

STADTVERWALTUNG MINDEN

Sitzungsdrucksache

öffentlich

nichtöffentlich

Datum Drucksachen Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

04.07.2013	102/2013 1. Ergänzung
-------------------	------------------------------

Beratungsfolge	Termin	TOP	Ein	Für	Geg	Ent	FB/Sachbearbeiter/in
Stadtverordnetenversammlung	18.07.2013	19					Bereich 5.2 / Herr Naujock
<u>bisherige Beratungsfolge:</u> Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr	19.06.2013						- "-

Betreff:

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

- a) Ergebnisse der öffentlichen Auslegung sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
- b) Feststellungsbeschluss

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

- a) Das Ergebnis der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB wird zur Kenntnis genommen. Über die Abwägungsvorschläge zu den Stellungnahmen wird entsprechend der beigefügten Tabellen entschieden.
- b) Die 202. Änderung des Flächennutzungsplanes „RegioPort Weser“ wird beschlossen; die Begründung wird anerkannt. Ziel der Änderung des Flächennutzungsplanes ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des neuen Mindener Hafens (Containerterminal) am Mittellandkanal mit nördlich angrenzendem hafenauffinem Gewerbegebiet zu schaffen. Hierfür ist Fläche für die Landwirtschaft zurückzunehmen und Sonderbaufläche darzustellen. Des Weiteren ist die verkehrsseitige Anbindung über Cammer Straße und Magdeburger Straße als sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße darzustellen. Städtebaulich relevante Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft sollen ebenfalls dargestellt werden.

Die Änderungen und der Änderungsbereich sind aus den beigefügten Planzeichnungen ersichtlich.

Angaben zu internen Beteiligungen und zum Produkthaushalt:

Interne Beteiligungen	Personalrat	<input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN	erl. am:
	Gleichstellungsstelle	<input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN	erl. am:
Produkthaushalt			
	Bezeichnung	Nr.	
- Budget			
- Produkt			
- Leistung/Maßnahme		Neue Maßnahme/Leistung: <input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN HSK2012-Maßnahme: <input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN HSK2013-Maßnahme: <input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN Aufgabentyp und Auftragsgrundlage :	
- Ziel			

Berichterstatter/in:

Stv. Luckner

Sachdarstellung:

1. Bisheriges Verfahren

- 19.05.2010 3. Sitzung der Verbandsversammlung: Masterplan wird zustimmend zur Kenntnis genommen
- 26.05.2010 Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr: Masterplan wird zur Kenntnis genommen
- 27.05.2010 Haupt- und Finanzausschuss: Masterplan wird zur Kenntnis genommen
- 27.05.2010 Planungsausschuss Stadt Bückeburg: Masterplan wird zur Kenntnis genommen
- 16.06.2010 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung/Einwohnerversammlung zum Masterplan in Minden (Kurt-Tucholsky-Gesamtschule)
- 24.06.2010 Bürgerinformation zum Masterplan in Minden-Dankersen
- 08.07.2010 Bericht in der Stadtverordnetenversammlung über das Ergebnis der Einwohnerversammlung am 16.06.2010
- 14.07.2010 Bürgerinformation zum Masterplan in Bückeburg-Evesen
- 08.12.2010 empfehlender Beschluss zur Einleitung des Änderungsverfahrens durch den Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr
- 16.12.2010 Einleitungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplanes durch die Stadtverordnetenversammlung
- 05.05.2011 frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung
- 16.05. –
- 20.07.2011 frühzeitige Beteiligung Behörden und Träger öffentlicher Belange
- 25.04.12 empfehlender Entwurfsbeschluss durch den Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr
- 10.05.2012 Entwurfsbeschluss durch die Stadtverordnetenversammlung

25.06.-

27.07.2012 Öffentliche Auslegung sowie Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

2. Begründung des o.a. Beschlusses und Darstellung der Planungsziele

Die Stadt Minden beabsichtigt den Flächennutzungsplan im Bereich zwischen Cammer Straße im Norden, Bückeburger Aue im Osten (Stadtgrenze), Mittellandkanal im Süden und wiederum Cammer Straße im Westen zu ändern. Ziel der Änderung des Flächennutzungsplanes ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des neuen Mindener Hafens (Containerterminal) am Mittellandkanal mit nördlich angrenzendem hafenaffinem Gewerbegebiet zu schaffen. Hierfür ist Fläche für die Landwirtschaft zurückzunehmen und Sonderbaufläche darzustellen. Des Weiteren ist die verkehrsseitige Anbindung über Cammer Straße und Magdeburger Straße als sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße darzustellen. Städtebaulich relevante Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft sollen ebenfalls dargestellt werden.

