschnitte wird der Zeitpunkt, an dem die Wirtschaftlichkeit erreicht wird ab dem Jahr 2025 liegen. Vor diesem Hintergrund, dem einsetzenden weiteren Wachstum des Container-Umschlages am Standort Minden und der geforderten Wirtschaftlichkeit der Anlage für die Förderung sind.
	Wie will die Stadt Minden, auch im Hinblick auf die nicht ganz stadtfernen Unternehmen wie z. B. SBM oder Mindener Hafen GmbH, Kostenrisiken für die Haushalte ab dem Jahr 2013 bewältigen?	Belang ist nicht relevant für die Änderung des Flächennutzungsplanes und betrifft verwaltungs- und organisationsbezogene Aspekte der Stadtverwaltung Minden.
	Wie soll der Haushalt der Stadt Minden ohne neue Schulden auskommen und wie will die Stadt Minden in absehbarer Zukunft schuldenfrei sein?	Belang ist nicht relevant für die Änderung des Flächennutzungsplanes und betrifft verwaltungs- und organisationsbezogene Aspekte der Stadtverwaltung Minden.
	Wird dem neuen Containerhafen Priorität gegenüber allen anderen Aufgaben der Stadt Minden eingeräumt?	Der Containerhafen besitzt aufgrund seiner großen regionalpolitischen und -ökonomischen Bedeutung eine hohe Priorität in der städtischen Politik. Hierbei werden aber andere Aufgaben und Vorhaben nicht vernachlässigt.
	Wie sieht es mit allen anderen Ausgabepositionen des Haushaltes für 2013 aus wie z. B. den Plätzen in Kindertageseinrichtungen für die Kinder unter 3 Jahren?	Belang ist nicht relevant für die Änderung des Flächennutzungsplanes und betrifft verwaltungs- und organisationsbezogene Aspekte der Stadtverwaltung.

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		tung Minden.
15.3	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass bei einer Fortsetzung des Planungsverfahrens und einem Baubeginn des Containerhafens auf Grund der vorliegenden und aktuell nicht sicheren und für die Zukunft noch weniger gesicherten Annahmen das Risiko eines wirtschaftlichen Fiaskos dieser Unternehmung eines neuen Containerhafens als sehr hoch anzusehen ist. Die absolut unsichere wirtschaftliche Entwicklung in Europa und der Weltwirtschaft macht eine solide und für die Zukunft auch wirtschaftlich tragfähige Planung gerade in der jetzigen Phase der Entwicklung unmöglich.</p> <p>Deswegen sieht der Einwender eine mögliche Bewilligung von Bundesmitteln und damit Steuergeldern als nicht gerechtfertigt an.</p> <p>Es gibt keine halbwegs gesicherte Erkenntnis zu welchem Zeitpunkt der mögliche neue Mindener Containerhafen die Wirtschaftlichkeitsgrenze erreicht und dann vielleicht Gewinne erzielen kann.</p> <p>Es ist bei negativer wirtschaftlicher Entwicklung und bei schlechter oder aktuell keinerlei Bahnanbindung sogar damit zu rechnen, dass dieser geplante Containerhafen nie Gewinne erzielen wird.</p> <p>Die Mindener Häfen und die sie betreibenden Organe haben seit dem 2. Weltkrieg immer irgendwie sich organisiert und sich durchgeschlagen.</p> <p>Nun sind im Rahmen des Umbaus des Mittellandkanals und dem Neubau der Schachtschleuse scheinbar Bundesmittel zur Verfügung, die bei positiver Begutachtung der Situation investiert werden sollen.</p> <p>Es wird die Frage gestellt, warum in Minden nie nach einer umfassenden Lösung im Bereich der Hafenflächen und der großflächig brachliegenden Industrieflächen in Weser oder Kanalnähe gesucht worden ist? Einige Flächen sind hoch belastete Sanierungsfälle, der ganze Bereich Kanalüberführung, Schachtschleuse, alter Weserhafen, der Bereich einer ehemaligen Glasfabrik, die Bahnhofsvorstadt, das Industriegebiet Ost bedarf einer umfassenden Neuordnung und Anpassung an</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die aktuellen Umschlagzahlen am Containerhafen im Industriehafen bestätigen die Annahmen der Gutachten und Feststellung der Steigerungsraten. Damit sind die geäußerten Befürchtungen einer Prognose auf einer veralteten Zahlenbasis für die Aktualisierungen der Analyse nicht gegeben.