

STADTVERWALTUNG MINDEN

Sitzungsdrucksache

öffentlich

nichtöffentlich

Datum

Drucksachen Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

14.09.2022

165/2022

Beratungsfolge	Termin	TOP	Ein	Für	Geg	Ent	FB/Sachbearbeiter/in
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen	28.09.2022						Bereich 5.2 / Frau Rottmann

Betreff:

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 934 „RegioPort Weser“ in den Stadtbezirken Dankersen und Päpinghausen;

- a) Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
- b) Entwurfsbeschluss
- c) Durchführung der öffentlichen Auslegung und Beteiligung der Behörden

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen beschließt:

- a) Das Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden wird zur Kenntnis genommen. Über den Abwägungsvorschlag der Anregungen und Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Behördenbeteiligung wird entsprechend der Anlage C entschieden.
- b) Der Bebauungsplan Nr. 934 „RegioPort Weser“ wird als Entwurf beschlossen. Die Entwurfsbegründung wird anerkannt.

Ziel und Zweck des Bebauungsplanes ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des neuen Mindener Hafens (Containerterminal) am Mittellandkanal mit nördlich angrenzendem hafenauffinem Gewerbegebiet zu schaffen und die verkehrliche Anbindung sicherzustellen.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird verbindlich festgesetzt und umfasst ein Gebiet, das wie folgt begrenzt wird:

im Norden durch die Nordgrenze der Flurstücke 217, 164, 292, 295 und 298 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen,

durch die Westgrenze des Flurstücks 260 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen,
 durch die Nordgrenze der Cammer Straße,
 dabei durchläuft die Grenze die Flurstücke 247, 284, 134/105 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen

im Osten durch die Ostgrenze des Flurstücks 134/105 tlw. der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen,
 durch die Ostgrenze der Flurstücke 149/91 und 160 der Flur 5, Gemarkung Dankersen

im Süden durch die Südgrenze des Flurstücks 160 der Flur 5, Gemarkung Dankersen,
 durch die Südgrenze des Flurstücks 296 (tlw.) der Flur 4, Gemarkung Dankersen,

im Westen durch die Westgrenze des Flurstücks 283 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen,
 durch die Süd- und Westgrenze des Flurstücks 366 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen,
 vom nördlichsten Grenzpunkt des Flurstücks 366 rechtwinklich auf die Nordgrenze des Flurstücks 350 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen,
 bis zu der Westgrenze des Flurstücks 244 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen,
 durch die Westgrenze des Flurstücks 244 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen,
 durch die Südgrenze der Cammer Straße, Süd- und Westgrenze des Flurstücks 348 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen,
 durch die Westgrenze des Flurstücks 247 der Flur 3, Gemarkung Päpinghausen.

Der Geltungsbereich ist im anliegenden Übersichtsplan dargestellt.

Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen im Sinne des § 30 BauGB (qualifizierter Bebauungsplan). Dieses sind mindestens Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen.

Durch den Bebauungsplan werden die Festsetzungen der Bebauungspläne Nr. 776 und Nr. 790 teilweise überplant.

- c) Die Verwaltung wird beauftragt, für das Planverfahren die öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB und die Beteiligung der berührten Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB durchzuführen.

Angaben zu internen Beteiligungen und zum Haushalts-/Wirtschaftsplan:

Interne Beteiligungen	Personalrat	<input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN	erl. am:
	Gleichstellungsstelle	<input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN	erl. am: 01.10.2021
Haushaltsplan bzw. SBM-Wirtschaftsplan			
	Bezeichnung	Nr.	
- Budget	Stadtplanung	520	
- Produkt	Bauleitplanung	09	01 02

- Leistung/Maßnahme	003 – Änderung des FNP im Parallelverfahren, Aufstellung von Bebauungsplänen, Vorhaben bezogenen Bebauungsplänen und Satzungen	Neue Maßnahme/Leistung:	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
		HSP-Maßnahme:	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
- Ziel(e)	Umsetzung der Ziele der Stadtentwicklung in die Bauleitplanung, um eine bedarfsgerechte und nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten			

Berichtersteller*in:

Herr Wittbecker

Sachdarstellung:1. Bisherige Verfahrensschritte

12.09.2018 Aufstellungsbeschluss

04.10. bis

02.11.2021 Frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

2. Begründung zum Beschlussvorschlag und Darstellung der Planungsziele

Zur o.a. Bebauungsplan wurde die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchgeführt. Die Anregungen der Öffentlichkeit und die Stellungnahmen der Behörden aus der Beteiligung in der Zeit vom 04.10. bis 02.11.2021 sind in der Abwägungstabelle (Anlage C) inhaltlich aufgeführt und dem begründeten Abwägungsvorschlag gegenübergestellt sowie in Kopie der Anlage C beigelegt. Über den Abwägungsvorschlag der Anregungen und Stellungnahmen wird entsprechend der beigelegten Übersichtstabelle (Anlage C) entschieden.

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 Größen 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 Fertigstellung der neuen Weserschleuse ab 2017 ist die Möglichkeit zur Schleusung von GMS und ÜGMS gegeben.

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 934 „RegioPort Weser“ hat einen „Vorläufer“. Mit der (im Nachhinein für fehlerhaft erklärten) Gründung des Planungsverbandes RegioPort Weser in 2009 hatte die Stadt Minden ihre Planungshoheit für die verbindliche Bauleitplanung (Aufstellung von Bebauungsplänen) an den Planungsverband abgetreten. In den Jahren bis 2015 hat der Planungsverband den Bebauungsplan „RegioPort Weser I“ aufgestellt. Dieser wurde in zwei Normenkontrollklagen angegriffen. Im Jahr 2017 hat das Oberverwaltungsgericht den Bebauungsplan für unwirksam erklärt, mit der Begründung, der Planungsverband sei formell nicht richtig gegründet worden und konnte somit auch keine Bauleitplanung betreiben. Eine Revision beim Bundesverwaltungsgericht scheiterte in 2018.

Auch wenn die Städte Bückeburg und Minden ab jetzt wieder selbstverantwortlich für die Aufstellung von Bebauungsplänen im Bereich des ehem. Verbandsgebietes sind, besteht die Notwendigkeit, dass neu aufzustellende Bebauungspläne hinsichtlich der zu treffenden Festsetzungen (u.a. bei der Berücksichtigung der immissionsschutzrechtlichen Belange) „aufeinander Rücksicht“ nehmen müssen.

In diesem Sinne beabsichtigt die Stadt Minden 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 entsprechend Sondergebiet – Hafen und Sondergebiet – hafenaffines Gewerbe festzusetzen. In der Zwischenzeit ist der 1. Teilbauabschnitt des Containerhafens mit Schiffsanlegeplätzen und hinterliegender Vorstau- und Lagerflächen in Betrieb gegangen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen wurden hier durch ein Planfeststellungsverfahren geschaffen.

Zum Vorentwurf wurden im vorliegenden Entwurf Änderungen vorgenommen. Neben redaktionellen Anpassungen wurden aufgrund der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung im Wesentlichen niedrigere IFSP (immissionswirksame flächenbezogene Schall-Leistungspegel) festgesetzt. Ebenso wurde die Zulässigkeit von Werbeanlagen angepasst, sodass diese nun ausschließlich auf der der öffentlichen Straßenverkehrsfläche zugewandten Fassadenseite zulässig sind. Im nördlichen hafenaffinen Gewerbegebiet entfällt die Erschließungsstraße, da diese für die Planungen des künftigen Eigentümers nicht mehr notwendig ist.

Eine weitergehende Darstellung der Planungsziele ist in der Entwurfsbegründung (Anlage B1) enthalten.

Die Verwaltung schlägt vor, wie im Beschlussvorschlag aufgeführt, zu entscheiden.

3. Anpassung an die Raumordnung und Landesplanung/Verhältnis zum Flächennutzungsplan

Derzeit befindet sich der Regionalplan in Neuaufstellung. Der Entwurf des Regionalplanes weist das Plangebiet als GIB (Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen) für zweckgebundene Nutzungen u.a. als Standort des kombinierten Güterverkehrs aus. Ebenso sind im Plangebiet ein Güterumschlaghafen sowie regionalplanerisch bedeutsame Schienenwege dargestellt. Der bestehende Regionalplan von 2004 für den Regierungsbezirk Detmold „Gebietsentwicklungsplan (GEP) – Teilabschnitt (TA) Oberbereich Bielefeld“ weist das Plangebiet ebenso als GIB (Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen) für zweckgebundene Nutzungen u.a. als Standort des kombinierten Güterverkehrs aus.

Das Vorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung.

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 Container bezogenen Distributions- und Organisationsfunktionen zu fördern. (...) Im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zu den Umschlageinrichtungen sind Schwerpunktflächen 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. (...)

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Minden ist das Plangebiet als „Sonderbaufläche - Hafen (RegioPort Weser)“ dargestellt. Der Bebauungsplan wird somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4. Umweltbelange

Umweltprüfung und Eingriffsregelung

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde gemäß § 2 (4) BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt. Deren Aufgabe ist es, die mit der Realisierung des Bebauungsplanes zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf Umwelt und Mensch frühzeitig und umfassend zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Der zu erstellende Umweltbericht gemäß § 2a Nr. 2 BauGB beschreibt und bewertet die Ergebnisse der Umweltprüfung (s. Anlage B2).

Im Rahmen des Planverfahrens wurde gemäß § 1a (3) BauGB die gebotene Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung durchgeführt, in der der gegenwärtige planungsrechtliche Zustand des Plangebietes mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes gegenübergestellt wird. Dabei wurde ein Kompensationsdefizit in Höhe von 276.277 Werteinheiten ermittelt, das durch die Sammelkompensation Bückeburger Aue ausgeglichen wird. Von dem Konto der Sammelkompensation werden ebenso der Eingriff in das Landschaftsbild sowie die Kompensation der bereits realisierten Teilvorhaben Hafenbecken-Fangedamm und Bahnüberführung abgebucht (s. Anlage B2).

Zusätzlich zu dem Kompensationsbedarf aus der Bauleitplanung werden sich noch weitere Kompensationsansprüche aus anderen Zulassungsverfahren ergeben, die ebenfalls im Zusammenhang mit der Projektentwicklung RegioPort Weser stehen. Dies betrifft z. B. die Bahnanlagen, die nördlich und südlich des Mittellandkanals Flächen beanspruchen werden, und auch die Anpassung der 110-kV-Leitung aufgrund der zukünftigen Krananlagen an der Containerumschlagstelle. Konkret wird der Kompensationsbedarf erst im Rahmen des eigenständigen Zulassungsverfahrens für diese Vorhaben ermittelt. In dem Zusammenhang ist dann auch die entsprechende Kompensation nachzuweisen (s. Anlage B2).

Artenschutzprüfung

Eine artenschutzrechtliche Prüfung (ASP) gemäß §§ 44 u. 45 BNatSchG, ob für planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten aufgrund ihrer Lebensraumansprüche eine Betroffenheit durch das beabsichtigte Planvorhaben gegeben ist, wurde durchgeführt. Die ASP kommt zu dem Ergebnis, dass unter der Voraussetzung einer fachgerechten Umsetzung der artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen artenschutzrechtliche

Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG durch das Hafen- und Gewerbegebiet nicht erfüllt werden.

Lärmimmissionen

Vom Betrieb des Hafens (SO 1) und des hafenaffinen Gewerbegebietes (SO 2) werden Lärmemissionen ausgehen. Im Einwirkungsbereich des Plangebietes befinden sich Wohnhäuser und damit Immissionsorte, die bereits einer Vorbelastung durch umliegende Gewerbegebiete unterliegen. Durch die Festsetzung einer Lärm-Kontingentierung mittels des Instrumentes IFSP (immissionswirksame flächenbezogene Schall-Leistungspegel) werden die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“ für Allgemeine Wohngebiete sowie gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet.

Die erstellte schalltechnische Untersuchung zeigt, dass nach Realisierung des RegioPort Weser die Gesamt-Lärm-Belastung durch Gewerbe/Industrie im Bereich der Wohnbebauung Minden-Reckhöfen, Bückebug-Cammer und Bückebug-Berenbusch in einer Größenordnung liegen wird, die der zumutbaren Belastung in allgemeinen Wohngebieten (WA) entspricht.

Die Einhaltung der IFSP ist in den jeweiligen Baugenehmigungs-/ Bauanzeigeverfahren nachzuweisen.

Die immissionsschutzrechtliche Betrachtung der geplanten Bahnanbindung des neuen Containerhafens an das bestehende Schienennetz wird im Rahmen des dem Bauleitplanverfahren nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens durchgeführt, das die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür schaffen soll. Der Bebauungsplan setzt jedoch bereits den Bereich der zukünftigen Bahnanlagen entsprechend fest, um das Gesamtvorhaben und damit den Begründungszusammenhang aller mit dem Vorhaben verbundenen Einzelplanungen darstellen zu können. Hierzu gehört bereits an dieser Stelle auch die Betrachtung der bahnseitigen Immissionsbelange. Es konnte nachgewiesen werden, dass auch durch den zusätzlichen Bahnverkehr an den am stärksten betroffenen Wohnbebauungen in der Umgebung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind.

Luftschadstoffimmissionen und Stickstoffdepositionen

Die erstellte Luftschadstoffimmissions- und Stickstoffdepositionsprognose zeigt, dass die Luftschadstoffgrenzwerte zum Schutz des Menschen in allen beurteilungsrelevanten Bereichen eingehalten bzw. deutlich unterschritten werden. Aus lufthygienischer Sicht ist das geplante Vorhaben mit dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich. Aufgrund der Einhaltung der geltenden Grenzwerte sind außer der Landstromversorgung am Containerhafen weitere Maßnahmen zum Immissionsschutz nicht erforderlich.

Lichtimmissionen

Im Rahmen einer Lichtimmissionsuntersuchung sind die Wirkungen der Lichtimmissionen beurteilt worden. Hiernach sind die Wirkungen der verbleibenden, unvermeidbaren Lichtemissionen nicht erheblich. Eine ausreichende Ausleuchtung der Arbeitsbereiche der Portalkräne/Kranbrücken kann durch eine in den Kränen integrierte Beleuchtung erzielt werden. Insofern ergeben die Höhen der Portalkräne/Kranbrücken die zukünftigen zulässigen Lichtpunkthöhen. Des Weiteren ist eine Ausleuchtung der Fahrstraßen erforderlich. Die Beleuchtung wird auf der Grundlage eines Beleuchtungskonzeptes für beide SO-Gebiete vorgenommen. Das Konzept hat dabei u.a. nachbarrechtlichen und artenschutzrechtlichen Ansprüchen zu genügen.

5. Umlegungsverfahren

Die Durchführung eines Umlegungsverfahrens ist nicht erforderlich.

6. Beteiligung der Ortsbürgermeister

Die Ortsbürgermeisterin des Stadtbezirks Dankersen, Frau Renate Schermer, und der Ortsbürgermeister des Stadtbezirkes Papinghausen, Herr Klaus Dieter Rommelmann, sind im Vorfeld über die vorgesehene Planung informiert worden und stimmen der Aufstellung des Bebauungsplanes zu.

7. Städtebauliche Werte

Die Größe des Geltungsbereichs beträgt rund 75 ha.

8. Städtebaulicher Vertrag

Auf Grundlage von § 11 BauGB wird zwischen der Stadt Minden und dem künftigen Eigentümer der nördlichen hafenauffinen Gewerbefläche ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. Hierin verpflichtet sich der Eigentümer u.a. zur Erstellung der notwendigen Regenrückhaltebecken sowie zur Installation einer Photovoltaikanlage. Der Vertrag liegt rechtskräftig unterzeichnet zum Satzungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung vor.

9. Nächster Verfahrensschritt

Nächster Verfahrensschritt ist die Durchführung der öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB sowie die Beteiligung der berührten Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB.

Auswirkungen auf Klimaschutz:

1. Einschätzung der Klimarelevanz

- positiv
- negativ
- keine

2. Begründung und Erläuterung der Auswirkungen

Der geplante Containerhafen und das hafenauffine Gewerbegebiet sind mit zusätzlichen CO₂-Emissionen und einer Neuversiegelung von Flächen verbunden. Ebenso wird durch den Betrieb ein erhöhtes Verkehrsaufkommen die Folge sein, welches sich negativ auf das Klima auswirken kann. Durch entsprechende Begrünungsmaßnahmen kann die Neuversiegelung kompensiert werden. Langfristig sind durch die geplante trimodale Anschlussmöglichkeit (Wasser, Straße, Schiene) positive Auswirkungen auf das Klima zu erwarten, indem die Reduzierung des LKW-Verkehrs dadurch unterstützt wird.

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Entwicklung des Containerhafens mit nördlich angrenzendem hafenauffinem Gewerbegebiet entstehen Kosten u.a. für Planung und Fachgutachten. Für Planungen und Fachgutachten sind bisher Kosten in Höhe von rund 145.000 € entstanden. Bis zum Abschluss des Bauleitplanverfahrens kann aus heutiger Sicht mit weiteren Kosten in Höhe von etwa 10.000 € gerechnet werden. Des Weiteren entstehen Kosten für den obligatorischen Verwaltungsaufwand.

Die verkehrliche Erschließung des RegioPorts ist fertiggestellt. Hierfür entfallen keine weiteren Kosten für die Stadt Minden.

Grünflächen, die u.a. auch dem Ausgleich dienen, werden kostenfrei an die Stadt Minden abgetreten. Die zukünftigen Folgekosten für die Instandhaltung und Pflege, die durch die spätere Übernahme (Sicherung) der öffentlichen Verkehrsflächen und der Grünfläche entstehen, müssen von der Stadt Minden getragen werden.

Die Planung unterstützt den strategischen Zielbereich „Die Funktion der Stadt Minden als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Region und Sportstadt mit guter Lebensqualität ist gesichert und gestärkt“. In diesen strategischen Zielbereichen wird vor allem das Oberziel „Minden entwickelt sich als dynamischer und attraktiver Wirtschaftsstandort mit guten touristischen Angeboten“ gefördert.

Alternativen gibt es nicht, da nur dieser Standort für einen neuen Containerhafen, auch als Logistikdrehscheibe, auf Mindener Stadtgebiet zur Verfügung steht. Der Standort entspricht sowohl den Planungsvorstellungen der Stadt Minden als auch dem landesplanerischen Zielen (siehe oben).

Unterschrift des Bürgermeisters
oder des Fachbereichsleiters/Beigeordneten:

.....
Lars Bursian

Anlagen

- Anlage A – Plandarstellungen (Übersicht 1:5.000 / Vorentwurf / Entwurf)
- Anlage B1 – Entwurfsbegründung
- Anlage B2 – Umweltbericht
- Anlage C – Abwägungstabelle mit Anregungen und Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Behördenbeteiligung