Dieses Vorhaben ist Teil des Ländergrenzen überschreitenden Projektes „RegioPort Weser“, das auch die Erneuerung und Ertüchtigung des Hafens Bückeburg-Berenbusch auf niedersächsischer Seite zum Ziel hat.

Der bestehende Mindener Containerhafen stößt aufgrund der gegenwärtigen und der prognostizierten Entwicklung an seine Grenzen. Zudem kann der Standort im Industriefhafen durch die zukünftig an Bedeutung gewinnenden Großmotorgüterschiffe (GMS, mit einer Länge von 110 m) und übergroßen Großmotorgüterschiffe (ÜGMS, mit einer Länge von 135 m) nicht angefahren werden. Dieses liegt an den zu geringen Kammergrößen der Ober- und Unterschleuse.

Ein neuer Standort muss – soll er für den Containerumschlag zukunftsfähig sein – über eine trimodale Anschlussqualität (Wasser, Straße, Schiene) in der Nähe zum Wasserstraßenkreuz Weser-Mittellandkanal verfügen. Mit der neuen Weserschleuse wird ab 2014 die Möglichkeit zur Schleusung von GMS und ÜGMS gegeben sein.

Die Potenzialanalyse über den kombinierten Verkehr und den Containerverkehr in der Region Minden (PLANCO 2008) zeigt eine erhebliche Zunahme des Containerumschlags bis 2025 auf. Durch das Wachstum im nationalen und internationalen Containerverkehr und die steigende Bedeutung des Hinterlandverkehrs der Seehäfen, kann von einem Anstieg der Umschlagszahlen in der Region Minden auf rd. 77.000 Standardcontainer jährlich ausgegangen werden.

Eine weitere Wachstumschance ergibt sich durch die Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs (Umschlagsknotenpunkt). Aufgrund des bisherigen und des zu erwartenden Wachstums im Containerumschlag wird sich ein Flächenmangel in den Seehäfen einstellen und die Engpässe in der Erschließungsinfrastruktur auf Straße und Bahn werden zunehmen. Mit dem Angebot eines Seehafen-Hinterland-Hubs wird ein Einzugsgebiet von 200 – 250 Kilometern bedient und ein zusätzlicher Umschlag von rd. 200.000 TEU (Containereinheiten) für den Standort Minden (ab 2025) für realisierbar gehalten.

Die Aktualisierung der Potenzialanalyse 2008 durch PLANCO im Jahr 2011 berücksichtigt auch die Auswirkungen der globalen Wirtschaftskrise 2008/2009, die zu einem starken Einbruch des Containerverkehrs führte.

Die Aktualisierung bestätigt 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 wahrscheinlich. Die vorsichtige Prognose liegt mit einem Umschlagsvolumen von 69.000 TEU für das Jahr 2025 nur etwa 10% unterhalb der ursprünglichen Aufkommenserwartungen. Auch der mögliche Verzicht auf den Ausbau der Mittelweser für das ÜGMS (übergroße Großmotorgüterschiff – 135 m Länge) verringert die Erwartungen für 2025 auf 64.000 TEU.

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.

Die letzte Aktualisierung der Umschlagspotenziale durch die Fa. PLANCO wurde aufgrund bis dahin vorhandener Datenlage im Mai 2012 erstellt. Danach liegt das Wachstumspotenzial in der Eigenentwicklung bei 74.196 Lager-TEU. Das entspricht 148.392 Umschlags-TEU. Durch eine Hinterland-Hub-Funktion des neuen Containerterminals könnten weitere 220.000 Umschlags-TEU hinzukommen.

Alternativenprüfung

Die Prüfung möglicher Standorte für einen neuen Containerhafen fand vor dem Hintergrund zwingender, nicht zu ändernder Ausgangsbedingungen statt. Zur Herstellung der Trimodalität war deshalb die Nähe zu leistungsfähigen Verkehrsadern die grundsätzliche Standortbedingung, wobei hier die wasserseitige Anbindung eine besondere Bedeutung gespielt hat.