</p> <p>Bezüglich der für bedenklich gehaltenen Kosten und der Förderung und Kreditaufnahmen für den Containerhafen ist darauf hinzuweisen das die Hafenplanung für die beantragte Förderung die Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit bestätigen und erbringen muss. Je nach Entwicklung des Containerumschlages am neuen Standort und davon abhängig der Umsetzung der einzelnen Bauabschnitte wird der Zeitpunkt, an dem die Wirtschaftlichkeit erreicht wird ab dem Jahr 2025 liegen. Vor diesem Hintergrund, dem einsetzenden weiteren Wachstum des Container-Umschlages am Standort Minden und der geforderten Wirtschaftlichkeit der Anlage für die Förderung sind.</p> <p>Mit der Standortneuentwicklung soll an einer zukunftssträchtigen Stelle ein wirtschaftlich leistungsfähiger Containerterminal realisiert werden. Dieses geschieht nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Ausbaus des Mittelweser bzw. Verbesserung der Infrastruktur am Standort Minden und einer Zukunftssicherung der Hafenfunktionen am Standort Minden.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	die aktuellen Bedarfe und bietet an einigen Plätzen durchaus Möglichkeiten zur Ansiedlung eines neuen Hafens.	
15.4	Die Grenzbebauung zur Bückeburger Aue und zum nahe gelegen Naturschutzgebiet im Schaumburger Wald wird vom Einwanderer als Affront gegenüber den Rechten und Interessen des Landes Niedersachsen betrachtet. Speziell der niedersächsische Naturschutz wird durch die geplante Baumaßnahme gering geachtet. Es wird vermutet, dass in Nordrhein-Westfalen kein Containerhafen in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem Naturschutzgebiet gebaut würde.	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Der Schaumburger Wald und sein naturschutzfachlicher Wert sind bekannt. In Abstimmung mit den Naturschutzbehörden in Niedersachsen wurden vertiefende faunistische Untersuchungen im Schaumburger Wald durchgeführt um die Empfindlichkeit gegenüber vorhabenspezifischen Wirkungen beurteilen zu können. Bereits frühzeitig – schon auf der Ebene der Regionalplanänderung – wurden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen (z. B. Lichtemissionen) entwickelt. Diese Maßnahmen, auf die auch im Umweltbericht hingewiesen wird, werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung konkretisiert und verbindlich festgesetzt.</p> <p>Insgesamt wird aufgrund des aktuellen Sachstandes und unter der Voraussetzung einer umweloptimierten Beleuchtungsplanung von einer Verträglichkeit des Vorhabens mit dem FFH-Gebiet Schaumburger Wald und dem Vogelschutzgebiet Schaumburger Wald ausgegangen. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der kumulativen Wirkungen mit den Vorhabenbestandteilen, die nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind.</p>
15.5	Die Wohnqualität der Einwohner des Ortes Cammer wird durch die geplante Maßnahme deutlich beeinträchtigt. Insbesondere nimmt die Immissionsbelastung durch den zusätzlichen Verkehr deutlich zu. Der Wohn- und Freizeitwert der Grundstücke in Cammer wird durch die zukünftige Nähe zu einem Industriegebiet vor der Haustür reduziert. Der Verkehrswert der Grundstücke wird dadurch vermutlich sinken.	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Im Rahmen der Schallschutzbetrachtungen ist festgestellt worden, dass die zulässigen Schallimmissionen in den benachbarten Wohnstandorten Minden-Dankersen (Kanalstraße), Bückeberg-Berenbusch und -Cammer die einzuhaltenden Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet nicht überschritten werden. Mit den Festsetzungen in der Änderung des Flächennutzungsplanes nachgeschalteten verbindlichen Bauleitplanung wird die Zielsetzung der Einhaltung der Grenzwerte für Allgemeines Wohnen.