Die Standortfindung und die damit verbundene Alternativenprüfung und –bewertung fand im Rahmen der 4. Änderung des Regionalplanes (Gebietsentwicklungsplan) statt (siehe unter Pkt. 4). Folgende Kriterien lagen der Prüfung zugrunde:

- Anbindung an den Mittellandkanal,
- Eignung für den Schiffs-Containerverkehr,
- Anbindung an das überregionale und regionale Straßennetz,
- Anbindung Gleisanschluss,
- Zusammenhang Hafen/Umschlagsanlage und hafensorientierte Nutzungen,
- topographische Eignung,
- siedlungsräumliche Eignung (vorbeugender Immissionsschutz),
- vorhandene Nutzungen.

Standorte an der Weser wurden u.a. wegen natürlicher und naturräumlicher Restriktionen nicht in die Prüfung mit einbezogen. Ausschlusskriterien waren zudem die Lage innerhalb von Siedlungsbereichen, die Lage mit einer zu großen Entfernung zum Wasserstraßenkreuz oder kein Angebot weiterer Schiffsliemöglichkeiten.

Entlang des Mittellandkanals sind dann bestehende regionale Häfen und Anlegestellen als auch weitere städtische Hafenbereiche Mindens in die Alternativenprüfung einbezogen worden:

- Bückebug-Berenbusch
- Hille
- Lübbecke
- Preußisch-Oldendorf/Getmold

- Abstieghafen

- Hahler Hafen
- Industriehafen
- Westhafen
- Uferladestelle Ost

Aus der Addition der für die jeweiligen Standorte bewerteten Kriterien, kommt kein Alternativstandort als die ebenfalls untersuchte Fläche östlich des Gewerbe- und Industriegebietes Päpinghausen in Frage. Vielmehr sprach für den Standort im Mindener Osten das Zusammenwirken der verschiedenen positiv bewerteten Kriterien.

Die 202. Änderung des Flächennutzungsplanes soll nun die planungsrechtlichen Voraussetzungen auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung für den neuen Mindener Containerhafen und des nördlich angrenzenden hafenauffinen Gewerbegebietes nebst verkehrstechnischer Anbindung schaffen.

In der anliegenden Plangegegenüberstellung sind dargestellt:

- Eine Sonderbaufläche für den Hafen (Containerterminal) und das hafenauffine Gewerbegebiet, deren Bereiche in der folgenden verbindlichen Bauleitplanung differenziert festgesetzt werden.
- Die Darstellung der verkehrliche Anbindung als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße.
Diese Darstellung der zurzeit im Bestand noch als städtische Erschließungsstraßen fungierenden Cammer Straße und Magdeburger Straße wird durch die Anbindung des Hafens und des hafenauffinen Gewerbegebietes an das überörtliche Straßennetz (B 482 und im weiteren Verlauf an die B 65, A 2 und A 30) und des damit verbundenen starken Bedeutungsgewinns gerechtfertigt.
- Städtebaulich relevante Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft, die die Renaturierung der Bückeburger Aue, für die ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, beinhaltet.

Werden für die Kaje (Anlegestelle am Mittellandkanal) und die bahnseitige Anbindung die Planfeststellungsverfahren beantragt, werden diese entsprechend im Flächennutzungsplan vermerkt und nach Beschlussfassung nachrichtlich übernommen. Dieses ist zur Information in der beigefügten Gesamtdarstellung zeichnerisch vorweggenommen worden.

In Bezug auf die Planungen zur Anpassung der 110 kV-Leitungen, um zukünftig den wasserseitigen Umschlag mit Portalkränen tätigen zu können sowie den Bahnanschluss errichten zu können, wird von einer entsprechenden Höherlegung der Leitungen auf gleicher Trasse ausgegangen. Die im Flächennutzungsplan vorhandene nachrichtliche Darstellung der Leitungstrassen ist von daher nicht zu verändern.

Nach Ablauf des Änderungsverfahrens wird für die Sonderbaufläche die Herausnahme aus dem Landschaftsschutz beantragt. Da für den Planbereich kein Landschaftsplan existiert, ist nach wie vor die Schutzgebietsverordnung von 1968 gültig, die eine Beantragung auf Herausnahme bei der Bezirksregierung Detmold erforderlich macht. In seiner Sitzung am 11.07.2011 hat sich der Landschaftsbeirat des Kreises Minden-Lübbecke für das Vorhaben an diesem Standort ausgesprochen und für die Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet gestimmt.

Im Rahmen des Verfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplanes und v.a. im Rahmen des nachfolgenden Bebauungsplanverfahrens wird in Abstimmung mit den Fachbehörden der Ausgleich für den Eingriff in das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet aufgezeigt bzw. verbindlich geregelt.

Für die Änderung des Flächennutzungsplanes sind die formell erforderlichen Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß den Vorschriften des Baugesetzbuches durchgeführt worden. Neben diesen Beteiligungsverfahren erfolgte ein weit über das normale Maß hinaus gehendes Engagement, vor allem um die Öffentlichkeit und die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung am Fortgang der Planungen zu beteiligen. Hierzu gehörten neben den o.a. Bürgerinformationen Sachstandsberichte in politischen Gremien (Verbandsversammlungen und Fachausschüsse der Städte Minden und Bückeburg) sowie Informationsveranstaltungen „vor Ort“, in dem u.a. auf drei Fahrten mit dem Raddampfer „Wappen von Minden“ den Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung aber auch der interessierten Öffentlichkeit das Projekt zusammen mit der Situation im bestehenden Containerhafen und dem Bau der Weserschleuse näher gebracht werden konnte.

In zahlreichen Sitzungen des begleitenden Arbeitskreises konnten in Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Fachdienststellen der beteiligten Gebietskörperschaften des Planungsverbandes und den beteiligten Planern und beauftragten Gutachtern/ Fachbüros alle Sachfragen für die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung geklärt sowie eine Konkretisierung der Planungen erreicht werden, aus der z.B. ein geringerer Flächenanspruch für den geplanten Containerhafen gegenüber der Ursprungsplanung resultiert. Insgesamt kann damit hier auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nachgewiesen werden, dass alle Konflikte, die mit diesem Großprojekt an diesem Standort verbunden sind, gelöst werden können. Eine weitere differenziertere Auseinandersetzung mit den Planungsprozess bestimmenden Belangen wird im nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanverfahren (Aufstellung des Bebauungsplanes „RegioPort Weser I“) fortgesetzt.

Vor dem Hintergrund der Förderkulisse zum Ausbau der Magdeburger Straße ist es aufgrund der Vorgabe des Fördergebers (Bezirksregierung Detmold für das Land Nordrhein-Westfalen) erforderlich, im Rahmen des Feststellungsbeschlusses die Darstellung der sonstigen überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraße marginal zu ändern. Die Verkehrsfläche ist demnach in Anlehnung an die geplante Bauausführung so darzustellen, dass aus ihr symbolhaft ein Kreisverkehr zur verkehrlichen Anbindung des Containerterminals und des hafenaffinen Gewerbegebietes an das überörtliche Straßennetz zu erkennen ist (wie bereits im Vorentwurf zur Änderung des Flächennutzungsplanes dargestellt). Die Darstellung im Entwurf hatte entgegen der beabsichtigten Bauausführung den Eindruck erweckt, dass zukünftig die verkehrliche Anbindung mittels einer Wendeanlage erfolgen soll, was nicht der Fall ist.

Die zeichnerische Änderung der Darstellung der verkehrlichen Anbindung berührt nicht die Grundzüge der Planung. Des Weiteren sind weder die Öffentlichkeit betroffen, noch die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange berührt. Das Einverständnis des Grundstückseigentümers (RegioPort Minden GmbH) und des Straßenbaulastträgers (Stadt Minden) ist gegeben.

Gegenüber der Vorlage für den Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr ist eine geringfügige redaktionelle Anpassung auf der rechten Seite der Abwägungstabelle (Abwägung) zu den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erforderlich. Der 4. Satz auf Seite 19 unter Punkt 3.14 (... *„Dieses ist auf der*

Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung / Flächennutzungsplanung mit der Kennzeichnung/Umgrenzung von (städtebauliche relevanten) Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft reserviert und vorgesehen."...) ist zu streichen, da er an dieser Stelle nicht sach- und fachgerecht ist.