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>Maßstab für die Umsetzung der Planung sind die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben und Maßstäbe der gesunden Wohnverhältnisse, die erforderliche Konfliktfreiheit der Planung und des späteren Betriebes sowie die Zielsetzung der Stadt Minden des Erhalts der Attraktivität des Wohnens im Bereich des Mittellandkanal.</p> <p>Vor diesem Hintergrund von einem allgemeinen Rückgang der Grundstückswerte auszugehen ist in Frage zu stellen, da Wertbestimmungen in diesem Bereich von einer Vielzahl von Faktoren abhängen.</p> <p>Siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 4 unter Nr. 4.1.</p>
15.6	<p>Es werden Bedenken geäußert, dass durch einen unter zweifelhaften Umständen zustande gekommenen Beschluss bei der Beiratssitzung der unteren Naturschutzbehörde am 11.7.2012 umfangreiche bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen aus dem Landschaftsschutz entlassen werden, um dort statt dessen und in unmittelbarer Nähe zu einem Naturschutzgebiet ca. 23 bis ca.35 ha dauerhaft zu versiegeln. Es wird der Hinweis gegeben, dass parallel im Bereich der Mindener Hafen- und Industriegebiete viele Flächen brach liegen.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Landschaftsbeirat dem Planvorhaben grundsätzlich zugestimmt hat. Die angesprochene Versiegelung und der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet sowie dessen Ausgleich ist Gegenstand der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung im weiteren Planverfahren und konkreter in der nachfolgende verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan)</p> <p>Die Frage der Nutzung brachliegender Flächen und möglicher Reserven in vorhandenen Gewerbegebieten ist in der Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 6 unter Nr. 6.1 und 6.3 und Öffentlichkeit 10 unter Nr. 10.1.</p>
15.7	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass es eine wirtschaftliche, ökologische und soziokulturelle Fehlplanung ist, denn die Sanierung oder Umnutzung der anderen Flächen bleibt ja trotz dem noch zu bewältigen.</p> <p>Minden ist für den Einwender Beispiel und gleichzeitig Synonym für Fehlplanungen in den Bereichen Verkehr, Stadtplanung, Gewerbeansiedlung vor allem im Bereich Einzelhandel, Abhängigkeiten in den Bereichen Finanzen und Energie, Denkmalschutz. Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit sind das sog. Rathauscenter, altes Klinikum-Gelände, ECE-Wesertor,</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Belang ist nicht relevant für diese Änderung des Flächennutzungsplanes.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>Obermarktzentrum/Stadthalle, "Birne", ZOB, Bahnhofskaserne, Schweinemast an Wohngebieten.</p> <p>Es wird die Frage gestellt wer im Falle eines finanziellen Fiaskos eines neuen Containerhafens haftet und wer trägt die finanziellen Risiken, um die Fehlbeträge auszugleichen?</p>	
15.8	<p>Es wird die Hoffnung geäußert, dass alle Befürworter und in vorderster Reihe die Entscheider des Projekts eines neuen Mindener Containerhafens mit dem Arbeitstitel "RegioPort Weser" sich ihrer Verantwortung bewusst sind und auch daran denken, dass sie für die Folgen Ihrer Entscheidung in irgendeiner Form haften werden. Sei es politisch, ökonomisch oder juristisch, einzeln oder zusammen.</p> <p>Der Einwander gibt den Hinweis, dass er das Projekt weiter gewissenhaft und mit Argwohn verfolgen wird und sich weitere Schritte ausdrücklich vorbehält. Insbesondere wird die Wirtschaftlichkeit eines neuen Containerhafens und die Auswirkungen auf öffentliche Haushalte, speziell den Haushalt der Stadt Minden besonders kritisch betrachtet.</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Eine kritische und konstruktive Begleitung des Vorhabens und des Planungsprozesses durch die Öffentlichkeit wird begrüßt. Bezüglich der angesprochenen Risiken und Bedenken wird auf die vorstehende Abwägung zu den Äußerungen 17.1 – 17.2 verwiesen.</p>