Im Nachgang der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt und Verkehr am 19.06.2013 ist die Frage hinsichtlich der Beklagbarkeit dieser Änderung des Flächennutzungsplanes vom Bereich 0.6 Recht geprüft worden. Es ist festgestellt worden, dass die Änderung des Flächennutzungsplanes nicht beklagt werden kann, da auf ihrer Grundlage keine Baugenehmigungen gemäß § 35 Baugesetzbuch (Bauen im Außenbereich) erteilt werden sollen, sondern auf der Basis der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung und Planfeststellungsverfahren (siehe hierzu weiter den anliegenden Vermerk).

Der Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr hat in seiner Sitzung am 19.06.2013 der Stadtverordnetenversammlung empfohlen, wie im Beschlussvorschlag ausgeführt, zu entscheiden.

3. Anpassung an die Ziele der Raumordnung

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

Ausschnitte aus den textlichen Zieldarstellungen und Erläuterungen des Regionalplanes:

Ziel 1

Der RegioPort Weser als Erweiterung des Hafens Minden ist in seiner zentralen Funktion als großräumig bedeutsamer Binnenhafen für die Region Ostwestfalen-Lippe (OWL) und den angrenzenden niedersächsischen Teilraum in Landesgrenzen überschreitender Zusammenarbeit zu entwickeln und zu sichern. (...)

Ziel 2

Die Entwicklung des RegioPort Weser ist insbesondere sowohl in seiner Schnittstellen- und Schwerpunktfunktion für den Containerumschlag im trimodalen Verkehr (Verknüpfung von Wasserstraße, Schiene und Straße), als auch in seinem Containerbezogenen Distributions- und Organisationsfunktionen zu fördern. (...) Im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zu den Umschlaganlagen sind Schwerpunktfelder für hafensorientiertes Gewerbe und Industrie zu entwickeln.

Ziel 3

Der zeichnerisch als GIB für zweckgebundene Nutzungen in der Stadt Minden dargestellte Bereich (RegioPort Weser) umfasst als Hafenstandort für den kombinierten Güterverkehr mit Schwerpunktbildung auf den Containerverkehr sowohl die Hafenanlagen und –einrichtungen, als auch den Bereich der mit der Hafenfunktion unmittelbar verbundenen gewerblichen und industriellen Nutzung. (...)

Die formelle Anfrage der Stadt Minden gemäß § 1 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 34 LPlG, nach der Übereinstimmung der Planung mit den Zielen der Raumordnung, ist am 06.10.2010 an die Bezirksregierung Detmold gestellt worden. Mit Schreiben vom 03.10.2010 erhebt Die Bezirksregierung Detmold keine Bedenken aus regionalplanerischer Sicht. Für das weitere Verfahren wurden inhaltliche/fachliche Hinweise gegeben.

4. Umweltprüfung

Mit der „Zusammenfassende Raumanalyse für die erforderlichen Planungen zum RegioPort Weser“ (UVS – Teil A) vom Büro Kortemeier Brokmann (November 2009) ist eine einheitliche Beurteilungsgrundlage für die Betrachtungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt worden, deren Ergebnisse für den, auf der Ebene des Flächennutzungsplanes geforderten Detaillierungsgrades vertieft untersucht wurden und im Umweltbericht dargestellt sind.

Die Grundlagenermittlung erfolgte in den Jahren 2007 – 2010, mit Kartierung und Erfassung zu den Bereichen

- Biotoptypen,
- Avifauna (= die Vogelwelt eines bestimmten Gebietes),
- Fledermäusen,
- limnologische (Limnologie = Binnengewässerkunde, Seenkunde) und fischereibiologische Untersuchungen von Mittellandkanal und Bückeburger Aue,
- Nachtfalter im Schaumburger Wald,
- Libellen an der Bückeburger Aue,
- Vögel im Bereich Päpinghausen und
- Reptilien entlang der Bahnstrecken.

Die Erfassung und Bewertung der der o.a. zusammenfassenden Raumanalyse erfolgte mit Bezug auf die folgenden Schutzgüter:

- Menschen, menschliche Gesundheit,
- Pflanzen,
- Tiere,
- biologische Vielfalt (Biodiversität),
- Boden,
- Wasser,
- Klima, Luft,
- Landschaft,
- Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die
- Wechselwirkungen unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastungen.