16	<p>Öffentlichkeit 16 Mit Schreiben vom 25.07.2012</p>	
16.1	<p>Es werden Bedenken hinsichtlich der Ausweisung der Magdeburger - und Cammer Str. als überörtliche Hauptverkehrsstraße geäußert.</p> <p>Der Einwander weist darauf hin dass bereits jetzt die Lärmbelästigung durch die B 482 überdurchschnittlich hoch ist. In der Mittagszeit findet man sowohl auf dem Balkon als auch im Garten nicht die nötige Ruhe. Aber besonders zur eigentlichen Nachtruhe ist es uns im Sommer nicht möglich bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Hinzugekommen ist, dass nach dem Ausbau der B 482 zu einer 2/1-spurigen Straße die Lärmbelästigung durch schneller fahrende Autos und LKW's noch einmal erheblich zugenommen hat. Bei diesem Ausbau wurde, entgegen der damaligen Zusage, keine ef-</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Im November 2011 wurde eine gutachterliche Stellungnahme zu den verkehrlichen Wirkungen des RegioPortes Weser auf die B 482 im Bereich der Stadt Port Westfalica eingeholt. In dieser Stellungnahme wird vom Verkehrsgutachter u.a. auf die bereits verkehrsmindernd sich auswirkende Verringerung der Größe des hafenauffinen Gewerbegebietes von 13 auf 8 ha hingewiesen.</p> <p>Unter Nutzung eines Verkehrsverteilungsmodelles wird eine Verteilung hinsichtlich PKW und LKW-Fahrten vorgenommen. Dieses Modell ergibt für die B 482 eine Zunahmen des Verkehrs unter der Maximalannahme,</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>fektive Maßnahme zur Reduzierung der Lärmemission am Übergang Kanalbrücke-Straße.</p> <p>Neben der dauerhaften Lärmbelästigung durch die B 482 kommt noch der Güterverkehr auf der Bahnlinie Minden-Nienburg hinzu. Einen Kohlezug von nahezu 50 Waggons hört man vom Bereich der Dankerser Kirche bis Päpinghausen-Cammer.</p> <p>Sollten ihre jetzigen Änderungsvorhaben durchgeführt werden, so hat der Einwender Bedenken, dass ein Umschlag der Container im Hafenbetrieb rund um die Uhr erfolgen kann, da die LKW's durchweg über die Cammer- und Magdeburger Str. auf das Hafengelände gelangen können. Die jetzt noch als Grünfläche im Industriegebiet ausgewiesene Cammer- und Magdeburger Str. soll dann als überörtliche Hauptverkehrsstraße ausgewiesen werden. Danach ist sämtlicher Güterverkehr berechtigt rund um die Uhr diese Straße zu befahren. Die Verkehrsbelastung auf der Cammer Str. steigt durch die Inbetriebnahme des RegioPort, lt. Aussage der Planer Drees und Husemann, um ca.4.390 Kfz/Tag. Da bislang so gut wie keine Fahrzeuge die Magdeburger Str. befahren, ist diese Zahl zu 100 % auf die Magdeburger Str. zu übertragen da nur diese Straße zum Hafengebiet führt. Dies wäre alle 20 Sekunden ein Fahrzeug welche lt. den Planern zu 70% aus LKW's besteht.</p> <p>Dies hat nach dem Einwender zur Folge: Sämtliche LKW's werden im Hafengelände abgefertigt und Container neu beladen. Neben dem von östlicher Seite kommenden Verkehrslärm ist auch noch mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen und damit verbundenem Verkehrslärm von Norden kommend zu rechnen. Die Magdeburger Straße liegt parallel zum Mittellandkanal und somit in Verlängerung unseres Grundstücks. Eine Schallmauer ist bislang "auf längere Sicht gesehen" nur westlich entlang der B 482 geplant.</p> <p>Die durch die Änderung des Flächennutzungsplanes geschaffene "Aufwertung der Funktion der Magdeburger Straße" und</p>	<p>dass jeweils 10 % dieser zusätzlichen Verkehre in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden auftreten, nimmt der Verkehr auf der B 482 in Porta Westfalica um 1 Fahrzeug pro Minute zu. Die Maximalannahme von 10 % ist hierbei für den LKW-Verkehr als "äußerst selten" anzunehmen (Spitzenzeiten ergeben sich vornehmlich für den PKW-Verkehr).</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht sind Zusatzbelastungen dieser Größenordnung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass zukünftig eine Alternativroute (B 61/Nordumgehung der A 30 um Bad Oeynhaus) zur Verfügung steht, auch bei einer derzeit zweifelsfrei sehr stark belasteten B 482 als hinnehmbar einzustufen.</p> <p>Siehe hierzu Abwägung zur Stellungnahme Öffentlichkeit 4 unter Nr. 4.1 - 4.3.</p> <p>Die im Rahmen der Verkehrlichen Voruntersuchung durch das Büro IVV im Jahr 2009 ermittelten Verkehrszunahmen durch den RegioPort und die sich daraus ergebenden Veränderungen auf dem Straßennetz lösen auf B 482 keine Schallschutzmaßnahmen als Folge der Zunahmen aus. Hierzu wäre eine Steigerung des Lärmpegels von 3 dB(A) durch Verkehrszunahme Voraussetzung.</p> <p>Die Magdeburger Straße muss aufgrund ihrer geänderten Funktion als Teil der überörtlichen Anbindung des Hafengebietes im Flächennutzungsplan anders dargestellt werden und nicht in der Folge einer erwarteten höheren Verkehrsbelastung.</p> <p>Dieses würde eine Verdoppelung des Verkehrs bedeuten, was bei einer Zunahme von + 2.430 Kfz/Tag auf der B 482 auf der Kanalbrücke in Minden-Dankerser (Kanalstraße) auf 15.330 Kfz/Tag im Jahr 2025 nicht gegeben ist.</p> <p>Die angesprochene Befürchtung, dass sich der Verkehr auch in die Nachtstunden ziehen, wird nicht gesehen. In den Optimierungen des Hafenbetriebskonzeptes ist eine reduzierte Um-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>damit verbundene höhere Hafeneffizienz-24-Std. Containerabfertigung mit Beleuchtung führt zu gesundheitlicher Beeinträchtigung und damit Leistungsmin- derung der Anwohner im gesamten Be- reich Reckhöfen. Nicht allein der Hafen erwirtschaftet die finanziellen Mittel der Stadt Minden. Jeder einzelne Bewohner erwirtschaftet finanzielle Mittel und trägt somit zum städtischen Haushalt bei. Auch ist in Frage zu stellen, ob der Regio Port ein 24-Std.-Betrieb sein muss. Nach Er- achten des Einwenders kann Hafeneffizi- enz auch außerhalb der notwendigen nächtlichen Ruhezeit, also in den Zeiten von 6.00-22.00 Uhr erreicht werden ohne dass Anwohner jede Nacht gestört wer- den. Es wird der Hinweis gegeben, dass selbst in der Innenstadt nur noch 10-12 (?) öffentliche Veranstaltungen in den nächtlichen Bereich fallen dürfen, da sonst die Lärmbelästigung der Anwohner gestört wird. In dem in Rede stehenden Wohnbereich am Kanal wird von 352 Ta- gen im Jahr gesprochen.</p> <p>Es wird beantragt die Magdeburger- Cammer Str. nicht als überörtliche Hauptverkehrsstraße auszuweisen und diese nur für den Verkehr von 6.00-22.00 Uhr zuzulassen. Sollte dies in einem be- reits ausgewiesenen Industriegebiet nicht möglich sein, so bittet der Einwender den Nachtbetrieb im Regie Port ausdrücklich auszuschließen, da dieser im direkten Zusammenhang mit dem Verkehrsauf- kommen auf der Magdeburger Str. steht.</p>	<p>schlagtätigkeit in den Nachstunden vorgesehen, z. B. die Begrenzung der Abfertigung auf maximal einem Schiff in den Nachstunden, die sich auch auf die Umschlagstätigkeit im Hafen insge- samt auswirkt und die Immissionen begrenzt. Diese Rahmensetzung wer- den in der späteren Bauleitplanung und Betriebsgenehmigung festgesetzt bzw. festgeschrieben.</p>
17	<p>Öffentlichkeit 17 Mit Schreiben vom 26.07.2012</p>	
17.1	<p>Es werden Bedenken geäußert dass in Richtung Automatisierung/Modernisierung des bestehenden Containerhafens Minden ausreichend "ermittelt" wurde.</p> <p>Es wird auf eine Nachfrage des Einwen- ders am 29.September 2011 hingewie- sen, bei der Präsentierung der Potenzial- analyse im Rathaus Minden, ob schon die Wirtschaftlichkeit einer Modernisie- rung/Automatisierung geprüft wurde.</p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, dass aus der Sicht der Einwenders keine "belastba- ren Gutachten" vorliegen, die nach heuti-</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Es ist richtig, dass in der angesproche- nen Potenzialanalyse die Automatisie- rung / Modernisierung des bestehen- den Hafens explizit nicht untersucht wurde. Aber bereits in der Alterna- tivenprüfung wurde berücksichtigt, dass der angesprochene vorhandene Standort im Industriehafen aufgrund der zukünftig nicht angepassten Schleusen nicht von modernen und größeren Binnenschiffen (GMS/ÜGMS)</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>ger wirtschaftlicher Lage in Europa rechtfertigen einen neuen Containerhafen wie den "RegioPort Weser" zu bauen.</p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, das nach einer aktuellen Luftaufnahmen des bestehenden Mindener Containerhafens und die aus der Sicht des Einwenders die Überlastung des bestehenden Mindener Containerhafens nicht nachvollziehbar ist. Der Einwender fordert dazu auf im Interesse "aller Beteiligten" und Steuerzahler Experten zu beauftrage die sich mit einer Automatisierung/Modernisierung von Containerhafen auskennen und eine Kostenabschätzung zur Modernisierung des Containerhafens zu erstellen.</p>	<p>anzufahren ist. Dies entspricht nicht den Anforderungen an einen zukunfts-trächtigen Containerhafen. Eine Investition in eine stärkere Automatisierung/Modernisierung wäre an dieser Stelle auch nicht auf die sich abzeichnende Entwicklung der Container-Umschlagsmengen ausgelegt, da die Kapazitäten an dem Standort begrenzt sind.</p> <p>Diese Rahmenbedingungen und Restriktionen machen für eine zukunfts-trächtige Hafenanlage den Bau eines neuen Hafens an anderer Stelle erforderlich.</p> <p>Die aktuellen Umschlagzahlen am Containerhafen im Industriehafen bestätigen die Annahmen der Potenzialanalyse und Feststellung der Steigerungs-raten des nach der Wirtschaftskrise wieder einsetzenden Umschlagszuwachses im Containerverkehr. So wurden 2011 52.014 TEU und 2012 bereits 87.448 TEU umgeschlagen. Vor dem Hintergrund dieser Zunahmen mussten die Leercontainer schon an andere Stelle außerhalb des Umschlagsbereiches verlagert werden.</p>
18	<p>Öffentlichkeit 18 Mit Schreiben vom 12.07.2012</p>	
18.1	<p>Es werden von einer Gruppe von Einwender (Unterschriftenliste) Bedenken aufgrund des erwarteten Verkehrsaufkommens und Verkehrslärms im Bereich Hausberge geäußert. Es wird der Hinweis gegeben, dass nach einem Bericht im Mindener Tageblatt (MT) auch die Stadt Porta-Westfalica erhebliche Bedenken gegen die Zunahme des Verkehrs auf der B 482 geäußert hat. Demnach sehen auch die verantwortlichen Vertreter der Stadt Erklärungsbedarf.</p> <p>Die kurzfristige erbetene Stellungnahme der Stadt Minden gem. Schreiben vom 21.6.2012 bis zum 27.7.2012 in den Sommerferien lässt schon nachdenklich machen.</p> <p>Da der Landesbetrieb NRW keine Möglichkeiten zur Umverteilung der Verkehrsströme sieht, ist mit einer erheblicher</p>	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Im November 2011 wurde eine gutachterliche Stellungnahme zu den verkehrlichen Wirkungen des RegioPortes Weser auf die B 482 im Bereich der Stadt Port Westfalica eingeholt. In dieser Stellungnahme wird vom Verkehrsgutachter u.a. auf die bereits verkehrsmindernd sich auswirkende Verringerung der Größe des hafenauffinen Gewerbegebietes von 13 auf 8 ha hingewiesen.</p> <p>Unter Nutzung eines Verkehrsverteilungsmodelles wird eine Verteilung hinsichtlich PKW und LKW-Fahrten vorgenommen. Dieses Modell ergibt für den in der Stellungnahme genannten Abschnitt eine Zunahme des Verkehrs von ca. 560 Kfz / Tag und Quer-</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	<p>Zunahme der Verkehrsströme im Engpass Hausberge zu rechnen. In Spitzenzeiten ist daher mit erheblichem Rückstau zu rechnen.</p> <p>Das Institut IVV Aachen besagt, dass mit 1.390 LKW Fahrten pro Tag zu rechnen ist: Davon 550 LKW-Fahrten auf der B 65 Ost; 350 LKW-Fahrten auf der B 65 West sowie 490 LKW-Fahrten auf der B 482 Süd.</p> <p>Der Schwerverkehr sucht sich bekannter Weise immer den schnellsten und kürzesten Weg zur A2 und demnach durch den Engpass Hausberge. Es ist bekannt, dass die B 482 als Umleitungsstrecke für die A2 dient. Es sind keine Lösungsansätze zu erkennen, welche im Rahmen der Projektplanung umzusetzen sind. Das Kurzgutachten IVV Aachen lässt dies nicht erkennen.</p> <p>Der Hinweis im Gutachten IVV Aachen, dass im Hinblick auf die Nordumgehung Bad Oeynhausen i. V. des Weserauentunnels mit einer Entlastung der B 482 zu rechnen ist, kann nicht belegt werden und ist als rein hypothetisch anzusehen.</p> <p>Die Bürger der Stadt Porta Westfalica sind schon belastet mit dem starken Verkehrsaufkommen auf der B 482. Die B 482 ist schon heute mehr als ausgelastet. Angesichts des prognostizierten Verkehrsaufkommens, speziell im Schwerverkehr ist mit keiner Entlastung im Bereich des "Nadelöhrs" Porta Westfalica zu rechnen.</p> <p>Das Gutachten der IVV Aachen besagt auch nichts über die zunehmenden Abgas- und Lärmwerte. Die negativen gesundheitlichen Belastungen durch erhöhte Abgas- und Lärmwerte des zunehmenden Schwerverkehrs sind nicht zu bestreiten. Es wird die Frage gestellt, ob die Umwelt nicht schon genug belastet?</p> <p>Es besteht nach wie vor oberstes Ziel der verantwortungsvollen Politiker und Planer die Umwelt durch schädigende Werte auf ein Minimum, d. h. unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte zu begrenzen.</p> <p>Es wird angeregt ein besonderes qualifiziertes, nachvollziehbares Gutachten auf Grund technischer Messungen zu erstellen.</p>	<p>schnitt (beide Richtungen) und ca. 490 LKW / Tag und Querschnitt. Unter der Maximalannahme, dass jeweils 10 % dieser zusätzlichen Verkehre in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden auftreten, nimmt der Verkehr um 1 Fahrzeug pro Minute zu. Die Maximalannahme von 10 % ist hierbei für den LKW-Verkehr als "äußerst selten" anzunehmen (Spitzenzeiten ergeben sich vornehmlich für den PKW-Verkehr).</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht sind Zusatzbelastungen dieser Größenordnung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass zukünftig eine Alternativroute (B 61/Nordumgehung der A 30 um Bad Oeynhausen) zur Verfügung steht, auch bei einer derzeit zweifelsfrei sehr stark belasteten B 482 im Bereich Porta Westfalica als hinnehmbar einzustufen.</p> <p>Der zuständige Baulastträger der B 482 schließt sich der gutachterlich festgestellte Verteilung der Verkehre und Ergebnisse an.</p> <p>Die im Rahmen der Verkehrlichen Voruntersuchung durch das Büro IVV im Jahr 2009 ermittelten Verkehrszunahmen durch den RegioPort und die sich daraus ergebenden Veränderungen auf dem Straßennetz lösen auf B 482 keine Schallschutzmaßnahmen als Folge der Zunahmen aus. Hierzu wäre eine Steigerung von 3 dB(A) durch Verkehrszunahme Voraussetzung. Dieses würde eine Verdoppelung des Verkehrs bedeuten, was bei einer Zunahme von + 2.430 Kfz/Tag auf der B 482 auf der Kanalbrücke auf 15.330 Kfz/Tag im Jahr 2025 nicht gegeben ist. Der zuständige Baulastträger sieht aufgrund dieser Prognose in diesem Bereich zurzeit keinen Handlungsbedarf. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die Verkehrsmenge zwar zunimmt, aber nicht in dem Maße in dem mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist bzw. eine Konfliktlage durch die Planungen hervorgerufen wird, die nicht zu bewältigen ist.</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
	Es folgen Unterschriftenlisten mit insgesamt 67 Unterschriften.	
19	Öffentlichkeit 19 Mit Schreiben vom 25.07.2012	
19.1	Es werden Bedenken geäußert aufgrund der zu erwartenden Einschnitte in die Natur, der Lärm- und Lichtemissionen, dem Ansteigen des Schwerlastverkehrs sowie der Kosten für den Bau des Projektes.	<p>Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.</p> <p>Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden gemäß § 15 Bundesnaturschutzgesetz durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Eine wesentliche Maßnahme ist in dem Zusammenhang die Renaturierung der Bückeburger Aue zwischen Mittellandkanal und Bückeburg-Cammer.</p> <p>Im Rahmen des Verfahrens zur 202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden konnte gezeigt werden, dass die angesprochenen Konfliktslagen (zunächst) auf der Darstellungsebene der vorbereitenden Bauleitplanung gelöst werden können. Eine differenziertere Auseinandersetzung mit möglichen Konflikten findet im nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanverfahren (Bebauungsplan) statt. Hierzu zählen die Lärm- und Lichtimmissionen des Vorhabens selbst, aber auch des damit verbundenen Verkehrs, die in den Untersuchungen und Gutachten im Hinblick auf Wirkungen des Vorhabens behandelt und ggf. erforderliche Optimierungs- und Schutzmaßnahmen aufgezeigt werden. Diese werden im Umweltbericht zur Flächennutzungsplanänderung zusammenfassen dargestellt und bewertet.</p> <p>Im Ergebnis haben sich hierbei keine unzumutbaren Auswirkungen gezeigt, die Schall- und Lichtimmissionen des Vorhabens selbst wie auch des damit verbundenen Verkehrs zu bewältigen sind und die Grenzwerte einzuhalten sind.</p> <p>Im November 2011 wurde eine gutachterliche Stellungnahme zu den verkehrlichen Wirkungen des RegioPortes Weser auf die B 482 im Bereich der</p>

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
		<p>Stadt Port Westfalica eingeholt. In dieser Stellungnahme wird vom Verkehrsgutachter u.a. auf die bereits verkehrsmindernd sich auswirkende Verringerung der Größe des hafenauffinen Gewerbegebietes von 13 auf 8 ha hingewiesen.</p> <p>Unter Nutzung eines Verkehrsverteilungsmodelles wird eine Verteilung hinsichtlich PKW und LKW-Fahrten vorgenommen. Dieses Modell ergibt für den in der Stellungnahme genannten Abschnitt eine Zunahme des Verkehrs von ca. 560 Kfz / Tag und Querschnitt (beide Richtungen) und ca. 490 LKW / Tag und Querschnitt. Unter der Maximalannahme, dass jeweils 10 % dieser zusätzlichen Verkehre in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden auftreten, nimmt der Verkehr um 1 Fahrzeug pro Minute zu. Die Maximalannahme von 10 % ist hierbei für den LKW-Verkehr als "äußerst selten" anzunehmen (Spitzenzeiten ergeben sich vornehmlich für den PKW-Verkehr).</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht sind Zusatzbelastungen dieser Größenordnung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass zukünftig eine Alternativroute (B 61/Nordumgehung der A 30 um Bad Oeynhaus) zur Verfügung steht, auch bei einer derzeit zweifelsfrei sehr stark belasteten B 482 im Bereich Porta Westfalica als hinnehmbar einzustufen. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die Verkehrsmenge zwar zunimmt, aber nicht in dem Maße in dem mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist bzw. eine Konfliktlage durch die Planungen hervorgerufen wird, die nicht zu bewältigen ist.</p> <p>Bezüglich der für bedenklich gehaltenen Kosten der Anlage ist darauf hinzuweisen das die Hafenplanung für die beantragte Förderung die Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit erbringen muss.</p>
20	Öffentlichkeit 20 Mit Schreiben vom 25.07.2012	

**202. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden „RegioPort Weser“
- Entwurf -**

**Abwägung der Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3
(2) BauGB zur Änderung des FNP im Zeitraum vom 25.06.2012 bis 27.07.2012**

Nr.	Äußerung (Zusammenfassung)	Abwägung
20.1	Es werden Bedenken geäußert aufgrund der zu erwartenden Einschnitte in die Natur, der Lärm- und Lichtemissionen, dem Ansteigen des Schwerlastverkehrs sowie der Kosten für den Bau des Projektes.	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Siehe hierzu die Abwägung zur gleichlautenden Stellungnahme Öffentlichkeit 19 unter Nr. 19.1.
21	Öffentlichkeit 21 Mit Schreiben vom 25.07.2012	
21.1	Es werden Bedenken geäußert aufgrund der zu erwartenden Einschnitte in die Natur, der Lärm- und Lichtemissionen, dem Ansteigen des Schwerlastverkehrs sowie der Kosten für den Bau des Projektes	Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung. Siehe hierzu die Abwägung zur gleichlautenden Stellungnahme Öffentlichkeit 19 unter Nr. 19.1.