Im Rahmen der o.a. zusammenfassenden Raumanalyse sind keine Umweltfaktoren festgestellt worden, deren Betroffenheit grundsätzlich zu einer Ablehnung des Vorhabens an diesem Standort führen könnten. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Umweltfaktoren werden im Rahmen der weiteren Planungen (Bauleitplanung, Planfeststellungsverfahren) entsprechend prognostiziert.

5. Städtebauliche Werte

Darstellung im Flächennutzungsplan - Entwurf -	vorher in ha	nachher in ha
Fläche für die Landwirtschaft <i>Zweckbestimmung: Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft</i>	54,8 0,0	29,6 22,5
Sonderbauflächen davon <i>Hafen (Containerterminal)</i> <i>Hafenaffines Gewerbegebiet</i>	0,0 0,0 0,0	22,5 14,7 7,8
Bahnanlagen	0,0	0,0
Fläche für überörtlichen Verkehr, örtliche Hauptverkehrsstraße	0,6	2,2

Wasserfläche (Kaje)	0,0	0,0
Grünflächen	3,6	4,7
Änderungsfläche	59,0	59,0

Darstellung im Flächennutzungsplan - Gesamtdarstellung -	vorher in ha	nachher in ha
Fläche für die Landwirtschaft <i>Zweckbestimmung: Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft</i>	54,8 0,0	27,0 27,0
Sonderbauflächen davon <i>Hafen (Containerterminal)</i>	0,0 0,0	22,5 14,7
<i>Hafenaffines Gewerbegebiet</i>	0,0	7,8
Bahnanlagen	0,0	2,5
Fläche für überörtlichen Verkehr, örtliche Hauptverkehrsstraße	0,6	2,2
Wasserfläche (Kaje)	0,0	1,1
Grünflächen	3,6	3,7
Änderungsfläche	59,0	59,0

6. Bezug zu den strategischen Zielbereichen

Das Projekt „RegioPort Weser“ unterstützt im Wesentlichen den strategischen Zielbereich „Minden als regionales Zentrum“, indem es die Funktion der Stadt Minden als wirtschaftliches Zentrum der Region sichert und ausbaut. Es trägt unmittelbar zum Ziel „Minden entwickelt sich als dynamischer und attraktiver Wirtschaftsstandort (...)“ bei und stärkt gleichzeitig die (ober-) zentrale Funktion der Stadt.

7. Beteiligung der Ortsvorsteher

Die Ortsvorsteherin für den Stadtbezirk Dankersen, Frau Schermer und der Ortsvorsteher für den Stadtbezirk Päpinghausen, Herr Rommelmann sind am 22.11.2010 über die Planungen unterrichtet worden. Sie haben der Einleitung des Verfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplanes zugestimmt.

8. Nächster Verfahrensschritt

Nach Beschlussfassung in der Stadtverordnetenversammlung erfolgt der Vorlagebericht zur Genehmigung an die Bezirksregierung Detmold. Bei Genehmigung wird diese amtlich bekanntgemacht. Damit erlangt die Änderung des Flächennutzungsplanes Rechtskraft.

Finanzielle Auswirkungen:

Auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung (Änderung des Flächennutzungsplanes) entstehen Planungskosten in Höhe von ca. 100.000,- bis 150.000,- € die nach Satzung des Zweckverbandes Planungsverband RegioPort Weser abgerechnet werden. Da die vorliegende Bauleitplanung auf dem Gebiet der Stadt Minden erfolgt, hat diese danach einen Anteil von 85 % zu tragen.

Finanzierung; Deckungsvorschläge bei üpl./apl. Mitteln:	nicht erforderlich
Vereinbarkeit mit § 82 GO:	gegeben
Folgekosten:	keine
Bezug zu strategischen Zielbereichen:	siehe unter 6.
Alternativen:	keine

Unterschrift des Bürgermeisters
oder des Fachbereichsleiters/Beigeordneten:

Klaus-Georg Erzigkeit

Anlagen:

- Vermerk zum Planungsgespräch mit dem Bereich 0.6 Recht am 24.6.2013
- Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan
- Planzeichnung im Vorentwurf (mit Änderungsbereich)
- Planzeichnung im Entwurf (mit Änderungsbereich)
- Planzeichnung zur Feststellung (mit Änderungsbereich)
- Planzeichnung als Gesamtdarstellung (mit Änderungsbereich)
- Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung
- Abwägungstabelle zur öffentlichen Auslegung
- Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
- Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange