

Gemeinde Bohmte

Bebauungsplan Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“

Verfahrensstand:

Abwägungsvorschläge
nach öffentlicher Auslegung
gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB

Von folgenden Trägern wurden Hinweise/Anregungen gegeben:

1. Vidal Amprion	29.10.2015
2. EWE netz GmbH	03.11.2015
3. Kabel Deutschland	05.11.2015
4. Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems	06.11.2015
5. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	11.11.2015
6. PLE.doc GmbH	11.11.2015
7. Deutsche Bahn AG	17.11.2015
8. Landwirtschaftskammer Niedersachsen (Osnabrück)	24.11.2015
9. Deutsche Telekom Technik GmbH	25.11.2015
10. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Osnabrück	25.11.2015
11. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	27.11./02.12.2015
12. Unterhaltungsverband Obere Hunte	30.11.2015
13. Wasserverband Wittlage	30.11.2015
14. Landkreis Osnabrück	30.11.2015
15. VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH	02.12.2015

Folgende Träger die antworteten, haben keine Anregungen geäußert:

16. Erdgas Münster	23.10.2015
17. Altes Amt Lemförde	27.10.2015
18. Niedersächsische Landesforsten	30.10.2015
19. Bistum Osnabrück	10.11.2015
20. Gemeinde Ostercappeln	24.11.2014
21. Handwerkskammer Osnabrück	26.11.2015

Folgende Bürger haben Hinweise/Anregungen geäußert:

- | | |
|--|------------|
| 1. Oliver Heinrich, Meisenbüschweg 6, 49 163 Bohmte | 31.10.2015 |
| 2. Jürgen Solbrig (Fam. Solbrig und Fam. Makepeace), Lingener Straße 2, Bohmte | 02.11.2015 |
| 3. Elke Walkenhorst, Im Gollrott 4, Bad Essen | 03.11.2015 |
| 4. Uwe und Christiane Walkenhorst, Im Gollrott 4a, Bad Essen | 03.11.2015 |
| 5. Dieter Kramer, Lindenstr. 119, Bad Essen | 03.11.2015 |
| 6. K. Groth, Oelinger Straße 12, Bohmte | 06.11.2015 |
| 7. Karin Ruppelt, Stirper Straße, Bohmte | 09.11.2015 |
| 8. Hanna und Kurt Denke, Stirper Straße 21, Bohmte | 09.11.2015 |
| 9. Erika und Friedhelm Brockschmidt, Zum Österreich 14, 49179 Ostercappeln | 09.11.2015 |
| 10. Sabine Vogt, Arenshorster Straße, Bohmte | 10.11.2015 |
| 11. Regina Kahmann, Kloster Straße 9, Ostercappeln | 13.11.2015 |
| 12. Werner Alschner, Meisenbüschweg 20, 49 163 Bohmte | 13.11.2015 |
| 13. Gerhard Hilge, Blockstr. 1, 49163 Bohmte-Oelingen | 13.11.2015 |
| 14. Hermann Hilge, Blockstr. 1, 49163 Bohmte-Oelingen | 13.11.2015 |
| 15. Lappe Wichmann, Am Schützenplatz 5, 49163 Bohmte | 16.11.2015 |
| 16. E. Beckmann, Am Schützenplatz 5, 49163 Bohmte | 20.11.2015 |
| 17. Andreas Ladner, In der Hegge 6, 49163 Bohmte | 20.11.2015 |
| 18. Fam. Markus Ladner, In der Hegge 6, 49163 Bohmte | 22.11.2015 |
| 19. Fam. Änne und Hermann Ladner, In der Hegge 6, 49163 Bohmte | 22.11.2015 |
| 20. Maria und Ertfried Klenke, Britta Fiß-Klenke und Wolfgang Fiß
Oelinger Straße 5, 49163 Bohmte | 22.11.2015 |
| 21. Ingo und Tina Schmalriede, In der Hegge 2, 49163 Bohmte | 20.11.2015 |
| 22. Familie Jens und Jessica Weßling, In der Hegge 4, 49163 Bohmte | 22.11.2015 |
| 23. Edith Waldmann, Mindener Strasse 8, 49163 Bohmte | 22.11.2015 |
| 24. Simone Koch, Donaustr. 1, Bohmte | 23.11.2015 |
| 25. Familie Oelgeschläger, Oelinger Str. 1, 49163 Bohmte | 25.11.2015 |
| 26. Ronald und Gabriele Klenke, Oelinger Straße 5, 49163 Bohmte | 25.11.2015 |
| 27. Jens Waldmann, Mindener Strasse 8, 49163 Bohmte | 25.11.2015 |
| 28. Regina und Günter Kröger, Lane Str. 43, 49163 Bohmte | 26.11.2015 |
| 29. Dieter und Gunda Reiter, Oelinger Straße 3, Bohmte | 26.11.2015 |
| 30. Reinhard Heermann, Hauweg 34, 49163 Bohmte | 26.11.2015 |
| 31. Birgit und Martin Burose, Mindener Straße 4, 49163 Bohmte | 26.11.2015 |
| 32. Familie Bühning, Oelinger Straße 10, 49163 Bohmte | 27.11.2015 |
| 33. Dieter Lübker, Oelinger Straße 8, 49163 Bohmte | 27.11.2015 |
| 34. Marc Ingelmann, Oelinger Str. 4, 49163 Bohmte | 27.11.2015 |
| 35. Hermann Oelgeschläger, Oelinger Straße 1, 49163 Bohmte | 27.11.2015 |
| 36. C.W. Zerhusen, Hafenstr. 2, Bohmte | 27.11.2015 |
| 37. Gerhard und Christina Nobbe | 27.11.2015 |

38. Hilde und Henning von Bar	30.11.2015
39. Herbert Ludzay, Stripper Straße 48, Bohmte	25.11.2015
40. Iris Riepenhausen, Martin Becker, Mindener Str. 4, Bohmte	30.11.2015
41. Von der Haar & Mull, Donaustr. 3, Bohmte	29.11.2015
42. Gertrud Dierking, Donaustr. 3, Bohmte	30.11.2015
43. Anke Ottenberg, Goetheweg 10, Bohmte	30.11.2015
44. Herber Kerbs, In der Hegge 4, Bohmte	30.11.2015
45. Margarete Kamand, Heggenkamp 7, Bohmte	30.11.2015
46. Hans-Joachim Berg, Herrinhauserstr. 47, Bohmte	30.11.2015
47. Umweltforum Osnabrücker Land e.V., Klaus-Strickweg 10, Osnabrück	30.11.2015
48. Anne Janowski, Lange Str. 27, Bohmte	25.11.2015

Von folgenden Trägern wurden Hinweise/Anregungen gegeben:

1 Vidal Amprion GmbH				29.10.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet		Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Mit Schreiben vom 08.01.2015 haben wir im Rahmen der Beteiligung Träger Öffentlicher Belange eine Stellungnahme zur o. g. Bauleitplanung abgegeben.</p> <p>Diese Stellungnahme behält auch für den nun eingereichten Verfahrensschritt der Öffentlichen Auslegung weiterhin ihre Gültigkeit.</p>					
<p>Gegen einen Satzungsbeschluss zur o. g. Bauleitplanung in der jetzt vorliegenden Fassung bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken.</p> <p>Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 220- und 380-kV-Netzes.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.</p>			<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wurde bereits beachtet.</p>		

2 EWE Netz GmbH				03.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet		Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Vielen Dank für die Beteiligung unseres Hauses als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der oben genannten 13. Flächennutzungsplanänderung und Bebauungsplan Nr. 99.</p>					
<p>Bezug nehmend auf die aktuelle Anfrage vom 23. Oktober 2015 haben wir keine weiteren Anmerkungen, so dass unsere Stellungnahme vom 29. Januar 2015 weiterhin ihre Gültigkeit behält.</p> <p>Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen. Für weitere Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.</p>			<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die Stellungnahme vom 29.01. wird beachtet.</p>		

3 Kabel Deutschland				05.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 23.10.2015.</p> <p>Eine Erschließung des Gebietes erfolgt unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Diese sind in der Regel ohne Beteiligung des Auftraggebers an den Erschließungskosten nicht gegeben.</p> <p>Wenn Sie an einem Ausbau interessiert sind, sind wir gerne bereit, Ihnen ein Angebot zur Realisierung des Vorhabens zur Verfügung zu stellen. Bitte setzen Sie sich dazu mit unserem Team Neubaugebiete in Verbindung:</p>			<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>		
<p>Vodafone Kabel Deutschland GmbH Neubaugebiete KMU, Südwestpark 15 90449 Nürnberg Neubaugebiete@Kabeldeutschland.de</p> <p>Bitte legen Sie einen Erschließungsplan des Gebietes Ihrer Kostenanfrage bei.</p>					

4 Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems				06.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Seitens des Amtes für regionale Landesentwicklung Weser-Ems-Geschäftsstelle Osnabrück- sind gegen die Planungen keine Einwände oder Bedenken vorzutragen.</p> <p>Hinweis:</p> <p>Bei Inanspruchnahme der Flächen im „Hafen und Industriegebiet Mittellandkanal“ besteht auch ein erheblicher Flächenbedarf für erforderliche Ausgleichsmaßnahmen, deren Planung und Umsetzung noch offen ist.</p> <p>Nachrichtlich wird darauf hingewiesen, dass das Amt in Bohmte-Nord und Venne-Nord die Einleitung von Flurbereinigungsverfahren geplant hat. Das vorgesehene Verfahrensgebiet umfasst für beide Verfahren zusammen eine Verfahrensfläche von ca. 3500 ha.</p> <p>Es wird angeregt, nach dem Naturschutzgesetz notwendige Kompensationsmaßnahmen in die Planungen der Flurbereinigung zu integrieren.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde werden die Kompensationsmaßnahmen im Bereich Dümmer bzw. auch in Flurbereinigungsmaßnahmen integriert.</p> <p>Die konkrete Festlegung kann erst im Laufe des Flurbereinigungsverfahrens erfolgen.</p>		

5 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie				11.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet		Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Aus Sicht des Fachbereiches Bergaufsicht Meppen wird zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Durch das Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe dazu verlaufen erdverlegte Hochdruckleitungen der Open Grid Europe GmbH Kallenbergstr. 5 45141 Essen.</p>					
<p>Bei diesen Leitungen ist je ein Schutzstreifen zu beachten. Der Schutzstreifen ist von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenbewuchs frei zu halten.</p> <p>Bitte beteiligen Sie das Unternehmen direkt am Verfahren, damit ggf. erforderliche Abstimmungsmaßnahmen eingeleitet werden können.</p> <p>Weitere Anregungen oder Bedenken aus Sicht unseres Hauses bestehen unter Bezugnahme auf unsere Belange nicht.</p>			<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sie wurden in den Planunterlagen bereits beachtet.</p> <p>Die Leitungsträger sind an dem Verfahren beteiligt worden.</p>		

6 PLE.doc GmbH				11.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet		Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Von der Open Grid Europe GmbH (als Rechtsnachfolgerin des früheren Leitungseigentümers EON Ruhrgas AG), Essen, und der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt.</p> <p>Die der Ruhrgas AG auf CD zur Verfügung gestellten Unterlagen zur 13. Änderung des Flächennutzungsplans und zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 99 haben wir gesichtet. In dem Flächennutzungsplan und im Bebauungsplan sind die Verläufe der Versorgungsanlagen im erforderlichen Umfang lagerichtig dargestellt. Die Versorgungsanlagen liegen jeweils in einem 10 m breiten Schutzstreifen (5 m beiderseits der Leitungssachsen).</p>					
<p>In der Begründung zur 13. Änderung des Flächennutzungsplans unter den Punkten 4.2 und 8.2 und in der Begründung zum Bebauungsplan unter den Punkten 4.11 und 8.4 wird auf das Vorhandensein der Versorgungsanlagen der Open Grid Europe GmbH hingewiesen. Mit unserem Bezugsschreiben vom 23.01.2015 haben wir zu der Bauleitplanung bereits folgende Aussagen gemacht, die im weiteren Verfahren zu beachten sind:</p>			<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>		

<p>13. Änderung des Flächennutzungsplans</p> <p>Wir gehen davon aus, dass der Bestandsschutz der Versorgungsanlagen gewährleistet ist und durch die vorgesehenen Festsetzungen und Ausweisungen des Flächennutzungsplans sich keinerlei Nachteile für den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen sowie keinerlei Einschränkungen und Behinderungen bei der Ausübung der für die Sicherheit der Versorgung notwendigen Arbeiten, wie Überwachung, Wartung, Reparatur usw. ergeben.</p>	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 99</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Schutzstreifenbereich muss aus sicherheits- und überwachungstechnischen Gründen von Bebauungen oder sonstigen Einwirkungen, die den Bestand bzw. den Betrieb der Versorgungsanlagen beeinträchtigen oder gefährden, freigehalten werden. Dies bedeutet, dass die Errichtung von Gebäuden innerhalb des Schutzstreifenbereichs nicht zulässig ist. Die Baugrenzen sind den Schutzstreifenbegrenzungslinien anzupassen. Diese Forderung wird gemäß dem nunmehr vorgelegten Bebauungsplan erfüllt. 	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Der Ausweisung der Fläche für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses, Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken, stimmen wir nicht zu. Das Regenrückhaltebecken darf nur außerhalb des Schutzstreifenbereichs der Versorgungsanlage angeordnet werden. Diese Forderung wird gemäß dem nunmehr vorgelegten Bebauungsplan erfüllt. <p>Im Endausbau von Straßen darf eine Rohrscheitel-Überdeckung von 1,5 m nicht unterschritten werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • In Kreuzungsbereichen darf zwischen der Sohle von offenen Gräben und dem jeweiligen Rohrscheitel der Versorgungsanlage ein Mindestabstand von 0,8 m nicht unterschritten werden. Dieser Abstand ist ggf durch den Einbau von Betonhalbschalen o.ä dauerhaft zu gewährleisten. 	<p>Der Hinweis wird im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Bäume, Hecken und tiefwurzelnde Sträucher dürfen grundsätzlich nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches angepflanzt werden. Anpflanzungen im Schutzstreifenbereich sind nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Open Grid Europe GmbH gestattet, wobei ein Abstand von 2,5 m nicht unterschritten werden darf. Der Trassenverlauf der Gasversorgungsanlagen muss sichtbar und begehbar bleiben. 	<p>Der Hinweis wird im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p>
<p>Bei der 13. Änderung des Flächennutzungsplans sowie der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 99 ist das beiliegende Merkblatt der Open Grid Europe GmbH zur Aufstellung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen zwingend zu beachten.</p> <p>Am weiteren Verfahren sind wir zu beteiligen.</p> <p>Abschließend teilen wir Ihnen mit, dass innerhalb der Geltungsbereiche der 13. Änderung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans Nr. 99 keine Kabelschutzrohranlagen der GasLINE GmbH & Co. KG vorhanden sind.</p>	<p>Das Merkblatt wird im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

7 Deutsche Bahn AG				17.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet		Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme				Abwägungsvorschlag	
<p>Wir möchten Sie darüber informieren, dass wir -die DB AG, DB Immobilien, Region Nord- allein zuständige Eingangsstelle der Deutschen Bahn AG für Beteiligungen von Bauleitplanverfahren (TöB Beteiligungen) sowie Bauanträgen Dritter im Landkreis Osnabrück bzw. für die Bundesländer Niedersachsen (Aufteilung zw. den Immobilienbüros Bremen & Hannover), Hamburg und Schleswig-Holstein sind.</p> <p>Aus diesem Grund möchten wir Sie bitten, zukünftig, zur Vermeidung von Verzögerungen, sämtliche Anfragen direkt an die o.g. Adresse bzw. Email Adresse zu senden.</p> <p>Die DB Immobilien, als von der Deutschen Bahn Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu o.g. Vorhaben:</p> <p>Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 14.01.2015 mit dem Aktenzeichen TÖB-HH-15-5049+5050 welche weiterhin ihre Gültigkeit behält.</p> <p>Folgende Hinweise und Auflagen fügen wir hinzu:</p> <p>Die genannte Äußerung zwecks Beachtung unseres Schutzstreifens der Bahnstromleitung bei Nutzungen bzw. Unterbauungen muss um die genaue Nennung der Schutzstreifenbreite ergänzt werden.</p> <p>Im Rahmen des geplanten Oberflächenentwässerungskonzeptes wird der Mast Nr. 4957 der Bahnstromleitung berührt. Hier sind bei Grabungen die erforderlichen Abstände zu den Fundamenten dringend einzuhalten und die Standsicherheit darf in keinem Fall gefährdet werden.</p> <p>Die späteren Anträge zur Genehmigung von Bebauungen für den Geltungsbereich sollten uns erneut zur Stellungnahme vorgelegt werden.</p> <p>Wir behalten uns weitere Bedingungen und Auflagen vor.</p> <p>Wir bitten um weitere Beteiligung im Verfahren und um Zusendung des Abwägungsergebnisses innerhalb der Widerspruchsfrist.</p>				<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Konkrete Aussagen zum Umfang und zur Lage notwendiger Kompensationsmaßnahmen sind den uns bereitgestellten Unterlagen nicht zu entnehmen. Wir weisen darauf hin, dass gem. § 15 Abs. 3 BNatSchG bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlichen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist. Insbesondere dürfen für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen werden. Deshalb ist vorrangig zu prüfen, ob Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erbracht werden können, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. 	<p>Der Hinweis wird bei der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen beachtet werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ferner ist im Rahmen der Kompensation zu vermeiden, dass durch die Anlage ammoniakempfindlicher Biotope (bspw. Wald) in räumlicher Nähe zu Hofstellen bzw. ausgesiedelten Tierhaltungsanlagen die Entwicklungsmöglichkeiten landwirtschaftlicher Betriebe eingeschränkt werden. 	<p>Der Hinweis wird bei der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen beachtet werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen der Bewirtschaftung der an den Planungsraum angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen treten insbesondere zu Vegetationsbeginn und zum Zeitpunkt der Ernte zwangsläufig Geräusch-, Staub- und Geruchsimmissionen auf. Dieses ist unvermeidbar und als ortsüblich hinzunehmen. Entsprechende Hinweise sollten in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen werden. 	<p>Der Hinweis wird beachtet, die Begründung wird entsprechend ergänzt werden.</p>

9 Telekom Deutschland Technik GmbH				25.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet		Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsrechte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.</p> <p>Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 05.02.2015 und haben keine weiteren Bedenke oder Anregungen zu den o.a. Planungen.</p> <p>Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen.</p>			<p>Die dortigen Hinweise bezogen sich nicht auf die unmittelbare Bauleitplanung. Sie werden im Rahmen der Erschließungsplanung ggf. beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird beachtet.</p>		

10 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Osnabrück				25.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet		Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>zu Ihrer o. a. Bauleitplanung nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p>Ich habe bereits mit Datum 04.02.2015 eine ausführliche Stellungnahme zu der vorgezogenen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange abgegeben, auf die ich mich dem Grunde nach beziehe.</p> <p>In dieser Stellungnahme hatte ich die Forderung nach der Aufstellung einer verkehrstechnischen Untersuchung gestellt und darauf hingewiesen, dass die vorhandene Einmündung des geplanten Gewerbegebietes an die Bundesstraße 51 in der heute vorhandenen Form dem zukünftigen Verkehrsaufkommen nicht gerecht wird und deshalb ausgebaut werden müsste.</p> <p>Mittlerweile ist von Ihnen eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben worden, die Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens ist. Diese Verkehrsuntersuchung zeigt auf, dass die Einmündung/Kreuzung mit der Bundesstraße 51 ausgebaut und signalisiert werden muss. Entsprechend wurde der Bebauungsplan im Bereich der Straße ergänzt, so dass dieser Bestandteil des Bebauungsplanes ist.</p> <p>Somit wäre die planungsrechtliche Absicherung für den Ausbau der Bundesstraße 51 durch den Bebauungsplan gewährleistet.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>		

<p>Dieses wird von hier aus begrüßt, Einwendungen werden somit dagegen nicht vorgetragen.</p> <p>Ich weise jedoch ergänzend darauf hin, dass es für den Ausbau der Bundesstraße 51 einer Vereinbarung zwischen der Gemeinde Bohmte und der Straßenbauverwaltung, hier vertreten durch den Geschäftsbereich Osnabrück, bedarf. In dieser Vereinbarung hat sich die Gemeinde Bohmte zu verpflichten, alle Kosten für den Um- bzw. Ausbau incl. Signalisierung dieser Einmündung zu übernehmen.</p> <p>Gem. Verkehrsuntersuchung ist außerdem bei Realisierung des Bebauungsplanes mittelfristig eine Überlastung des vorhandenen Kreisverkehrs B 51/B 65/B 218 im Bereich Leckermühle zu erwarten. Hier ist mind. der Ausbau des Kreisverkehrs mittels Bypass, aus Fahrtrichtung Bohmte kommend, zu realisieren. Ggf. könnte es längerfristig notwendig werden, den Kreisverkehr noch zusätzlich mit zweistreifigen Einfahrten oder mit zusätzlicher Signalisierung aufzurüsten.</p> <p>Diese unbedingt notwendige Ausbaumaßnahme - zumindest der Ausbau mittels Bypass werden im Bebauungsplan jedoch nicht dargestellt und waren somit rechtlich nicht abgesichert.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Weiteren beachtet.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Weiteren beachtet. Der Umfang des Ausbaus hängt auch von der Umsetzung überörtlicher Verkehrsprojekte wie dem Bau der A 33 ab. Dadurch wird es zum gegebenen Zeitpunkt zu Veränderungen von Verkehrsströmen v.a. zwischen den Richtungen A 1 bzw. A 33 kommen, diese wären dann nicht nur durch das Industrie- und Hafenprojekt bedingt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es erfolgt hierzu im Einzelnen eine Abstimmung mit der Landesbehörde.</p>
<p>Von hier aus wird deshalb empfohlen, dieses im Bebauungsplan nachzuholen und den Geltungsbereich des Bebauungsplanes über den Kreisverkehr an der Leckermühle hinaus zu ergänzen. Sollte dieses planungsrechtlich im Zuge des Bebauungsplanes nicht möglich sein, so hat sich die Gemeinde Bohmte zu verpflichten, vor Veröffentlichung des Bebauungsplanes mit der Straßenbauverwaltung eine Vereinbarung über den Bau, Finanzierung und planungsrechtliche Absicherung des Ausbaues des Kreisverkehrs abzuschließen. In dieser Vereinbarung hat sich die Gemeinde Bohmte zu verpflichten, sämtliche Planungs- und Baukosten für den notwendigen Ausbau des Kreisverkehrs zu übernehmen.</p> <p>Sollte diese Vereinbarung nicht zustande kommen, so ist diese Forderung als Einwendung gegen den Bebauungsplan zu werten.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird eine Vereinbarung mit der Landesbehörde erarbeitet und im Detail abgestimmt werden.</p>
<p>Gem. Pkt. 6.1, Oberflächenentwässerung der Begründung zum Bebauungsplan ist es vorgesehen, innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ein Regenrückhaltebecken zu bauen, um die Mehrabflüsse zurückhalten zu können. Direkt angrenzend an der Bundesstraße 51 ist vorsorglich ein weiteres naturnahes Regenrückhaltebecken vorgesehen, das jedoch erst bei zusätzlichen Gewerbeflächenerweiterungen benötigt wird. Dieses Becken ist nicht Bestandteil des dem Bebauungsplan beigefügten Oberflächenentwässerungskonzeptes. Somit können aus hiesiger Sicht zu diesem Regenrückhaltebecken z. Z. keine Aussagen getroffen werden.</p> <p>Um weitere Beteiligung am Verfahren wird gebeten.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die Belange der Landesbehörde werden ggf. beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird beachtet.</p>

11 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes				27.11./02.12.2015
Die Stellungnahme beinhaltet		Anregungen	x	Hinweise
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag	
<p>Grundsätzliche Bedenken gegen die Aufstellung des o.a. Bebauungsplanes werden seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nicht erhoben.</p> <p>Bereits im Rahmen der vorgezogenen Beteiligung habe ich eine Stellungnahme zu den Vorhaben abgegeben.</p> <p>Leider wurden die Anregungen, Hinweise und Einwände zu wesentlichen Teilen nicht berücksichtigt und werden daher erneut geltend gemacht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Ihren Planungen wird die vorhandene Umschlagstelle ausdrücklich und ausschließlich auf den Umschlag und die Lagerung von Futtermitteln, sonstiger Biomasse, Schüttgütern und von Schwergut beschränkt. Diese Einschränkung ist zurückzuweisen. <p>Zwar ist Ihr Vorhaben, den bestehenden Hafenstandort mit den „historischen“ Umschlagsgütern zu stärken zu begrüßen. Den Containerumschlag jedoch ausschließlich auf den neu zu errichtenden Hafen zu beschränken, weise ich zurück, zumal der Betreiber im Besitz einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung (SSG) zum Containerumschlag ist,</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Betreiber den Einsatz bereits voranbringt und - die SSG vor der Veränderungssperre erteilt wurde. <p>Die Möglichkeit, einen Containerumschlag am bestehenden Hafen zu ermöglichen, sollte auch im Interesse des Vorhabenträgers sein, da sich durchaus Synergieeffekte für den Gesamthafen ergeben können.</p>			<p>Die Auffassung wird nicht geteilt, die Planung hat ausdrücklich das Ziel den bestehenden Hafenstandort „Futtermittel- und Schüttgüter“ einerseits in dieser Ausrichtung zu stärken und zusätzlich den Umschlag von Containern andererseits neu zu schaffen.</p> <p>Durch die Veränderungssperre sind bereits erteilte Genehmigungen nicht berührt. Allerdings unterliegen erforderliche Genehmigungen (Bauanträge, Anträge auf Umnutzungen, Einleitgenehmigungen in Gewässer, ...) die im Zusammenhang mit Containerumschlag am Bestandshafen beantragt werden, der Veränderungssperre.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Bohmte erzeugt die WSA-Genehmigung keinen Bestandsschutz hinsichtlich eines Containerumschlages. Sie bezieht sich lediglich auf die Nutzung der Wasserstraße und erzeugt keine Konzentrationswirkung auf andere Genehmigungen (Nutzungsgenehmigungen, bau- und wasserrechtliche Genehmigungen,).</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Einschränkungen zum Betrieb im bestehenden Hafenstandort (Definition als „Sondergebiet Hafen für Futtermittel und Schüttgüter“) stellen eine Neudefinition und damit Einschränkung für Flächen der WSV dar. <p>Die Entwicklungsmöglichkeiten werden dadurch minimiert. Es kommt zu Qualitätsminderungen und zu einer erheblich reduzierten Verwendbarkeit und damit zu einer Wertminderung der WSV-Flächen in der Umschlagstelle.</p>			<p>Der bestehende Betrieb erhält ausreichend Entwicklungsspielraum und soll in dem Bereich Futtermittel und Schüttgüter gestärkt werden. Durch das Nebeneinander zweier Umschlagsplätze wird grundsätzlich die Binnenschifffahrt gestärkt. Eine Wertminderung wird nicht gesehen, da auch bis heute nur Futtermittel und Schüttgüter umgeschlagen werden.</p> <p>Der Bestandshafen soll und wird nicht geschädigt, da das Bauleitplanverfahren keine nachteiligen Auswirkungen auf bestehende Genehmigungen hat.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Auf die notwendige Verlegung / Erneuerung des sich bei MLK-km 55,200 befindlichen Dükers Nr. 53 wird in den Planungsunterlagen hingewiesen. Im Rahmen der weiteren Realisierung sind detaillierte Abstimmungen mit der WSV erforderlich. Dabei sind z. B. der Rückbau des bestehenden Bauwerks und die Unterhaltungspflichten des neuen Bauwerks zu berücksichtigen. <p>Im Rahmen des Neubaus werden auch Flächen auf der Südseite des MLK betroffen sein. Ggf. sind diese Flächen bereits in das jetzt vorliegende Verfahren zu integrieren.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Genehmigungsplanungen beachtet.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Genehmigungsplanungen beachtet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Bei den Planungen ist zu berücksichtigen, dass sich der Mittellandkanal im betroffenen Streckenabschnitt in Dammlage befindet. Eine Verschlechterung des Ist-Zustandes muss ausgeschlossen werden. Die WSV ist bei der weiteren Planung diesbezüglich detailliert zu beteiligen. Ggf. wird die Beteiligung weiterer Fachbehörden (z. B. BAW) erforderlich. • Ein Wegerecht für die Zufahrt zur Wendestelle Bohmte wird eingefordert. • Wegerechte für die künftigen Hafentflächen für die WSV werden (z. B. zur Gefahrenabwehr) eingefordert. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Genehmigungsplanungen beachtet.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Genehmigungsplanungen beachtet.</p>
<p>Wie oben erwähnt, bestehen gegen die Aufstellung des o. a. Bebauungsplanes und des o. a. Flächennutzungsplanes seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Ergänzend und klarstellend teile ich mit, dass die Neuentwicklung eines Hafens am MLK, östlich des Wendbeckens Bohmte meinerseits ausdrücklich begrüßt wird.</p> <p>Die Entwicklung und Installation neuer Hafentstandorte erzeugt neue Verkehrsbeziehung und fördert und entwickelt damit den Schiffsverkehr, was das ausdrückliche Ziel der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist.</p>	<p>Die Ausführungen zum geplanten Containerhafen werden zustimmend zur Kenntnis genommen</p>

12 Unterhaltungsverband Obere Hunte				30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	x	Anregungen	x	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Zu dem im Betreff genannten Bauleitplanverfahren wurde der Unterhaltungsverband Nr. 70 „Obere Hunte“ bereits im Rahmen der vorgezogenen Beteiligung einbezogen. Die in unserer Stellungnahme vom 10.02.2015 genannten Hinweise und Anregungen behalten weiterhin grundsätzlich Gültigkeit.</p>			<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die Stellungnahme vom 10.02.2015 wird beachtet.</p>		

<p>Zwischenzeitlich wurde die Planung fortgeschrieben und ein Konzept zur Oberflächenentwässerung erstellt. Das Konzept ist mit dem Verband abgestimmt und findet daher unsere Zustimmung. Zum jetzt vorliegenden Planungsstand äußert sich der UHV Nr. 70 wie folgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Im derzeitigen Bestand entwässert das Plangebiet - einschließlich eines Einzugsgebietes südlich des Mittellandkanals - über zwei Entwässerungssysteme über die Verbandsgewässer Ill. Ordnung „A“ und „B“ der Beitragsabteilung Stirpe-Oelingen. Zukünftig ist die Entwässerung nur noch im Bereich des heutigen Gewässers „A“ vorgesehen. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<ol style="list-style-type: none"> 2. Südlich der Hafenstraße kann das Gewässer „B“ aufgehoben werden, die erforderliche Entwässerung erfolgt über das neu herzustellende Regenkanalsystem in Richtung Donaustraße und RRB. Durch die Entlastung des Gewässers „B“ entlang der Oelinger Straße wird für die anliegenden Gebäude und nicht bebauten Grundstücke eine deutliche Entspannung in Hochwassersituationen erwartet. Das Starkregenereignis am 16. August diesen Jahres sorgte im genannten Bereich für größere Überschwemmungen und Straßenüberflutungen. Im weiteren Verlauf des Gewässers, dessen Gefälle stark abnimmt, bedeutet dieses außerdem für das Siedlungsgebiet zwischen Bürgermeister Schröder-Straße und Lange Straße ein verringertes Hochwasserrisiko, was ebenfalls positiv zu bewerten ist. 	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>
<ol style="list-style-type: none"> 3. Durch Entwässerung insbesondere des südlich des Mittellandkanals gelegenen Einzugsgebietes wird das Gewässer „A“ zukünftig stärker belastet. Wegen der kompletten Durchleitung durch das Regenrückhaltebecken werden Abflüsse jedoch gleichmäßig und Abflussspitzen gedämpft. Grundsätzlich ist mit einem permanenten Durchfluss durch das Becken zu rechnen. Aufgrund der Beckentiefe von ca. 2,50 m ist außerdem mit einer Grundwasserinfiltration und lokalen Absenkung des Grundwasserstandes zu rechnen. 	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>
<ol style="list-style-type: none"> 4. In Höhe des Regenrückhaltebeckens soll das Gewässer „A“ entlang der Donaustraße aufgehoben werden. Hierbei muss die Entwässerung der westlich angrenzenden Flächen sowie die Oberfläche der Straße gewährleistet bleiben. 	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>

<p>5. Die Bemessung des Regenrückhaltebeckens ist auf Grundlage des geltenden technischen Regelwerks DWA Arbeitsblatt A 117 für eine 5-jährige Häufigkeit ($n = 0,2/a$) erfolgt und im beigefügten Entwässerungskonzept dargestellt. Die genannte Regenhäufigkeit deckt jedoch nur die kleineren Hochwasserereignisse ab, die in der Regel weitgehend unproblematisch sind. Die höheren Hochwässer mit höherem Schadenspotential ($n < 0,2/a$), die rechnerisch eine Vollfüllung des Beckens mit Anspringen des Notüberlaufs zu Folge haben, sind im Oberflächenentwässerungskonzept noch gar nicht betrachtet worden. Diese Fälle sind in den letzten Jahren jedoch überdurchschnittlich häufig eingetreten. Aus diesem Grund sollte das Gewässer „A“ an der Donaustraße unterhalb des Beckens in der heutigen Form unbedingt erhalten bleiben und die Funktion der Notentlastung des Beckens übernehmen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Hinweis zur Erhaltung des Straßenseitengrabens wird im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p>
<p>6. Es ist beabsichtigt, den Auslauf aus dem RRB in einen Graben einzuleiten, der westlich des Grundstücks Donaustraße 2 und entlang der B 51 neu herzustellen ist. Im weiteren Verfahren ist der Unterhaltungspflichtige für das Gewässer zu bestimmen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p>
<p>Der Unterhaltungsverband Nr. 70 „Obere Hunte“ hat gegen die 13. Änderung des Flächen-nutzungsplanes und gegen den Bebauungsplan Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“ keine Bedenken.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

13 Wasserverband Wittlage				30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>zu dem im Betreff genannten Bauleitplanverfahren wurde der Wasserverband Wittlage bereits im Rahmen der vorgezogenen Beteiligung einbezogen. Die in unserer Stellungnahme vom 10.02.2015 genannten Hinweise und Anregungen behalten weiterhin grundsätzlich Gültigkeit.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die Stellungnahme vom 10.02.2015 wird beachtet.</p>				
<p>Zwischenzeitlich wurde die Planung fortgeschrieben und ein Konzept zur Oberflächenentwässerung erstellt. Das Konzept ist mit dem Verband abgestimmt und findet daher unsere Zustimmung. Zum jetzt vorliegenden Planungsstand äußert sich der Wasserverband Wittlage wie folgt:</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>				

<p>1. Die Bemessung des Regenrückhaltebeckens ist auf Grundlage des geltenden technischen Regelwerks DWA Arbeitsblatt A 117 für eine 5-jährige Häufigkeit ($n = 0,2/a$) erfolgt und im beigefügten Entwässerungskonzept dargestellt. Der Bemessungsfall mit geringerer Häufigkeit ($n < 0,2/a$), der rechnerisch eine Vollerfüllung des Beckens mit Ansprungen des Notüberlaufs zur Folge hätte, ist im Oberflächenentwässerungskonzept noch nicht betrachtet worden. Aus diesem Grund sollte das Gewässer „A“ an der Donaustraße unterhalb des Beckens in der heutigen Form unbedingt erhalten bleiben und die Funktion der Notentlastung des Beckens übernehmen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Hinweis zur Erhaltung des Straßenseitengrabens wird im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p>
<p>2. Die Dimensionierung der Regenkanäle ist noch nicht erfolgt. Es ist dann aber zu beachten, dass ein Teilabschnitt der Regenkanäle sowie auch das Regenrückhaltebecken zusätzlich Oberflächenabflüsse aus Einzugsgebieten außerhalb des Verfahrensgebietes, z. B. südlich des Mittellandkanals, aufnehmen wird.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p>
<p>3. Zur Regenrückhaltung aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 99 ist die dargestellte Fläche östlich der Donaustraße ausreichend groß und das erforderliche Stauvolumen kann ausschließlich hier realisiert werden. Sowohl im Flächennutzungsplan als auch im Bebauungsplan ist eine weitere Fläche an der B 51 mit Zweckbestimmung „Regenrückhaltebecken“ vorgesehen. Es ist sinnvoll, die Zweckbestimmung bis auf weiteres zu belassen, um Flächen für Rückhaltungen für spätere Baugebietserweiterungen zu reservieren. Sollte die Fläche jedoch langfristig nicht für wasserwirtschaftliche Zwecke erforderlich sein, sollte sie einer anderen Nutzung zugeführt werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>
<p>Der Wasserverband Wittlage hat gegen die 13. Änderung des Flächennutzungsplanes und gegen den Bebauungsplan Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“ keine Bedenken.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

14 Landkreis Osnabrück				30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Die öffentliche Auslegung in der Zeit vom 26.10.2015 bis einschließlich 30.11.2015 habe ich zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus Sicht des Landkreises Osnabrück nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p><u>Regional- und Bauleitplanung</u></p> <p>Aus Sicht der Regional- und Bauleitplanung bestehen gegen die 13.Änd. des Flächennutzungsplanes sowie den Bebauungsplan Nr.99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“ keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Die Regelung zum Anschluss von Einzelhandel in dem Plangebiet wird begrüßt.</p> <p>Wie in meiner Stellungnahme vom 11.02.2015 bereits angeführt, gehe ich davon aus, dass die Flächen- und Grundstücksankäufe betroffener Eigentümer im Plangebiet vor Bekanntmachung des Bebauungsplanes abgeschlossen wurden.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für die wesentlichen Bereiche sind Flächen- und Grundstücksankäufe getätigt worden, sodass das Projekt Containerhafen und bei Nachfrage auch die ersten Gewerbegrundstücke besiedelt werden könnten.</p>		
<p><u>Untere Denkmalschutzbehörde</u></p> <p>Auf die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgebrachten Bedenken der Baudenkmalpflege wurde eingegangen. Das im Plangebiet befindliche Baudenkmal Donaustraße 6 in Bohmte erhält einen Grünstreifen und die überbaubaren Bereiche werden abgerückt. Baudenkmalpflegerische Bedenken werden zurückgestellt.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>		
<p><u>Untere Wasserbehörde</u></p> <p>1. <u>Oberflächenentwässerung:</u></p> <p>Das vorgelegte Oberflächenentwässerungskonzept zum BBP Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“ ist aus wasserwirtschaftlicher und wasserbehördlicher Sicht verbindlich um einige Aspekte zu ergänzen (siehe Anlage 1). Die Fragestellungen der Anlage wurden an den Fachplaner per mail versendet.</p> <p>Eine abschließende Stellungnahme kann erst nach Vorlage der ergänzenden Unterlagen zum Oberflächenentwässerungskonzept erfolgen.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die Hinweise werden im Weiteren beachtet und eingearbeitet.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>		
<p><u>Anmerkungen:</u></p> <p>Für die Verrohrung/Aufhebung der Gewässer wird eine wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich.</p> <p>Die sich daraus ergebenden, erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen und Erlaubnisse sind beim Landkreis Osnabrück, - Untere Wasserbehörde - zu beantragen.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p>		

<p>2. <u>Gewässerschutz:</u></p> <p>Zum Gewässer III. Ordnung ist ein Mindestabstand von mindestens einem Meter ab Böschungsoberkante von jeglicher Bebauung und Geländemodellierung frei zu halten.</p> <p>Für Verrohrungen von Gewässern mit einer Gesamtlänge von > 10m ist ein Wasserrechtsantrag nach § 68 WHG bei der Unteren Wasserbehörde zu stellen.</p> <p>Für Überfahrten an Gewässern mit einer Gesamtlänge < 10m ist ein Wasserrechtsantrag nach § 57 NWG bei der UWB zu stellen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.</p>
<p><u>Untere Naturschutzbehörde</u></p> <p>Aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege wird zu den vorgelegten Antragsunterlagen der wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Im Umweltbericht, Kapitel 5.1 wird im zweiten Absatz auf die Rechtsgrundlage zur Ermittlung des Eingriffs verwiesen.</p> <p>Die Heranziehung des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes ist allerdings seit 2009 nicht mehr korrekt. Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 14 ff sind die korrekte Rechtsgrundlage.</p> <p>Die gleiche Korrektur ist in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplanes, Seite 13, zweiter Absatz vorzunehmen.</p>	<p>Der Hinweis wird beachtet, die Gesetzesangabe wird korrigiert.</p>
<p>Weiter wird unter dem Kapitel 5.4, „Untersuchungsrahmen zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag“, darauf verwiesen, dass aus Zeitgründen die Ereignisse der artenschutzrechtlichen Untersuchungen noch nicht in den Umweltbericht eingearbeitet werden konnten.</p> <p>Insbesondere die sich aus diesen Untersuchungen ergebenden Erfordernisse zu CEF-Maßnahmen, zu Vermeidungsaspekten oder anderen artenschutzrechtlich relevanten Punkten müssen aber zwingend im Umweltbericht Niederschlag finden.</p> <p>Daher kann zu dem Punkt „Artenschutz“ keine Stellungnahme abgegeben werden. Bei der Bewertung und Bilanzierung soll das Städtetag-Modell angewendet werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und beachtet. Die in den artenschutzrechtlichen Gutachten vorgeschlagenen und beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen werden in den Umweltbereich noch gesondert aufgeführt.</p> <p>Der Hinweis wird beachtet, es wird das Städtetag-Modell angewandt.</p>

<p>Es wird dringend empfohlen das Osnabrücker Kompensationsmodell anzuwenden, das dieses im Landkreis anerkannt ist und von allen Gemeinden und Planungsträgern verwendet wird. Beispielhaft wird darauf hingewiesen, dass das geplante Hafenbecken mit dem Wertfaktor 3 belegt worden ist, was in keiner Weise aus hiesiger Sicht Zustimmung erhält.</p> <p>Eine Überarbeitung der Bilanzierung und auch ein konkreter Nachweis der erforderlichen Kompensation sind in Abstimmung mit dem Unterhaltungsverband, dem Landkreis Osnabrück und der Gemeinde Bohmte erforderlich.</p> <p>Die Antragsunterlagen sind nach Überarbeitung und Korrektur erneut zur Stellungnahme vorzulegen.</p>	<p>Der Hinweis wird beachtet, es wird das Osnabrücker Modell angewandt. Hinsichtlich der Bewertung des Hafenbeckens wird der Auffassung der UNB gefolgt.</p> <p>Der Hinweis wird beachtet. Der konkrete Nachweis der erforderlichen Kompensation erfolgt in Abstimmung mit dem Unterhaltungsverband, dem Landkreis Osnabrück und der Gemeinde Bohmte.</p> <p>Der Hinweis wird beachtet</p>
<p><u>WIGOS</u></p> <p>Gegen die 13. Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 99 in der Gemeinde Bohmte bestehen seitens der WIGOS keine Bedenken.</p> <p>Die WIGOS begrüßt außerordentlich die Binnenhafenentwicklung im Landkreis zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes im regionalen Kontext.</p> <p>Weitere Anregungen sind insoweit nicht vorzutragen. Sofern sich aufgrund der angeforderten Stellungnahmen zum Brandschutz weitere Anregungen ergeben, werden sie unaufgefordert nachgereicht.</p> <p>Die Beteiligung Träger öffentlicher Belange entbindet jedoch nicht von der Verantwortung im Sinne von § 2 Abs. 1 BauGB.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen</p>

15 VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück Gmb				02.12.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>mit dem Schreiben vom 23.10.2015 haben Sie uns die Planunterlagen des o.g. Vorhabens zugesandt. Die Planunterlagen haben wir durchgesehen und teilen Ihnen mit, dass die Belange der VLO nicht berührt sind und somit keine Bedenken bestehen.</p> <p>Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Stellungnahme vom 12.02.2015, in dem wir auf die perspektivisch vorgesehene Gleisanbindung und die sich daraus ergebenden Konsequenzen hingewiesen haben. Zur besseren Orientierung fügen wir dieses Schreiben als Anlage bei.</p>			<p>Die Anmerkungen aus der Stellungnahme von 12.02.2015 und auch zum Gleisanschluss werden zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Gemeinde Bohmte hat die Letztere keine Bedeutung für die aktuelle Planung, auch mittelfristig wird hier kein Bedarf gesehen.</p>		

<p>Die Oelinger Straße wird in ganzer Länge mit der Linie 214 der VOS NordOst im Rahmen der Schülerbeförderung befahren. Ein Abhängen der Oelinger Straße von der Bundesstraße 65 verursacht, dass die sich im Streckenverlauf nach der Haltestelle Oelingen, Am Schützenplatz befindlichen Haltestellen nur mit nachfolgend dargestelltem Aufwand angefahren werden können.</p> <p>1. Variante 1: Von der B 51 kommend wird nach Bedienung der Haltestelle Oelingen, Am Schützenplatz in die Straße Am Schützenplatz abgebogen und als nächstes die Haltestelle Stirpe, Siedlung bedient. Die Haltestellen Oelingen, Oelinger Straße; Stirpe, Bahnüberführung und Stirpe, Stein können nicht bedient werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Straße Am Schützenplatz für eine Befahrung mit Omnibussen nur eingeschränkt nutzbar ist, die Einmündungen in Oelinger und Stirper Straße wären anzupassen.</p> <p>2. Variante 2: Um alle Haltestellen im v. g. Linienverlauf bedienen zu können wäre eine Linienführung von der B51 kommend über Oelinger Straße – Donaustraße – Hafenstraße – B65 notwendig. Neben den umlauftechnischen Problemen, die durch den verlängerten Linienweg und zusätzlichen Zeitbedarf entstehen, ist anzumerken, dass die Donaustraße auf ganzer Länge nicht für ein Befahren mit Omnibussen geeignet ist. Ein Ausbau auf ganzer Länge wäre hier erforderlich. Zusätzlich wäre die Haltestelle Oelingen, Am Schützenplatz an die Donaustraße zu verlegen.</p>	<p>Damit kann aus Sicht der Gemeinde Bohmte zumindest derzeit sichergestellt werden, dass auch bei Abkopplung der Oelinger Straße die grundsätzliche Möglichkeit besteht, den Busverkehr zu regeln.</p> <p>Die vorgesehene Abkopplung wird daher im Bebauungsplan beibehalten. Hinsichtlich von Sonderverkehren über die festgesetzten Flächen für Fuß- und Radwege kann ggf. über verkehrliche Maßnahmen bei Bedarf entschieden werden.</p>
--	--

Folgende Bürger haben Hinweise/Anregungen geäußert:

1 Oliver Heinrich				31.10.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teile ich Ihnen meine Einwände und Bedenken mit und bitte um Prüfung und Antwort,</p> <p>1. Weitere Verschlechterung der bereits jetzt bestehenden Lärm- und Verkehrsbelastung und Verschlechterung meiner Wohn- und Lebensqualität</p> <p>Bereits jetzt sind die B 65 stark und die frequentierte B 51 sehr stark im Bereich Leckermühle frequentiert. Insbesondere über die B 51 und ab Kreisverkehr Leckermühle die B 218 werden als Ausweichstrecke für die Umgehung der Mautzahlung und als Umleitung für Schleichverkehre der A 1 besonders vom LKW-Verkehr genutzt.</p> <p>Mein Einwand: Ein weitere Verkehrsbelastung in unzumutbar.</p>			<p>Die Ausführungen zur hohen Verkehrsbelastung werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bundesstraßen dienen als Hauptverkehrsstraßen dem Verkehrsfluss. Die genannten Bundesstraßen können aus verkehrlicher Sicht weitere Verkehre, auch mit hohen Lkw-Anteilen, aufnehmen.</p>		
<p>2. Hohe Kosten für die Gemeinde Bohmte und dadurch der Steuerzahler It. Stellungnahme der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr</p> <p>(s. von Ihnen ausgelegtes Dokument: Abwägungsvorschläge nach frühzeitiger Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB)H</p> <ul style="list-style-type: none"> Hier wird der Bau eines Rechtsabbiegestreifens/Rechtsabbiegekeils sowie der Um-/Ausbau der vorhandenen Kreuzungsanlage unbedingt gefordert, sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit zusätzlich die Kreuzung zu signalisieren. <p>Mein Einwand: Staus zwischen dem Kreisverkehr Leckermühle und der Kreuzung/Ampelanlage sind vorhersehbar, in Verkehrsspitzenzeiten unvermeidbar.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Realisierung des Containerhafens und der Gewerbeentwicklung hat höhere Verkehre zur Folge. Dies erfordert den Ausbau des Einmündungsbereiches B 51/Hafenstraße sowie mittel- bzw. langfristig auch den Ausbau des Kreisverkehrs Leckermühle.</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht sind beide Knotenpunkte auf die prognostizierten Verkehrsmengen baulich zu erweitern, sodass die Verkehre dann ohne Probleme abgewickelt werden können. Gewisse Verkehrsverdichtungen zu Spitzenzeiten werden sich nicht vermeiden lassen.</p>		

<ul style="list-style-type: none"> Die Landesbehörde weist darauf hin, „... dass die Ausbaumaßnahmen an der Kreuzung der Bundesstraße 51 mit der Einmündung des Hafengebietes sowie etwaige Ausbaumaßnahmen im Bereich des vorgenannten Kreisverkehrs voll zu Lasten der Gemeinde Bohmte als Planungsträger der Baumaßnahme gehen müssen... gem. § 7 a FStrG..“ <p>Mein Einwand: Ich als Steuerzahler bin nicht bereit, neben den unter Punkt 1 genannten Einschränkungen zusätzlich aus Steuermitteln finanzierte Projekte zu tragen, wenn wie hier die wirtschaftliche Rentabilität eines neu zu bauenden Containerhafens in zahlreichen Veröffentlichungen und Gesprächen diskutiert und nach meinen Erkenntnissen nicht ausreichend bewiesen wurde. Risikogeschäfte sind unbedingt vermeidbar, wenn es um Gelder der öffentlichen Hand geht. Privatinvestoren haben das Risiko schließlich selbst zu tragen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die öffentliche Infrastruktur ist grundsätzlich vom Steuerzahler zu tragen, unabhängig ob der Bund, der Landkreis oder die Gemeinde die Lasten zutragen hat. Ziel der Planung Containerhafens ist die Gewährleistung einer dauerhaften „diskriminierungsfreien“ Umschlagsanlage (Zugang für alle Marktteilnehmer).</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>
--	--

2 Jürgen Solbrig				02.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Unsere Familie wohnt an der B 218. Der Wohnteil des Hauses befindet sich in 20 Metern Abstand zur Fahrbahn. Schon jetzt können wir unseren Garten und die Veranda nicht mehr nutzen, da der Verkehrslärm so stark ist. Sollte noch ein Containerhafen in Stirpe-Olingen gebaut werden, würde sich der LKW-Verkehr und damit die Emission, sprich Lärm und Abgase, nochmals erhöhen. Ein Großteil der LKW würde die B 218 nutzen, um zur A 1 in Bramsche und zurück zu kommen. Unsere Lebensqualität und Gesundheit würde dadurch noch weiter beeinträchtigt werden.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie das bei Ihren weiteren Planungen.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bundesstraßen dienen als Hauptverkehrsstraßen dem Verkehrsfluss. Die genannten Bundesstraßen können aus verkehrlicher Sicht weitere Verkehre aufnehmen.</p> <p>Die hohe Lärm-Belastung von Wohnhäusern an Hauptverkehrsstraßen wird zur Kenntnis genommen, es wird aber keine Alternative für eine andere Verkehrsführung gesehen, denn Bundesstraßen dienen der Verkehrsabwicklung von überörtlichen Verkehren. Die Planung kann nicht geändert werden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

3 Elke Walkenhorst				03.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teile ich Ihnen meine Einwände und Bedenken mit.</p> <p>Einwände bestehen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens. Zu Stoßzeiten ballt sich der Verkehr bereits jetzt massiv. Kreisel Leckermühle, Ortschaft Belm und Venne.</p> <p>Bad Essen ist ein Erholungsgebiet und die Nachbargemeinden gehören dazu. Da der wirtschaftliche Erfolg nicht gewährleistet ist, soll es so bleiben.</p> <p>Die Steuergelder werden an anderer Stelle dringender gebraucht!</p>			<p>Bundesstraßen dienen als Hauptverkehrsstraßen dem Verkehrsfluss. Die genannten Bundesstraßen können aus verkehrlicher Sicht weitere Verkehre aufnehmen.</p> <p>Bad Essen ist von den Auswirkungen der Planung nur mittelbar berührt.</p> <p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen und damit die Verwendung von Steuergeldern. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

4 Uwe und Christiane Walkenhorst				03.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teile ich Ihnen meine Einwände und Bedenken mit.</p> <p>Das ländliche Bild wird total zerstört.</p> <p>Wir nutzen oft diesen Bereich zur Entspannung in der Freizeit (zu Fuß und per Fahrrad). Was ist mit den heimischen Tieren und Pflanzen, die sich zur Zeit dort befinden?</p> <p>Da Alternativen vor Ort gegeben sind, ist das der falsche Standort.</p> <p>Wir sind gegen diese massive Steuerverschwendung!</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung von bisherigen landwirtschaftlichen Freiflächen zwangsläufig verbunden und ebenfalls die Verwendung von Steuergeldern. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

5 Dieter Kramer				03.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teile ich Ihnen meine Einwände und Bedenken mit.</p> <p>Ich habe meinen Wohnstandort bewusst im ländlichen Bereich gewählt.</p> <p>Dieses Projekt schränkt meine Wohnqualität massiv ein, da Zurzeit vorhandene Radwege nicht mehr genutzt oder sehr einschränkt genutzt werden können. Spaziergänge werden von den Abgasen der Schiffe und LKW beeinträchtigt. Das Landschaftsbild wird zerstört!</p> <p>Des Weiteren haben wir bereits genug Verkehrsaufkommen (Kreisel Leckermühle). Jedes weitere ist unzumutbar!</p> <p>Ich erhebe massive Einwände gegen die Steuerver-schwendung!</p> <p>Da bereits ein Hafen vorhanden ist, ist dieses Projekt völlig unakzeptabel!</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an den ausgewählten Standorten eine Überplanung bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden und ebenfalls die Verwendung von Steuergeldern. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden.</p> <p>Radwege werden durch die neue Planung nicht zerschnitten oder abgehängt. Nach dem Ausbau des Hafens dürfte sich die Situation eher verbessern.</p> <p>Die Realisierung des Containerhafens und der Gewerbeentwicklung hat höhere Verkehre zur Folge. Aus verkehrlicher Sicht sind beide Knotenpunkte auf die prognostizierten Verkehrsmengen baulich zu erweitern, sodass die Verkehre dann ohne Probleme abgewickelt werden können.</p> <p>Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

6 K. Groth				06.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teilen wir Ihnen unsere Einwände und Bedenken mit und bitten um Prüfung und Antwort.</p> <p>Lärmbelastung Jetzige Belastungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stark frequentierte B 65 • Sehr stark frequentierte B 51 (Ausweichstrecke: Umleitung und Strecke für Schleichverkehre der A 1) • Sehr stark frequentierte Eisenbahnlinie Bremen-Osnabrück • Flugplatz Bohmte • Bestandshafen Zerhusen <p>Die Hafestraße wird jetzt nur gelegentlich Befahren (ca. 2 motorisierte Fahrzeuge / Stunde tagsüber)</p> <p>Eine weitere Zunahme der Lärmbelastung würde meine Lebens- und Wohnqualität in unzumutbarer Art und Weise beeinträchtigen.</p> <p>Naturschutz</p> <p>Vermutung Feldhamster Schutz der Natur geht vor industriellen Interessen!</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Lärmbelastung wird gegenüber der heutigen Situation ansteigen, es werden aber die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.</p> <p>Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde auch eine umfassende Umweltprüfung durchgeführt, dabei sind auch die Belange des Artenschutzes berücksichtigt worden. Feldhamster-Vorkommen sind im Plangebiet nicht bekannt.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

7 Karin Ruppelt				09.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teile ich Ihnen meine Einwände und Bedenken mit und bitte um Prüfung und Antwort.</p> <p><u>Zu erwartende Lärmbelastigung des von der HWL zu bebauenden Grundstücks an der Kanalhafenbrücke Oelingen Oelinger Straße:</u></p> <p>Durch Aufschüttung des Geländes auf 3 m Höhe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starkes Beschleunigen der LKW bei Anfahren auf die Anhöhe • Starkes Abbremsen der LKW beim Herunterfahren • Prognostizierter LKW-Verkehr lt. ausliegender Dokumente im jetzigen Verfahren • Hochliegende Lärmquellen mit weiter Ausbreitung ins umliegende Land Baulärm in der Bauphase 			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover eine niedrigere Höhenlage abgestimmt.</p> <p>Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafen-Umschlagsfläche von etwa 1 m über Wasserspiegellage des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Daraus resultiert eine erforderliche durchschnittliche Aufschüttung von etwa 1,5 m über heutigem Gelände, die Altplanung sah dagegen noch 2,5 m vor.</p> <p>Somit ergeben sich auch geringere Steigungen bei den Fahrwegen auf die Hafenanlage als bisher angenommen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Ansonsten wird darauf verwiesen, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Containerhafen bzw. bei der Bauantragsstellung zur Ansiedlung von Unternehmen jeweils Schallgutachten beizulegen sind. Dort ist die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für die schutzbedürftige Wohnnutzung jeweils nachzuweisen.</p>		

8 Hanna und Kurt Denke				09.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teilen wir Ihnen unsere Einwände und Bedenken mit und bitten um Prüfung und Antwort.</p> <p><u>Veränderung des Landschaftsbilds</u> Wird nachteilig grundlegend verändert</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung von bisherigen landwirtschaftlichen Freiflächen zwangsläufig verbunden und ebenfalls die Verwendung von Steuergeldern. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen.</p>		
<p><u>Ackerbau / Landwirtschaft: Verlust von sehr gutem Ackerboden</u></p> <p>Die hohe Anzahl von 50-60 Bodenpunkten ist nahezu einzigartig näheren Umkreis, da hier die Ausläufer der Hildesheimer Börde enden (im Vergleich Bohmterheide 30 Punkte, Kalkriese 26 Punkte). Lediglich in den Landkreisen Hildesheim und Wolfenbüttel werden Spitzenwerte von über 70 Punkten erreicht.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		
<p><u>Veränderung der Verkehre</u></p> <p>Der Schulbusverkehr mit Gefährdung der Schulkinder durch Schleichverkehre (Oelinger Straße, Stirper Straße = Siedlungsgebiet = Tempo 30-Zone mit Straßenerhöhungen) ist wiederholt zu erwarten. In der Vergangenheit haben wir als Anwohner der Stirper Straße hier bereits deutliche Erfahrungen hinsichtlich Gefahren und Lärmbelästigungen gemacht. Verbotsschilder werden ignoriert. In Sackgassen und für LKWs zu schmale Straße wird eingefahren. Falsch ausweisenden Navigationsgeräten wird mehr geglaubt als Schildern.</p>			<p>Die Verkehrsführung für das Industrie- und Hafengebiet wird verkehrlich von der Oelinger und der Stirper Straße getrennt, sodass es hier keine Vermischung mit Gewerbeverkehren geben wird.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, Regelungen zur Verkehrssicherung auf den jeweiligen Verkehrswegen sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>		

<p><u>Steuerverschwendung</u></p> <p>Die Gemeinden Bohmte, Ostercappeln und Bad Essen schließen sich zusammen mit dem LK Osnabrück in der Hafen Wittlager Land (HWL) GmbH zusammen, Defizite müssen aus den Haushalten ausgeglichen werden, das die GmbH zum Jahresende mit einer schwarzen Null abschließt. Die HWL mit der Gemeinde Bohmte Treiber des Industriegebiets, dessen Hauptbestand der HWL-Containerhafen sein soll. Hier wird nicht wirtschaftlich optimal gearbeitet. Das Verwaltungsgerichtsurteil vom September 2011 gibt der Klage des Betreibers des Kanalumschlag Zerhusen gegen die WSA Recht).</p> <p>Sparsamer Umgang mit Land ist lt. Baugesetzbuch verpflichtend: Hier werden für den Containerhafen 3,5 ha umsonst verbaut.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das VG Urteil bezieht sich nur auf die Ablehnung des Förderantrages der Fa. Zerhusen durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster bzw. deren Begründung.</p> <p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Da das Projekt als sinnvolle und langfristige Infrastrukturmaßnahme anzusehen ist, wird der Boden nicht „umsonst verbaut“ werden. Solche Vorhaben sind zwangsläufig mit hohem Flächenverbrauch verbunden.</p>
--	---

9 Erika und Friedhelm Brockschmidt				09.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise		
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Hiermit legen wir Beschwerde gegen den geplanten Bau eines Containerhafens ein, wie er im Bebauungsplan Nr. 99 der Gemeinde Bohmte vorgesehen ist, und formulieren unsere Bedenken. Die zu erwartenden Folgen sind für uns nicht tragbar. Wir sehen erhebliche Belastungen für unsere Immobilie, das Wohnhaus Am Schützenplatz 5 in Stirpe, ca. 500 Meter vom geplanten Containerhafen entfernt.</p> <p>Wir kritisieren die Planung als ungeeignet und überflüssig.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren, sodass keine Wertminderungsansprüche daraus abgeleitet werden können. Zudem ist der aktuelle Planbereich bereits weitgehend rechtskräftig durch den Bebauungsplan Nr. III als Industrie- und Gewerbegebiet überplant.</p>		

<p>Sie ist ungeeignet, weil auf dem Mittellandkanal ein Containertransport aufgrund zu geringer Brückenhöhen wirtschaftlich nicht möglich ist. In Richtung belgische und niederländische Nordseehäfen, die als ein Hauptziel der Bohmter Planung angegeben worden waren, sind die Brückenhöhen sogar noch niedriger. Sie erlauben nur einen einlagigen Transport. In Richtung Hamburg ist immerhin ein zweilagiger Containertransport möglich, allerdings nur mit Schiffen unter 100 Metern, größere Längen scheitern am Schiffshebewerk Scharnebeck. Ein- und zweilagig bedeutet nur ein Viertel bzw. die Hälfte der möglichen Ladekapazität von Binnenschiffen. In der Summe kann in dem geplanten Hafen also höchstens nur ca. ein Drittel der möglichen Ladekapazität der Schiffe umgeschlagen werden. Damit ist eine Wirtschaftlichkeit des Hafens ausgeschlossen!</p>	<p>Die Auswertung der Unternehmensbefragungen ergab einen deutlichen Schwerpunkt in den Verkehren zum Seehafen Hamburg bzw. nach Norddeutschland. Dies gilt sowohl im Wareneingang als auch im Warenausgang. Der zweite Schwerpunkt sind die Verkehre zu den Westhäfen bzw. in die Beneluxländer.</p> <p>Zur Abwicklung dieser Verkehre sind direkte Binnenschiffe vorgesehen einerseits nach Hamburg und andererseits nach Antwerpen. Die Container für Ziele in Übersee und den europäischen Short-Sea Verkehr nach Schweden und Russland werden direkt in die Seehäfen gebracht und dort gegebenenfalls zum richtigen Terminal weiterverteilt. Die Container zu Zielen im Umfeld der Seehäfen nach Norddeutschland bzw. in die Benelux-Länder werden mittels LKW zu ihren jeweiligen Zielorten gebracht.</p> <p>Nach Hamburg wird ab Bohmte der Mittellandkanal über Minden und Hannover bis zum Abzweig des Elbeseitenkanals am Kilometer 233,65 des Mittellandkanals genutzt. Ab dort wird der Elbeseitenkanal auf ganzer Länge genutzt. Anschließend werden die Schiffe auf der Elbe bis Hamburg fahren. Die Gesamtlänge dieses Weges von Bohmte bis zum Hafen Hamburg beträgt etwa 335 km. Der gesamte Laufweg ist von GMS mit einer Länge von 110 m befahrbar. Einzige Ausnahme ist das Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbe-Seiten-Kanal. Dieses stellt einen Engpass dar und ist maximal für 100 m lange Schiffe geeignet. Der Mittellandkanal wird ausgebaut um in Zukunft auch ÜGMS die Benutzung zu ermöglichen. Auf der Elbe ist dies bereits möglich. Der Elbe-Seiten-Kanal kann bis auf das Schiffshebewerk problemlos von GMS befahren werden. Auf der gesamten Route ist ein zweilagiger Containertransport möglich. In Richtung Hamburg ist dementsprechend ein Verkehr mit 100 m langen Schiffen möglich, die zweilagig mit Containern beladen werden können.</p> <p>Nach Antwerpen wird zuerst ebenfalls der Mittellandkanal genutzt, jedoch in die andere Richtung bis zu seinem Beginn am „Nassen Dreieck“. Ab dort wird der Dortmund-Ems-Kanal bis Datteln genutzt, anschließend der Wesel-Datteln-Kanal auf voller Länge bis Wesel. Im Anschluss wird der Rhein bis in den Bereich südlich Rotterdams genutzt und ab dort die Schelde-Rheinverbindung. Die Gesamtentfernung über die Wasserstraße beträgt ungefähr 430 km. Der Mittellandkanal ist auch in diese Richtung künftig durch ÜGMS nutzbar. Der anschließende Dortmund-Ems-Kanal ist für GMS mit maximal 110 m Länge geeignet. Die Brückendurchfahrtshöhe von 4,25 m ermöglicht lediglich</p>
--	---

<p>Das bedeutet, dass die Planung für den Hafen überflüssig ist, und wir fordern die Einstellung des Verfahrens. Ein nicht zu erreichendes Planungsziel ist ein eindeutiger Hinderungsgrund für eine Bauleitplanung, für die das Baugesetzbuch ausdrücklich einen sorgsamen und sparsamen Umgang mit Flächen fordert! Das gilt umso mehr, als dass keine 500 Meter vom geplanten Standort entfernt bereits ein Hafen existiert, der die wasserrechtliche Erlaubnis zum Umschlag von Containern hat, und der sich auch dazu bereit erklärt hat, Containerumschlag zu betreiben.</p>	<p>einen einlagigen Containertransport. Der anschließende Wesel-Datteln-Kanal kann auch von GMS genutzt werden, diese können jedoch ebenfalls aufgrund der Brückendurchfahrts Höhe von 4,50 m nur einlagig beladen werden. Auf dem Rhein und der Schelde-Rheinverbindung gibt es keinerlei Einschränkungen für den Einsatz von ÜGMS.</p> <p>Auf der Verbindung nach Antwerpen sind also lediglich einlagig beladene Schiffe von maximal 110 m Länge möglich. Es ist vorgesehen, dass die Schiffe in Richtung Antwerpen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in Emmerich um eine zweite und dritte Lage Container ergänzt werden.</p> <p>Die Aspekte zur Wirtschaftlichkeit sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>
<p>Es hat in letzter Zeit deutliche Hinweise darauf gegeben, dass der Bau eines Containerhafens gar nicht das Ziel dieses Bebauungsplanes ist, sondern dass es eigentlich um die Verlegung des Osnabrücker Hafens geht. Das wäre dann noch schlimmer als ein ungeeignetes und überflüssiges Projekt, das wäre bewusste Irreführung! Wir protestieren heftig gegen eine solche Vorgehensweise, bei der das eigentliche Ziel verschwiegen wird und mithilfe eines anderen, lediglich vorgeschobenen Ziels Stück für Stück durchgesetzt werden soll. Obwohl von den Hafeninitiatoren bestritten, ist in letzter Zeit in einigen öffentlichen Berichten ziemlich schlüssig dargestellt worden, dass der Containerhafen als Türöffner gedacht ist, um den Protest auszuhebeln, der mit dem Gesamtprojekt verbunden wäre. Mit dieser Salamitechnik soll der Protest vereinzelt und die Auseinandersetzung mit der eigentlichen Frage umgangen werden. Wenn tatsächlich eine Verlagerung des Osnabrücker Hafens und ein riesiges Industriegebiet in Stirpe-Oelingen geplant sind, dann fordern wir eine öffentliche Auseinandersetzung damit und ein ehrliches Verfahren mit aktiver Beteiligung der Bevölkerung, in dem wir unsere Rechte wahrnehmen können, uns genau zu diesem Projekt äußern zu können und nicht lediglich zu einem vorgeschobenen Containerhafen. Der noch nicht einmal funktionieren kann. Wir lehnen es deutlich ab und protestieren sehr energisch dagegen, dass ein Bauleitverfahren für einen Containerhafen vorgeschoben und dazu missbraucht wird, um einen anderen Hafen zu verlegen. Das ist unehrlich und beschneidet unsere Mitwirkungsrechte!</p>	<p>Die genannten Hinweise sind der Gemeinde nicht bekannt, die Vermutungen entbehren daher jeder Grundlage. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind falsch und werden zurückgewiesen.</p> <p>Grundlage der Planung sind die 3 bestehenden Bebauungspläne I bis III, das Entwicklungskonzept für diesen Bereich (u.a. mit der Hafenplanung) und die vorliegende Bauleitplanung Nr. 99.</p> <p>Es gibt es keine Vereinbarung, keine Absichten und keine Kenntnisse über ein solches Ansinnen seitens der Stadt Osnabrück, dem Landkreis oder der Gemeinde Bohmte. Die Stadt Osnabrück würde dies sicher auch aus Eigeninteresse grundsätzlich ablehnen.</p>

<p>Ob nun als ungeeigneter Containerhafen oder als Türöffner für einen anderen Zweck, wir lehnen die Planung ab und sind sehr verärgert darüber, wie hier versucht wird, Interessen durchzudrücken, ein Bauleitverfahren zu missbrauchen und Bürgerrechte zu beschneiden! Wir fordern die Beendigung dieses Bauleitverfahrens!</p> <p>Wir kritisieren außerdem, dass der Auslegungsbeschluss für diesen Bebauungsplan nicht vom Rat der Gemeinde Bohmte sondern nichtöffentlich vom Verwaltungsausschuss gefasst wurde. Weil sich der ausgelegte Plan in mehreren Punkten von der Version unterscheidet, die dem Rat ursprünglich vorgelegen hatte, weisen wir den Auslegungsbeschluss als ungültig zurück. Wir können auch nicht erkennen, dass anerkannte Naturschutzverbände nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes angehört worden sind und weisen das Verfahren auch aus diesem Grund zurück!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, wie bereits oben ausgeführt bleibt die Gemeinde bei ihrem Planungsziel.</p> <p>Die geänderte Entwurfsplanung ist vom Verwaltungsausschuss nach Vorberatung im Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens beschlossen worden. Insofern kann der geänderte Entwurf nicht dem Ursprungsentwurf entsprechen. Dies ist gesetzlich auch nicht notwendig, da das frühzeitige Beteiligungsverfahren auch dazu dient, umweltrelevante Auswirkungen und deren Untersuchungsgrad zu ermitteln. Neue Belange können eingearbeitet werden und dementsprechend der Entwurf darauf angepasst werden.</p>
<p>Wir kritisieren auch die schlampige Ausführung des Planes. Es gibt erhebliche Fehler in der schriftlichen „Begründung und Umweltbericht des Bebauungsplanes Nr. 99“. Teilweise wird der Sinn der Formulierungen nicht deutlich.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, soweit ersichtlich werden die Passagen verbessert.</p>
<p>Auf Seite 14 im Kapitel 4.1 ist eine Liste aufgeführt, in der aufgezählt wird, was auf der Fläche des Bestandshafens („Sondergebiet [,]Hafen für Futtermittel und Schüttgüter“ geschehen darf. Diese Liste ist eine Beschreibung der Tätigkeiten, die dort zurzeit ausgeführt werden dürfen. Es ist auffällig und unserer Ansicht nach eindeutig falsch, dass der Umschlag von Containern dort nicht aufgeführt ist, weil die Firma Kanalumschlag Bohmte sehr wohl eine gültige Betriebserlaubnis zum Containerumschlag hat. Die Liste ist also falsch. Wollte man die Betriebserlaubnis des bestehenden Hafens einschränken, wäre dafür ein gesondertes (Gerichts-)Verfahren nötig. Wir schließen uns dem Einwand des Wasser- und Schifffahrtsamts Minden in seiner Stellungnahme vom 4.2.2015 an (in der Abwägung der frühzeitigen Beteiligung zur 13. Änderung des Flächennutzungsplanes fälschlich als „Weser- und Schifffahrtsamt“ bezeichnet).</p>	<p>Die Sondergebietsbeschreibung des Bestandshafens im Bebauungsplan ist korrekt. Sie umfasst das gesamte Spektrum eines Hafens für Futtermittel und für Schüttgüter, einschließlich Schwergutumschlag. Städtebauliches Ziel ist es, dass dieses Nutzungsspektrum des Bestandshafens perspektivisch gesichert wird. Insofern umfasst es alle bereits vorhandenen Nutzungen und Genehmigungen in diesem Bereich und auch zukünftige Genehmigungen.</p> <p>Wie aus den Planunterlagen ersichtlich, soll der Containerumschlag auf dem neu geplanten Standort realisiert werden, daher ist er in der Nutzungsliste für den Futtermittelhafen nicht enthalten. Dies ist kein Fehler sondern es entspricht dem städtebaulichen Ziel: Nebeneinander von 2 entwicklungsfähigen Häfen (Futtermittel und Container).</p>

<p>Das in dem Erläuterungsbericht darauf folgende Kapitel 4.2 behandelt den geplanten Containerhafen („Sondergebiet, Containerhafen“). Da wird ebenfalls eine Aufzählung der dort vorgesehenen Betätigungen angekündigt. Die darauf folgende Liste ist jedoch leer bzw. sie fehlt. Das hat: Die Menge der auf dem Gelände des geplanten Containerhafens erlaubten Betätigungen ist Null. Es darf dort nichts geschehen, was den jetzigen Zustand verändert. Da die „Begründung und Umweltbericht des Bebauungsplanes Nr. 99“ ein offiziell gültiges Dokument und Teil der Gemeindegatzung wird, wenn der Bebauungsplan beschlossen wird, drängen wir auf wortgetreue Einhaltung des Plans! (vgl. Kopie der Seite 14 der Begründung zum Bebauungsplan im Anhang dieses Schreibens).</p>	<p>Die verbindlichen Festsetzungen sind dem Bebauungsplan zu entnehmen, bei dem Bebauungsplan handelt es sich um das rechtsverbindliche Dokument. Bei der Begründung handelt es sich um eine Beschreibung der Planung und auch um eine allgemeine Beschreibung der Festsetzungen, die Begründung erfordert nicht zwangsläufig die Wiederholung der kompletten Festsetzungen aus der Planzeichnung. Insofern handelt es sich um keinen Fehler und dies ist auch offensichtlich.</p> <p>Auf Wunsch kann die komplette Festsetzung aus dem Bebauungsplan auch noch in der Begründung aufgeführt werden. Hierbei würde es sich um eine redaktionelle Ergänzung handeln, die Ziele der Planung werden dadurch nicht verändert.</p>
<p>Wir kritisieren zudem, dass weder im Begründungstext des Bebauungsplanes Nr. 99 noch in der zeichnerischen Darstellung erwähnt wird, dass großflächige Geländeerhöhungen geplant sind. Der Mittellandkanal liegt an dieser Stelle ca. 2,5 Meter höher als das übrige Gelände. Um eine funktionstüchtige Kaimauer und ein ebenerdig befahrbares Hinterland zu erhalten, muss dementsprechend aufgefüllt werden. Diese Geländeerhöhungen haben Auswirkungen. Zum Einen während der Bauphase aufgrund großer Erdbewegungen und damit verbundenen Belästigungen der Anwohner, zum Anderen verändern sich langfristig die Wasserverhältnisse auf dem Gelände. Aufgrund der in der direkten Umgebung vorhandenen Hochwasserproblematik befürchten wir eine Verschlechterung der schon jetzt angespannten Situation. Wir fordern, dass Sicherungsmaßnahmen gegenüber Abrutschen, Ausschwemmungen und Absenkungen des aufgebrauchten Bodens im Einvernehmen mit den Anliegern getroffen werden. Wir fordern auch, dass mögliche Auswirkungen der Erhöhung des Bodendrucks durch Auffüllungen auf die Grundwasserströme untersucht werden und gesichert wird, dass es nicht zu einer Erhöhung des Grundwasserspiegels an anderer Stelle, z.B. in unserer Nachbarschaft kommen kann.</p>	<p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafenumschlagfläche von etwa 1 m über Wasserspiegelhöhe des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Daraus resultiert eine erforderliche durchschnittliche Aufschüttung bis etwa 1,5 m über heutigem Gelände, die Altplanung sah dagegen noch 2,5 m vor. Somit ergeben sich auch geringere Steigungen bei den Fahrwegen auf die Hafenanlage als bisher angenommen.</p> <p>Ansonsten wird darauf verwiesen, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die aufgeworfenen Fragen und Probleme ohne Beeinträchtigungen der Nachbarflächen gelöst werden.</p>
<p>Weil die Geländeerhöhungen weder im Textteil noch in der Planzeichnung des Bebauungsplans erwähnt werden, sind sie Teile der baulichen Maßnahmen und nur innerhalb der eingetragenen Bebauungsgrenzen erlaubt! Sie vermindern die dort eingetragenen Gebäudehöhen. Auch hier bestehen wir auf wortgetreue Einhaltung des Plans!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Das Planungsrecht und das Baurecht werden beachtet (werden).</p>

<p>Wir empfinden es als unangemessene Trickserei, wenn bestehende Lärmkontingente der bereits existierenden Betriebe in den „Industrie- und Gewerbegebieten am Mittellandkanal I und II“ am Heggenkamp abgezogen und dem geplanten Containerhafen zugeschant werden sollen. Wenn der Containerhafen zu laut für diese Umgebung ist, dann muss die Planung abgebrochen werden. Wir befürchten und wenden ein, dass die Kontrolle der Einhaltung der dann reduzierten Kontingente am Heggenkamp auf uns, die betroffenen Bürger hängenbleiben wird.</p>	<p>Es handelt sich um keine Trickserei, sondern um die Anwendung der Kontingentierung im Sinne der veränderten Planungsziele in diesem Bereich. Diese hat hier eine Neugewichtung der bisherigen Kontingente zur Folge.</p>
<p>Wir wenden auch ein, dass es ziemlich abenteuerlich ist, ein Projekt durchziehen zu wollen, das derart auf Kante genäht ist, dass man dazu Anderen den Stoff wegnehmen muss. Das kann gar nicht gut gehen! Außerdem wäre eine Neuverteilung der Kontingente erst dann möglich, wenn sie auch tatsächlich frei geworden sind. Man kann das Fell erst dann verteilen, wenn der Bär tot ist. Wir bestehen deshalb auf Einhaltung der Reihenfolge: Erst sind in einem gesonderten Verfahren die Kontingente den bestehenden Firmen am Heggenkamp abzunehmen, bevor sie in einem Bebauungsplan für den Containerhafen eingesetzt werden können!</p>	<p>Ein Teil der angesprochenen Kontingente liegt auf heute landwirtschaftlichen Flächen, der andere auf bereits besiedelten Flächen. Für alle bereits (genehmigten) Betriebe und Nutzungen am Heggenkamp gilt, sie erhalten einen ausreichenden und erweiterten Bestandsschutz.</p> <p>Die Bebauungspläne I und II werden zumindest hinsichtlich der Kontingente in Zukunft angepasst werden.</p>
<p>Wir kritisieren außerdem und wenden ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Starker Baulärm während der Bauphase sowie im anschließenden Betrieb mit zum Teil hochliegenden Lärmquellen (Kran, Containerstapel, Geländeauffüllung ...) mit den Folgen: <ul style="list-style-type: none"> • Herabsetzung der generellen Wohnqualität, • Auswirkungen auf Personen und Gebäude bei starken niedrigfrequenten Schwingungen beim Einbringen von Spundwänden und Verdichten von Böden, • dauerhafte Einschränkung der Gartennutzung, • krankmachende Faktoren durch dauerhaften Stress (Licht, Lärm ...), die Konzentrations- und Schlafstörungen hervorrufen können, • Minderung des Immobilienwertes. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Gesetzliche Grenzwerte sind einzuhalten.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Auf unserem Grundstück leben und brüten Schleiereulen, die in ihrem Lebensraum durch Bau und Nutzung des Containerhafens gestört, wahrscheinlich sogar vertrieben werden. Die Entfernung zum geplanten Hafen beträgt nur ca. 500 Meter Luftlinie. Die bislang vorgenommenen Kartierungen und Vogelbeobachtungen sind mangelhaft. ➤ Unsere Immobilie wird durch die geplante Straßenführung schlechter erreichbar sein. ➤ Wir haben starke Befürchtungen, dass es durch die geplante Geländeerhöhung um drei Meter bei der Ableitung des Oberflächenwassers zu Überschwemmungen auf unserem Grundstück kommen wird. Das Entwässerungskonzept berücksichtigt nicht, dass es sich dann bei einem großen Teil der Flächen um aufgefüllten, nicht um gewachsenen Boden handelt. Es berücksichtigt auch nicht die Grundwasserströme. Und es berücksichtigt nicht die veränderten Niederschlagsmengen aufgrund klimatischer Veränderungen. ➤ Die Errichtung von starken Lichtquellen, wie sie für die Arbeitssicherheit in Industriegebieten nötig sind, sehen wir als Belastung an. Wir fordern, Blendschutzeinrichtungen einzubauen, damit das Licht nicht über die Grenzen des geplanten Gewerbegebietes hinaus strahlt. Die Lichtproblematik durch hohe und starke Leuchtquellen auf dem Hafengelände erhöht sich noch durch den Betrieb des Portalkrans, der ein Flackern bzw. eine unregelmäßige Beleuchtung und einen unregelmäßigen Wechsel von Licht und Schatten bewirken wird. Wir fordern die Vermeidung von unregelmäßigen flackernden oder blinkenden Lichtern. ➤ Zu erwarten ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen während der Bauphase und im anschließenden Betrieb. Das führt zu erhöhten Lärmbelastigungen und einer Verschlechterung der Luftqualität. Außerdem befürchten wir zusätzliche Belästigungen durch Schleichverkehr trotz oder wegen der veränderten Straßenführungen. ➤ Wir befürchten zudem Gefahren für die Umwelt bzw. eine Belastung / Verschlechterung der Bodenqualität sowohl im Zuge der Baumaßnahmen, bei denen erhebliche Bodenmengen aufgefüllt werden, als auch im Hafenbetrieb z.B. durch Sonder- oder Gefahrstofftransporte. Wir fordern, sorgfältig dafür zu sorgen, dass keine belasteten Böden aufgetragen werden, und ein Konzept zur Gefahrenabwehr bei Unfällen und Bränden mit gefährlichen Chemikalien. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, es wird auf den Umweltbericht und die Gutachten zum Artenschutz verwiesen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Gelände wird nur im Bereich der Hafenumschlagsfläche auf bis zu 1,5 m erhöht.</p> <p>Es wird auf das Oberflächenentwässerungskonzept zum Bebauungsplan verwiesen, dass mit dem Wasserverband abgestimmt ist. Es ist fachlich korrekt und berücksichtigt die entsprechenden Starkregenereignisse.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die Frage ist im Rahmen der späteren Genehmigungsverfahren entsprechend zu berücksichtigen. Dort ist ein entsprechendes Licht-Gutachten einzuholen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Gesetzliche Grenzwerte sind einzuhalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>
	<p>38</p>

10 Sabine Vogt				10.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teilen wir Ihnen unsere Einwände und Bedenken mit und bitten um Prüfung und Antwort.</p> <p>Zunahme der Lärm- und Verkehrsbelastung auf der sehr stark frequentierten B 51 (jetzt schon starke Belastung durch die Nutzung als Ausweichstrecke/Umleitung für Schleichverkehre der A 1).</p> <p>Ich befürchte ein umweltschädigendes Verkehrsaufkommen aufgrund der von Ihnen prognostizierten Zunahme des Verkehrs und Staus im Bereich Leckermühle/Hafenstraße, insbesondere dann, wenn eine Ampelanlage hinzukommt.</p> <p>Ich befürchte eine Lärm-, Licht- und Geruchsdauerbelastung während der Bauphase.</p>			<p>Die Ausführungen zu der hohen Lärm-Belastung durch die Hauptverkehrsstraßen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist aber keine Alternative für eine andere Verkehrsführung gegeben, die Planung kann daher nicht geändert werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Gesetzliche Grenzwerte sind einzuhalten.</p>		
<p>Beeinträchtigung und Gefährdung der Lebensqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> • Von herzkrankte Nachbarn im und anliegend zum Gewerbegebiet • Von Bewohnern im Schichtdienst im und anliegend zum Gewerbegebiet • Grundschulkinder, die empfindlicher auf Lärm reagieren <p>Im Home office Tätige (Berufstätige, Schüler und Studenten sind durch Konzentrationsstörungen im Dauerlärm beeinträchtigt</p> <p>Freizeitnutzung des eigenen Gartens ist durch Lärm- und Geruchsbelästigung beeinträchtigt.</p>			<p>Die Ausführungen zur Lärmbelastung werden zur Kenntnis genommen. Die Lärmemissionen die mit der Planung verbunden sind, müssen die gesetzlichen Grenzwerte einhalten.</p>		
<p>Nachteilige Veränderung des Verkehrsflusses</p> <p>Schleichverkehre im Rahmen von Straßenerneuerungsmaßnahmen entstehen bereits jetzt ständig und regelmäßig trotz des Aufstellens von Durchfahrtsverboten (Renovierung der B 65, Renovierung Kreisel Leckermühle; Ausbau der B 51). Navigationsgeräte werden trotz geänderter Wegführung den LKW-Fahrern falsche Angaben zur Zufahrt über die Hafenstraße machen, so dass mit Einfahrten über die It. Bebauungsplan durch den Wendehammer gesperrten Straßen zu rechnen ist. Das zeigt die Erfahrung der letzten Jahre!</p>			<p>Durch den geplanten Wendehammer auf der Hafenstraße im Bereich Oelinger Straße, sind Ausweichverkehre auszuschließen, da in Zukunft keine Kfz-Verbindung mit den Wohnbereichen mehr bestehen wird.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

11 Regina Kahmann				13.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teile ich Ihnen meinen Einwand mit und bitte um Prüfung und Antwort.</p> <p>Aus meinen Beobachtungen habe ich zahlreiche Fledermäuse auf dem Gelände und Gehöft des Geländes des geplanten Containerhafens beobachtet.</p> <p>Die lt. ausliegenden Unterlagen zu treffenden Maßnahmen halte ich nicht für ausreichend zum Schutz und zur Umsiedlung der Fledermauspopulation.</p>			<p>Zur Thematik Fledermauspopulation wurde ein Gutachten erstellt. Danach ist die Planung zulässig. Es sind aber Auflagen hinsichtlich der Lichtemissionen bei der Realisierung der Vorhaben zu beachten. Ebenfalls sind spezielle Auflagen hinsichtlich der Zwergfledermaus zu beachten.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

12 Werner Alschner				13.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teile ich Ihnen meinen Einwand mit und bitte um Prüfung und Antwort.</p> <p>Der zunehmende Lkw- und Pkw-Verkehr auf der B 51 und im Bereich Kreisverkehr Leckermühle wird in den ausliegenden Unterlagen nicht ausreichend untersucht und bewertet. Auf der B 51 ist jetzt häufig für mich eine Überquerung jetzt schon schwierig. Durch fehlende Tempobeschränkungen wird gerast, unvorsichtig überholt und so langsam fahrende Verkehrsteilnehmer gefährdet. Diese Situation wird sich bei erhöhtem Verkehrsaufkommen deutlich verstärken. Gefährliche und zunehmende Verkehrsunfälle werden die Folge sein.</p>			<p>Die Ausführungen zur verkehrlichen Situation werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Bohmte und der Verkehrsbehörden sind die Beschwerden zwar im Einzelnen nachvollziehbar, die Verkehrsbelastungen halten sich aber heute allenfalls im mittleren Rahmen von Bundesstraßen.</p> <p>Grundsätzlich wird derzeit und auch nach Realisierung der Planung die Verkehrssicherheit nicht in Gefahr gesehen. Gfs. sind entsprechende verkehrliche Regelungen erforderlich.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

13 Gerhard Hilge				13.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Bedenken:</p> <p>Dieses Großprojekt bringt starke Veränderungen in der Ortschaft und dem Ortsbild von Oelingen.</p> <p>1. Die Versiegelung von den besten und ertragreichsten Ackerböden in Oelingen, Generationen von Landwirten haben diese Flächen genutzt und gepflegt.</p> <p>Diese Flächen werden im Gutachten als nicht schützenswert bewertet.</p>			<p>Mit der Errichtung von Infrastrukturprojekten ist an den ausgewählten Standorten eine Überplanung bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Die Bezeichnung als nicht schützenswert bezieht sich auf die aktuelle ökologische Vielfalt der landwirtschaftlich genutzten Flächen im Gebiet, aber nicht auf den Bodenwert.</p>		
<p>2. Der Kontakt zur Nachbarschaft wird stark erschwert, nicht nur der Sichtkontakt.</p>			<p>Die Planung bringt im Plangebiet und im Umfeld eine Veränderung des Ortsbildes mit sich. Der Kontakt in der Nachbarschaft wird aber nicht erschwert, im Einzelfall können sich längere Wege untereinander ergeben.</p>		
<p>3. Die Regenwasserregelung die vom neu zu bauenden Düker, über die Wasserableitung der Donaustraße zur B 51 in den Graben der parallel zur Bundesst. das Wasser zur Hunte hinableiten soll, sehe ich das Gefälle der Grabensohle als zu gering an. Anmerkung: Wasser läuft nicht bergauf. Starkregen wird den dort lebenden Anwohnern verstärkt Probleme bereiten, auch den Anwohnern in Höhe Oelingerstr. B 51 (Rückstau).</p>			<p>Das Regenwasserkonzept ist in Abstimmung mit dem Wasserverband erarbeitet worden. Bestandteil des Konzeptes war eine Höhenaufnahme. Sie ergibt, dass eine Ableitung des Oberflächenwassers trotz der relativ geringen Geländeneigungen möglich ist.</p>		
<p>4. Lärmbelästigung, welche Auswirkungen der Umschlag von Containern am neuen Hafen auf die Anwohner südlich der B65 haben wird kann man nicht abschätzen. Ist die Schallwirkung bis ins Wiehengebirge berücksichtigt worden?</p>			<p>Die gesetzlichen Grenzwerte werden auch im Bereich der B 65 bzw. des Wiehengebirges eingehalten.</p>		

<p>5. Verkehrsbelastung, die angenommene Belastung auf den Straßen rund um das Gewerbe-Industriegebiet wird für die Anlieger die von der Hafenstr. auf die B 51, die Anlieger die von der Donaustr. auf die B 51 und die Anlieger die von der Oelingerstr. auf die B 51 nach links Richtung Osnabrück abbiegen wollen zur Geduldprobe. Wie auch im Gutachten beschrieben, nicht nur für die Kraftfahrzeuge sondern auch für Radfahrer und Fußgänger. Eine Lichtzeichenanlage oder ein Kreisverkehr kann die Lösung sein.</p>	<p>Die Ausführungen zur steigenden Verkehrsbelastung werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mit der Realisierung der ersten Vorhaben wird die Verkehrsbelastung im Knotenpunkt B 51/Hafenstraße steigen. Voraussichtlich ist neben Ausbaumaßnahmen (Abbiegespuren) die Errichtung einer Lichtsignalanlage erforderlich.</p>
<p>Einwände:</p> <p>Ich, Gerhard Hilge bin Nebenerwerbslandwirt und nutze die Oelingerstr. um zu meinen landwirtschaftlich genutzten Flächen zu kommen.</p> <p>Eine Fläche ist an der Str. Am Schützenplatz.</p> <p>Eine weitere Fläche ist an der Oelinger Str. -Ecke Donaustr.</p> <p>Und eine weitere Fläche ist im Stirper Bruch -Bruchstr.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die kürzeste und beste Verbindung ist für mich von der B65 über die Kanalbrücke (Oelingerstr.) zu den oben genannten Flächen zu fahren.</p> <p>Bei einer Schließung Abkopplung der Oelingerstr. müsste ich die Hafenstr. - Donaustr, oder Bundesstr. B 51 fahren mit den Problemen unter Nr. 5 beschrieben. Des Weiteren ist ein Begegnungsverkehr mit Ausweichmöglichkeiten auf der Donaustr. nicht möglich. Dieser Umweg bedeutet für mich mehr Zeitaufwand, Geduld und höhere Kosten.</p> <p>Des Weiteren nutzen meine Familie, meine Eltern und ich die Straße um zu unserem Mietshaus Oelingerstr. 2, zur Gemeinschaftshalle-Schützenhalle um an Veranstaltungen und Ehrenamtsarbeit teilnehmen zu können. Ebenso ist es der direkte Weg zur Kirche nach Arenshorst.</p> <p>Auch zu meinem Arbeitsplatz nach Bohmte nutze ich die Oelingerstr.</p> <p>Ich bin gegen die Schließung der Oelingerstr. und wünsche mir eine unkomplizierte Befreiung zumindest für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der Schließung der Oelinger Straße zum Industrie- und Hafengebiet mussten die verschiedenen Belange betrachtet und gewichtet werden. Die Schließung erfolgt, um die Wohnbebauung vor Gewerbeverkehren zu schützen. Infolge kann es für einzelne Wegeverbindungen in Zukunft zu neuen Strecken kommen, die u.U. mit Umwegen verbunden sind.</p> <p>Die Befreiung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs wird seitens der Gemeinde Bohmte geprüft werden.</p>

14 Hermann Hilge, Blockstr. 1				13.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Besorgniserregend sehe ich die Versiegelung von wertvollen Acker und Kulturland.</p> <p>Das Zerschneiden der ganzen Ortschaft, die eh schon stark durch die jetzigen Verkehrswege zu leiden hat. Bundesbahn, B 65 u. B 51 und dem Mittellandkanal und nun soll ein neuer Hafen gebaut werden, obwohl ein Hafen in 300 m Entfernung mit Wendebecken vorhanden ist mit all seinen zu erwartenden Beeinträchtigungen wie Lärm, starkem Verkehrsaufkommen und einer Vermüllung von Straßen, Plätzen und der Natur.</p> <p>Eine Ortschaft die nicht mehr zur Ruhe kommt mit dem veranschlagten Verkehrsaufkommen.</p> <p>Ich bin gegen die geplante Abkopplung der Oelingerstr. für uns Anwohner.</p> <p>Meine Frau und ich nutzen die Straße um zu unseren Nachbarn zu kommen, zu Fahrten um am Gemeinschaftsleben teilzunehmen in der Gemeinschaftshalle (Schützenverein und Seniorenclub) und um zur Kirche nach Arenshorst zu fahren.</p> <p>Auch die Einkaufsfahrten nach Bohmte werden durch die Abkopplung der Str. für uns nicht besser.</p> <p>Ich wünsche mir, die Oelingerstr. auch weiter uneingeschränkt mit dem PKW befahren zu können.</p>			<p>Mit der Errichtung von Infrastrukturprojekten ist an den ausgewählten Standorten eine Überplanung bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Die Abkoppelung dient der Trennung der Gewerbeverkehre von den Wohnverkehren, die nur durch eine verkehrliche Unterbrechung erreicht werden kann.</p> <p>Die genannten Aktivitäten werden durch die Planung nicht behindert, es sind allenfalls etwas längere Wege erforderlich.</p>		

15 Lappe / Wichmann				16.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Gegen den Bebauungsplan erheben wir fristgerecht folgende Einwände und Bedenken:</p> <p>1. Seit 26 Jahren sind bei uns auf dem Hof Schleiereulen zu Hause, die jedes Jahr 2 bis 4 Junge ausbrüten. Außerdem haben wir im Laufe der Jahre ein kleines Biotop geschaffen, in dem wir bisher ca. 40 verschiedene Vogelarten beobachten konnten, einschließlich Kuckuck und Rotmilan.</p> <p>Außerdem überwintern bei uns sehr viele Igel, die hier jedes Jahr ihre Jungen großziehen.</p> <p>Auch Rehwild übernachtet bei uns auf dem Grundstück.</p> <p>Des Weiteren beobachten wir ständig Kaninchen, verschiedene Froscharten und andere Wildtiere.</p> <p>Was passiert mit all diesen Tieren und dem Biotop.</p> <p>Wir bemängeln die fehlende avifaunistische Untersuchung in diesem Bereich.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Untersuchungsraum der Brutvogelkartierung bezieht sich auf den gesamten Bereich östlich der Wohnsiedlung Stirpe. Die Straße Am Schützenplatz wurde somit einbezogen.</p>		
<p>2. Es wird sehr guter Ackerboden versiegelt. Ausgleichsflächen für die Landwirtschaft stehen nicht in gleicher Qualität zur Verfügung.</p> <p>Die Veränderungen für das Oberflächenwasser sind nicht hinreichend berücksichtigt. Bereits die Veränderungen der Vergangenheit haben zu Überflutungen in unmittelbarer Nähe und auf unserem bewohnten Grundstück geführt und können nicht beherrscht werden.</p>			<p>Grundsätzlich sind auch Ackerböden nicht vermehrbar, für einen großen Teil der überplanten Flächen hat bereits ein Flächenaustausch stattgefunden.</p> <p>Das Oberflächenentwässerungskonzept berücksichtigt diese Probleme innerhalb des Plangebietes bzw. des Nahbereiches. Nach Umsetzung wird sich hier die Situation verbessern.</p>		
<p>3. Wie viel Steuergelder werden benötigt oder sind schon verbraucht worden? Wir sehen ein fehlendes Gesamtkonzept gerade in Hinsicht auf die geforderten zusätzlichen Baumaßnahmen im Bereich der Hafensstraße / B 51.</p>			<p>Infrastrukturprojekte erfordern naturgemäß hohe öffentliche Investitionen, die als Vorleistung anzusehen sind. Die zusätzlichen Baumaßnahmen bei der Verkehrsinfrastruktur sind normale Folge eines solchen Projektes und vom Grundsatz Teil des Gesamtkonzeptes.</p>		

<p>Große Bedenken bestehen hinsichtlich des großen Verkehrsaufkommens. Zu Stoßzeiten hat man heute schon große Probleme, von den Nebenstraßen auf die Bundesstraßen zu gelangen. Außerdem ballt sich der Verkehr jetzt schon massiv in Bohmte, in Venne und im Kreisel Leckermühle. Wurde das Verkehrskonzept überhaupt überprüft?</p>	<p>Die Ausführungen zur Verkehrsentwicklung werden zur Kenntnis genommen. Gewisse Verkehrsstaus und -verdichtungen zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden sind, in einer Region in unmittelbarer Nähe zu einer Großstadt, als üblich einzustufen. Bei Umsetzung der Planung werden neue Verkehre entstehen, wie in der Verkehrsuntersuchung abgeschätzt wurde.</p> <p>Im Ergebnis können die heutigen Bundesstraßen die Verkehre - aus verkehrstechnischer Sicht - ohne Probleme aufnehmen. Gewisse Verzögerungen bei den Abbiegeverkehren auf die Bundesstraßen werden die Folge sein. An dem Knotenpunkt B 51 / Hafenstraße wird relativ kurzfristig ein Ausbau (u.a. Lichtsignalanlage) und beim Kreisverkehr mittelfristig (neuer Bypass) erforderlich werden.</p> <p>Der Umfang und Zeitpunkt hängen vom Tempo der Besiedlung und der Art der Betriebe, der allgemeinen Verkehrsentwicklung und der Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten, wie z.B. der A 33, ab.</p>
<p>5. Die Lebensqualität sinkt sehr stark durch Lärmbelastung durch Baulärm und Gewerbe- und Industrieansiedlungen im Bereich der bisherigen Flächen Laumberg.</p> <p>Bei den hier vorherrschenden Süd/West-Winden wären die Nachbarfamilien Pösse, von der Haar, Koch und andere, ebenfalls sehr stark betroffen.</p>	<p>Die Ausführungen zur Lärmbelastung werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird darauf verwiesen, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.</p>
<p>6. Gesundheitliche Schäden durch Schadstoffbelastung von Dieselabgasen, die hauptsächlich von Schiffen und Lkw's ausgehen, außerdem auch durch Lärm, sind zu erwarten.</p>	<p>Die Ausführungen zur Schadstoffbelastung werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird darauf verwiesen, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.</p>
<p>Wir bitten um Prüfung und Antwort. Im Voraus vielen Dank.</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>

16 E. Beckmann				20.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Gegen den Bebauungsplan erheben wir fristgerecht folgende Einwände und Bedenken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wie viel Steuergelder werden benötigt oder sind schon verbraucht worden? 2. Große Bedenken bestehen hinsichtlich des großen Verkehrsaufkommens. Zu Stoßzeiten hat man heute schon große Probleme, von den Nebenstraßen auf die Bundesstraßen zu gelangen. 			<p>Die Ausführungen zur Verkehrsentwicklung werden zur Kenntnis genommen. Gewisse Verkehrsstaus und -verdichtungen zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden sind, in einer Region in unmittelbarer Nähe zu einer Großstadt, als üblich einzustufen. Bei Umsetzung der Planung werden neue Verkehre entstehen, wie in der Verkehrsuntersuchung abgeschätzt wurde.</p> <p>Im Ergebnis können die heutigen Bundesstraßen die Verkehre - aus verkehrstechnischer Sicht - ohne Probleme aufnehmen. Gewisse Verzögerungen bei den Abbiegeverkehren auf die Bundesstraßen werden die Folge sein. An dem Knotenpunkt B 51 / Hafenstraße wird relativ kurzfristig ein Ausbau (u.a. Lichtsignalanlage) und beim Kreisverkehr mittelfristig (neuer Bypass) erforderlich werden.</p>		
<ol style="list-style-type: none"> 3. Die Lebensqualität sinkt sehr stark durch Lärmbelästigung durch Baulärm und Gewerbe- und Industrieansiedlungen. 			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>		
<ol style="list-style-type: none"> 4. Durch Aufschüttung des Geländes auf 3 m Höhe entstehen Lärmquellen mit weiterer Ausbreitung ins umliegende Land. 			<p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover - nicht zuletzt wegen der vorgebrachten Bürgerbedenken - eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafen-Umschlagsfläche von etwa 1 m über Wasserspiegellage des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Daraus resultiert eine erforderliche durchschnittliche Aufschüttung von etwa 1,5 m über heutigem Gelände, die Altplanung sah dagegen noch 2,5 m vor.</p> <p>Somit ergeben sich auch geringere Höhen der späteren Lärmquellen als bisher angenommen. Unabhängig von der Höhe der Lärmquellen sind die gesetzlichen Grenzwerte an den Wohnhäusern einzuhalten.</p>		
<ol style="list-style-type: none"> 5. Es sind gesundheitliche Schäden durch Lärm und Schadstoffbelastungen von Diesellabgasen, die hauptsächlich von Schiffen und Lkw's ausgehen, zu erwarten. 			<p>Für die Belastung durch Lärm und Schadstoffe gibt es gesetzliche Grenzwerte. Diese sind von dem jeweiligen Betrieb einzuhalten.</p>		

<p>Was ist mit den heimischen Tieren und Pflanzen, die sich Zurzeit dort befinden?</p>	<p>Die Flächen werden gemäß des Bebauungsplanes zu erheblichen Teilen versiegelt werden, wie dem Umweltbericht im einzelnen zu entnehmen ist. Auf diesen Flächen werden die Tiere und Pflanzen verdrängt werden. Im Zuge der Planung sind seitens der Gemeinde als Ausgleich erhebliche Kompensationsflächen an anderer Stelle nachzuweisen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>
--	---

17 Andreas Ladner				20.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teile ich Ihnen meine Einwände und Bedenken mit und bitte um Prüfung und Antwort.</p> <p>Ich wohne auf dem Land mit geringen Anbindungen an den OPNV, um hier in Ruhe zu wohnen und nehme dafür weite Wege mit dem KFZ zum Arzt, zu Einkaufsmöglichkeiten und kulturellen Angeboten auf mich. Naherholung ist mir wichtig! Lebensqualität bedeutet Schutz vor Lärm, Abgasen und anderen Emissionen wie Licht. Lärm bedeutet Stress und ist gesundheitsgefährdend! Abgase gefährden die Gesundheit!</p> <p>Ich wende mich gegen die Verschlechterung meiner Lebensqualität!</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Planung hat im unmittelbar unteren Bereich des Plangebietes und im Umfeld eine Veränderung zur Folge. Im konkreten kann dies eine Belastung für bestimmte Bereiche oder Grundstücke bedeuten, seitens der Gemeinde sind hier die verschiedenen Belange zwischen dem Belang der Schaffung von Arbeitsplätzen, der Verlagerung von Lkw-Verkehr auf das Binnenschiff usw. einerseits und gegen privaten Belangen andererseits abzuwägen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

18 Fam. Markus Ladner				22.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teilen wir Ihnen unsere Bedenken und Einwände mit und bitten um Prüfung und Antwort.</p> <p>Weitere Verschlechterung unserer Wohn- und Lebensqualität</p> <p>Durch den sich am Kreisverkehr stauenden Verkehr, insbesondere zu Berufsverkehrszeiten, sind wir durch Abgase und Lärm stark belastet. Sollte die von Ihnen umzusetzende Ampelanlage an der Einmündung zur Hafenstraße gebaut werden, ist mit Rückstaus aus Richtung Osnabrück bis zum Kreisverkehr und darüber hinaus zu rechnen. Die Lärm- und Abgasbelastung wird sich vervielfachen.</p> <p>Wertminderung unseres Grundstücks und Hauses</p> <p>Die oben genannten Verschlechterung werden eine Wertminderung unseres Besitzes nach sich ziehen. Dagegen wehren wir uns.</p>			<p>Die Ausführungen zur Verkehrsentwicklung werden zur Kenntnis genommen. Gewisse Verkehrsstaus und -Verdichtungen zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden sind, in einer Region in unmittelbarer Nähe zu einer Großstadt, als üblich einzustufen. Im Ergebnis können die heutigen Bundesstraßen die Verkehr - aus verkehrstechnischer Sicht - ohne Probleme aufnehmen. Gewisse Verzögerungen bei den Abbiegeverkehren auf die Bundesstraßen werden die Folge sein, aber die verkehrliche Abwicklung ist möglich. Die Lärm- und Abgasbelastung wird sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen bewegen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, . Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren, sodass keine Wertminderungsansprüche daraus abgeleitet werden können. Zudem ist der aktuelle Planbereich bereits weitgehend rechtskräftig durch den Bebauungsplan Nr. III als Industrie- und Gewerbegebiet überplant.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

19 Fam. Änne und Hermann Ladner				22.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>fristgerecht teilen wir unsere Bedenken und Einwände mit:</p> <p>Anstieg der Verkehrsbelastung in Leckermühle</p> <p>Durch den Kreisverkehr sind wir bereits jetzt gefährdet: Das Linksabbiegen ist stets mit der Gefahr eines Auffahrunfalls verbunden, wir können uns nur mit längerer Wartezeit auf die B 51 einfädeln. Sie prognostizieren ein Verkehrsaufkommen von 3.000 KFZ-Fahrten zusätzlich pro Tag. Wir wenden uns gegen einen Bebauungsplan, der kein abgestimmtes Verkehrskonzept aufweist.</p> <p>Anstieg der Lärmbelastung in Leckermühle</p> <p>Die Vielzahl neuer Verkehrsbewegungen wird einen hohen Lärmpegel aufweisen. Wir Anwohner werden einer starken Lärmquelle, insbesondere durch Abbremsen, Staus bei laufendem Motor, häufigem Anfahren, ausgesetzt. Wir wenden uns gegen die Vervielfachung des Verkehrs ohne Einsatz lärmindernder Maßnahmen.</p>			<p>Gewisse Verkehrsstaus und -verdichtungen zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden in einer Region in unmittelbarer Nähe zu einer Großstadt sind als üblich einzustufen. Im Ergebnis können die heutigen Bundesstraßen die Verkehre - aus verkehrstechnischer Sicht - ohne Probleme aufnehmen. Gewisse Verzögerungen bei den Abbiegeverkehren auf die Bundesstraßen werden die Folge sein, aber die verkehrliche Abwicklung ist möglich. Die Lärm- und Abgasbelastung wird sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen bewegen</p> <p>Die Hauptverkehrsstraßen dienen für den möglichst reibungslosen Verkehrsfluss der Hauptverkehrsstraßen immer einschließlich der Lkw-Verkehre, dies ist leider mit Lärm- und Schadstoff-Immissionen verbunden. Soweit die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden, sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

20 Maria und Ertfried Klenke, Britta Fiß-Klenke, Wolfgang Fiß				22.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Wir wohnen direkt in dem Bereich, dass vom o.g. Bebauungsplan zukünftig sehr stark von den Veränderungen betroffen sein wird. Aus diesem Grunde erheben wir die nachstehenden Bedenken und Einsprüche.</p> <p>Anfangs möchte ich Ihnen mitteilen, dass wir die Einhaltung ihrer Versprechungen regelmäßig die Bürger und hier im besonderen „die Anwohner“ zu informieren, nicht sehen. Im Gegenteil, wir müssen zum wiederholten Male feststellen, wie schon 2008, dass die Gemeinde bzw. der Landkreis Osnabrück sich nicht für die Belange und Ängste der Anwohner interessieren.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Es hat zu allen Punkten eine öffentliche Diskussion gegeben, die in den parlamentarischen Gremien stattfand und in den örtlichen Zeitungen veröffentlicht wurde. Des Weiteren hat es auch immer wieder Bürgerinformationen gegeben. Konkret hat es zum vorliegenden Bauleitplanverfahren mehrere öffentliche Bürgerversammlung bzw. Bürgerinformationen gegeben. Die Ergebnisse der Einwendung und der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurden in einer öffentlichen Bauausschusssitzung der Gemeinde vorgetragen und zur Diskussion gestellt. Mit den Auslegungsunterlagen wurde eine weitere Möglichkeit zur Bürgerinformation und zum Vorbringen von Einwendungen gegeben. Insofern ist der Vorwurf objektiv nicht richtig.</p>		

<p>In verschiedenen öffentlichen Sitzungen wurde uns das Projekt „Containerhafen“ als Wirtschaftsmotor für die Gemeinde Bohmte und auch insbesondere für den Landkreis Osnabrück vorgestellt. Und je mehr man sich mit diesem Thema auseinandergesetzt, wird uns klar, dass es wahrscheinlich bei dieser Planung noch um etwas ganz anderes geht. Nämlich die Umsetzung aus 2008 wieder aufzunehmen. Zu diesem Zweck wurde ja auch die Machbarkeitsstudie erstellt. Die Machbarkeitsstudie gibt immer wieder Anlass zur Diskussion, aufgrund der Bahnanbindung, da der geplante Containerhafen in Oelingen nicht in Konkurrenz zum Osnabrücker Hafen, der von den Stadtwerken betrieben wird, stehen darf. Der geplante Containerhafen wird hier in Oelingen aber nicht funktionieren, da die Wirtschaftlichkeit anhand der uns vorgelegten Zahlen seitens der HWL nicht zu erzielen sind. Dies entspricht nunmal der Tatsache, da die Brücken zu niedrig sind. Dies wird Ihnen auch jeder bestätigen, der sich mit Schifffahrt auskennt. Daher fragen wir uns, wer im Bohmter Rat solche Entscheidungen mitteilen kann, ohne an die Folgen, wie Wirtschaftlichkeit und Belastungen für die Gemeinde Bohmte zu denken. Steuergelder werden hier im hohen Maße verschwendet.</p> <p>Wir lehnen daher die vorliegende Planung ab und kritisieren sie als ungeeignet. Damit ist die Begründung für den Bebauungsplan unwahr, was zwar Teile der Kommunalpolitik bereits erkannt, aber daraus nicht die notwendigen Konsequenzen gezogen haben (vgl. Wittlager Kreisblatt vom 04.11.2015, Seite 13). Deshalb fordern wir aus diesen Gründen die Einstellung des Projektes und eine ehrliche Antwort darüber, warum man ein Bauleitverfahren für ein offensichtlich ungeeignetes Projekt durchführt.</p>	<p>Die Planung des Containerhafens ist ein Teil des Projektes für die Region Osnabrück Güterverkehre auf die Schiene (Stadthafen) und auf das Binnenschiff (Bohmte) zu verlagern.</p> <p>Die Prognosen die auch von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster geprüft wurden, lassen erwarten dass der Containerumschlag auf das Binnenschiff mittelfristig auch wirtschaftlich ist. Richtig ist dass die Verlagerungspotenziale beim Binnenschiff deutlich geringer sind als die Verlagerungspotenziale bei der Eisenbahn (Stadthafen), daher ist die Containeranlage Bohmte mit nur einem Liegeplatz entsprechend sparsam geplant.</p> <p>Die Auswertung der Unternehmensbefragungen ergab einen deutlichen Schwerpunkt in den Verkehren zum Seehafen Hamburg bzw. nach Norddeutschland. Dies gilt sowohl im Wareneingang als auch im Warenausgang. Der zweite Schwerpunkt sind die Verkehre zu den Westhäfen bzw. in die Beneluxländer.</p> <p>Zur Abwicklung dieser Verkehre sind direkte Binnenschiffe vorgesehen einerseits nach Hamburg und andererseits nach Antwerpen. Die Container für Ziele in Übersee und den europäischen Short-Sea Verkehr nach Schweden und Russland werden direkt in die Seehäfen gebracht und dort gegebenenfalls zum richtigen Terminal weiterverteilt. Die Container zu Zielen im Umfeld der Seehäfen nach Norddeutschland bzw. in die BeNeLux-Länder werden mittels LKW zu ihren jeweiligen Zielorten gebracht.</p> <p>Nach Hamburg wird ab Bohmte der Mittellandkanal über Minden und Hannover bis zum Abzweig des Elbeseitenkanals am Kilometer 233,65 des Mittellandkanals genutzt. Ab dort wird der Elbeseitenkanal auf ganzer Länge genutzt. Anschließend werden die Schiffe auf der Elbe bis Hamburg fahren. Die Gesamtlänge dieses Weges von Bohmte bis zum Hafen Hamburg beträgt etwa 335 km. Der gesamte Laufweg ist von GMS mit einer Länge von 110 m befahrbar. Einzige Ausnahme ist das Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbeseiten-Kanal. Dieses stellt einen Engpass dar und ist maximal für 100 m lange Schiffe geeignet. Der Mittellandkanal wird ausgebaut um in Zukunft auch ÜGMS die Benutzung zu ermöglichen. Auf der Elbe ist dies bereits möglich. Der Elbe-Seiten-Kanal kann bis auf das Schiffshebewerk problemlos von GMS befahren werden. Auf der gesamten Route ist ein zweilagiger Containertransport möglich. In Richtung Hamburg ist dementsprechend ein Verkehr mit 100 m langen Schiffen möglich, die zweilagig mit Containern beladen werden können.</p> <p>Nach Antwerpen wird zuerst ebenfalls der Mittellandkanal genutzt, jedoch in die andere Richtung bis zu seinem Beginn am „Nassen Dreieck“. Ab dort wird</p>
---	---

	<p>der Dortmund-Ems-Kanal bis Datteln genutzt, anschließend der Wesel-Datteln-Kanal auf voller Länge bis Wesel. Im Anschluss wird der Rhein bis in den Bereich südlich Rotterdams genutzt und ab dort die Schelde-Rheinverbindung. Die Gesamtentfernung über die Wasserstraße beträgt ungefähr 430 km. Der Mittellandkanal ist auch in diese Richtung künftig durch ÜGMS nutzbar. Der anschließende Dortmund-Ems-Kanal ist für ÜGMS mit maximal 110 m Länge geeignet. Die Brückendurchfahrtshöhe von 4,25 m ermöglicht lediglich einen einlagigen Containertransport. Der anschließende Wesel-Datteln-Kanal kann auch von ÜGMS genutzt werden, diese können jedoch ebenfalls aufgrund der Brückendurchfahrtshöhe von 4,50 m nur einlagig beladen werden. Auf dem Rhein und der Schelde-Rheinverbindung gibt es keinerlei Einschränkungen für den Einsatz von ÜGMS.</p> <p>Auf der Verbindung nach Antwerpen sind also lediglich einlagig beladene Schiffe von maximal 110 m Länge möglich. Es ist vorgesehen, dass die Schiffe in Richtung Antwerpen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in Emmerich um eine zweite und dritte Lage Container ergänzt werden.</p>
<p>Außerdem wenden wir ein und bemängeln ausdrücklich, dass der ausgelegte Plan mehrfach verändert wurde und nicht dem ursprünglichen vom Orts- und Gemeinderat genehmigten Entwurf entspricht. Für den geänderten Entwurf gibt es keinen Gemeinderatsbeschluss, die Auslegung ist daher nichtig! Die Veröffentlichung der Auslegungsfrist entspricht zudem nicht der öffentlich zugesagten Bekanntmachung über die Tageszeitung.</p> <p>Das Plangebiet im Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“ umfasst „ca. 23,11 Hektar“ (Begründung und Umweltbericht des Bebauungsplanes Nr. 99, S. 21). Das Plangebiet im Entwurf der 13. Änderung des Flächennutzungsplanes Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal umfasst hingegen ca. 22 ha“ (Begründung und Umweltbericht der 13. Änderung des Flächennutzungsplanes, S.6). Es geht aber um die gleichen, sogar dieselben Flächen. Die angegebenen Zahlen können also nicht stimmen; die aus den Flächengrößen erfolgte Bilanzierung zur Errechnung der Wertefaktoren im Umweltbericht daher auch nicht. Wir lehnen das Bauleitverfahren deshalb auch aus diesen Gründen als fehlerhaft ab. Wir halten das Unwissen über den tatsächlichen Umfang des Projektes für derart schwerwiegend und wie mit der Umweltbilanzierung dargestellt - mit so weitreichenden Folgen verbunden, dass keine nachträgliche Teilverbesserung möglich, sondern dadurch das gesamte Projekt infrage gestellt ist.</p>	<p>Die geänderte Entwurfsplanung ist vom Verwaltungsausschuss nach Vorberatung im Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt erfolgt, aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens. Insofern kann der geänderte Entwurf nicht dem Ursprungsentwurf entsprechen. Dies ist gesetzlich auch nicht notwendig, da das frühzeitige Beteiligungsverfahren auch dazu dient, umweltrelevante Auswirkungen und deren Untersuchungsgrad zu ermitteln und dementsprechend den Entwurf darauf anzupassen.</p> <p>Die im Bebauungsplan aufgeführte Flächenbilanz und die Bilanzierung im Umweltbericht sind hinsichtlich der Teilflächen wie auch der Gesamtfläche korrekt. Die Gesamtfläche ist dort 23.11 ha bezeichnet, somit auch genau beziffert. Es steht dort nicht wie behauptet „ca. 23.11“.</p> <p>Bei der Begründung zum Flächennutzungsplan handelt es sich bei der Flächenangabe um einen allgemeinen Einleitungssatz mit „ca. 22 ha“. Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplanes umfasst nicht die Verkehrsfläche der B 51, daher ist die Fläche auch geringer. Insofern ist offensichtlich, dass es sich um keinen Widerspruch handelt. Eine Korrektur der Flächenangaben in der Begründung und im Umweltbericht ist nicht erforderlich.</p>

<p>Probleme haben wir mit der Lärmbelästigung. Dies liegt an der stark frequentierten B 65, sowie die B 51, die auch als Ausweichstrecke für den Schleichverkehr der A1 genutzt wird, Dieses wird für uns direkt stark zunehmen, wenn die Hafenstraße mit einem prognostizierten LKW-Verkehr von ca. 300 An- und Abfahrten pro Tag hinzukommt. Starkes Abbremsen und Anfahren der LKWs auf dem Containerhafengelände, da es höher gelegen ist, kommt ebenfalls hinzu. Solche Lärmbelästigungen in dieser Art und Weise machen Stress und krank. Die bauliche Nutzung im Bebauungsplan Nr. 99 sowie im Flächennutzungsplan lassen aber gerade so einen Zuwachs an Lärmbelästigungen zu.</p> <p>Wir lehnen die Pläne daher als unzumutbar ab! Wir akzeptieren das Lärmgutachten bzw. die „Schalltechnische Immissionsprognose nicht und weisen es als fehlerhaft zurück. Das fängt damit an, dass die Kennzeichnung des Plangebietes in der Übersichtsdarstellung auf S. 4 der Immissionsprognose nicht richtig ist, vor allem, weil diese Prognose auch die Gewerbegebiete I und II am Heggenkamp einbezieht. Es kommt hinzu, dass unverständliche und nicht erklärte Begriffe und Abkürzungen verwendet werden. Wir kritisieren die grundsätzliche Herangehensweise der Immissionsprognose. Es geht immer darum, den Gewerbebetrieben so viel Lärm wie möglich zuzustehen und den Anwohnern so viel Belastung wie gesetzlich gerade noch erlaubt. Ein Leben am Limit!</p>	<p>Die Lärm- und Abgasbelastung wird sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen bewegen</p> <p>Die Hauptverkehrsstraßen dienen für den möglichst reibungslosen Verkehrsfluss der Hauptverkehrsstraßen einschließlich der Lkw-Verkehre, dies ist leider mit Lärm- und Schadstoff-Immissionen verbunden. Soweit die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden, sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.</p> <p>Das Lärmgutachten bezieht korrekterweise die Bebauungsplangebiete I und II am Heggenkamp mit ein. Wie aus dem Lärmgutachten und der Begründung hervorgeht, werden die Lärmkontingente aus den drei Bebauungsplänen I-III wegen der veränderten städtebaulichen Ziele neu verteilt. Somit ergibt sich zum Beispiel für den Bestandshafen keine Veränderung, während der geplante Containerhafen ebenfalls ein relativ hohes Lärmkontingent benötigt. In diesem Zusammenhang werden die relativ hohen Lärmkontingente für die Bereiche am Heggenkamp (zu großen Teilen noch unbebaut) tendenziell reduziert. Somit stellt der Bebauungsplan Nr. 99 nur den Kernbereich der Lärmkontingentierung da, die alten Bebauungsplänen I und II sind davon indirekt auch betroffen.</p> <p>Die grundsätzliche Herangehensweise der Lärmprognose folgt dem Ziel, in diesem Bereich die industrielle und gewerbliche Entwicklung zu strukturieren und zu optimieren. Unter diesem Oberziel ist die Kontingentierung so vorzunehmen, dass unter anderem die beiden Häfen einerseits möglich sind und andererseits die gesetzlichen Grenzwerte der schutzbedürftigen Wohnnutzung berücksichtigt werden.</p>
---	--

<p>Das wird schon in der Begründung deutlich: Die Prognose sei nötig, weil neue Flächen betroffen sind, auf denen es besonders laut werden wird. Ein Containerhafen benötigt ein hohes Lärmkontingent, Also geht es darum, den Betrieb eines Containerhafens zu ermöglichen, der eigentlich zu laut für die Umgebung ist. Die Hafengebiete werden zudem noch als Sondergebiete erklärt, um dort noch mehr Lärm zu ermöglichen als in anderen Industriegebieten. Die Prognose ist sehr um Wissenschaftlichkeit bemüht. Sie arbeitet mit mathematischen Modellen, die versuchen, die Realität abzubilden. Die ist aber sehr komplex. Daher kann es zu Fehlern kommen, was in der Prognose zwar erwähnt, aber im konkreten Fall mit den Worten abgeschnitten wird: "Die Dämpfung von Schall, der sich im Freien zwischen einer feststehenden Quelle und einem Rufpunkt ausbreitet, fluktuiert aufgrund der Schwankungen in den Witterungsbedingungen auf dem Ausbreitungsweg. Werden nur Ausbreitungsbedingungen mit leichtem Mitwind betrachtet, beschränkt dies die Auswirkung veränderlicher Witterungsbedingungen auf die Dämpfung auf ein sinnvolles Maß" (Seite 12). Wir fragen uns: Was ist der Unterschied zwischen einem Rufpunkt und einer Schallquelle? Und was ist bei Windstille? Oder stetigem Wind und Nieselregen aus Westen? Oder Nebel? Oder in einer sternklaren Nacht mit Minusgraden? Die Pauschalierung in der Lärmprognose hilft uns nicht, wenn die Wetterbedingungen dieser Pauschalierung nicht entsprechen. Das bei uns vorherrschende wechselhafte Wetter entspricht der Pauschalierung keineswegs. Da die Lärmprognose mit ihrer Pauschalierung aber bereits bis ans Limit geht, werden Abweichungen von der Pauschalierung dieses Limits überschreiten. Das ist inakzeptabel! Eine ganz kurze Gegenrechnung der Ergebnisse aus der vorliegenden Prognose zeigt, dass sie fehlerhaft ist und, dass die gesetzlich geforderten Grenzwerte nicht eingehalten werden.</p>	<p>Die Kontingentierung der Flächen dient dem Ziel einer Verteilung von Lärmquellen, die einerseits die geplanten betrieblichen Nutzungen möglich machen und andererseits die Grenzwerte bei den Wohnnutzungen einhalten.</p> <p>Die Lärmkontingentierung ist auf Grundlage der Rechenvorschriften DIN 41 691 „Geräuschkontingentierung“ erarbeitet worden. Hier werden grundlegende Lärmkontingente bei freier Schallausbreitung in 5 m Höhe berechnet und verteilt. Insofern handelt es sich hier um eine Durchschnittsrechnung, die von einer durchschnittlichen Schallausbreitung ausgeht. Dort ist ein allgemeiner Faktor für die Schallausbreitung in der Luft eingestellt. Insofern können spezielle Windsituationen nicht berücksichtigt werden. Diese Aspekte sind bei der Erarbeitung der DIN-Norm in die Rechengänge über Faktoren eingestellt worden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	---

<p>Auf der Internetseite http://www.bi-gp.de/rechner.html steht ein Lärm-Rechner zur Verfügung, auf dem die Koordinaten, Flächengrößen und zugelassenen Lärmkontingente eingetragen und die Auswirkungen auf verschiedene Immissionsorte ausgerechnet werden können. Wir widersprechen daher ganz energisch der Schlussfolgerung: "Die Gliederung der Gewerbegebiete mit den unterschiedlichen Lärmkontingenten sichert, dass an den Gebäudefassaden der schutzbedürftigen Wohnnutzungen die jeweiligen Immissionsrichtwerte eingehalten werden." (Begründung des Bebauungsplans S.13), Das ist falsch. Die Grenzwerte werden nach der vorgeschlagenen Kontingentierung zumindest in unserem Fall definitiv nicht eingehalten! Wir fordern eine Neuberechnung durch einen unabhängigen Gutachter, weil das Büro lux planung aus Oldenburg mit der gesamten Bauleitplanung befasst und daher offensichtlich voreingenommen ist.</p>	<p>Die Lärmkontingentierung ist korrekt und auf Grundlage der gesetzlichen Vorschriften erarbeitet worden.</p> <p>Im Stadium der Bauleitplanung werden lediglich die Kontingente gemäß der geplanten Nutzung (GI, GE oder Sondergebiet Hafen) berechnet, damit in einem späteren Stadium die städtebaulich gewünschten Nutzungen -vom Grundsatz her- auch realisiert werden können.</p> <p>Es handelt sich um eine überschlägige Berechnung bei freier Schallausbreitung, eine fehlerhafte Berechnung ist auszuschließen. Bei der vorgesehenen Lärmkontingentierung werden die Grenzwerte bei der umliegenden Wohnnutzung eingehalten. Insofern ist das Gutachten nur Ausdruck und Bestandteil der städtebaulichen Ziele die von der Gemeinde und der Region verfolgt werden. Und diese sind fachlich korrekt eingearbeitet worden.</p> <p>In einem weiteren Schritt nach der Bauleitplanung muss für jede Betriebsgenehmigung (beim Containerhafen wäre es das Planfeststellungsverfahren) ein Lärmgutachten erstellt werden. Hier sind die jeweiligen Lärmquellen und Betriebszeiten konkret einzustellen und nachzuweisen, dass das zutreffende Lärmkontingent des Betriebsgrundstückes eingehalten wird. In diesem konkreten Planungsstadium können dann auch konkrete Maßnahmen wie Abschirmung durch Hallen/Lärmschutzwände, lärmindernde Maschinen, Anzahl und Art der Fahrzeuge usw. mit in die Berechnung eingestellt werden.</p>
---	--

<p>Zur Lärmproblematik kommen weitere Aspekte wie Feinstaub, Stickoxide und andere krankmachende Belastungen hinzu. Hier kommt auch die Frage auf, wie verhält es sich mit dem Baulärm in der Bauphase und gibt es für uns dabei konkrete Folgen? Wir befürchten außerdem Gefahren, die von gefährlichen Stoffen ausgehen und fordern eine Einschränkung der im und auf dem Hafengelände zugelassenen Gefahrstoffen sowie Notfallpläne bei Brand und Unfällen. Da das zukünftige neue Gelände um 3 Meter aufgeschüttet werden muss, ist damit wesentlich höher gelegen, als das Grundstück auf dem wir wohnen, ergeben sich weitere Auswirkungen für unsere Wohnqualität. Die Beleuchtung auf dem Gelände ist entsprechend abzuschirmen. Auch sind unruhige, flackernde bzw. blinkende Lichtemissionen zu vermeiden. Diese Erhöhung hat noch weitere Folgen für die umliegenden Flächen. Die Folgen bei starkem Regen, wie vor kurzem gerade erlebt, werden sich wahrscheinlich weiter verschlechtern durch die Verdichtung der Flächen. Es wurde bislang auch noch mit keinem Wort in der Planung erwähnt, wie man mit dem Düker bei der Hofstelle Osthaar-Ebker umgehen will. Wir bemängeln auch, dass bei diesem Bebauungsplan fruchtbarer Ackerboden verloren geht. Unser gesamtes Landschaftsbild wird nachhaltig und grundlegend verändert. Wir haben uns vor vielen, vielen Jahren für ein ruhiges Leben auf dem Lande entschieden und nicht für ein Leben in einem Industriegebiet. Gelegentliche Geruchsbelästigungen kennen wir nur von der Landwirtschaft und nicht von Dieselmotoren oder Betrieben und lehnen damit nachhaltig ihr Vorhaben ab.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, es wird auf die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte verwiesen. Dies gilt grundsätzlich auch für den Baulärm.</p> <p>Ob hier überhaupt Gefahrstoffe zugelassen werden, ist derzeit nicht absehbar und nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Wie bereits oben ausgeführt, wird das Gelände im Bereich des geplanten Containerhafens um bis 1,5 m aufgeschüttet werden.</p> <p>Die Lichtimmissionen sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. In dem Planfeststellungsverfahren zum Hafen werden auch die Lichtimmissionen Gegenstand sein und ggf. Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf die Umgebung vorgesehen werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

21 Ingo und Tina Schmalriede				20.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teilen wir Ihnen unsere Einwände und Bedenken mit und bitten um Prüfung und Antwort.</p> <p>Weitere Verschlechterung der bereits jetzt bestehenden Verkehrsbelastung: Bereits jetzt sind die 865 stark und die B51 sehr stark im Bereich Lecker- mühle frequentiert. Insbesondere zu den Berufsver- kehrszeiten ist für uns ein Einbiegen von der Straße „In der Hegge“ auf die B 51 in Richtung Osnabrück mit häufig bis zu 5 Minuten Wartezeit verbunden. Bei dem von Ihnen prognostizierten hohen Verkehrsauf- kommen nach Besiedlung des Industrie-/ Gewerbe- gebiets mit ca. 3000 zusätzlichen KFZ-Fahrten /Tag ist für uns ein ungefährliches Einbiegen auf die B51 quasi nicht mehr möglich, ein ungefährdetes Links- abbiegen ohne Vermeidung von Rückstaus ebenfalls nicht.</p> <p>Unser Einwand: Eine weitere Verkehrsbelastung in unzumutbar. Wir fordern den Bau einer Be- darfs-Ampelanlage.</p>			<p>Gewisse Verkehrsstaus und -verdichtungen zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden sind, in einer Region in unmittelbarer Nähe zu einer Groß- stadt, als üblich einzustufen. Die heutigen Bundesstra- ßen können die Verkehre - aus verkehrstechnischer Sicht - ohne Probleme aufnehmen. Gewisse Verzöge- rungen bei den Abbiegeverkehren auf die Bundesstra- ßen werden die Folge sein, aber die verkehrliche Ab- wicklung ist möglich.</p> <p>Bei Realisierung der Planung wird ein Ausbau der Ein- mündung B 51/Hafenstraße erforderlich werden, der Bau einer Lichtsignalanlage dürfte dann ebenfalls er- forderlich werden.</p>		
<p>Weitere Verschlechterung der bereits jetzt beste- henden Lärmbelastung: Aus den o. g. Gründen wird eine stark ansteigende Lärmbelastung erfolgen. Zusammen mit dem jetzigen Verkehrslärm und dem hinzukommenden Verkehrslärm werden wir einer permanenten Lärmimmission ausgesetzt.</p> <p>Unser Einwand: Eine weitere Lärmbelastung in unzumutbar. Wir fordern lärmdämmende Maß- nahmen umzusetzen.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung ei- nes Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesent- lichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

22 Familie Jens und Jessica Weßling				22.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teilen wir Ihnen unsere Einwände und Bedenken mit und bitten um Prüfung und Antwort.</p> <p>Es fehlt ein sinnvolles Verkehrskonzept!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhtes Verkehrsaufkommen erzeugt • Lärmbelastung • Schadstoffbelastung • Lichtbelastung • Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität • Gefahr für die Gesundheit <p>Weitere Gefahrensituationen beim Linksabbiegen auf und beim Einfädeln in den fahrenden Verkehr von der Straße „In der Hegge“.</p> <p>Auch ist aus unserer Sicht das Befahren des Kanals von mit Containern beladenen Schiffen wegen des Wasserstandes und der entsprechend niedrigen Brücken gar nicht möglich.</p>			<p>Die erhöhten Verkehre können problemlos über die B 51 und im Verlauf über die B 65, B 218 und B 51/B 65 abgeleitet werden. Lediglich bei den Knotenpunkten werden im Laufe der Entwicklung bauliche Veränderungen erforderlich. Für die Verkehrssicherheit wird durch entsprechende bauliche oder verkehrliche Maßnahmen gesorgt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird zu den angeführten Aspekten auf die sonstigen Abwägungsvorschläge verwiesen.</p> <p>Die Auswertung der Unternehmensbefragungen ergab einen deutlichen Schwerpunkt in den Verkehren zum Seehafen Hamburg bzw. nach Norddeutschland. Dies gilt sowohl im Wareneingang als auch im Warenausgang. Der zweite Schwerpunkt sind die Verkehre zu den Westhäfen bzw. in die Beneluxländer.</p> <p>Zur Abwicklung dieser Verkehre sind direkte Binnenschiffe vorgesehen einerseits nach Hamburg und andererseits nach Antwerpen. Die Container für Ziele in Übersee und den europäischen Short-Sea Verkehr nach Schweden und Russland werden direkt in die Seehäfen gebracht und dort gegebenenfalls zum richtigen Terminal weiterverteilt. Die Container zu Zielen im Umfeld der Seehäfen nach Norddeutschland bzw. in die BeNeLux-Länder werden mittels LKW zu ihren jeweiligen Zielorten gebracht.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

	<p>Nach Hamburg wird ab Bohmte der Mittellandkanal über Minden und Hannover bis zum Abzweig des Elbeseitenkanals am Kilometer 233,65 des Mittellandkanals genutzt. Ab dort wird der Elbeseitenkanal auf ganzer Länge genutzt. Anschließend werden die Schiffe auf der Elbe bis Hamburg fahren. Die Gesamtlänge dieses Weges von Bohmte bis zum Hafen Hamburg beträgt etwa 335 km. Der gesamte Laufweg ist von GMS mit einer Länge von 110 m befahrbar. Einzige Ausnahme ist das Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbeseiten-Kanal. Dieses stellt einen Engpass dar und ist maximal für 100 m lange Schiffe geeignet. Der Mittellandkanal wird ausgebaut um in Zukunft auch ÜGMS die Benutzung zu ermöglichen. Auf der Elbe ist dies bereits möglich. Der Elbe-Seiten-Kanal kann bis auf das Schiffshebewerk problemlos von GMS befahren werden. Auf der gesamten Route ist ein zweilagiger Containertransport möglich. In Richtung Hamburg ist dementsprechend ein Verkehr mit 100 m langen Schiffen möglich, die zweilagig mit Containern beladen werden können.</p> <p>Nach Antwerpen wird zuerst ebenfalls der Mittellandkanal genutzt, jedoch in die andere Richtung bis zu seinem Beginn am „Nassen Dreieck“. Ab dort wird der Dortmund-Ems-Kanal bis Datteln genutzt, anschließend der Wesel-Datteln-Kanal auf voller Länge bis Wesel. Im Anschluss wird der Rhein bis in den Bereich südlich Rotterdams genutzt und ab dort die Schelde-Rheinverbindung. Die Gesamtentfernung über die Wasserstraße beträgt ungefähr 430 km. Der Mittellandkanal ist auch in diese Richtung künftig durch ÜGMS nutzbar. Der anschließende Dortmund-Ems-Kanal ist für GMS mit maximal 110 m Länge geeignet. Die Brückendurchfahrtshöhe von 4,25 m ermöglicht lediglich einen einlagigen Containertransport. Der anschließende Wesel-Datteln-Kanal kann auch von GMS genutzt werden, diese können jedoch ebenfalls aufgrund der Brückendurchfahrtshöhe von 4,50 m nur einlagig beladen werden. Auf dem Rhein und der Schelde-Rheinverbindung gibt es keinerlei Einschränkungen für den Einsatz von ÜGMS.</p> <p>Auf der Verbindung nach Antwerpen sind also lediglich einlagig beladene Schiffe von maximal 110 m Länge möglich. Es ist vorgesehen, dass die Schiffe in Richtung Antwerpen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in Emmerich um eine zweite und dritte Lage Container ergänzt werden.</p> <p>Generell hängt die Wirtschaftlichkeit eines Hafens nicht von der Auslastung der Schiffe sondern von der Auslastung der Betriebsmittel ab!</p>
--	---

	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>
--	--

23 Edith Waldmann				22.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	x	Anregungen	x	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Hiermit reiche ich fristgerecht meine Einwände und Bedenken mit der Bitte um Prüfung und Beantwortung ein. Nachfolgend führe ich meine Einwände und Bedenken auf</p> <p>1. Verschlechterung der Lebensqualität durch weitere zusätzliche 'Arm- und Lichtemissionen.</p> <p>a. Bereits jetzt ist die B 65, die direkt vor unserer Haustür liegt, sehr stark befahren. Ich befürchte, dass es durch den zusätzlichen prognostizierten Lkw-Verkehr, aber auch durch den zusätzlichen Pkw-Verkehr zu erheblichen Mehrbelastungen kommen wird. Dabei möchte ich besonders darauf verweisen, dass es verboten werden muss, dass der Lkw-Verkehr die Oelinger Brücke überquert, um nicht auch noch die zusätzlichen Anfahrt- und Bremsgeräusche direkt vor der Haustür aushalten zu müssen.</p> <p>b. Leider werden dann trotzdem zukünftig Schleichverkehre z.B. über die Oelinger Straße stattfinden, wie dies bereits auch wieder bei der letzten Sperrung der B65 ersichtlich war. Neben unnötigen Lärmquellen kann man als Fußgänger nicht mehr ungefährdet auf der Oelinger Straße spazieren gehen.</p> <p>c. Ebenfalls bemängle ich den zu erwartenden Baulärm, nicht nur durch die Lkw-An- und Abfahrten, sondern auch durch weitere Bauaktivitäten, z.B. das Rammen von Spundwänden.</p> <p>d. Durch die hochliegenden Lärmquellen die durch den Containerhafen entstehen werden, wird sich auch dieser Lärm in südliche Richtung ausbreiten, da hier keinerlei Hindernisse vorhanden sind.</p> <p>e. Auch auf die Aufhellung der kompletten Umgebung des Containerhafens möchte ich hinweisen. Dies führt ebenfalls zu einer Verschlechterung der Lebensqualität.</p>			<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Laut Verkehrsuntersuchung und bisherigem Verkehrskonzept wird der gesamte Hafen- und Gewerbeverkehr über die Hafenstraße / B 51 abgewickelt werden.</p> <p>Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen und im Rahmen der späteren Verkehrsplanung beachtet werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, er ist im Rahmen der späteren Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.</p> <p>Die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte ist von jedem Betrieb nachzuweisen und zu sichern.</p> <p>Die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte ist in jedem Falle von jedem Betrieb nachzuweisen und zu sichern. Für den Hafen wird dann ein Lichtgutachten erforderlich werden.</p>		

<p>2. Veränderung des Landschaftsbildes</p> <p>a. Durch die Erhöhung des Geländes sowie die Errichtung eines Portalkranes wird sich das seit Jahrzehnten bestehende Landschaftsbild in Oelingen erheblich verschlechtern. Konnte man bisher noch schöne Spaziergänge durch das Oelinger Land machen, so wird dies mit der geplanten Aktion nicht mehr möglich sein!</p> <p>b. Durch den Bau von großzügigen Regenrückhaltebecken wird sich das Landschaftsbild ebenfalls negativ verändern.</p> <p>c. Auch für die Tierwelt, egal ob Reh oder Fasan, wird der Lebensraum in Gelingen durch die Maßnahme wesentlich gestört, bzw. zerstört!</p> <p>d. Warum werden die bezüglich der Bodenpunkte wertvollsten Flächen im Wittlager Land für eine solche unwirtschaftliche Maßnahme geopfert? Warum wird gerade dieses wertvolle Land verdichtet und zugebaut?</p> <p>e. Durch die oben erwähnten Schleichverkehre werden auch zukünftig die Schulkinder wesentlich mehr als jetzt schon gefährdet sein!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung von bisherigen landwirtschaftlichen Freiflächen zwangsläufig verbunden. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden. Die Veränderung des Ortsbildes ist damit zwangsläufig verbunden.</p> <p>Auf diesen Flächen werden die Tiere und Pflanzen verdrängt werden. Im Zuge der Planung sind seitens der Gemeinde als Ausgleich umfangreiche Kompensationsflächen an anderer Stelle nachzuweisen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>
<p>3. Verschwendung von Steuergeldern</p> <p>a. Die Gemeinde Bohmte sollte die für diese geplante Maßnahme notwendigen Steuergelder besser in andere wichtige Aufgaben der Gemeinde stecken. So könnte z.B. der OPNV noch verbessert werden, um auch Personen ohne Führerschein gute Möglichkeiten zur Fahrt in die benachbarten Orte, aber auch Bohmte anbieten zu können.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>

24 Simone Koch				23.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	x	Anregungen	x	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Gegen die Errichtung des geplanten Containerhafens mache ich als Eigentümerin der Grundstücke des Anwesens Donaustraße 1 folgende Einwände und Bedenken geltend:</p>					

<p>Der Abstand meines Wohnhause (ruhige Einzellige im Außenbereich) zum geplanten Containerhafen beträgt ca. 350 m Luftlinie (vergl. Lageplan). Ein großer Teil des vorgesehenen Hafengeländes muss um ca. 3,00 m aufgeschüttet werden (lt. Planer ca. 10.000 qm) um eine Ebene mit dem Ufer des Mittellandkanals herzustellen. Es ist somit nicht auszuschließen, daß sich die Lärmimmissionen bei dem Umschlag der Container weiter in die Fläche ausdehnen und die im Bebauungsplan festgesetzten Grenzwerte für den Lärmschutz nicht eingehalten werden können. Zu befürchten ist auch, dass durch die Aufschüttung der Fläche Probleme mit dem Oberflächenwasser entstehen.</p>	<p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafenumschlagfläche von etwa 1 m über Wasserspiegelhöhe des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Daraus resultiert eine erforderliche durchschnittliche Aufschüttung von etwa 1,5 m über heutigem Gelände, die Altplanung sah dagegen noch 2,5 m gemäß vor.</p> <p>Somit ergeben sich auch geringere Steigungen bei den Fahrwegen auf die Hafenanlage als bisher angenommen.</p>
<p>Bezogen auf die Dimensionierung des geplanten Hafens wird davon ausgegangen, daß nach einer Anlaufphase von einigen Jahren steigend bis zum Jahr 2020 bis zu 200 Container täglich umgeschlagen werden. Der Umschlag ist mit einem Portalkran vorgesehen. Der Abtransport der Container muß mit LKW über die noch auszubauende Hafenstraße zur B 51 hin erfolgen. Das bedeutet, daß täglich etwa 150 LKW (Ladung je LKW jeweils 2 „kleine“ bzw. 1 „großes Container) die Hafenstraße befahren. Hinzu kommt der Rücktransport der leeren Container wieder zum Hafen, so daß von 300 LKW täglich auszugehen ist.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Zusätzlich sind durch die geplante Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben weitere Immissionen durch Verursachung von Lärm, Beleuchtung, Luftverschmutzung, Staubentwicklung, Gerüche, austretende Dämpfe etc.) nicht auszuschließen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, es wird auf die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte verwiesen.</p>
<p>Wegen der obengenannten ggf. eintretenden Immissionen muß ich davon ausgehen, daß mit einer wesentlichen Minderung der Wohnqualität und des Verkehrswertes meines Wohngrundstückes zu rechnen ist, zumal es in der Hauptwindrichtung Süd- Südwest zum geplanten Bau des Containerhafens liegt. Ich bezweifle, daß die vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden können und fordere daher die Umkehr der Beweislast (Verursacherprinzip).</p>	<p>Es wird darauf verwiesen, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Containerhafen bzw. bei der Bauantragsstellung zur Ansiedlung von Unternehmen jeweils ein Schallgutachten beizulegen ist. Dort ist die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für die schutzbedürftige Wohnnutzung jeweils nachzuweisen.</p>

<p>Durch die geplante? Verlegung/Anbindung der Straße „Heggenkamp“ an die „Hafenstraße“ und die Anlegung eines Wendehammers im Bereich des Anwesens Klenke und dem geplanten Hafengelände soll die Weiterfahrt von der B 65 zur B 51 bzw. umgekehrt unterbunden werden (Abtrennung der „Oelinger Straße“). In dieser Maßnahme befürchte ich eine Benachteiligung meiner an mein Wohngrundstück angrenzenden verpachteten Ackerflächen (Bodenklasse SL4 U_i Wertziffer 53/55 bzw. 50/52 lt. Eingabewertbogen - vergl. Lageplan). weil die Pächter zur Bewirtschaftung Umwege in Kauf nehmen müssen. Umwege bedeuten höhere Bewirtschaftungskosten für die Landwirte und für mich ggf. eine Minderung des Pachtpreises - also eine Wertminderung, mit der ich nicht einverstanden sein kann.</p>	<p>Bei der Schließung der Oelinger Straße zum Industrie- und Hafengebiet mussten die verschiedenen Belange betrachtet und gewichtet werden. Die Schließung erfolgt um die Wohnbebauung vor Gewerbeverkehren zu schützen. Infolge kann es für einzelne Wegeverbindungen in Zukunft zu neuen Strecken kommen, die u.U. mit Umwegen verbunden sind.</p> <p>Seitens der Gemeinde wird geprüft eine Lösung für landwirtschaftliche Verkehre zu schaffen.</p>
<p>Aus den genannten Gründen können die evtl. eintretenden Immissionen und Benachteiligungen nicht widerspruchlos hingenommen werden.</p> <p>Im übrigen soll der Containerhafen mit nur einer Schiffs-Anlegestelle (Kostenaufwand ca. 13 Mio. Euro) in einem Abstand von ca. 500 m vom privaten Bestandshafen Kanalumschlag Bohmte (Zerhusen) gebaut werden. Ich kann mir nicht vorstellen, daß der geplante Hafen wirtschaftlich betrieben werden kann, weil die Kanalbrücken zu niedrig sind und somit die Containerschiffe nur einlagig beladen werden können. Diese Einschränkung wird wahrscheinlich so manchen Schiffseigner davon abhalten, diesen Hafen anzufahren. Durch den privaten Unternehmer Kanalumschlag Bohmte wäre der Ausbau des Bestandshafens mit den vorhandenen Anlegestellen für zwei Schiffe wesentlich kostengünstiger und ohne zusätzlichen Flächenverbrauch möglich. Außerdem liegt eine Genehmigung zum Containerumschlag vor. Den geplanten Standort für den Bau eines Containerhafens in Oelingen halte ich daher für ungeeignet. Aus diesem Grunde bitte ich darum, die geplante Baumaßnahme noch einmal zu überdenken. Ich würde es begrüßen, wenn auf den Erhalt der Landschaft und des wertvollen Ackerbodens des Ortsteiles Oelingen mehr Rücksicht genommen würde. Das entspräche auch dem Sinn der Vorschriften des Baugesetzbuches.</p>	<p>Es hat eine Standortabwägung stattgefunden. Ein Aspekt dieser Abwägung war, dass im Zuge des gesamten Planungsprozesses keine Verständigung über ein gemeinsames Vorgehen von Privathafeneigner und Gemeinde gekommen ist. Der neue Containerhafen ist für den langfristigen Containerumschlag geplant. Auf dem Privathafen sind wegen des Gebäudebestandes zusätzliche Containerverkehre nur in geringem Umfang möglich, die allenfalls für die Anlaufphase ausreichen würde.</p> <p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung von bisherigen landwirtschaftlichen Freiflächen zwangsläufig verbunden. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden. Die Veränderung des Ortsbildes ist damit zwangsläufig verbunden.</p> <p>Mit Infrastrukturprojekten ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden.</p>

<p>Und nun sei mir noch eine Frage gestattet. Wofür braucht man in Oelingen zwei Häfen? Von Seiten der Gemeindeverwaltung wurde durch eine mir nicht logisch erscheinende Veränderungssperre untersagt, daß jemand mit seinen eigenen finanziellen Mitteln den Schüttguthafen in einen Containerhafen ausbaut bzw. erweitert. Wenn man als normal denkender Mensch in der Gemeindeverwaltung mitentscheiden kann, sollte man sich doch wohl freuen, daß jemand mit seinen eigenen finanziellen Mitteln einen Containerhafen an dem fast identischen Standort erstellen möchte für den nicht noch zusätzliche Landschaftsverschandelnde Baumaßnahmen von Seiten der HWL GmbH notwendig sind. Dieser Standort liegt auch viel näher an der B 51. Es müßte also nur ein kurzes Stück Straße ausgebaut werden für die LKW und zusätzliche Flächen werden fast nicht benötigt. Aber es scheint ja mehr Spaß zu machen, sinnlos Steuergelder zu verschwenden. Die Gemeinden Bohmte, Bad Essen und Ostercappeln könnten eine Menge Geld sparen und trotzdem in Ihrem Briefkopf damit werben, daß sie einen Containerhafen in unmittelbarer Nähe haben, ohne auch nur einen Cent dafür auszugeben. Wo ist also der Sinn?</p>	<p>Wie bereits oben ausgeführt, ist der neue Containerhafen für den langfristigen Bedarf an Containerumschlag geplant.</p> <p>Auf dem Privathafen sind wegen des Gebäudebestandes zusätzliche Containerverkehre nur in geringem Umfang möglich, die allenfalls für die Anlaufphase ausreichen würde.</p> <p>Nach der Planung des Privathafens (Förderantrag bei WSD) soll der Futtermittelhafen in der Phase II stark eingeschränkt oder aufgegeben werden. Aus Sicht der Gemeinde ist der Erhalt des Futtermittel- und Schüttguthafens wichtig für die Region. Da nach gegenwärtigen Gebäudebestand und Logistik ein Nebeneinander beider Umschlagsarten nicht möglich ist, wurde ein zweiter Hafenstandort vorgesehen.</p>
--	--

25 Familie Oelgeschläger				25.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teilen wir Ihnen nachstehend meine Einwände und Bedenken mit:</p> <p>Der geplante Neubau eines Containerhafens und die Bebauung mit Gewerbe- und Industriegebietes im geplanten Gebiet sind ein massiver Eingriff in die Natur und in den Lebensraum der Ortschaft Stirpe-Oelingen.</p> <p>Wir haben bedenken, dass der Naturschutz in dem vorhandenen Gutachten nicht vollständig berücksichtigt wurde.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Die Belange des Naturschutzes sind berücksichtigt worden (vgl. Umweltbericht und die Gutachten zum Artenschutz).</p>		
<p>Die Lebensqualität wird durch diese Baumaßnahmen massiv beeinträchtigt und es entstehen am Eigentum der Bewohner ebenfalls ein massiver Wertverlust der nicht ausgeglichen wird.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, es wird auf die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte verwiesen.</p>		

<p>Im Einzelnen sind mindestens folgende Punkte inakzeptabel:</p> <p>1. Eingriff in die Natur und Verlust von fruchtbarem Ackerboden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vermutung von Fledermäusen Hof Ostbar-Ebker (HWL-Gelände, soll abgerissen werden) Vermutung von Turmfalken Hof Osthar-Ebker (HWL-Gelände, soll abgerissen werden) - Vermutung Feldhamster - Vermutung Rotmilan <p>Nachweis von Schleiereulen ehemaliger Hof Beeke, jetzt Brockschmidt, verpachtet; Entfernung zum geplanten Hafen, Luftlinie ca. 400 m</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nachweis von vielen Wildtieren, insbesondere Rehwild. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, es wird auf den Umweltbereich und die Gutachten zum Artenschutz verwiesen.</p> <p>Auf diesen Flächen werden die Tiere und Pflanzen verdrängt werden. Im Zuge der Planung sind seitens der Gemeinde als Ausgleich umfangreiche Kompensationsflächen an anderer Stelle nachzuweisen.</p>
<p>Ackerbau / Landwirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die hohe Anzahl von 50-60 Bodenpunkten ist nahezu einzigartig näheren Umkreis, dieser wertvolle Boden wird unwiederbringlich zerstört. - Erreichbarkeit der Felder für viele landwirtschaftliche Betriebe nicht mehr gegeben. - Gefährdung durch auslaufende Waren bei Havarie, Verunreinigung von wertvollem Ackerboden und Grundwasser. 	<p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden und ebenfalls die Verwendung von Steuergeldern. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden.</p>
<p>2. Emissionen:</p> <p>Lärm, Licht, Abgase;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prognostizierter LKW-Verkehr ca. 300 An- und Abfahrten / Tag Hochliegende Lärmquellen mit weiter Ausbreitung ins umliegende Land - Durch Aufschüttung des Geländes auf 3 m Höhe: - Starkes Beschleunigen der LKW bei Anfahren auf die Anhöhe - Starkes Abbremsen der LKW beim Herunterfahren. 	<p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafenumschlagfläche von etwa 1 m über Wasserspiegellage des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Daraus resultiert eine erforderliche durchschnittliche Aufschüttung von etwa 1,5 m über heutiges Gelände.</p> <p>Für jede Betriebsgenehmigung (beim Containerhafen wäre es das Planfeststellungsverfahren) muss ein Lärmgutachten erstellt werden, welches die jeweiligen Lärmquellen und Betriebszeiten konkret einstellt und nachweist, dass das Lärmkontingent auf dem Betriebsgrundstück eingehalten wird.</p>
<p>Lichtemissionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hochliegende Lichtquellen mit weiter Ausbreitung ins umliegende Land Lichtemissionen durch auf- und abfahrende LKW - Blendung und Aufhellung der Wohnbebauung <p>Die Lärm- und Lichtemissionen müssen durch Schutzwände verringert werden.</p> <p>Abgase:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diesellabgase von Schiffen und LKW bei bis zu 300 An- und Abfahrten / Tag 	<p>Die angesprochenen Probleme sind im Rahmen der späteren Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Für die Lichtimmissionen ist z.B. im der späteren Genehmigungsverfahren ggf. ein Lichtimmissionsgutachten zu erbringen.</p>

<p>3. Verlust von und Lebensqualität:</p> <p>Durch die genannten Emissionen ist unsere Lebensqualität extrem eingeschränkt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Lärmemissionen lassen sich wenn überhaupt nur mit hohem technischen Aufwand reduzieren. - Wir sind in der Freizeitnutzung der Gärten massiv eingeschränkt. - Der Rad- Wanderweg DIVA Walk ware durch den geplanten Ausbau der Hafenstraße nicht mehr nutzbar. <p>Sollten sie an diesem Vorhaben festhalten, müssen die betroffenen Bürger entschädigt werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>4. Straßenverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die B65 und B51 sind schon jetzt sehr stark frequentiert. Die zusätzliche Belastung durch den LKW- Verkehr des geplanten Hafenprojektes ist unzumutbar. Durch den Ausbau der Bundesstraße und der Ampelanlage Hafenstraße sind Schleichwege durch die Oelinger Straße zu erwarten was unter anderem auch eine Gefährdung der Schulkinder bedeutet! - Der geplante Containerhafen befindet sich nicht in direkter Autobahnnähe. <p>Die Entfernungen zu den nächsten Autobahnanschlüssen betragen 13 km (A33) bzw. 19 km (A1). Die Strecken bis zur Autobahn führen teilweise durch Ortschaften, die insbesondere zu Berufsverkehrszeiten ein erhebliches Staupotenzial aufweisen.</p>	<p>Die erhöhten Verkehre können problemlos über die B 51 und im Verlauf über die B 65, B 218 und B 51/B 65 abgeleitet werden. Lediglich bei den Knotenpunkten werden im Laufe der Entwicklung bauliche Veränderungen erforderlich. Für die Verkehrssicherheit wird durch entsprechende bauliche oder verkehrliche Maßnahmen gesorgt.</p> <p>Mit den Bundesstraßen verfügt der Containerhafen über eine ausreichende verkehrliche Anbindung. Im Laufe der weiteren Entwicklung sind verschiedene bauliche Maßnahmen (Knotenpunktausbau, ...) als Ergänzung erforderlich.</p>
<p>5. Wirtschaftlichkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> -Es gibt einen Containerhafen in Minden, der nicht ausgelastet ist. -Der bereits seit 60 Jahren bestehende Hafen hat alle erforderlichen Genehmigungen, wird aber durch eine Veränderungssperre der Gemeinde Bohmte daran gehindert, Containerverkehre durchzuführen. Eine Ausweitung des Bestandhafens wäre deutlich kostengünstiger als der komplette Neubau eines Containerhafens. Der Ausbau der Hafenstraße aus Steuermitteln wäre nicht nötig. -Die nachweislich falschen Berechnungen der HWL (Hafen Wittlager Land GmbH) als Trägergesellschaft des geplanten Containerhafens hat das Verwaltungsgericht Osnabrück mit Urteil vorn 23.09.2014 festgestellt. Aufgrund der viel zu hoch angenommen Umschlagsmengen würde ein zu hoher Förderbeitrag angenommen werden - aus Steuermitteln finanziert! 	<p>Ziel der Planung ist das Nebeneinander von Futtermittel-/Schüttgut einerseits und Containerumschlag andererseits. Beides wäre beim derzeitigen Flächenzuschnitt und Gebäudebestand auf dem Bestandshafen nur sehr eingeschränkt möglich, es fehlt aber die mittel- und langfristige Perspektive.</p> <p>Der VG Urteil bezieht sich nur auf die Ablehnung des Förderantrages der Fa. Zerhusen durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster bzw. deren Begründung.</p>

<p>In dem Fall werden massiv Steuergelder verschwendet und es werden 3,5 ha umsonst verbaut. (Baugesetzbuch § 1: sparsamer Umgang mit Land ist verpflichtend)</p> <p>Wir sind als Steuerzahler nicht bereit, ein so ein finanziell risikoreiches bzw. falsch kalkuliertes Projekt aus Steuermitteln zu zahlen. Wir lehnen diese Planung ab und kritisieren das Vorhaben scharf.</p>	<p>Der Vorwurf der Steuerverschwendung wird zurückgewiesen. Die Ausführungen werden ansonsten zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die Planung eines Containerhafens macht an dieser Stelle keinen Sinn!</p> <p>Es sei denn, mit dieser Planung ist etwas ganz anderes beabsichtigt: In letzter Zeit hat es viele Äußerungen darüber gegeben, dass in Stirpe Oelingen ein 175 Hektar großes Hafen- und Industriegebiet entstehen soll, dass den Osnabrücker Hafen ersetzen soll!</p> <p>Da ein solches Projekt welches bis an die B 51 heranreicht unsere Lebensqualität gänzlich einschränkt wäre es völlig inakzeptabel!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht richtig.</p> <p>Grundlage der Planung sind die drei bestehenden Bebauungspläne I bis III, das Entwicklungskonzept für diesen Bereich (u.a. mit der Hafenplanung) und die vorliegende Bauleitplanung Nr. 99. Zudem gibt es keine Vereinbarung über ein solches Ansinnen zwischen Stadt Osnabrück und Landkreis und auch keine Kenntnis. Die Stadt Osnabrück würde dies sicher auch aus Eigeninteresse grundsätzlich ablehnen.</p>

26 Ronald und Gabriele Klenke				25.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Wir wohnen an der Oelinger Str. 5, in Bohmte-OT Delingen. Folgende Grundstücke, die in unserem Eigentum stehen sind betroffen. Gemarkung Stirpe-Oelingen, Flur 6, Flurstück 18/6 Landwirtschaftsfläche, Gebäude- und Freifläche Oelinger Str. 5</p> <p>Die zugelassene bauliche Nutzung im Bebauungsplan 99 sowie im Flächennutzungsplan beeinträchtigt uns in unseren Rechten.</p>			<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		
<p>Gegen oben genannte Maßnahmen erheben wir fristgerecht folgende Einwände:</p> <p>Die Pläne verstoßen gegen geltendes Recht.</p> <p>Die Veröffentlichung der Auslegungsfrist entspricht nicht dem BauGB § 3 Absatz 2. Eine ortsübliche Bekanntmachung erfolgt über die Tageszeitung (Anlage 1). Die Einsicht der Pläne war im Auslegungszeitraum an zwei Werktagen nicht möglich.</p>			<p>Die geänderte Entwurfsplanung ist vom Verwaltungsausschuss nach Vorberatung im Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt erfolgt. Aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens wurden Änderungen eingearbeitet.</p>		

<p>Der ausgelegte geänderte Planentwurf entspricht nicht dem vom Orts- und Gemeinderat genehmigten ersten Entwurf. Für den geänderten Entwurf gibt es keinen Gemeinderatsbeschluss. Die Begründung für den Bebauungsplan ist unvollständig bzw. unwahr (vgl. Wittlager Kreisblatt vom 4.11.2015 Seite 13).</p> <p>Das Plangebiet im Entwurf des Bebauungsplans Nr. 99 "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" umfasst ca. 23 ha. Das Plangebiet im Entwurf der 13. Änderung des Flächennutzungsplanes "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" umfasst hingegen ca. 22 ha.</p>	<p>Insofern kann der geänderte Entwurf nicht dem Ursprungsentwurf entsprechen. Dies ist gesetzlich auch nicht notwendig, da das frühzeitige Beteiligungsverfahren auch dazu dient, umweltrelevante Auswirkungen und deren Untersuchungsgrad zu ermitteln und dementsprechend den Entwurf darauf anzupassen.</p> <p>Die im Bebauungsplan aufgeführte Flächenbilanz und die Bilanzierung im Umweltbericht sind hinsichtlich der Teilflächen wie auch der Gesamtfläche korrekt. Die Gesamtfläche ist dort mit „23.11 ha“ genau beziffert. Es steht dort nicht wie behauptet „ca. 23.11 ha“. Bei der Begründung zum Flächennutzungsplan handelt es sich bei der Flächenangabe um einen allgemeinen Einleitungssatz mit „ca. 22 ha“. Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplanes umfasst nicht die Verkehrsfläche der B 51, daher ist die Fläche auch geringer. Insofern ist offensichtlich, dass es sich um keinen Widerspruch handelt, der Einleitungssatz in der Begründung zum Flächennutzungsplan ist mit seiner „ca. – Angabe“ korrekt.</p>
<p>Haussicherung:</p> <p>Schon mehrfach haben wir daraufhin gewiesen, dass durch die Entstehung des Hafen- und Industriegebietes eine erhebliche Herabsetzung der Wohnqualität und auch eine Wertminderung für unser Wohngebäude entsteht.</p> <p>Dafür machen wir Ersatzansprüche geltend.</p> <p>Unser Anwesen steht bereits seit ca. 100 Jahren in Oelingen. Bewusst wohnen wir in ländlicher Umgebung. Im Laufe der Jahre haben wir den Wert unseres Hauses durch Renovierungen, etc. erheblich gesteigert. Wir haben Wohnraum für Generationen geschaffen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

<p>Massive Bedenken haben wir auch in der Bauphase, da wir nur ca.100 m entfernt wohnen. Wenn z.B. die Spuntwände eingesetzt werden und unser Haus in Mitleidenschaft gezogen wird, z. B. durch Risse im Haus- od. Kellerbereich, od. ähnliches. Wer kommt dafür auf? Die Versicherung jedenfalls nicht! Wir fordern Schutz gegen stark tieffrequentierte Schwingungen, wie sie bei der Verdichtung von Böden oder dem Einbringen von Spundwänden auftreten. Aufgrund der großen Menge der einzubringenden Materialmassen sowie der Problematik von starken tieffrequenten Schwingungen, fordern wir außerdem eine Umkehrung der Beweislast: Falls auf umliegenden Flächen Belastungen mit schädlichen Substanzen (Kontaminationen) vorkommen, oder falls Gebäudeschäden oder gesundheitliche Beeinträchtigungen auftreten, müssen nicht die Eigentümer den Nachweis erbringen, dass Kontaminationen, Gebäudeschaden oder gesundheitliche Probleme von den Arbeiten auf den Flächen im Plangebiet ihren Ursprung haben, sondern umgekehrt: die Eigentümerin der Plangebietsflächen (HWL GmbH) muss nachweisen, dass Schäden, Gesundheitsprobleme und Kontaminationen nicht von ihren Arbeiten herrühren.</p> <p>Bitte um Nachweis der Regelung!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Vorfeld von Baumaßnahmen werden diese Belange berücksichtigt und ggf. entsprechende Sicherungsmaßnahmen vorgesehen. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die Fragestellungen werden ggf. im Rahmen der Erschließungsplanung geregelt.</p>
<p>Das gewachsene Erscheinungsbild der Dörfer und Siedlungen im Osnabrücker Land muss bei der Bauleitplanung stärker berücksichtigt werden. Dies ist eine Forderung des Heimatbundes Osnabrücker Land, die auch vom Landkreis Osnabrück unterstützt wird. So stand es letztes Jahr in der Zeitung. Wir fordern, dass bereits bei Planungsprozessen siedlungsgeschichtliche Entwicklungen und typische Bauformen stärker berücksichtigt werden.</p> <p>Bei den betroffenen Ackerflächen handelt es sich um allerbestes Agrarland, dass in dieser Qualität, Erosionsgefährdung und Wasserhaushalt nicht zu ersetzen ist. Das ökologische Gleichgewicht wird durch deren Nutzung als Industriefläche zerstört.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden und ebenfalls die Verwendung von Steuergeldern. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen.</p>

<p>Da es sich bei dem Ausbau der Hafenstrasse gleichzeitig um den Anschluss des neuen Hafens und des Bereiches Heggenkamp handelt, ist die Erhebung von etwa 25 % der Erschließungskosten zu Lasten der Anwohner rechtswidrig. Die Grundstücke am Heggenkamp wären auch beitragspflichtig. Da der Ausbau der Hafenstrasse in erster Linie EINER privaten Firma zu Gute kommt, handelt es sich um eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des bestehenden Hafens, der im übrigen auch Ausbaubeiträge zu leisten hätte. Die Wettbewerbsverzerrung greift in das wirtschaftliche Gleichgewicht ein. Einen weiteren Mangel sehen wir in der Anwendung kommunalen Rechts zu Gunsten einer privaten Gesellschaft, an der wiederum die planende Kommune Miteigentümer ist. Der geplante Containerhafen beeinträchtigt unsere Gesundheits- und Lebensqualität im höchsten Maße! Dieses Projekt ist für unser Landschaftsbild völlig unangemessen.</p>	<p>Das Thema der Erhebung von Erschließungsbeiträgen und wer davon betroffen ist, ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens sondern ist Gegenstand bei der Festsetzung von Beiträgen nach den geltenden Vorschriften des Erschließungsbeitragsrechts.</p>
<p>Naturschutz:</p> <p>Das Projekt ist ein massiver Eingriff in die Natur. Fruchtbarer Ackerboden (50-70 Bodenpunkte!) wird zerstört.</p> <p>Da der Bereich zwischen der Kanalbrücke B51 und Kanalbrücke Oelinger Strasse intensiv beangelt wird, zweifeln wir das Gutachten zum Fischvorkommen an.</p> <p>Der Neubau eines Containerhafens und die Bebauung mit Gewerbe- und Industriegebieten im geplanten Gebiet ist ein massiver Eingriff in die Natur. Fruchtbarer Ackerboden sowie Grünland geht hierdurch verloren. In der Konsequenz gehen Brut- und Nistplätze sowie Lebensraum u. a. für stark gefährdete und auch vom Aussterben bedrohter Vogelarten verloren. Das Gutachten der Firma Bioconsult führt 18 gefährdete Arten auf (S.11) Ein Rückgang dieser Vogelarten ist in der Folge zu erwarten. Für die Realisierung des Containerhafens ist der Abriss einer Hofstelle erforderlich. Auf dieser Hofstelle sowie in der angrenzenden Nachbarschaft nisten u.a. seit 20 Jahren Schleiereulen sowie der Turmfalke, sowie der Rotmilan, Schwarzspecht usw.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es gibt für die Gemeinde keinen Grund an dem Fischgutachten zu zweifeln. Das Gutachten ist zudem von der Unteren Naturschutzbehörde geprüft worden.</p>
<p>Dort befindet sich auch der Lebensraum vieler Fledermausarten. Ferner wird die Vogelwelt durch die Dauerbeleuchtung des neu zu erbauenden Containerhafens beeinträchtigt.</p> <p>Lt. Gutachten gibt es keine Amphibien in den trockenen Gräben. Das stimmt nicht! Es sind Molche vorhanden! Die avifaunistische Untersuchung vom 22.9.15 ist fehlerhaft.</p> <p>Wir haben Bedenken, dass die Naturschutzverbände nicht eingebunden sind. Eine Berücksichtigung des § 29 der Naturschutzverbände ist dringend erforderlich.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es gibt für die Gemeinde keinen Grund an dem Fischgutachten zu zweifeln. Das Gutachten ist zudem von der Unteren Naturschutzbehörde geprüft worden. Hinsichtlich der Fledermauspopulationen sind im Weiteren Vermeidungsmaßnahmen auch zur Problematik Lichtimmissionen umzusetzen.</p> <p>Es hat eine Trägerbeteiligung entsprechend den gesetzlichen Anforderungen stattgefunden.</p>

<p>Betriebe:</p> <p>Wir beantragen ab Baubeginn ein Nachtfahrverbot und keine Nachtschichtbetriebe, da das Industriegebiet zu nah am Wohnbereich liegt. (100 m).</p> <p>Außerdem befürchten wir auf dem neuen Hafengelände das Verladen von Containern, die gefährliche Stoffe wie z. B. Chemikalien beinhalten. Auch die Ansiedlung von Gewerbe-/Industriebetrieben, die gefährliche Stoffe verarbeiten, herstellen oder dergleichen, ist zu erwarten.</p> <p>Die Verlagerung eines größeren Umschlagbetriebes (ein großer Schrotthandel, der die Georgsmarienhütte südlich von Osnabrück mit Recyclingmaterial versorgt) nach Bohmte in das geplante Gewerbe- und Industriegebiet wird in Zukunft große Bedeutung haben. Dieses kann nicht mit dem geplanten "Containerumschlag" in Einklang gebracht werden. Bei Recyclingmaterial handelt es sich in der Regel um Schüttgüter.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die genannte Verlagerung ist bei der Gemeinde Bohmte unbekannt.</p> <p>Inwieweit Schrott hinsichtlich der potentiellen Lärmemissionen im Bestandshafen umgeschlagen werden kann, wäre erst noch zu prüfen. Im Containerhafen dürfen nur Container (Inhalt offen) umgeschlagen werden.</p>
<p>Wir wollen keine Betriebe, die mit problematischen Schadstoffen umgehen, wie z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Müllverbrennungsanlagen -Deponien -Chemie -Klärschlamm od. ähnliches -Schrotthandel (extremer Lärm) <p>Eine entsprechende Erklärung soll in den Plänen aufgenommen werden.</p> <p>Es gibt keinen Plan für Störgut. Wie sehen die Notfallpläne aus bei:</p> <p>Brand, Chemischer Begasung, etc., da unser Grundstück nur ca. 100 m entfernt ist.</p> <p>Es gibt keine Warteanlagen für die LKW und keine Sanitäreanlagen für die LKW-Fahrer. Wie wird das geregelt? Was ist mit Kühlcontainer und deren Standort und die damit verbundene Geräuschbelastung. Taucht in keinem Gutachten auf! Wie sollen 60 dB/Tag und 45 dB/Nacht an unserem Grundstück eingehalten werden? Völlig unrealistisch.</p> <p>Wir akzeptieren das Lärmgutachten nicht und weisen es als fehlerhaft zurück!</p>	<p>Bei den genannten Nutzungen handelt es sich hinsichtlich einer möglichen Ansiedlung um reine Spekulation ohne jede reale Grundlage. Müllverbrennungsanlagen, Deponien usw. passen allein schon planungsrechtlich nicht in das Gebiet.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die konkrete Lärmbegutachtung von einzelnen Betrieben und Nutzungen kann erst im Rahmen eines Bauantrages oder Planfeststellungsverfahrens begutachtet und beurteilt werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es gibt keine inhaltliche und fachliche Grundlage für die Auffassung, dass das Gutachten zur Lärmkontingentierung fehlerhaft ist.</p>

<p>Abgasbelastung: Die aktuelle Diskussion um Feinstaub, Stickoxiden und deren krankmachenden Belastungen ist zu berücksichtigen.</p> <p>Wir bestehen auf den Schutzstatus: Mischgebiet.</p> <p>Wir beantragen die Pflege der Außenanlagen, wie z.B. Gräben, Böschungen, Anpflanzungen, Straßenränder, etc., außerdem die Straßenreinigung für den Baustellenverkehr im Bereich der öffentlich genutzten Straßen. Verschmutzungen und Beschädigungen von öffentlichen Straßen, die benutzt werden, sowie sonstigen angrenzenden Flächen, welche im Rahmen der Baumaßnahme oder der Gewerbebetreibenden entstehen, sind unverzüglich, noch am gleichen Werktag auf Kosten des Verursachenden zu entfernen. Es dürfen keine Gegenstände außerhalb des Firmengeländes abgestellt oder geparkt werden. Die Straßen können nicht, wie erforderlich, breit genug ausgebaut werden. Das gefährdet die Verkehrssicherheit, besonders für Fußgänger und Fahrradfahrer, da kein Radweg vorhanden ist, obwohl es ein öffentlich ausgeschriebener Radtourenweg ist. Das ist nicht akzeptabel!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die gesetzlichen Grenzwerte sind bei den späteren Nutzungen jeweils einzuhalten, der Schutzstatus eines Mischgebietes wird berücksichtigt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
---	--

<p>Nach dem Satzungsrecht der Gemeinde sind die Strassenausbaubeiträge abgeschafft und um einen Neubau handelt es sich nicht, da nach den Planaussagen der Ausbau auf dem vorhandenen Grundstück möglich ist. Zusätzlicher Flächenzukauf für die geplante Gewerbestraße wird hier nicht zu Stande kommen, so dass es sich lediglich um einen "Ausbau" der Straße handelt. In der Erklärung zum Bebauungsplan nennt die Gemeinde es selber einen Ausbau. Auch weicht die Gemeinde von ihrer bisherigen Regelung ab, Straßen erst auszubauen, wenn die Gewerbegebiete zu 90 % gefüllt sind.</p> <p>Für den Ausbau der Hafenstrasse werden lediglich 500.000,00 Euro kalkuliert. Realistisch erscheint ca. 1 Mio C.</p> <p>Wenn der Schotter (Frostschutz i.d.R Grauwacke 0/45) eine geeignete Stärke hat 25-30 cm, reicht es ein Feinplanum herzustellen(auffüllen von Unebenheiten). Die Kosten hierfür liegen pro qm bei etwa 3,50 € Danach wird ca. 10 cm Tragschicht 0/22 aufgetragen und verdichtet. Darauf folgt die Deckschicht 4cm nochmals verdichtet. Die Kosten liegen hier bei ca. 58,50 € pro qm, da Handeinbau. Wenn die Asphaltdecke an eine bestehende Asphaltdecke angeschlossen wird, muss ein gerader Schnitt gemacht werden und die Fuge der beiden Schichten (alt und neu) mit Tok-Band (bitumen Band) geschlossen werden diese Arbeiten kostet pro m ca. 20 €</p> <p>Dadurch, dass der Umschlag von Containerpotenzial durch das private Unternehmen Kanalumschlag Bohmte sichergestellt ist (Verwaltungsgericht Osnabrück Az 1 A 944), widersprechen die Maßnahmen dem Baugesetzbuch (BauGB) § 1a Absatz 2, 4 und 5. Es ginge besonders geschütztes Dauergrünland verloren, obwohl der private Unternehmer den Containerumschlag ohne zusätzlichen Flächenverbrauch realisieren kann.</p>	<p>Es gibt keinen Beschluss Gewerbegebiete erst auszubauen, wenn 90 % der Grundstücke bebaut sind. Es wurde die Ausbaubeitragssatzung nach dem NKAG aufgehoben. Die Erhebung von Beiträgen nach dem BauGB für die erstmalige endgültige Herstellung von Erschließungsstraßen in Bebauungsplangebieten ist davon nicht betroffen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Die Planung entspricht dem Baugesetzbuch und der kommunalen Planungshoheit. Auf seiner heutigen Fläche kann der Bestandshafen langfristig nicht den Futtermittel-/Schüttgutumschlag und einen Containerumschlag sichern. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
<p>Weiterhin steht die Planung aus oben genanntem Grund im Widerspruch zu § 136. der Niedersächsischen Kommunalverfassung. Zur Zeit ist beim Verwaltungsgericht Osnabrück ein zweites Verfahren des Betreibers des Bestandshafens gegen den Nichterhalt einer Subvention der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes anhängig. Sofern der Klage auch in diesem Verfahren stattgegeben wird, ist die Realisierung des geplanten neuen Containerhafens ohne Subventionen nicht gegeben. Somit ist die Überplanung des bestehenden Bebauungsplanes und des Flächennutzungsplanes nicht erforderlich.</p>	<p>Das Gerichtsverfahren bezieht sich auf Subventionsfragen die v.a. den Bestandshafen und die WSD betreffen. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

<p>Containerhafen:</p> <p>-Die Kaimauer des Hafens ist nicht ausgelegt für GMS (bis 110 m) und schon gar nicht für GMS (bis 135 m). Sie können gar nicht anlegen.</p> <p>-keine Trimodalität, wie in der Machbarkeitsstudie von 2008 angegeben. Auf Grund dieser Studie wurde der Standort Bohmte ausgewählt.</p> <p>Damit ist die Begründung des Bebauungsplanes unwahr.</p> <p>-zu hohe Bauhöhen und zu geringe Abstände zum Wohngebiet</p> <p>- wir wollen keine akustischen Melder bei Kranbetrieb</p> <p>-Auf dem Gelände befindet sich eine Gashochdruckleitung der Eon-Ruhrgas in einem Meter Tiefe. Wegen der Gasleitungen ist auch die beschriebene Erweiterung der neuen Hafenanlage schon rein technisch nicht möglich. Die ausgewiesene Fläche darf nicht befahren oder ohne Schutzmaßnahmen gekreurt werden.</p> <p>- wir bestehen auf eine Umkehr der Beweislast (Verursacherprinzip) und eine lückenlose Kontrolle der Schadstoffe bei Geländeauffüllung, sowie eine schriftliche Bestätigung, dass eine Altlastenabfrage bei der zuständigen Bodenschutzbehörde stattgefunden hat und Altlastenfreiheit attestiert wurde.</p> <p>Durch die Ausbuchtung des Kanals oder jede andere Veränderung, z. B. durch Steinplatten wird Wasser verschoben, etc., jede Veränderung am Projekt hat zur Folge, dass das Oberflächenwasser verschlechtert wird. Es verschlechtert sich die Wasserqualität es Mittellandkanals. Durch Baumaßnahmen ist das abfließende Wasser verschmutzt, ebenfalls das im Regenrückhaltebecken. Auch bei Ausbaggerung des Hafenbeckens wird Kanalwasser verschmutzt.</p> <p>Wir wollen eine gesunde und intakte Umwelt und kein verschmutztes Oberflächenwasser.</p>	<p>Die Spundwand ist für GMS angelegt und dafür ausreichend. Die Länge beträgt im Bebauungsplan 150 m. Die endgültige Länge wird im Planfeststellungsverfahren festgelegt, da die Spundwand und das Hafenbecken dem Bundeswasserstraßenrecht unterliegen und auf dieser rechtlichen Grundlage endgültig geplant werden.</p> <p>Die Trimodalität ist zusammen mit dem Standort „Stadthafen Osnabrück“ gegeben, so ist es auch der Begründung und sonstigen Studien und Aussagen zu entnehmen ist. Die Begründung ist korrekt.</p> <p>Die Bauhöhen entsprechend der Nutzung eines Industrie- und Hafengebietes, die Abstände zu den Wohnhäusern sind ausreichend.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die Fragestellungen werden ggf. im Rahmen der Erschließungsplanung geregelt.</p> <p>Die Sondergebietsfläche Containerhafen befindet sich neben den Gashochdruckleitungen. Die entsprechenden Auflagen und Schutzabstände auf den betroffenen Flächen werden eingehalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Gesetzliche Auflagen und Grenzwerte sind im Weiteren selbstverständlich einzuhalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Sie werden im Rahmen des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens geklärt werden.</p>
---	---

<p>Lärmschutz:</p> <p>Durch bereits vorhandene Lärmpegel,</p> <ul style="list-style-type: none"> -vorhandenes Gewerbe am Mittellandkanal 1 + 2 -stark frequentierte B 65 -sehr stark frequentierte B 51 (Ausweichstrecke: Umleitung und Strecke für Schleichverkehre der A1) und beliebte Abkürzungsstrecke für Anwohner der umliegenden Orte. -Bestandshafen Zerhusen -Flugplatz Bohmte -Bahnstrecke <p>ist jede weitere Lärmbelästigung unzumutbar. Die Verkehrsemissionen beeinträchtigt die Gesundheit der Anwohner.</p> <p>Eine Sperrung der Oelinger Str., für Güterverkehre, wie im Plan vorgesehen, ist zur Entlastung der Lärmbelästigung und Abgasbelästigung der Anwohner zwingend erforderlich. Außerdem verhindert eine Sperrung der Oelinger Str. Schleichverkehre, die entstehen werden</p> <p>Wir äußern Bedenken</p> <ul style="list-style-type: none"> -durch die Aufschüttung des Geländes auf 3 m. (Ausbreitung der Lärmquellen) -LKW-Verkehr (ca. 300 LKW-An- und Abfahrten/Tag) + Bremsgeräusche, etc. -Baulärm -Lärmspitzen (Absetzen der Container, zupacken der Greifkrallen, akustische Melder bei Kranbetrieb). -60 Dezibel an der Containeranlage bei Nacht sind viel zu hoch! -73 Dezibel an der Containeranlage am Tage sind viel zu hoch! -Wie kann der Kran zwischen Tag und Nacht unterscheiden? -Wie soll das eingehalten werden, abgesehen davon, dass es viel zu hoch ist? -sämtliche LKW-Fahrten müssen in die Lärmberechnung einbezogen werden. -ebenfalls das vorhandene Gewerbe am Mittellandkanal 1 + 2 -auch bei niederfrequenten Schallwellen haben wir Bedenken, dass die Grenzwerte nicht eingehalten werden. -Lärmschutz bei Bahnanschluss -Beeinträchtigung und Gefährdung der Lebensqualität <p>(Bewohner im Schichtdienst, Homeoffice - Berufstätige und Studenten-Konzentrationsstörungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> -Freizeitnutzung des eigenen Gartens ist nicht mehr möglich. -das Wetter sowie die Windrichtungen sind nicht berücksichtigt worden. 	<p>Es wird Ausführungen zum Lärmschutz und zur Verkehrsbelastung in den Gutachten verwiesen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Wie bereits oben ausgeführt wird das Hafengelände nur um etwa 1,5 m aufgeschüttet werden müssen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Es werden die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Dieses ist über ein konkretes Betriebsgutachten nachzuweisen, es hat sämtliche Lärmquellen in Art und Umfang des jeweiligen Betriebes mit einzustellen.</p>
---	---

<p>Wir akzeptieren das Lärmgutachten und die Schalltechnische Immissionsprognose nicht. Sie ist fehlerhaft. Es kann so nicht eingehalten werden.</p>	<p>Die Lärmkontingentierung zum Bebauungsplan Nr. 99 und die Bebauungspläne Nr. I und II ist korrekt. Für die späteren Nutzungen sind entsprechende Lärmprognosen je Betrieb zu erbringen.</p>
<p>Geruchsbelästigung: -Gase jeglicher Art und Abgase von Schiffe und LKW - Wetterbedingt, durch Änderung der Windrichtung</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Gesetzliche Grenzwerte sind einzuhalten.</p>
<p>Denkmalschutz: Hof Osthaar-Ebker (soll abgerissen werden) Kotten Laumberg (Donaustr.6) und Kotten Burose (Oelinger Str.)</p>	<p>Die Kotten Donaustraße 6 und Oelinger Straße sollen erhalten bleiben. Die Hofanlage Osthaar-Ebker steht nicht unter Denkmalschutz.</p>
<p>Licht: Bedenken gegen Blendung und Aufhellung des Wohnbereiches. Bedenken gegen Lichtverschmutzung. Besonders bei Nacht. Da der Kran durch Aufschüttung sehr hoch ist, wird unser Anwesen komplett vom Licht überflutet. Es ist erwiesen, dass Kunstlicht gesundheitsschädigend ist. Wir brauchen den Schlaf-Wach-Rhythmus für die Gesundheit. Unser Stoffwechsel benötigt Ruhe- und Regenerationsphasen. Das Signal dafür ist Dunkelheit, sonst gerät die innere Uhr aus dem Takt. Die Folgen können Depressionen, bis hin zur Krebserkrankung sein. Dazu kommt die Lichtemission durch auf- und abfahrende LKW. Die Fahrzeuge, die von der Bundesstr. in die Hafenstr. fahren, fahren direkt auf unser Haus zu und leuchten mit dem Lichtkegel der Fahrzeuge direkt in unsere Schlafzimmerfenster. Das ist abzustellen. Die Beleuchtung des geplanten Betriebes kann durch vorbeifahrenden Kran auch flackern. Das ist ebenfalls abzustellen. Alle Leuchten sind entsprechend abzuschirmen. Auch sind unruhige, flackernde, bzw. blinkende Lichtmissionen zu vermeiden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die angesprochenen Probleme sind im Rahmen der späteren Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Für die Lichtmissionen ist im der späteren Genehmigungsverfahren ggf. ein Lichtmissionsgutachten zu erbringen.</p>

<p>Wasser:</p> <p>Durch den Hafenbau (z.B. Ausbaggerung, Einbringung von Spundwänden, Einbringung von verdecktem Oberflächenwasser vom Hafengelände) verschlechtert sich die Wasserqualität des Mittellandkanals.</p> <p>Das gesamte Oberflächenwasser von der südlichen Kanalseite wird im Bereich des geplanten zweiten Hafens unter dem Mittellandkanal hindurch geführt.</p> <p>Wir befürchten eine drastische Störung der Entwässerung. Auch hier wäre eine Verschlechterung der Wasserqualität die Folge.</p> <p>Da der weiterführende Graben auf der Nordseite nur bis zur Kreuzung Hafenstrasse-Donaustrasse ausgebaut ist, funktioniert die Entwässerung bei Starkregen (August 2015) bereits heute nicht. Das Oberflächenwasser sucht sich in der Folge seinen Weg entlang der Oelinger Strasse. Geplante Regenrückhaltebecken hätten dann eine Tiefe von 3-4 Metern und müssten durch Zaun gesichert werden. Auch hier würde sich eine erhebliche Verschlechterung der Wasserqualität ergeben.</p> <p>Der in der avifaunistischen Untersuchung genannte "Leckermühlgraben" liegt nicht im Planungsgebiet und ist nicht für die gesamte Oberflächenentwässerung vorgesehen.</p> <p>Das geplante Betriebsgelände der Hafen Wittlager Land (HWL) wäre ein um drei Meter erhöhtes Plateau, von dem zusätzliches Oberflächenwasser abläuft. Durch den Betrieb und den geplanten starken LKW-Verkehr kann dieses mit Schadstoffen kontaminiert sein. Dadurch wird unser direktes Nachbargrundstück, das wir landwirtschaftlich nutzen, negativ beeinflusst (vernässt und kontaminiert).</p> <p>Gleiches gilt für Schattenwurf durch geplante Betriebsvorrichtungen und Containerstapel.</p> <p>Material zur Auffüllung des Geländes wäre lückenlos auf Schadstoffe zu untersuchen. im Hinblick auf diesen Sachverhalt fordern wir eine Umkehr der Beweislast sollte auf unserer Ackerfläche Schadstoffe festgestellt werden. Das gilt auch für unser Wohngrundstück und Haus. Besonders möchten wir auf Punkt 5.2. verweisen, da der bereits genannte Graben vom Düker nördlich des Mittellandkanals bis zur Kreuzung Hafenstrasse-Donaustrasse ganzjährig Wasser führt und nicht entsprechend berücksichtigt wurde.</p>	<p>Die Annahme kann nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Es liegt ein mit dem Wasserverband abgestimmtes Oberflächenentwässerungskonzept vor, danach ist die Entwässerung bei gleichbleibender Wasserqualität gesichert.</p> <p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen, die Probleme sind der Gemeinde und dem Entwässerungsverband bekannt. Im Rahmen der Erarbeitung des Entwässerungskonzeptes wurde daher für das Plangebiet Gelände- und Grabenhöhen aufgenommen. Auf dieser Grundlage wurden die Entwässerungsrichtung und der Umfang der Regenrückhaltemaßnahmen festgelegt. Die Wasserqualität wird sich nicht verändern.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover – nicht zuletzt wegen der vorgebrachten Bürgerbedenken - eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafen-Umschlagsfläche von etwa 1 m über Wasserspiegellage des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Somit ergeben sich auch geringere Höhen. Im Rahmen der Erschließungsplanung ist zu sichern, dass die Nachbarflächen nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Ein Schattenwurf auf Nachbargrundstücke ist kaum möglich, da nur eine östliche gelegene Fläche an den geplanten Containerhafen direkt angrenzt. Ansonsten sind im Rahmen der Erschließung und Bebauung alle gesetzlichen Vorschriften und Richtlinien einzuhalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, gesetzliche Grenzwerte sind einzuhalten.</p> <p>Im Oberflächenentwässerungskonzept sind alle Gräben beurteilt und je nach Bedeutung berücksichtigt worden. Falls beim Hafenbau eine Verlegung des Dükers erforderlich wird, geschieht dies fachgerecht und ohne negative Auswirkungen auf die sonstige Oberflächenentwässerung.</p>
77	

<p>Durch die geplante Umlegung des Dükers würde dieses Gewässer nachhaltig negativ verändert, da es sich derzeit eher um ein stehendes Gewässer handelt und zu einem Fließgewässer gewandelt würde.</p> <p>Wir haben arge Bedenken, was das Grund- und Oberflächenwasser betrifft. Durch die Erhöhung auf 3 m des Geländes und bei ca. 3,5 ha Pflasterung od. ähnl., wird der Wasserhaushalt des Bodens gestört, was Auswirkungen hat. Schon jetzt sind wir, ca.100 m entfernt, besorgt, was bei Starkregen passiert. Das Rückhaltebecken (Gefälle) ist viel zu weit entfernt. Es kann nicht funktionieren!</p> <p>Unser Grundstück ist jetzt schon bei starkem Regen überflutet, da es die Gräben, welche den Niederschlag auffangen sollten, gar nicht mehr od. nur teilweise gibt.</p> <p>Wir befürchten, dass die Mengen des anfallenden Wassers zunehmen und dass die Qualität des Wassers durch Verunreinigungen mit Schadstoffen aus den Industriebetrieben gemindert wird. Das Wasser läuft letztendlich durch die Gräben in die Hunte, welche verschmutzt wird. Wir fordern geeignete Maßnahmen zu ergreifen, damit das Oberflächenwasser nicht die Gräben oder bei Hochwasser die umliegenden Grundstücke belastet. Durch Verdichtung der Erdschichten werden sich die Grundwasserquellen verändern. Diese Veränderung wird sich nachteilig auf unser Grundstück und Haus auswirken. Wir beantragen eine Umkehr der Beweislast.</p> <p>Bei diesem Hintergrund versichert uns keine Versicherung der Welt gegen Wasserschäden. Wie ist das geregelt?</p> <p>Bitte um Nachweis der Regelung!</p>	<p>Durch die geplante Umlegung des Dükers (falls keine andere technische Lösung gewählt wird) ergibt sich keine Veränderung hinsichtlich der Entwässerung.</p> <p>Es wird nur im Bereich des Containerhafens für Teilbereiche (Umschlagsfläche) eine Aufhöhung erforderlich, diese wird etwa 1,5 m über heutiger Geländeoberfläche liegen.</p> <p>Es sind die Starkregenereignisse im Oberflächenentwässerungskonzept berücksichtigt worden.</p> <p>Das zu Grunde liegende Oberflächenentwässerungskonzept wurde über Bestandsvermessungen der Flächen und Entwässerungseinrichtungen und eine Begehung des Planungsgebiets erstellt. Die Begehung des Plangebiets fand Ende September 2015 statt, somit wurden normale Wasserstände beobachtet. Wie bereits im Bericht zum Oberflächenentwässerungskonzept beschrieben teilt sich das Planungsgebiet in zwei Entwässerungsrichtungen auf. Die Entwässerungseinrichtungen entlang der Donaustraße und der Osnabrücker Straße (B 51) erfolgt über die Straßenseitengräben in Richtung Norden. Hierbei liegen die Grabensohlen und Durchlässe im Schnitt ca. 0,5 m bis 1,00 m höher als die im zweiten Entwässerungssystem in Richtung Osten (Oelinger Str. / Siedlung Stripper). Beide Systeme entwässern in die Hunte (Vorfluter). Die Straßenseitengräben entlang der Oelinger Straße würden einen Rückstau aus der Hunte am stärksten zu spüren bekommen, da sich das gesamte Gelände und somit auch die Entwässerungseinrichtungen in diesen Bereichen zum umliegenden Gelände am tiefsten liegt. Das anfallende Oberflächenwasser südlich des Kanals wird durch einen Düker unter dem Mittellandkanal in Richtung Norden geführt. Diese Abflussmengen sind als Durchfluss im Regenrückhaltebecken (entsprechende Dimensionierung des Drosselbauwerks) in einer zukünftigen Entwässerungsgenehmigung zu berücksichtigen. Eine Rückhaltung dieses Abflusses ist nicht erforderlich.</p> <p>Im Ergebnis wird sich die Entwässerungssituation verbessern.</p>
<p>Steuerverschwendung:</p> <p>Dem privaten Hafentreiber (Herr Zerhusen), wenige Meter vom neuen Containerhafenprojekt entfernt, ist der Zuschlag zu gewähren. Nicht der Kommune!</p> <p>Wir sind gegen alles, was dieses Projekt betrifft.</p>	<p>Auf dem Privathafen ist bei dem aktuellen Flächenzuschnitt und Gebäudebestand keine langfristige Entwicklungsperspektiven für beide Umschlagsarten vorhanden.</p>

27 Jens Waldmann				25.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Hiermit reiche ich fristgerecht meine Einwände und Bedenken mit der Bitte um Prüfung und Beantwortung ein. Nachfolgend führe ich meine Einwände und Bedenken auf</p> <p>1. Verschlechterung der Lebensqualität durch weitere zusätzliche Lärm- und Lichtemissionen.</p> <p>a) Der zusätzliche Lkw-Verkehr in oder aus Richtung Bad Essen (hierher kommen einige der befragten Unternehmen, die scheinbar Interesse bekunden) werden mit großer Wahrscheinlichkeit über den Kreisverkehr Leckermühle den geplanten Containerhafen anfahren. Dies bedeutet, dass ein erheblicher Anteil Straßenverkehr bereits auf die jetzt stark frequentierte B65 hinzukommen wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Anfahrt über die Oelinger Brücke ist aber unbedingt zu unterbinden, da dies durch die Abbrems- und Anfahrtgeräusche eine noch schlechtere Ausgangslage für die Bewohner der Häuser Mindener Str. 6, 8 und 10 bedeuten würde. • Dies ist auch unbedingt für die in der Bauphase stattfindenden Lkw-Fahrten zu beachten! 			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und bei der Umsetzung der Planung beachtet werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und auch in der Bauphase beachtet werden.</p>		

<p>b. Durch die enorme Verkehrsbelastung von mindestens 800 Kfz-Fahrten je Tag für die Industrie- und Hafengebiete Nr. 99. 1 und II, ergibt sich eine enorme Verschlechterung der Lebensqualität. In Spitzenzeiten wird von über 300! Kfz je Stunde ausgegangen. Hierbei werden auch die Pkw-Fahrten einen Großteil (ca. 70%) der Fahrten ausmachen. Diese werden dabei sehr häufig die schmaleren, bereits jetzt vorhandenen Straßen benutzen, um möglichst wenig in Kontakt zu den Lkw-Fahrten zu kommen. Dies wird somit eine enorme Belastung für die Oelinger und die Stiper Straße bedeuten.</p> <p>c. Durch die Umladung von ca. 200 TEU pro Verkehrstag im ersten Betriebsjahr (Zahlen aus der Präsentation von Herrn Dr. Koch: Realistics), ergeben sich ca. 140 Umladungen von 20' -Containern und ca. 40 Umladungen von 40' -Containern je Tag. Dies bedeutet, dass ca. 25 Umladungen pro Stunde stattfinden, also auch mindestens 25-mal pro Stunde Geräusche durch das Absetzen eines Containers. Dabei sind weitere Umlagerungsschritte nicht einberechnet. Dies wird also ebenfalls unweigerlich zu einer Erhöhung der Lärmbelästigung während der Arbeitszeiten führen, da in südlicher Richtung der geplanten Anlage keinerlei Schallschutz vorgesehen ist.</p> <p>d. Auch durch die Ausleuchtung des geplanten Standortes wird es einen erheblichen Nachteil bzgl. der Lichtemissionen geben, da sich diese ungehindert ausbreiten werden. So werden diese dann selbst die Häuser an der Mindener Straße, überleuchten und sind somit auch von Wiehengebirge aus gut sichtbar.</p> <p>e. In der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 99 wird davon geschrieben, dass der meiste Verkehr über die B 218 in Richtung BAB 1 und der andere größere Anteil in Richtung Osnabrück abfließen wird. Wie deckt sich diese Annahme mit den Ausführungen von Herrn Dr. Koch am 03.06.2015 in der Gemeinschaftshalle Stirpe-Oelingen wonach nur ein potentieller Kunde in Dissen über die BAB 33 zu erreichen wäre?</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Problematik evtl. Kfz-Schleichverkehre wird bei der Umsetzung der Planung erörtert und beachtet werden.</p> <p>Es werden die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden müssen. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Es werden die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Dieses ist über ein konkretes Betriebsgutachten nachzuweisen, es hat sämtliche Lärmquellen in Art und Umfang des jeweiligen Betriebes mit einzustellen.</p> <p>Die angesprochenen Probleme sind im Rahmen der späteren Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Für die Lichtimmissionen ist im der späteren Genehmigungsverfahren ggf. ein Lichtimmissionsgutachten zu erbringen um die Belange der Nachbarschaft zu berücksichtigen.</p> <p>Die Aussage widerspricht nicht dem Verkehrskonzept, welches eine Verkehrszunahme (in unterschiedlicher Ausprägung) für alle Bundesstraßen prognostiziert. Das Verkehrsgutachten hat neben den Hafenerkehrern auch die Verkehrspotentiale der Industrie- und Gewerbeflächen mit einbezogen.</p>
--	--

<p>a. 2. Massive Verschlechterung des Landschaftsbildes</p> <p>b. Durch die geplante Anlage wird sich das Landschaftsbild nachhaltig verschlechtern. Steht einem jetzt die Oelinger Landschaft z.B. noch zu einem sonntäglichen Spaziergang oder einer Radtour zur Verfügung. so wird dies zukünftig nicht mehr möglich sein, bzw. nur mit erheblichen Einbußen in Bezug auf das Landschaftsbild. Unterhalb der Woche, also zur Arbeitszeit, ist ein Teilen der bisherigen, Rundwege dann ausgeschlossen. sofern man sich nicht mit den verkehrenden Lastkraftwagen anlegen möchte.</p> <p>c. Das Landschaftsbild wird auch für die Bewohner aus Stirpe, Herringhausen und sogar Bohmte und Ostercappeln stark beeinträchtigt werden. wenn man sich vorstellt. dass die Container über eine Fläche von 17x100m in einer Höhe von ca. 7.20m stehen. Darüber wird sich der Portalkran mit einer ungefähren Breite von 35m und einer Höhe von mindestens 13 m auf einem zuvor mindestens um 3m zur jetzigen Höhe erhöhtem Gelände erstrecken. Dieses Bild wird weithin sichtbar in der Landschaft stehen!</p> <p>d. Der hier vor Ort oft sichtbare Rote Milan wird durch die Veränderung des Landschaftsbildes und die Verbauung der jetzigen landwirtschaftlichen Flächen verschreckt und vermutlich gänzlich vertrieben werden. Der Rote Milan braucht zum Jagen ein offenes Kulturland. Grasland oder abgeerntete Getreidefelder. All dies steht ihm dann nicht mehr in einem Großteil seines Jagdrevieres zur Verfügung.</p> <p>e. Der anerkannte und durch den Landkreis umfangreich beworbene DiVaWalk wird ebenfalls durch die geplanten Maßnahmen beeinträchtigt werden. Somit wird der DiVaWalk zukünftig innerhalb der Gemeinde Bohmte nur noch direkt durch das Wiehengebirge verlaufen, der einzige Schlenker durch die bisher schöne offene Landschaft wird dann innerhalb der Gemeinde Bohmte nicht mehr möglich sein. Ebenso wird der Weg der Garten-Traum-Tour dann sinnvollerweise nicht mehr durch Oelingen verlaufen können.</p>	<p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordern öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden. Radwege werden durch die neue Planung nicht zerschnitten oder abgehängt. Die Situation dürfte sich bei einem Ausbau der Hafen eher verbessern.</p> <p>Die Realisierung des Containerhafens und der Gewerbeentwicklung hat eine Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes zur Folge.</p> <p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden.</p> <p>Hinsichtlich des Artenschutzes ist die Planung durchführbar (vgl. Umweltbericht und Fachgutachten). Durch die gewerbliche Besiedlung kommt es zwangsläufig zu Verdrängungseffekten die im Rahmen der Herrichtung externer Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind.</p> <p>Radwege werden durch die neue Planung nicht zerschnitten oder abgehängt. Die Situation dürfte sich bei einem Ausbau der Hafen eher verbessern.</p>
--	--

<p>f. Der Neubau eines Containerhafens und die Bebauung mit Gewerbe- und Industriegebieten im geplanten Gebiet ist ein massiver Eingriff in die Natur. Fruchtbarer Ackerboden sowie Grünland geht hierdurch verloren. In der Konsequenz gehen Brut- und Nistplätze sowie Lebensraum u. a. für stark gefährdete und auch vom Aussterben bedrohter Vogelarten verloren. Das Gutachten der Firma Bi-oconsult führt 18 gefährdete Arten auf. Ein Rückgang dieser Vogelarten ist in der Folge zu erwarten. Für die Realisierung des Containerhafens ist der Abriss einer Hofstelle erforderlich. Auf dieser Hofstelle sowie in der angrenzenden Nachbarschaft nisten u. a. Schleiereulen sowie der Turmfalke. Dort befindet sich auch der Lebensraum vieler Fledermausarten.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Bauleitplanverfahren untersucht worden. Hinsichtlich des Artenschutzes ist die Planung durchführbar (vgl. Umweltbericht und Fachgutachten), es kommt aber zwangsläufig zu Verdrängungseffekten. Daher sind umfangreiche Kompensationsmaßnahmen auch hinsichtlich des Artenschutzes erforderlich.</p>
<p>3. Wertminderung der Gebäude und teilweise auch der landwirtschaftlichen Flächen</p> <p>a. Aufgrund des Bebauungsplanes Nr. 99 und die damit einhergehende Zielsetzung einen Containerhafen in Oelingen sowie weitere Gewerbe- und Industriebetriebe anzusiedeln, ergeben sich enorme Wertminderungen für das persönliche Grundstück samt der darauf befindlichen Gebäude. Wir haben vor ca. 5 Jahren nicht ohne Grund hier vor Ort massiv umgebaut, denn wir wollten hier in Stirpe-Oelingen bleiben, da es hier direkt zwar vor der Haustür die B 65 und hinterm Haus die DB-Linie Hamburg-Ruhrgebiet gibt, aber ansonsten viel unverbaute Landschaft ist. So ist Oelingen nördlich des Mittellandkanals nur mit vereinzelt Gebäuden (unseren Nachbarn!) besiedelt. Im Süden unseres Hauses befindet sich das schöne Wiehengebirge, das momentan noch sehr gut über den direkt angrenzenden „Alten Schulweg“ erreichbar ist. Wir wohnen einerseits also sehr ländlich, aber dennoch recht zentral zu Bohmte, Ostercappeln und Bad Essen. Aber durch diese angedachte Maßnahme wohnen wir demnächst gar nicht mehr ländlich, was somit zu einem enormen Wertverlust der vorhandenen Immobilien führen wird. Ganz abgesehen von der weiterhin sich verschlechternden Lebensqualität. durch bereits o.g. Auswirkungen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, Planung und insbesondere Infrastrukturplanung haben immer eine Veränderung des Umfeldes zur Folge. Durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III ist bereits heute die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren, sodass keine Wertminderungsansprüche daraus abgeleitet werden können. Zudem ist der aktuelle Planbereich bereits weitgehend rechtskräftig durch den Bebauungsplan Nr. III als Industrie- und Gewerbegebiet überplant.</p>

<p>b. Auch die hier vor Ort vorhandenen Ackerflächen werden durch diese Maßnahme teilweise an Wert einbüßen, da sie nicht mehr so optimal erreichbar sein werden und somit für die Landwirte nur noch umständlich und mit Umwegen oder Gefahrenpotentialen z.B. durch begegnende Lastkraftwagen. erreichbar sein werden.</p> <p>c. Die hier vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen weisen eine sehr hohe Anzahl an Bodenpunkten auf die es so im Vergleich in der Umgebung nicht gibt. Warum also werden diese wertvollen Böden für ein solches Projekt geopfert, ist dies mit der Bodenschutzklausel in § 1a Abs. 2 BauGB vereinbar?</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, Planung und insbesondere Infrastrukturplanung haben immer eine Veränderung des Umfeldes zur Folge. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Damit Infrastrukturprojekten ist an den ausgewählten Standorten eine Überplanung von bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden</p>
<p>4. Allgemeine Einwände bzgl. des Verfahrens</p> <p>a. Die Pläne verstoßen gegen geltendes Recht</p> <p>b. Die Veröffentlichung der Auslegungsfrist entspricht nicht dem BauGB § 3 Absatz 2. Eine ortsübliche Bekanntmachung erfolgt über die Tageszeitung. Die Einsicht der Pläne war im Auslegungszeitraum an zwei Werktagen nicht möglich.</p> <p>c. Der ausgelegte geänderte Planentwurf entspricht nicht dem vom Orts- und Gemeinderat genehmigten ersten Entwurf. Für den geänderten Entwurf gibt es keinen Gemeinderatsbeschluss.</p> <p>d. Das Plangebiet im Entwurf des Bebauungsplans Nr. 99 "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" umfasst ca. 23 ha. Das Plangebiet im Entwurf der 13. Änderung des Flächennutzungsplanes "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" umfasst allerdings nur ca. 22 ha.</p>	<p>Die geänderte Entwurfsplanung ist vom Verwaltungsausschuss nach Vorberatung im Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt, aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens, erfolgt. Insofern kann der geänderte Entwurf nicht dem Ursprungsentwurf entsprechen. Dies ist gesetzlich auch nicht notwendig, da das frühzeitige Beteiligungsverfahren auch dazu dient, umweltrelevante Auswirkungen und deren Untersuchungsgrad zu ermitteln und dementsprechend den Entwurf darauf anzupassen.</p> <p>Die im Bebauungsplan aufgeführte Flächenbilanz und die Bilanzierung im Umweltbericht sind hinsichtlich der Teilflächen wie auch der Gesamtfläche korrekt. Die Gesamtfläche ist dort 23.11 ha bezeichnet, somit auch genau beziffert. Es steht dort nicht wie behauptet „ca. 23.11“. Bei der Begründung zum Flächennutzungsplan handelt es sich bei der Flächenangabe um einen allgemeinen Einleitungssatz mit „ca. 22 ha“.</p>

5, Fehlende offene und ehrliche Kommunikation zum geplanten Großprojekt

- a. Leider ist die Kommunikation und Transparenz zu diesem Großprojekt alles andere als optimal. So ist auffällig, dass die IG Olinger Hafen grundsätzlich immer erst auf eigenes Drängen Informationen. dann aber auch nur sehr ausgewählt und dosiert bekommen hat. So wird zuerst ganz klar darauf verwiesen, dass die Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2008 die Grundlage der Entscheidungen ist Etwas später wird in einer öffentlichen Versammlung von der Railistics - in Person Herr Dr. Koch - und auch ganz einvernehmlich von den zwei Geschäftsführern der HWL, vehement bestritten, dass die Machbarkeitsstudie aus 2008 noch die Grundlage bildet. Einige Monate später, kommt in der Presse von Herrn Rehme die klare Aussage, das man nicht nur den Containerhafen betrachten darf, sondern das Gesamtkonzept sehen muss. Für mich persönlich ist dies leider nicht verwunderlich. da dies von Beginn an der Gedanke ist, also auf Dauer in Gelingen knapp 200 ha mit Gewerbe- und Industrieflächen zu beplanen und natürlich auch entsprechend zu bebauen. Dabei wird billigend in Kauf genommen, dass die dort ansässigen Menschen dann inmitten der Gebiete wohnen. Es wird vermutlich darauf spekuliert, dass diese irgendwann aufgrund der dann miserablen Wohnqualität einfach Gelingen verlassen werden. Da man natürlich nicht weiß, wie sich ein solches Projekt entwickelt wird dieses auch immer so vorgeschoben. Aber die Gemeinde Bohmte wird ja hoffentlich eine Vision oder zumindest ein Ziel haben und das geht nach meiner Vermutung dann doch ganz stark in Richtung der Ideen aus der Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2008. Wenn dieses zumindest auch offen und transparent kommuniziert werden würde, wäre man einen großen Schritt weiter. Doch dann Witte man vermutlich mehrere potentielle Gegner ggü. dem Bebauungsplan.

Es hat zu allen Punkten eine öffentliche Diskussion gegeben, die in den parlamentarischen Gremien stattfand und in den örtlichen Zeitungen veröffentlicht wurde. Des Weiteren hat es auch immer wieder Bürgerinformationen gegeben. Konkret hat es zum vorliegenden Bauleitplanverfahren mehrere öffentliche Bürgerversammlung bzw. Bürgerinformationen gegeben. Die Ergebnisse der Einwendung und der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurden in einer öffentlichen Bauausschusssitzung der Gemeinde vorgetragen und zur Diskussion gestellt. Mit den Auslegungsunterlagen wurde eine weitere Möglichkeit zur Bürgerinformation und zum Vorbringen von Einwendungen gegeben. Insofern ist der Vorwurf objektiv nicht richtig.

<p>b. Da also seitens der Gemeinde Bohmte öffentlich kein Gesamtkonzept benannt wird, muss sich die Frage stellen, ob dieses Projekt realistisch ist und somit überhaupt zu einem Erfolg für die Gemeinde Bohmte führen kann?</p> <p>c. Die Verlagerung eines größeren Umschlagbetriebes (ein großer Schrotthandel, der die Georgsmarienhütte südlich von Osnabrück mit Recyclingmaterial versorgt) nach Bolunte in das geplante Gewerbe- und Industriegebiet wird in Zukunft große Bedeutung haben. Dieses kann nicht mit dem geplanten "Containerumschlag" in Einklang gebracht werden. Bei Recyclingmaterial handelt es sich in der Regel um Schüttgüter.</p>	<p>Die allgemeinen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht richtig. Grundlage der Planung sind die 3 bestehenden Bebauungspläne I bis III, das Entwicklungskonzept für diesen Bereich (u.a. mit der Hafenplanung) und die vorliegende Bauleitplanung Nr. 99.</p> <p>Es gibt es keine Vereinbarung, keine Absichten und keine Kenntnisse über ein solches Ansinnen.</p>
--	--

6. Verschwendung von Steuergeldern	
<p>a. Aus der nicht offenen und transparenten Kommunikation ergibt sich dann auch direkt das nächste Problem. Es muss sich bei diesem Projekt die Frage der Steuergeldverschwendung gestellt werden. Kann und darf dieses gewährt werden, zumal es seit Jahren einen weiteren privaten Bewerber die Kanal-Umschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH - gibt, die ebenfalls einen Containerhafen realisieren möchte. Gilt hier nicht § 136 des NKomVG? Nach meiner Auffassung kann der private Betreiber ebenso gut einen solchen Containerhafen führen und hat auch bereits in der Vergangenheit mehr Überblick bewiesen. Dies wird durch das innerhalb von 20 Jahren angestrebte Umschlagsvolumen deutlich, dass der private Betreiber mit 420.000 Ladeeinheiten entgegen der HWL GmbH mit 1,4 Mio. Ladeeinheiten angegeben hat. Der private Betreiber hat hierzu ja auch seine erste Klage vor dem Verwaltungsgericht Osnabrück zu Recht gewonnen. Hier hat wenigstens der vorsitzende Richter Weitblick und Realität bewiesen. Beim privaten Betreiber würden die Steuerzahler nur an der Förderung beteiligt sein, dies ist kalkulierbar und überschaubar.</p> <p>b. Da scheinbar mittlerweile nur noch eine Förderung von unter 50% erreicht werden würde - sonst müsste man den Betreiber ja auch europaweit ausschreiben - muss man allein für die Gemeinde mit Kosten in Höhe von ca. 2 Mio. ausgehen, eher mehr! Abgesehen von den zwei weiteren Altkreisgemeinden und dem Landkreis Osnabrück durch die BEVOS GmbH. Ursprünglich wurde mit öffentlich kommuniziert, dass ca. 80% gefördert werden würden. Dies hätte zwar nicht die Steuerverschwendung verringert, wäre aber lokal wesentlich weniger bemerkbar gewesen.</p>	<p>Es handelt sich hier um Prognosen und Statistiken für den Förderantrag beider Projekte die nicht vergleichbar sind. Zwischenzeitlich liegt bei der WSD ein neue Beurteilung der Potentialberechnungen beider Förderanträge vor. Dies hat die WSD Münster zu beurteilen und ist nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Die Ausführungen sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

<p>c. Da sich die Kosten für den geplanten Containerhafen für die erste Ausbaustufe auf ca. 13 Mio. belaufen werden, wird bereits mit dieser ersten Ausbaustufe ein großer finanzieller Brocken durch den Steuerzahler - und wie zuvor erläutert besonders auch durch die Gemeinde Bohmte mit ihrem 37,5%- Anteil geschultert werden müssen. Des Weiteren wird dies vermutlich bzgl. der Kosten noch nicht das Ende der Fahnenstange sein, da weitere bauliche Aufwendungen durchgeführt werden müssen. Dies ergibt sich z.B. deutlich aus der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 99. Da frage ich mich als Bürger der Gemeinde Bohmte, ob der Bau eines Containerhafens wirklich notwendig und vor allem planbar ist? Laut Aussage von Herrn Dr. Koch von der Railistics wird der Containerhafen nach spätestens 8 Jahren eine schwarze Null schreiben. Ich frage mich, wie kann dies sein, zumal bisher noch kein Containerschiff die Gemarkung Gelingen passiert hat? Und wie kann dies realistisch sein wenn dies in Minden im selbigen Zeitraum und unter wesentlich besseren Bedingungen nicht funktioniert hat und sogar noch weitere Jahre dauern wird, bis es vermutlich soweit ist? Ich sehe hier für die Gemeinde Bohmte in den nächsten Jahren nichts als ein Zuschussgeschäft. Und gerade dieses ist doch auch laut Schlussbericht über die Prüfung des Jahresabschlusses 2011 bei der Gemeinde Bohmte benannt worden. Hier heißt es, die Gemeinde Bohmte ist gehalten sparsam zu wirtschaften, um einen Schuldenanstieg zu vermeiden und die bestehenden Verpflichtungen abzubauen. Investitionswünsche sollten unter Hinweis auf den Schuldenstand sehr sorgfältig geprüft werden." Hat man sorgfältig geprüft? Ist der Schuldenabbau bereits geschehen?</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
---	---

<p>d. Unter diesen Aspekten zeigt sich dann wieder, dass es nicht einzig um den Containerhafen gehen kann, denn sonst, so hoffe ich doch wären allen Beteiligten und auch den Ratsmitgliedern diese offensichtlichen Missstände wohl längstens aufgefallen. Warum aber wird dann ein entsprechendes Gesamtkonzept nicht kommuniziert? Da muss man als betroffener Bürger in Oelingen doch misstrauisch werden. Versetzen Sie sich einfach mal in die Lage der Bürger hier vor Ort! Wären die Gelder nicht z. B. besser in viele andere Dinge innerhalb der Kommune. so z.B. den Ausbau der Kitas aufgehoben. Mir ist schon bemisst. dass dies auch passiert, aber der Spielraum solche wichtigen Dinge voranzutreiben, wäre ohne die zukünftigen Belastungen durch einen Containerhafen wesentlich einfacher. Kann man mit Schaffung von attraktivem Wohnraum auf Dauer nicht viel besser Steuereinnahmen generieren, als mit ein paar Gewerbebetrieben? Dies würde auch dein Einzelhändler vor Ort in Bohmte Vorteile verschaffen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
---	---

28 Regina und Günter Kröger, Lange Str. 43, 49163 Bohmte				26.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Hiermit teilen wir Ihnen unsere folgenden Einwände und Bedenken mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schon bereits jetzt stark befahrene B 65 und B 51, was sich laut Gutachten wohl noch durch zunehmenden LKW-Verkehr erheblich verstärken würde, welches somit auch gleichzeitig eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung nach sich ziehen würde - stark frequentierte Eisenbahnlinie Bremen-Osnabrück - Naturschutzbedenken aufgrund vorkommender Populationen von Fledermäusen, Schleiereulen sowie evt. weiterer Vogelarten und Amphibien - Verlust von gutem Ackerboden für Nahrungsmittelanbau und gleichzeitige Bodenverdichtung, wodurch der Regenwasserhaushalt beeinträchtigt würde - Fußwander- und Fahrradweg DIVA Walk, Teil des Terra.vita Naturparks (Hafenstraße) - durch den Bestandshafen Zerhusen ist schon ein Hafen vorhanden, was für so eine kleine Ortschaft ohne die dann noch dazukommenden nachteiligen Beeinträchtigungen der Wohn- und Lebensqualität eines zusätzlichen Containerhafens völlig ausreichend erscheint. 			<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Bei allen Vorhaben und Maßnahmen müssen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Die Bauleitplanung zeigt den allgemeinen Rahmen auf, der erwarten lässt, dass eine solche Umsetzung auch möglich ist.</p> <p>Es wird auf den Umweltbericht und die artenschutzrechtlichen Gutachten verwiesen.</p> <p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an den ausgewählten Standorten eine Überplanung von bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden und ebenfalls die Verwendung von Steuergeldern. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen.</p> <p>Radwege werden durch die neue Planung nicht zerschnitten oder abgehängt. Die Situation dürfte bei einem Ausbau der Hafen eher besser sein als heute.</p> <p>Die Realisierung des Containerhafens und der Gewerbeentwicklung hat höhere Verkehre zur Folge. Aus verkehrlicher Sicht sind beide Knotenpunkte auf die prognostizierten Verkehrsmengen baulich zu erweitern, sodass die Verkehre dann ohne Probleme abgewickelt werden können.</p> <p>Auf dem Privathafen ist bei dem aktuellen Flächenzuschnitt und Gebäudebestand keine langfristige Entwicklungsperspektive für beide Umschlagsarten möglich.</p>		

29 Dieter und Gunda Reiter				26.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Wir wohnen Oelinger Straße 3 49163 Bohmte und sind mit unserem Grundstück Liegenschaft Stirpe-Oelingen, Flur 6 Flurstück 20/3, das in unserem Eigentum steht, ganz direkt von der Planung betroffen.</p> <p>Gegen den Bebauungsplan erheben wir die nachstehenden Bedenken und Einsprüche.</p>					

<p>Die Pläne verstoßen gegen geltendes Recht.</p> <p>Die Veröffentlichung der Auslegungsfrist entspricht nicht dem BauGB § 3 Absatz 2. Eine Bekanntmachung erfolgt über die Tageszeitung (Anlage 1)</p> <p>Der ausgelegte geänderte Plan entspricht nicht dem vom Orts- und Gemeinderat genehmigten ersten Entwurf. Für den geänderten Entwurf gibt es keinen Gemeinderatsbeschluss.</p> <p>Die Begründung für den Bebauungsplan ist unvollständig bzw. unwahr (vgl. Wittlager Kreisblatt vom 04.11.2016 Seite 13).</p>	<p>Die geänderte Entwurfsplanung ist vom Verwaltungsausschuss nach Vorberatung im Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt, aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens, beschlossen worden. Insofern kann der geänderte Entwurf nicht dem Ursprungsentwurf entsprechen. Dies ist gesetzlich auch nicht notwendig, da das frühzeitige Beteiligungsverfahren auch dazu dient, umweltrelevante Auswirkungen und deren Untersuchungsgrad zu ermitteln und dementsprechend den Entwurf darauf anzupassen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, aber nicht geteilt.</p>
<p>Das Plangebiet im Entwurf des Bebauungsplans Nr. 99 Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal umfasst ca. 23 ha. Das Plangebiet im Entwurf der 13. Änderung des Flächennutzungsplans Hafen und Industriegebiet Mittellandkanal umfasst hingegen 22 ha.</p>	<p>Die im Bebauungsplan aufgeführte Flächenbilanz und die Bilanzierung im Umweltbericht sind hinsichtlich der Teilflächen wie auch der Gesamtfläche korrekt. Die Gesamtfläche ist dort mit 23.11 ha bezeichnet, somit auch genau beziffert. Es steht dort nicht wie behauptet „ca. 23.11“. Bei der Begründung zum Flächennutzungsplan handelt es sich bei der Flächenangabe um einen allgemeinen Einleitungssatz mit „ca. 22 ha“. Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplanes umfasst nicht die Verkehrsfläche der B 51, daher ist die Fläche auch geringer. Insofern ist offensichtlich, dass es sich um keinen Widerspruch handelt.</p>
<p>Mein Wohngrundstück liegt in unmittelbarer Nähe zum geplanten Containerhafen. Luftlinie keine 200 m.</p> <p>Die Ausweisung meines Grundstücks als Industrie und Gewerbegebiet habe ich schon in meinem Schreiben vom 3.2.1995 an die Gemeinde beanstandet. Durch die Ausweisung unseres Grundstücks 20/3 zum Industriegebiet ist eine Herabsetzung der Wohnqualität und eine Wertminderung für unser Wohngebäude entstanden.</p> <p>Dafür machen wir Ersatzansprüche geltend.</p> <p>Siedlungsgeschichtlich steht unser Haus auf den Grundmauern aus dem 17. Jahrhundert in der Siedlungsschicht 1828 erwähnt. Durch Brand wurde das alte Bauerngehöft am 06.12.1956 zerstört und von meinen Eltern wieder als Siedlungshaus aufgebaut.</p> <p>Bewusst wohnen wir in dieser ländlichen Umgebung und haben im Laufe der Jahre durch Um- und Anbauten den Wohnraum für uns und weitere Generationen geschaffen.</p> <p>Der geplante Hafen-Neubau beeinträchtigt unsere Gesundheits- und Lebensqualität dermaßen, dass unser weiteres Dasein gefährdet ist.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren, sodass keine Wertminderungsansprüche daraus abgeleitet werden können. Zudem ist der aktuelle Planbereich bereits weitgehend rechtskräftig durch den Bebauungsplan Nr. III als Industrie- und Gewerbegebiet überplant.</p>

<p>Durch das entstandene und noch erweiterbare Gewerbe und Industriegebiet „Mittellandkanal 1+2“ sind die Lärmbelastung durch Verarbeitung und Verkehre enorm stark gestiegen.</p> <p>Durch Mittellandkanal, Bestandshafen, Bundesbahn und zwei Bundesstraßen im Bereich von 400 - 500 Metern ist die Lärmbeeinträchtigung schon jetzt am unzumutbaren Bereich.</p> <p>Ein weiterer Zuwachs an Lärm und sonstigen Emissionen ist unzumutbar.</p> <p>Die krankmachenden Folgen von Stress und Lärm und Licht sind inzwischen hinlänglich erforscht.</p> <p>Die zugelassene bauliche Nutzung im Bebauungsplan 99 sowie der Flächennutzungsplan lassen aber einen solchen Zuwachs an Beeinträchtigungen zu.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bauleitplanung hält sich an die gesetzlichen Grenzwerte, bei den folgenden Bauprojekten ist die Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte im Einzelnen nachzuweisen.</p>
<p>Wir lehnen die Plane daher als unzumutbar ab.</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>
<p>Die zu erwartenden Emissionen in Form von Lärm, Beleuchtungen, Abgasen sind bei einem geplanten Containerumschlag von 50 000 TEU nahezu unerträglich.</p> <p>Eine Gefährdung der Lebensqualität durch Lärm der nachweislich krank macht zu allen Tages und Nachtzeiten beeinträchtigt Schulkinder, Berufstätige, Studenten beim Lernen und führt zu Konzentrationsstörungen.</p> <p>Des Weiteren führen Lichtemissionen zu nachweislich dauerhaften Schaden im Schlaf-Wach Rhythmus. Folgen davon sind Depressionen bis hin zu Krebserkrankungen.</p> <p>Die avifaunistische Untersuchung widerspricht einer Dauerbeleuchtung des neu zu erbauenden Containerhafens.</p> <p>Eine Nutzung meines eigenen Gartens für Erholung und Freizeit ist nicht mehr möglich.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bauleitplanung hält sich an die gesetzlichen Grenzwerte, bei den folgenden Bauprojekten ist die Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte im Einzelnen nachzuweisen.</p> <p>Die Problematik ist bei den nachfolgenden Genehmigungsverfahren entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Die Frage ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu klären.</p>

<p>Bei Wohnhäusern im Außenbereich gilt der Schutzstatus eines Mischgebietes. In der TA Lärm gilt der Immissionsrichtwert Tag 60 Nacht 45 dB(A). Wie soll dieser Wert in der Praxis im Schichtbetrieb jemals eingehalten werden. Dazu der LKW-Verkehr von 250-300 Fahrzeugen plus Gewerbeverkehr und PKW Verkehr der Mitarbeiter der Gewerbebetriebe.</p> <p>Wir fordern Lärmschutz über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus.</p> <p>Reduzierung des Lärmschutzkontingentes, gegebenenfalls Lärmschutzwall zum Containerhafengebiet</p> <p>Die Lärmkontingentierung 1422 zum Bebauungsplan ist für mich mit der Unterschiedlichkeit der Flurstücke 18/6 und 20/3 nicht hinnehmbar.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bauleitplanung hält sich an die gesetzlichen Grenzwerte, bei den folgenden Bauprojekten ist die Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte im Einzelnen nachzuweisen.</p> <p>Den Forderungen kann nicht nachgekommen werden, da sie der geplanten industriellen und Hafentwicklung beeinträchtigen könnten.</p> <p>Es werden die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten.</p>
<p>Wir kritisieren die grundsätzliche Herangehensweise der Immissionsprognose. Es geht immer darum, den Gewerbebetrieben so viel Lärm wie möglich zuzugestehen und den Anwohnern so viel Belastung wie gesetzlich gerade noch erlaubt. Ein Leben am Limit. Das wird schon in der Begründung deutlich: Die Prognose sei nötig, weil neue Flächen betroffen sind, auf denen es besonders laut werden wird („... zweitens benötigt der Betrieb eines Containerhafens hohe Lärmkontingente“, Lärmprognose, Seite 7). Es geht also darum, den Betrieb eines Containerhafens zu ermöglichen, der eigentlich zu laut für die Umgebung ist. Deshalb werden den bestehenden Gewerbegebieten I und II am Heggenkamp bestehende „Lärmkontingente“ wieder entzogen und ganz einfach den Kontingenten des geplanten Containerhafens hinzugefügt.</p> <p>Um das zu ermöglichen wird erklärt: „Von den Gewerbebetrieben am Heggenkamp gehen keine spürbaren Emissionen aus“ (ebenfalls Seite 7). Das deckt sich keinesfalls mit unseren Erfahrungen, die Betriebe am Heggenkamp können sehr wohl ganz schon laut sein und werden sich wohl auch eine nachträgliche Einschränkung ihrer Rechte nicht gefallen lassen. Die Hafengebiete werden hingegen zu „Sondergebieten“ erklärt, um dort noch mehr Lärm machen zu dürfen als schon in „normalen“ Industriegebieten möglich. Vor allem nachts. Weil das voraussichtlich immer noch nicht ausreichen wird, muss man noch „Zusatzkontingente“ hinzunehmen. Hier profitieren die Aachen südlich der Hafenstraße (Flächen 20, 20a und die Hafentflächen Containerterminal) von dem Zusatzkontingent.“ (Seite 11). „Profitieren“ erscheint uns an dieser Stelle als ein ziemlich unpassendes aber bezeichnendes Wort.</p>	<p>Das Lärmgutachten bezieht korrekterweise die Bebauungsplangebiete I und II am Heggenkamp mit ein. Wie aus dem Lärmgutachten und der Begründung hervorgeht werden die Lärmkontingente aus den drei Bebauungsplänen I-III wegen der veränderten städtebaulichen Ziele neu verteilt. Somit ergibt sich zum Beispiel für den Bestandshafen keine Veränderung, während der geplante Containerhafen ein relativ hohes Lärmkontingent benötigt. In diesem Zusammenhang werden die relativ hohen Lärmkontingente für die Bereiche am Heggenkamp (zu großen Teilen noch unbesiedelt) tendenziell reduziert. Somit stellt der Bebauungsplan Nr. 99 nur den Kernbereich der Lärmkontingentierung da, die alten Bebauungsplänen I und II sind davon indirekt auch betroffen.</p> <p>Die grundsätzliche Herangehensweise der Lärmprognose folgt dem Ziel in diesem Bereich die industrielle und gewerbliche Entwicklung zu strukturieren und zu optimieren. Unter diesem Oberziel ist die Kontingentierung so vorzunehmen, dass unter anderem die beiden Häfen einerseits möglich sind und andererseits die gesetzlichen Grenzwerte der schutzbedürftigen Wohnnutzung berücksichtigt werden.</p> <p>Über Wortwahl lässt sich je nach Sicht des Betrachteten streiten.</p>

<p>Eine ganz kurze Gegenrechnung der Ergebnisse aus der vorliegenden Prognose zeigt, dass sie fehlerhaft ist, und dass die gesetzlich geforderten Grenzwerte nicht eingehalten werden. Auf der Internet-Seite http://www.bi-gp.de/rechner.html steht ein Lärm-Rechner zur Verfügung, auf dem die Koordinaten, Flächengrößen und zugelassenen Lärmkontingente eingetragen und die Auswirkungen auf verschiedene Immissionsorte ausgerechnet werden können. Nimmt man lediglich die Flächen der beiden "Sondergebiete Hafen" (5,4 Hektar) und einen gemittelten Standort am Wendebucken (Geo-Koordinaten 52.346448,8.265607), ergeben sich bei 77 dB/A tagsüber (73 dB/A + 4 dB/A Zuschlag) immer noch 61,3 dB/A an unserem Wohnort, Oelinger Str. 3. Allein damit sind die in der TA Lärm vorgeschriebenen Immissionsrichtwerte für Wohnhäuser im Außenbereich von 60 dB/A am Tag und 45 dB/A nachts überschritten, ohne die Kontingente der anderen Flächen überhaupt beachtet zu haben. Und die vorhandenen Vorbelastungen auch nicht. Wir widersprechen daher ganz energisch der Schlussfolgerung: „Die Gliederung der Gewerbegebiete mit den unterschiedlichen Lärmkontingenten sichert, dass an den Gebäudefasaden der schutzbedürftigen Wohnnutzungen die jeweiligen Immissionsrichtwerte eingehalten werden.“ (Begründung des Bebauungsplans, S. 13). Das ist falsch. Die Grenzwerte werden nach der vorgeschlagenen Kontingentierung zumindest in unserem Fall definitiv NICHT eingehalten! Wir fordern eine Neuberechnung durch einen unabhängigen Gutachter, weil das Büro Lux Planung aus Oldenburg mit der gesamten Bauleitplanung befasst und daher offensichtlich voreingenommen ist.</p> <p>Wir akzeptieren das Lärmgutachten bzw. die Schalltechnische Immissionsprognose nicht und weisen es als Fehlerhaft zurück.</p>	<p>Die genannte Gegenrechnung kann nicht nachvollzogen werden. Die Ausbreitungsrechnung erscheint doch fachlich mehr als fragwürdig und bezieht sich wahrscheinlich auf andere Beurteilungsmaßstäbe (Spitzenwert – oder Verteilung auf den Tageszeitraum ?).</p> <p>An der Richtigkeit der Lärmkontingentierung gibt es keinen Zweifel, da die Berechnung auf Grundlage der DIN 45 691 „Geräuschkontingentierung“ unter Verwendung der entsprechenden Schall-Software „Soundplan“ erfolgt ist. Auch seitens des Gewerbeaufsichtsamtes sind keine Zweifel geäußert worden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sind aber nicht berechtigt.</p>
<p>Zur Lärmproblematik hinzu kommt noch, dass Feinstaub, Stickoxide und andere krankmachende Belastungen bislang nicht berücksichtigt wurden. Wir befürchten außerdem Gefahren, die von gefährlichen Stoffen ausgehen, und fordern eine Einschränkung der im und auf dem Hafengelände zugelassenen Gefahrstoffe sowie Notfallpläne bei Brand und Unfällen. Wir fordern ebenfalls, dass keine direkten Lichtemissionen auf unser Wohngrundstück fallen. Alle Leuchten sind entsprechend abzuschirmen. Auch sind unruhige, flackernde bzw. blinkende Lichtemissionen zu vermeiden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Bei allen Vorhaben und Maßnahmen müssen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Die Bauleitplanung zeigt den allgemeinen Rahmen auf, der erwarten lässt dass eine solche Umsetzung auch möglich ist. Hinsichtlich der Lichtemissionen sind im Rahmen der Genehmigungsverfahren entsprechende Gutachten vorzulegen und ggf. Auflagen zu erfüllen.</p>

<p>Abgasbelastungen aus Diesellaggregaten der LKW, Schiffe, Maschinen zum Transport der Container werden bei der vorherrschenden Windrichtung direkt auf mein Wohngrundstück einwirken.</p> <p>Die aktuelle Diskussion um Feinstaub, Stickoxiden und deren Krankmachenden Belastungen sind hier auch zu berücksichtigen.</p> <p>Des Weiteren wird in keinem Gutachten auf Kühlcontainer und deren Standort und damit mit Geräuschbelastungen zu meinem Wohnhaus eingegangen.</p> <p>Berücksichtigung der vorherrschenden Windrichtung fehlt.</p> <p>Des Weiteren befürchten wir, dass Verladen von Containern die gefährliche Stoffe, z.B. Chemikalien beinhalten.</p>	<p>Bei allen Vorhaben und Maßnahmen müssen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.</p> <p>Die Ausführungen sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Es werden die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden müssen. Dies ist durch ein konkretes Betriebsgutachten nachzuweisen, dies hat dann sämtliche Lärmquellen in Art und Umfang mit einzustellen.</p> <p>Bei allen Vorhaben und Maßnahmen müssen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.</p>
<p>Eine Ansiedlung von Industrie/Gewerbetrieben die gefährliche Stoffe verarbeiten, herstellen oder vertreiben, ist zu erwarten.</p> <p>Ansiedlung von Hafen-nahem Gewerbe war schon in der Presse zu lesen. Die Verlagerung von Schrotthandel/Recycling-materialverarbeitenden Betrieben von Osnabrück nach Bohmte in das geplante Gewerbe- und Industriegebiet wird in Zukunft von Bedeutung sein. Dies steht in keinem Bezug zum Containerumschlag denn es handelt sich um Schüttgüter.</p> <p>Wir lehnen deshalb eine Ansiedlung ab.</p>	<p>Bei allen Vorhaben und Maßnahmen müssen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die genannte Verlagerung ist bei der Gemeinde Bohmte unbekannt.</p> <p>Inwieweit Schrott hinsichtlich der potentiellen Lärmemissionen im Bestandshafen umgeschlagen werden kann, wäre erst noch zu prüfen.</p>
<p>Wie sieht es mit Notfallplänen bei Brand, Chemischer Begasung, in Nähe zu meinem Grundstück aus? Unbewohnbarkeit im Notfall wäre die Folge.</p> <p>Kontaminierte Wasser fließen dann ungehindert ins Oberflächen/Grundwasser ein.</p> <p>Eingriffe in den Wasserhaushalt des Bodens dürfen nicht zur Verschlechterung der jetzt schon kritischen Situation führen. Wir fordern Umkehr der Beweislast falls es zu Überschwemmungen und weiteren Anstieg des Grundwassers kommt die in Zusammenhang mit dem Bau des Containerhafens stehen.</p>	<p>Bei allen Vorhaben und Maßnahmen müssen die gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden.</p>
<p>Auch dem Landwirtschaftsverkehr ist aus meiner Sicht hier zuzumuten über die neue "Hafenstraße", Donaustraße, dem Wirtschaftsweg an der B 65, oder bei übergroßen Fahrzeugen über die B 65 zu fahren. Einen Hinweis auf Durchfahrtsstraße von/zur B 51 B 218 B 65 ist mA. hier zu vernachlässigen.</p> <p>Eine Sperrung der Oelinger Straße verhindert Schleichverkehre, die im Rahmen der Veränderungen, der B 51 und B 65, Ampelanlage, durch nicht aufnehmbare Kapazitäten der Verkehre entstehen werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die endgültige verkehrliche Regelung wird weiteren noch beraten werden.</p>

<p>Durch die Verdichtung der Flächen wird der Regenwasserhaushalt gestört, keine Aufnahme des Bodens mehr möglich, schon jetzt habe ich in Regentintensiven Zeiten nicht mehr abfließendes Wasser auf dem Grundstück stehen, da der weiterführende Graben auf der Nordseite nur bis zur Kreuzung Hafensstraße/Donaustraße ausgebaut ist. Das Oberflächenwasser sucht sich schon jetzt einen Weg entlang der Oelinger Straße auf mein Grundstück.</p> <p>Das geplante Betriebsgelände der HWL ist ein drei Meter erhöhtes Plateau von dem zusätzlich Wasser abläuft. Durch den Betrieb und den zu erwartenden LKW-Verkehr wird dieses mit Schadstoffen kontaminiert und führt zu einer Verschlechterung der Wasserqualität zu meinem Grundstück und in die ableitenden Gräben. Somit gibt es eine Verschlechterung des gesamten Wasserhaushalts. Wir fordern, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, damit das Oberflächenwasser nicht die Gräben, oder bei Hochwasser die umliegenden Grundstücke belastet.</p>	<p>Durch die Planung ergibt sich keine Verschlechterung der Situation, dies ist in dem Entwässerungskonzept nachgewiesen.</p> <p>Es ist eine Erhöhung um etwa 1,5 m über Gelände erforderlich.</p> <p>Die Ausführungen sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Bei allen Vorhaben und Maßnahmen müssen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.</p>
--	--

<p>Eine Vereinbarkeit mit der von Industrie und Containerhafen verbundenen Lärmbelastung ist mit meiner seit Generationen vorhandenen Wohnbebauung nicht herzustellen.</p> <p>Der Neubau eines Hafens und die Bebauung mit Industrie und Gewerbe im geplanten Gebiet ist ein massiver Eingriff in die Natur. Fruchtbarer Boden geht hierdurch verloren und die Natur mit den entsprechenden Lebensräumen für Vogel und Amphibien wird zerstört.</p> <p>In der Faunistischen Untersuchung der Fa. BIO Consult vom 22.09.2015 fehlt in der Erfassung das Vorhandenseins mehrerer Schleiereulen paare mit Brut und Nistplätzen auf der "Hofstelle Beeke" und auf der " Hofstelle HWL (Osthaar-Ebker)" in den Gebäuden die im Rahmen des Hafenneubaus abgerissen werden sollen. Weitere Vogelarten sind hier vorzufinden, Wie zB. der Rotmilan der im Plangebiet jagt.</p> <p>Zu Punkt 5.2 Amphibien schreibt das Gutachten, kein Amphibienlaich entdeckt und Graben trocken aus. Das ist nicht zutreffend. In einem an dem Graben anliegenden Wohnhaus, Donaustraße 3, mit Gartenteich, sind Molche vorhanden, sodass davon ausgegangen werden kann das auch in dem ganzjahreszeitlich wasserführenden Gräben Amphibien leben.</p> <p>Die avifaunistischen Untersuchung vom 22.09.2015 ist fehlerhaft.</p> <p>In dem Zusammenhang bemängeln wir ausdrücklich, dass eine Berücksichtigung der nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Naturschutzverbände fehlt!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, es werden die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Es gibt für die Gemeinde keinen Grund an Gutachten zum Artenschutz zu zweifeln. Das Gutachten ist zudem von der Unteren Naturschutzbehörde geprüft worden.</p> <p>Es wird auf den Umweltbericht und die umfangreichen Kompensationsmaßnahmen verwiesen.</p> <p>Es sind die gesetzlichen Vorschriften bei der Trägerbeteiligung eingehalten worden.</p>
<p>Das geplante Hafengelände muss um mehrere Meter erhöht werden, da der Kanal an dieser Stelle höher liegt als die Umgebung. Wir fordern, dass die Eigentümerin der Fläche (HWL) dafür sorgt, dass keine mit Schadstoffen belasteten Böden zu dieser Auffüllung benutzt werden. Wir fordern eine Beweislastumkehr, falls Kontaminationen auf den umliegenden Grundstücken auftreten. Nicht wir müssen nachweisen, dass die Belastungen von der Aufschüttung herkommen, sondern die HWL muss beweisen, dass das nicht der Fall ist.</p>	<p>Die Ausführungen sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Bei allen Vorhaben und Maßnahmen müssen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.</p>

<p>Weitere Bedenken und Einwände:</p> <p>Container Hafen zu Nahe an meiner Wohnbebauung, Licht, Luft, Lärm-Immissionen und zusätzlicher Verkehrslärm beeinträchtigen meine Lebensqualität. Durch Dauerbeleuchtung wird die Vogelwelt in dem zu erbauenden Containerhafengebiet beeinträchtigt.</p> <p>Keine Trimodalität des neuen Containerhafens und kein Gutachten mit Berücksichtigung der Westwinde.</p> <p>Extreme Versiegelung von Flächen im Hafengebiet, der Zuwegungen und in weiteren anzusiedelnden Gewerben bringen das Grund/Oberflächenwasser in Ungleichgewicht. Überflutungen, wie immer wieder bei Starkregen, sind die Folge.</p> <p>Das vorgestellte Oberflächenentwässerungskonzept der Fa. Schwerthelm & Tjardes ist nicht ausreichend und berücksichtigt nicht die Komplexität von Boden und Wasser.</p> <p>Wir lehnen es daher als ungeeignet ab.</p> <p>Wir fordern eine geologische Untersuchung zu dem Thema.</p> <p>Überflutungsschäden sind nicht Versicherbar. Wer kommt für evtl. Schäden bei vollgelaufenen Keller auf ?</p>	<p>Die Ausführungen sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Bei allen Vorhaben und Maßnahmen müssen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.</p> <p>Die Trimodalität ist durch die Kooperation mit dem Stadthafen gegeben, es werden die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten.</p> <p>Das Oberflächenentwässerungskonzept ist fachlich geprüft und abgestimmt. Es liegt ein mit dem Wasserverband abgestimmtes Oberflächenentwässerungskonzept vor. Im Rahmen der Erarbeitung des Entwässerungskonzeptes wurde für den gesamten Bereich des Plangebietes Gelände- und Grabenhöhen aufgenommen. Auf dieser Grundlage wurden die Entwässerungsrichtung und der Umfang der Regenrückhaltmaßnahmen festgelegt.</p>
<p>Eingriff in die Natur, unglaubliche Gutachten in den Avifaunistischen Untersuchungen durch Bio Consult eine Berücksichtigung von Vogelvorkommen auf dem Hof Osthaar/Ebker und der Hofstelle Beeke nicht vorgenommen wurde Dies bedeutet eine Nichtberücksichtigung des § 29 der Naturschutzverbände.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die Belange von Natur und Landschaft sind berücksichtigt worden.</p>
<p>Keine Störfallprodukte, kein Umschlag von Müll, Klärschlamm, Schrotthandel, da das Industriegebiet zu nah an der Wohnbebauung liegt. Wir bestehen auf Schutzstatus Mischgebiet.</p> <p>Falsche Standortwahl da bereits ein Hafen vor Ort besteht der auch Container verarbeiten kann. Im Betriebsfall kein Sonntags und Feiertagsbetrieb, kein Schichtbetrieb und bei Kranbetrieb keine Akustischen Melder des Portalkrans.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Der Schutzstatus eines Mischgebietes ist (ohnehin) Bestandteil der Planunterlagen.</p> <p>Der Standort ist über mehrere Verfahrensschritte ausgewählt worden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

30 Reinhard Heemann				26.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Einwand Nr. 1</p> <p>Als Steuerzahler der Gemeinde Bohmte bin ich gegen die Übernahme der finanziellen Risiken der Gemeinde Bohmte durch die Beteiligung an der HWL GmbH. Unsere Gemeinde wird so nicht der erfolgten Aufforderung nach sparsamer Haushaltsführung und Schuldenabbau gerecht.</p> <p>Die von der Gemeinde Bohmte ermittelten Kosten für den Gemeindehaushalt, im Zusammenhang mit dem Containerhafen und dem Ausbau der Infrastruktur für das geplante Industriegebiet sind unvollständig. So sind u.a. Rechtsabbiegespur und Ampelanlage an der Hafenstraße bisher nicht in den genannten Kosten enthalten.</p>			<p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen.</p> <p>Die öffentliche Infrastruktur ist grundsätzlich vom Steuerzahler zu tragen, unabhängig ob der Bund, der Landkreis oder die Gemeinde die Lasten zutragen hat. Ziel der Planung des Containerhafens ist die Gewährleistung einer dauerhaften „diskriminierungsfreien“ Umschlagsanlage.</p>		
<p>Einwand Nr. 2</p> <p>Durch die Zunahme des Schwerlastverkehrs aus dem gepl. Containerhafen und dem gepl. großen Industriegebiet erwarte ich für meine Familie negative gesundheitliche Auswirkungen in Bezug auf Lärm, Abgase und eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit in Bohmte und im Altkreis Wittlage.</p>			<p>Die Ausführungen sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Bei allen Vorhaben und Maßnahmen müssen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.</p>		
<p>Einwand Nr. 3</p> <p>Den unersetzlichen Verlust von den fruchtbarsten Ackerböden unserer Gemeinde durch eine großflächige Industrieansiedlung und den Bau eines 2. Hafens in Stirpe- Oelingen halte ich in der heutigen Zeit nicht mehr für vertretbar.</p>			<p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden und ebenfalls die Verwendung von Steuergeldern. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen.</p> <p>Grundsätzlich sind auch Ackerböden nicht vermehrbar, für einen großen Teil der überplanten Flächen hat bereits ein Flächenaustausch stattgefunden.</p>		
<p>Einwand Nr. 4</p> <p>Die Verfügung eines Umschlagsverbotes von Containern im Bestandshafen ist rechtlich nicht in Ordnung.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>		

<p>Einwand Nr. 5</p> <p>Der gepl. Containerhafen macht keinen Sinn, weil aufgrund der zu niedrigen Brücken moderne Schiffe in Richtung Amsterdam, Antwerpen oder Rotterdam nur zu einem Drittel beladen werden können (unwirtschaftlich).</p>	<p>Die Auswertung der Unternehmensbefragungen ergab einen deutlichen Schwerpunkt in den Verkehren zum Seehafen Hamburg bzw. nach Norddeutschland. Dies gilt sowohl im Wareneingang als auch im Warenausgang. Der zweite Schwerpunkt sind die Verkehre zu den Westhäfen bzw. in die Beneluxländer. Zur Abwicklung dieser Verkehre sind direkte Binnenschiffe vorgesehen einerseits nach Hamburg und andererseits nach Antwerpen. Die Container für Ziele in Übersee und den europäischen Short-Sea Verkehr nach Schweden und Russland werden direkt in die Seehäfen gebracht und dort gegebenenfalls zum richtigen Terminal weiterverteilt. Die Container zu Zielen im Umfeld der Seehäfen nach Norddeutschland bzw. in die BeNeLux-Länder werden mittels LKW zu ihren jeweiligen Zielorten gebracht.</p> <p>Die genannten Ziele/Häfen sind grundsätzlich bei ausreichender Wirtschaftlichkeit erreichbar.</p>
<p>Einwand Nr. 6</p> <p>Eine Hochspannungsleitung über den gepl. Hafen ist mit dem gepl. Containerumschlag nicht vereinbar.</p>	<p>Die Hochspannungsleitung verläuft über dem Wendebassin und nicht oberhalb des geplanten Hafens.</p>
<p>Einwand Nr. 7</p> <p>Der beliebte Radwanderweg der parallel zum Kanal über Wehrendorf, Oelingen und dann weiter über die B 51 in Richtung Herringhausen führt, wäre bei Umsetzung des Bebauungsplanes stark beeinträchtigt. Dieser Teil eines gut frequentierten Naherholungsgebietes würde abgewertet.</p>	<p>Radwege werden allgemein durch die neue Planung nicht zerschnitten oder abgehängt.</p> <p>Bei dem angesprochenen Kanalseitenweg kommt es zu Verschlechterung, da dann ein Umweg über Gemeindefeld genutzt werden muss, dies ist im Bereich des Privathafens ohnehin der Fall.</p>
	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>

31 Birgit und Martin Burose				26.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Gegen oben genannte Maßnahmen erheben wir fristgerecht folgende Einwände:</p> <p>Wir wohnen an der Mindener Strasse Nr.4 im Ortsteil Oelingen der Gemeinde Bohmte in Sichtweite (300 Meter) des geplanten zweiten Hafens. Folgende Grundstücke, die im Eigentum von Martin Burose stehen, sind betroffen: Gemeinde Bohmte Gemarkung Stirpe-Oelingen Flur Flurstücke 4710,4914, 163/2, 165/4, 210/45 sowie das Wohnhaus Oelinger Strasse 14 (Flurstück 190/45). Unser Ackerland im Plangebiet ist von bester Qualität. Wir betreiben eine dreiteilige Fruchtfolge mit Winterweizen, Wintergerste (incl. Anbau von bodenverbessernder Gründüngung) und Silomais. Der Silomais ist Futtergrundlage für unsere Rindviehhaltung. Während der ersten Agrarreform von 1992 bis 2004 wurde die Gemeinde Bohmte der Ertragsregion 9 mit einem regionaltypischen Durchschnittsertrag von 55dt/ha Getreide zugeteilt. In der vergangenen Ernte haben wir auf Feldblock Nummer DENIL0344160083 108 dt trockene Wintergerste pro Hektar gedroschen.</p> <p>Die zugelassene bauliche Nutzung im Bebauungsplan 99 sowie im Flächennutzungsplan beeinträchtigt uns in unseren Rechten.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>		
<p>Die Pläne verstoßen gegen geltendes Recht.</p> <p>Die Veröffentlichung der Auslegungsfrist entspricht nicht dem BauGB § 3 Absatz 2. Eine ortsübliche Bekanntmachung erfolgt über die Tageszeitung (Anlage 1). Die Einsicht der Pläne war im Auslegungszeitraum an zwei Werktagen nicht möglich (Anlage 2).</p> <p>Der ausgelegte geänderte Planentwurf entspricht nicht dem vom Orts- und Gemeinderat genehmigten ersten Entwurf. Für den geänderten Entwurf gibt es keinen Gemeinderatsbeschluss.</p> <p>Die Begründung für den Bebauungsplan ist unvollständig bzw. unwahr (vgl. Wittlager Kreisblatt vom 4.11.2015 Seite 13 und Kleine Anfrage von Burkhard Jasper an die Landesregierung vom 17.9.2014).</p>			<p>Es sind die Vorgaben und Vorschriften mit der Bekanntmachung in den Kästen der Gemeinde eingehalten worden.</p> <p>Die geänderte Entwurfsplanung ist vom Verwaltungsausschuss nach Vorberatung im Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt, aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens, beschlossen worden. Insofern kann der geänderte Entwurf nicht dem Ursprungsentwurf entsprechen. Dies ist gesetzlich auch nicht notwendig, da das frühzeitige Beteiligungsverfahren auch dazu dient, umweltrelevante Auswirkungen und deren Untersuchungsgrad zu ermitteln und dementsprechend den Entwurf darauf anzupassen.</p> <p>Die Aussage kann nicht nachvollzogen werden.</p>		

<p>Das Plangebiet im Entwurf der Begründung des Bebauungsplans Nr. 99 "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" umfasst ca. 23 ha. Das Plangebiet im Entwurf der Begründung der 13. Änderung des Flächennutzungsplanes "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" umfasst hingegen ca. 22 ha.</p>	<p>Die im Bebauungsplan aufgeführte Flächenbilanz und die Bilanzierung im Umweltbericht sind hinsichtlich der Teilflächen wie auch der Gesamtfläche korrekt. Die Gesamtfläche ist dort mit 23.11 ha bezeichnet, somit auch genau beziffert. Es steht dort nicht wie behauptet „ ca. 23.11“. Bei der Begründung zum Flächennutzungsplan handelt es sich bei der Flächenangabe um einen allgemeinen Einleitungssatz mit „ca. 22 ha“. Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplanes umfasst nicht die Verkehrsfläche der B 51, daher ist die Fläche auch geringer. Insofern handelt es sich um keinen Widerspruch.</p>
<p>Die angegebenen Nutzungen und damit verbundenen Betriebseinrichtungen für den bestehenden Hafen sind unvollständig, da der private Hafentreiber eine amtliche Genehmigung zum Containerumschlag besitzt. Für den geplanten Containerhafen sind in der Begründung zum Bebauungsplan hingegen keine Nutzungen und damit verbundene Betriebseinrichtungen angegeben.</p>	<p>Die textliche Festsetzung ist vollständig und richtig. Der Containerumschlag fehlt hier bekanntlich, da dieser in dem geplanten Containerhafen stattfinden soll. Der Bebauungsplan ist maßgebend, die Begründung ist nur beschreibend.</p>
<p>Die ausgewiesenen Radwanderwege und Fahrradverbindungen Richtung Grundschule/Sportstätten Ober die Hafenstrasse gingen verloren.</p> <p>Bepflanzungen im Bereich der zwei Schutzstreifen von Hochdruckfemgasleitungen sind unzulässig und gefährlich, da die Leitungen der Eon-Ruhrgas in einem Meter Tiefe liegen (Anlage 3). Wegen der Gasleitungen ist auch die beschriebene Erweiterung der neuen Hafenanlage schon rein technisch nicht möglich.</p>	<p>Radwege werden durch die neue Planung nicht zerschnitten oder abgehängt. Die Einschränkung dürfte bei einem Ausbau der Hafen eher besser sein als in der jetzigen Situation.</p> <p>Die Bepflanzung erfolgt in Abstimmung mit dem Leitungsträger.</p> <p>Die Gasleitungen liegen neben dem geplanten Hafen.</p>
<p>Da der Bereich zwischen der Kanalbrücke B 51 und Kanalbrücke Oelinger Strasse intensiv beangelt wird, zweifeln wir das Gutachten zum Fischvorkommen an. Darüber hinaus ist die Überschrift "Erweiterung der Hafenanlage" nicht zutreffend, stattdessen müsste es "Neubau eines Containerhafens" heißen.</p>	<p>Es gibt keinen Zweifel an der Richtigkeit des Gutachtens.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Der Neubau eines Containerhafens und die Bebauung mit Gewerbe- und Industriegebieten im geplanten Gebiet ist ein massiver Eingriff in die Natur. Bei Realisierung des Containerumschlags durch den bestehenden privaten Hafentreiber wäre dieser Eingriff gar nicht nötig. Fruchtbarer Ackerboden sowie Grünland geht hierdurch verloren. In der Konsequenz gehen Brut- und Nistplätze sowie Lebensraum u. a. für stark gefährdete und auch vom Aussterben bedrohter Vogelarten verloren. Das Gutachten der Firma Bioconsult führt 18 gefährdete Arten auf (S.11) Ein Rückgang dieser Vogelarten ist in der Folge zu erwarten. Für die Realisierung des Containerhafens ist der Abriß einer Hofstelle erforderlich, Auf dieser Hofstelle sowie in der angrenzenden Nachbarschaft nisten u. a. Schleiereulen sowie der Turmfalke. Dort befindet sich auch der Lebensraum vieler Fledermausarten. Wir bemängeln, daß die Untersuchung zu diesem Bereich unvollständig und verspätet ausgelegt wurde.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wird auch eine umfassende Umweltprüfung durchgeführt, dabei werden auch die Belange des Artenschutzes berücksichtigt.</p>
<p>Durch den Hafenbau (z.B. Ausbaggerung, Einbringung von Spundwänden, Einbringung von verdecktem Oberflächenwasser vom Hafengelände.) verschlechtert sich die Wasserqualität des Mittellandkanals.</p> <p>Das gesamte Oberflächenwasser von der südlichen Kanalseite wird im Bereich des geplanten zweiten Hafens unter dem Mittellandkanal hindurch geführt. Wir befürchten eine drastische Störung der Entwässerung. Auch hier wäre eine Verschlechterung der Wasserqualität die Folge.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Für die Befürchtungen besteht kein Anlass, da eine fachgerechte Regelung und Umsetzung vorausgesetzt werden kann.</p>
<p>Da der weiterführende Graben auf der Nordseite nur bis zur Kreuzung Hafenstrasse-Donaustrasse ausgebaut ist, funktioniert die Entwässerung bei Starkregen (August 2015) bereits heute nicht. Das Oberflächenwasser sucht sich in der Folge seinen Weg entlang der Oelinger Strasse. Geplante Regenrückhaltebecken hatten dann eine Tiefe von 3-4 Metern und müssten durch Zaun gesichert werden. Auch hier würde sich eine erhebliche Verschlechterung der Wasserqualität ergeben.</p>	<p>Es wird auf das Oberflächentwässerungskonzept verwiesen. Für die Befürchtungen besteht kein Anlass, da eine fachgerechte Regelung und Umsetzung vorausgesetzt werden kann.</p>
<p>Der in der avifaunistischen Untersuchung genannte "Leckermühlgraben" liegt nicht im Planungsgebiet und ist nicht für die gesamte Oberflächenentwässerung vorgesehen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Das geplante Betriebsgelände der Hafen Wittlager Land (HWL) wäre ein um drei Meter erhöhtes Plateau, von dem zusätzliches Oberflächenwasser abläuft. Durch den Betrieb und den geplanten starken LKW-Verkehr kann dieses mit Schadstoffen kontaminiert sein. Dadurch wird unser direktes Nachbargrundstück, das wir landwirtschaftlich nutzen, negativ beeinflusst (vernässt und kontaminiert).</p>	<p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafenumschlagfläche von etwa 1 m über Wasserspiegelhöhe des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Daraus resultiert eine erforderliche durchschnittliche Aufschüttung von etwa 1,5 m über heutigem Gelände, die Altplanung sah dagegen noch 2,5 m vor. Somit ergeben sich auch geringere Steigungen bei den Fahrwegen auf die Hafenanlage als bisher angenommen.</p>
<p>Gleiches gilt für Schattenwurf durch geplante Betriebsvorrichtungen und Containerstapel. Von Süden und Westen wird der Acker bereits beschattet.</p> <p>Material zur Auffüllung des Geländes wäre lückenlos auf Schadstoffe zu untersuchen. Im Hinblick auf diesen Sachverhalt fordern wir eine Umkehr der Beweislast sollten auf unseren Ackerfläche Schadstoffe festgestellt werden.</p>	<p>Es ist kein Schattenwurf zu erwarten, da nur ein Flurstück unmittelbar an das Sondergebiet Containerhafen angrenzt und dies liegt östlich des Hafens, ansonsten sind die Grenzabstände gemäß NBauO einzuhalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
<p>Durch Lärm- und Ruß- bzw. Abgas- und Lichtemissionen befürchten wir einen Leerstand der Mietwohnungen. Uns entsteht Schaden durch entgangene Miete und Wertverlust des Gebäudes an sich. Darüber hinaus geht in der Gemeinde preiswerter Wohnraum verloren. Auch ist das Gebäude von der mangelhaften Oberflächenentwässerung betroffen. Bei Starkregen August 2015, 15.11.2015) kann der Keller des Gebäudes volllaufen. Darüber hinaus können während einer Bauphase durch Einrammen von Spundwänden Schäden am Gebäude entstehen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Ansonsten wird auf das Oberflächenentwässerungskonzept verwiesen.</p>
<p>Die Hafen Wittlager Land GmbH hat mehrfach auf den besonders geräuscharmen Betrieb des geplanten Portalkrans verwiesen, allerdings möchten wir nun fragen, warum für den Containerhafen Zusatzkontingente oberhalb von 73 Dezibel (+4 Dezibel) ausgewiesen werden müssen? Diese Zusatzkontingente werden den Bestandsbetrieben am Heggenkamp abgezogen.</p>	<p>Die Zusatzkontingente sind Teil des Konzeptes der allgemeinen Schallkontingentierung. Die Zusatzkontingente wurden den Flächen am Heggenkamp nicht abgezogen. Diese sind später nur dann nutzbar, wenn gerichtete Lärmquellen eingesetzt werden sollten (z.B. Lärmquelle im Freien vor einer hohen Halle – Schallabstrahlung nur in die „zulässige“ Richtung).</p>
<p>Ferner wird die Vogelwelt durch die Dauerbeleuchtung des neu zu erbauenden Containerhafens beeinträchtigt. Die avifaunistische Untersuchung, erstellt am 22. September 2015 ist fehlerhaft.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die avifaunistische Untersuchung ist fachlich korrekt.</p>
<p>Besonders möchten wir auf Punkt 5.2. verweisen, da der bereits genannte Graben vom Düker nördlich des Mittellandkanals bis zur Kreuzung Hafenstrasse-Donaustrasse ganzjährig Wasser führt und nicht entsprechend berücksichtigt wurde. Im Plangebiet sind sehr wohl Molche angesiedelt.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Untersuchungen zum Artenschutz sind fachlich korrekt.</p>

<p>Durch die geplante Umlegung des Dükers würde dieses Gewässer nachhaltig negativ verändert, da es sich derzeit eher um ein stehendes Gewässer handelt und zu einem Fließgewässer gewandelt würde.</p> <p>Unterlagen zu dem Oberflächenentwässerungskonzept sind unvollständig und das verwendete Zahlenmaterial ist veraltet.</p> <p>Des Weiteren befürchten wir auf dem neuen Hafengelände das Verladen von Containern, die gefährliche Stoffe wie z. B. Chemikalien beinhalten. Auch die Ansiedlung von Gewerbe-/Industriebetrieben, die gefährliche Stoffe verarbeiten, herstellen oder dergleichen, ist zu erwarten.</p>	<p>Das Oberflächenentwässerungskonzept ist vollständig und fachlich richtig.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sollte Oberflächenwasser vom zukünftigen Hafengelände in den Mittellandkanal eingeleitet werden, ist dies entsprechend dem Merkblatt DWA-M 153 „Handlungsempfehlung zum Umgang mit Regenwasser“ nachzuweisen und die daraus resultierenden Maßnahmen getroffen werden. 2. Das anfallende Oberflächenwasser des Plangebiets wird zukünftig über ein Regenrückhaltebecken aufgefangen und entsprechend abgeführt. Das südlich des Mittellandkanals anfallende Oberflächenwasser wird ebenfalls durch das Regenrückhaltebecken geführt, allerdings nicht eingestaut sondern bei der Dimensionierung der Drosselöffnung mit berücksichtigt. Durch die zukünftige Oberflächenentwässerung wird der Bereich Oelinger Str. und die Stripper Siedlung massiv entlastet. Es findet eindeutig eine Verbesserung der Abflussverhältnisse statt. 3. Eine Umverlegung des Dükers würde keine Nachteile mit sich ziehen. 4. Die zu Grunde gelegte KOSTRA-Tabelle wurde aus dem Programm KOSTRA-DWD-2000 mit der Fortschreibung aus dem Jahr 2005 gezogen. Das Programm basiert auf Niederschlagsdaten der Jahrzehnte von 1981 – 2000 und wurde mit der Fortschreibung aus dem Jahr 2005 auf einen Zeitraum von 1951 – 2000 aktualisiert. <p>Auszug - www.dwd.de: <i>Grundlage der Starkniederschlagsgutachten ist die Starkniederschlagsauswertung „KOSTRA-DWD-2000“ (Koordinierte Starkniederschlagsregionalisierung – Auswertung DWD). Die „2000“ im Namen bedeutet, dass sich die Auswertung auf den Zeitraum von 1951 bis 2000 bezieht.</i></p> <p><i>Um möglichen Veränderungen im Niederschlagsgeschehen Rechnung zu tragen, wird die Starkniederschlagsauswertung regelmäßig fortgeschrieben. So werden die der Auswertung zugrunde liegenden Zeitreihen zurzeit um 10 Jahre verlängert. Die Auswertung „KOSTRA-DWD-2010“ basiert dann auf dem Zeitraum 1951 bis 2010 und wird im Jahr 2016 erscheinen.</i></p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Es sind die gesetzlichen Vorschriften und Grenzwerte einzuhalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
--	---

<p>Die Verlagerung eines größeren Umschlagbetriebes (ein großer Schrotthandel, der die Georgsmarienhütte südlich von Osnabrück mit Recyclingmaterial versorgt) nach Bohmte in das geplante Gewerbe- und Industriegebiet wird in Zukunft große Bedeutung haben. Dieses kann nicht mit dem geplanten "Containerumschlag" in Einklang gebracht werden. Bei Recyclingmaterial handelt es sich in der Regel um Schüttgüter.</p>	<p>Das Gerücht kann die Gemeinde Bohmte nicht bestätigen.</p> <p>Im Containerhafen ist nur Containerumschlag möglich, unabhängig vom jeweiligen Inhalt der Container.</p>
<p>Zu dem bereits vorhandenen starken Verkehrsaufkommen (B 65, B 51, B 218) ist weiterer zusätzlicher LKW-Verkehr zu erwarten. Wenn auf der Bundesstrasse 51 eine Ampel im Kreuzungsbereich B 51-Hafenstrasse-Leckerfeldweg aufgestellt wird, bricht der Verkehr auf der Bundesstrasse zusammen. Hieraus resultiert "Schleichverkehr" über die Kanalbrücken Oelingen und Stirpe von und in Richtung Bad Essen/Minden sowie Osnabrück. Die Verkehrsemissionen beeinträchtigen die Gesundheit der Einwohner. Ergänzende Unterlagen zu der Verkehrssituation sind unvollständig.</p>	<p>Die Realisierung des Containerhafens und der Gewerbeentwicklung hat höhere Verkehre zur Folge. Aus verkehrlicher Sicht sind beide Knotenpunkte auf die prognostizierten Verkehrsmengen baulich zu erweitern, sodass die Verkehre dann ohne Probleme abgewickelt werden können.</p>
<p>Bei den betroffenen Ackerflächen handelt es sich um allerbestes Agrarland, dass in dieser Qualität, Erosionsgefährdung und Wasserhaushalt nicht zu ersetzen ist. Das ökologische Gleichgewicht wird durch deren Nutzung als Industriefläche zerstört.</p> <p>Der hohe Verbrauch an Agrarland widerspricht den Klimaschutzziele, da auf versiegelten Flächen gar keine Umwandlung von CO2 möglich ist.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Da es sich bei dem Ausbau der Hafenstrasse gleichzeitig um den Anschluss des neuen Hafens und des Bereiches Heggenkamp handelt, ist die Erhebung von etwa 25 % der Erschließungskosten zu Lasten der Anwohner rechtswidrig. Die Grundstücke am Heggenkamp wären auch beitragspflichtig.</p>	<p>Das Thema der Erhebung von Erschließungsbeiträgen und wer davon betroffen ist, ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens sondern ist Gegenstand bei der Festsetzung von Beiträgen nach den geltenden Vorschriften des Erschließungsbeitragsrechts.</p>
<p>Da der Ausbau der Hafenstrasse in erster Linie EINER privaten Firma zu Gute kommt, handelt es sich um eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des bestehenden Hafens, der im Übrigen auch Ausbaubeiträge zu leisten hätte. Die Wettbewerbsverzerrung greift in das wirtschaftliche Gleichgewicht ein. Einen weiteren Mangel sehen wir in der Anwendung kommunalen Rechts zu Gunsten einer privaten Gesellschaft, an der wiederum die planende Kommune Miteigentümer ist. Durch die Verhängung der Veränderungssperre durch die Gemeinde gegenüber dem Mitbewerber um Zuschussgelder wird dieses besonders deutlich.</p>	<p>Der Hafenstraßenausbau kommt allen Nutzern zugute und ist die Voraussetzung für die Besiedlung des Hafen- und Industriegebietes. Der Vorwurf der Wettbewerbsverzerrung kann nicht nachvollzogen werden.</p>
<p>Gleiches gilt für den Interessenkonflikt bei dem beauftragten Planungsbüro. Die Planung für die Hafen Wittlager Land GmbH, die Gemeinde Bohmte und die Bearbeitung der Einwände im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung durch dieselbe Person sehen wir kritisch.</p>	<p>Die Bearbeitung der Einwände erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar. Maßgebend sind die städtebaulichen Ziele bei Beachtung des Planungsrechts und sonstiger Rechtsvorschriften.</p>

<p>Nach dem Satzungsrecht der Gemeinde sind die Strassenausbaubeiträge abgeschafft und um einen Neubau handelt es sich nicht, da nach den Planaussagen der Ausbau auf dem vorhandenen Grundstück möglich ist. Zusätzlicher Flächenzukauf für die geplante Gewerbestraße wird hier nicht zu Stande kommen, so dass es sich lediglich um einen "Ausbau" der Straße handelt. In der Erklärung zum Bebauungsplan nennt die Gemeinde es selber einen Ausbau. Auch weicht die Gemeinde von ihrer bisherigen Regelung ab, Straßen erst auszubauen, wenn die Gewerbegebiete zu 90 % gefüllt sind.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Für den Ausbau der Hafenstraße werden lediglich 500.000 € kalkuliert. Realistisch erscheint 1 Mio. € Wenn der Schotter (Frostschutz i.d.R. Grauwacke 0/45) eine geeignete Stärke hat 25-30 cm, reicht es ein Feinplanum herzustellen(auffüllen von Unebenheiten). Die Kosten hierfür liegen pro m² bei etwa 3,50E. Danach wird ca. 10cm Tragschicht 0/22 aufgetragen und verdichtet. Darauf folgt die Deckschicht 4cm nochmals verdichtet. Die Kosten liegen hier bei ca. 58,50E pro qm da Handeinbau. Wenn die Asphaltdecke an eine bestehende Asphaltdecke angeschlossen wird, muss ein gerader Schnitt gemacht werden und die Fuge der beiden Schichten (alt und neu) mit Tok-Band (bitumen Band) geschlossen werden diese Arbeiten kostet pro m ca.20 €</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
<p>Dadurch, dass der Umschlag von Containerpotenzial durch das private Unternehmen Kanalumschlag Bohmte sichergestellt ist (Verwaltungsgericht Osnabrück Az 1 A 9- 14), widersprechen die Maßnahmen dem Baugesetzbuch (BauGB) § 1a Absatz 2, 4 und 5. Es ginge besonders geschütztes Dauergrünland verloren, obwohl der private Unternehmer den Containerumschlag ohne zusätzlichen Flächenverbrauch realisieren kann. Dies gilt im Besonderen für Feldblock Nummer DENILI0344160086 sowie die Hofstelle Oelinger Strasse 16, die neu in das Plangebiet aufgenommen werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung, es wird zudem auf obige Ausführungen zur Thematik verwiesen.</p> <p>Der Flächenverbrauch wäre nur im unmittelbaren Anfangsstadium geringer. Grundsätzlich benötigt das Konzept des Umschlages mit Reachstacker deutlich mehr Fläche als mit dem des Portalkranes.</p>
<p>Der diskriminierungsfreie Zugang zu einem Containerumschlag ist eine Grundvoraussetzung bei der Bewerbung um Fördermittel also auch von Kanalumschlag Bohmte einzuhalten.</p> <p>Weiterhin steht die Planung aus oben genanntem Grund im Widerspruch zu § 136 der Niedersächsischen Kommunalverfassung.</p>	<p>Die Ausführungen werden zustimmen zur Kenntnis genommen, der neue Containerhafen wird diese grundlegende Voraussetzung erfüllen.</p> <p>Es sind alle Gesetzesvorschriften eingehalten worden.</p>

<p>Zur Zeit ist beim Verwaltungsgericht Osnabrück ein zweites Verfahren des Betreibers des Bestandshafens gegen den Nichterhalt einer Subvention der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes anhängig. Sofern der Klage auch in diesem Verfahren stattgegeben wird, ist die Realisierung des geplanten neuen Containerhafens ohne Subventionen nicht gegeben. Somit ist die Überplanung des bestehenden Bebauungsplanes und des Flächennutzungsplanes nicht erforderlich.</p> <p>Für die Ausweisung eines Mischgebietes an der Oelinger Strasse gibt es keinen konkreten praktischen Hintergrund.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>

32 Familie Bühning				27.11.2015		
33 Dieter Lübker						
34 Marc Ingelmann, Oelinger Str. 4, 49163 Bohmte						
35 Hermann Oelgeschläger						
Zusammenfassung Stellungnahme 32 – 35 (Stellungnahmen identisch)						
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise		
Zusammenfassung der Stellungnahme				Abwägungsvorschlag		
<p>Wir wohnen in einer kleinen Siedlung an der Oelinger Straße in Stirpe-Oelingen, ca. 500 Meter vom geplanten Containerhafen entfernt und sind von der Planung direkt betroffen. Wir erheben hiermit Einwände gegen den geplanten Bebauungsplan Nr. 99 zur Errichtung eines Containerhafens in Stirpe-Oelingen.</p>						

<p>Der Standort ist zum Betrieb eines Containerhafens ungeeignet, weil die Brücken auf dem Mittellandkanal zu niedrig sind. Ein Containertransport ist wirtschaftlich schlicht unmöglich und der geplante Containerhafen ein Luftschloss. Dies ist keine Meinung sondern eine Feststellung von Tatsachen. Die Brücken sind ganz einfach so hoch wie sie sind, und das heißt: sie sind für einen wirtschaftlichen Containertransport zu niedrig. Wären Leute gefragt worden, die von der Binnenschifffahrt etwas verstehen, hätte das auch schon früher geklärt werden können. Wir lehnen deshalb die Planung ab und kritisieren das Vorhaben scharf. Man muss es so deutlich sagen: Die Planung eines Containerhafens an dieser Stelle macht keinen Sinn! Und weil die Planungshoheit einer Gemeinde an Grenzen stößt, wenn Personal- und Finanzmittel für eine offenkundig sinnlose Aktion verwendet werden, ist dieses Verfahren einzustellen!</p>	<p>Die Prognosen die auch von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster geprüft wurden, lassen erwarten dass der Containerumschlag auf das Binnenschiff mittelfristig auch wirtschaftlich ist. Richtig ist dass die Verlagerungspotenziale beim Binnenschiff deutlich geringer sind als die Verlagerungspotenziale bei der Eisenbahn (Stadthafen), daher ist die Containeranlage Bohmte mit nur einem Liegeplatz entsprechend sparsam geplant.</p> <p>Die Auswertung der Unternehmensbefragungen ergab einen deutlichen Schwerpunkt in den Verkehren zum Seehafen Hamburg bzw. nach Norddeutschland. Dies gilt sowohl im Wareneingang als auch im Warenausgang. Der zweite Schwerpunkt sind die Verkehre zu den Westhäfen bzw. in die Beneluxländer.</p> <p>Zur Abwicklung dieser Verkehre sind direkte Binnenschiffe vorgesehen einerseits nach Hamburg und andererseits nach Antwerpen. Die Container für Ziele in Übersee und den europäischen Short-Sea Verkehr nach Schweden und Russland werden direkt in die Seehäfen gebracht und dort gegebenenfalls zum richtigen Terminal weiterverteilt. Die Container zu Zielen im Umfeld der Seehäfen nach Norddeutschland bzw. in die BeNeLux-Länder werden mittels LKW zu ihren jeweiligen Zielorten gebracht.</p> <p>Nach Hamburg wird ab Bohmte der Mittellandkanal über Minden und Hannover bis zum Abzweig des Elbeseitenkanals am Kilometer 233,65 des Mittellandkanals genutzt. Ab dort wird der Elbeseitenkanal auf ganzer Länge genutzt. Anschließend werden die Schiffe auf der Elbe bis Hamburg fahren. Die Gesamtlänge dieses Weges von Bohmte bis zum Hafen Hamburg beträgt etwa 335 km. Der gesamte Laufweg ist von GMS mit einer Länge von 110 m befahrbar. Einzige Ausnahme ist das Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbeseiten-Kanal. Dieses stellt einen Engpass dar und ist maximal für 100 m lange Schiffe geeignet. Der Mittellandkanal wird ausgebaut um in Zukunft auch ÜGMS die Benutzung zu ermöglichen. Auf der Elbe ist dies bereits möglich. Der Elbe-Seiten-Kanal kann bis auf das Schiffshebewerk problemlos von GMS befahren werden. Auf der gesamten Route ist ein zweilagiger Containertransport möglich. In Richtung Hamburg ist dementsprechend ein Verkehr mit 100 m langen Schiffen möglich, die zweilagig mit Containern beladen werden können.</p>
--	--

	<p>Nach Antwerpen wird zuerst ebenfalls der Mittellandkanal genutzt, jedoch in die andere Richtung bis zu seinem Beginn am „Nassen Dreieck“. Ab dort wird der Dortmund-Ems-Kanal bis Datteln genutzt, anschließend der Wesel-Datteln-Kanal auf voller Länge bis Wesel. Im Anschluss wird der Rhein bis in den Bereich südlich Rotterdams genutzt und ab dort die Schelde-Rheinverbindung. Die Gesamtentfernung über die Wasserstraße beträgt ungefähr 430 km. Der Mittellandkanal ist auch in diese Richtung künftig durch ÜGMS nutzbar. Der anschließende Dortmund-Ems-Kanal ist für GMS mit maximal 110 m Länge geeignet. Die Brückendurchfahrtshöhe von 4,25 m ermöglicht lediglich einen einlagigen Containertransport. Der anschließende Wesel-Datteln-Kanal kann auch von GMS genutzt werden, diese können jedoch ebenfalls aufgrund der Brückendurchfahrtshöhe von 4,50 m nur einlagig beladen werden. Auf dem Rhein und der Schelde-Rheinverbindung gibt es keinerlei Einschränkungen für den Einsatz von ÜGMS.</p> <p>Auf der Verbindung nach Antwerpen sind also lediglich einlagig beladene Schiffe von maximal 110 m Länge möglich. Es ist vorgesehen, dass die Schiffe in Richtung Antwerpen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in Emmerich um eine zweite und dritte Lage Container ergänzt werden.</p> <p>Generell hängt die Wirtschaftlichkeit eines Hafens nicht von der Auslastung der Schiffe sondern von der Auslastung der Betriebsmittel ab!</p>
--	---

<p>Eine Einstellung des Verfahrens gilt auch und gerade dann, wenn mit dieser Planung eigentlich etwas ganz anderes beabsichtigt ist. In letzter Zeit hat es viele Äußerungen darüber gegeben, dass in Stirpe-Oelingen ein 175 Hektar großes Hafen- und Industriegebiet entstehen soll, das den Osnabrücker Hafen ersetzen soll. Das wird von offizieller Seite zwar geleugnet, wir halten diese Auffassung aber dennoch für wahrscheinlich, weil die Stadtwerke Osnabrück, die den Osnabrücker Hafen betreiben, vor einigen Jahren für genau diesen Zweck eine Machbarkeitsstudie erstellt haben. Auch in der Presse wurde das so dargestellt (NOZ vom 3. Juli 2008: „Hafen in Bohmte hat Zukunft“). Aufgrund dieser Machbarkeitsstudie ist die Hafen Wittlager Land GmbH (HWL) gegründet worden, die sich zwar zwischenzeitlich von der Machbarkeitsstudie, die zu ihrer eigenen Gründung geführt hatte, distanzierte, was aber offenbar ein rein taktisches Manöver warum Kritik zu vermeiden, denn im September 2015 galt die Machbarkeitsstudie dann doch plötzlich wieder. Es steht auch im Bebauungsplan, dass weitere Ausbaustufen des Hafens geplant sind. Außerdem wollten wir seinerzeit für die Ralf Bühning GmbH ein Gewerbegrundstück in dem Plangebiet kaufen, was uns mit der Begründung verwehrt wurde, die Flächen würden für größere Firmen vorgehalten.</p> <p>Man hat also Großes vor, präsentiert uns aber einen kleinen Containerhafen. Das ist Irreführung!</p> <p>Wir wenden daher sehr scharf ein, dass der Bebauungsplan entweder unehrlich ist, wenn damit etwas anderes als ein Containerhafen erreicht werden soll, oder dass er unnützlich ist, wenn damit ein untauglicher Containerhafen gebaut werden soll. In beiden Fällen ist er weder sinnvoll noch notwendig sondern unredlich!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht richtig und werden zurückgewiesen.</p> <p>Grundlage der Planung sind die 3 bestehenden Bebauungspläne I bis III, das Entwicklungskonzept für diesen Bereich (u.a. mit der Hafenplanung) und die vorliegende Bauleitplanung Nr. 99. Zudem gibt es keine Vereinbarung über ein solches Ansinnen zwischen Stadt Osnabrück und Landkreis und auch keine Kenntnis. Die Stadt Osnabrück würde dies sicher auch aus Eigeninteresse grundsätzlich ablehnen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und zurückgewiesen.</p>
<p>Durch den Bau des Hafens und den geplanten Aufschüttungen würden sich total veränderte Verhältnisse des Grund- und des Oberflächenwassers ergeben. Das würde zu Situationen führen, die mit dem bestehenden Grabennetz nicht zu bewältigen sind. Schon jetzt ist das Grabensystem am Limit. Bei stärkeren Regenfällen gibt es immer wieder Überschwemmungen und volle Keller an der Oelinger Straße. Die Gründe dafür sind offensichtlich. Wie schon die alten Flurnamen und Straßenbezeichnungen („Stirper Moor“, „An den Lehmpöten“, „Donaustraße“ (weil sie immer über die Ufer tritt)...) zeigen. Das Gebiet ist nass und es ist flach.</p>	

<p>Weil es flach ist, fließt das Oberflächenwasser nur langsam ab. Es wird noch langsamer, wenn die Gräben zugewachsen und die Verrohrungen und Brücken nicht frei sind. Leider hat die Gemeinde für die Pflege des Grabensystems nur wenig übrig und verschanzte sich lieber hinter den Vokabeln „Starkregen“ und „Rückstau“. Beides trifft nicht zu. Die Gräben müssen auch bei Starkregen funktionieren, und wenn es tatsächlich zu einem Rückstau von der Hunte aus kommen würde, stände halb Bohmte unter Wasser, bevor in Stirpe die Keller vollaufen. Stattdessen ist nur die Oelinger Str. bzw. die Stirper Siedlung betroffen. Die Argumentation der Gemeinde kann also nicht stimmen.</p> <p>Das Gebiet ist aber nicht nur nass, weil das Wasser nicht abfließt, es ist nass, weil es sich um ein Quellgebiet handelt. Südlich des Mittellandkanals, gegenüber dem Wendebecken in dem kleinen Wald am Dükerweg treten die meisten Quellen zutage. Das Wasser dieser Quellen wurde früher durch einen gesonderten Düker zur Donaustraße hin abgeleitet. Bei der Kanalverbreiterung in den 1960er / 1970er Jahren wurde der Düker nach Osten verlegt und seitdem ist der Dükerweg ohne Düker. Das Wasser tritt aber nicht nur im Wald zutage, sondern steht dort fast überall an. Auch in dem Plangebiet. Wenn daher im Umweltbericht des Bebauungsplanes berichtet wird, es gäbe auf dem Plangebiet keine Quellen, ist das falsch: Fast das gesamte Plangebiet IST eine Quelle.</p> <p>Geologisch betrachtet befinden wir uns in einem alten Flussbett der Weser, die hier große Mengen Sand und Kies abgelagert hat, die später von Lehm und Lössböden überdeckt wurden. Diese Sand- und Kiesschichten führen erhebliche Wassermengen mit sich. Sobald die Deckschichten aus Lehm durchbrochen werden, strömt dort Wasser ein. Das konnte bei der Fundamentierung der neuen Kanalbrücke der Bundesstraße 51 betrachtet werden. Die Baufirma musste immer größere Pumpen herbeischaffen, um der Wassermassen Herr zu werden. Dabei hat es auch gefährliche Verschiebungen des Oberbodens gegeben. Fragen Sie die Nachbarn. Bei der Verlegung der Ferngasleitung war das ähnlich. Noch heute sind bei der Beackerung der Flächen die Streifen, wo die Gasleitung liegt, deutlich feuchter als die direkte Umgebung.</p>	<p>Das zu Grunde liegende Oberflächenentwässerungskonzept wurde über Bestandsvermessungen der Flächen und Entwässerungseinrichtungen und eine Begehung des Planungsgebiets erstellt. Die Begehung des Plangebiets fand Ende September 2015 statt, somit wurden normale Wasserstände beobachtet. Wie bereits im Bericht zum Oberflächenentwässerungskonzept beschrieben teilt sich das Planungsgebiet in zwei Entwässerungsrichtungen auf. Die Entwässerungseinrichtungen entlang der Donaustraße und der Osnabrücker Straße (B 51) erfolgt über die Straßenseitengräben in Richtung Norden. Hierbei liegen die Grabensohlen und Durchlässe im Schnitt ca. 0,5 m bis 1,00 m höher als die im zweiten Entwässerungssystem in Richtung Osten (Oelinger Str. / Siedlung Stripper). Beide Systeme entwässern in die Hunte (Vorfluter). Die Straßenseitengräben entlang der Oelinger Straße würden einen Rückstau aus der Hunte am stärksten zu spüren bekommen, da sich das gesamte Gelände und somit auch die Entwässerungseinrichtungen in diesen Bereichen zum umliegenden Gelände am tiefsten liegt.</p> <p>Ordnungsgemäße Unterhaltungsmaßnahmen sind Grundvoraussetzung für ein optimal funktionierendes Entwässerungssystem, vor allem in flachen und abflussschwachen Gebieten.</p>
<p>Das Entwässerungskonzept des Ingenieurbüros Schwerdhelm & Tjardes hat diese Faktoren nicht beachtet. Außerdem hat es die jetzige Situation falsch dargestellt. Das südlich des Kanals anfallende Wasser wird mitten im Plangebiet durch den erwähnten Düker auf die Nordseite geleitet. Das Auslaufbauwerk auf der Nordseite ist sorgfältig gemauert und sehr bewusst als Bifurkation ausgebildet.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Bei Niedrigwasser fließt der gesamte Teil des ankommenden Wassers durch eine Verrohrung ostwärts zur Oelinger Straße. Die Fließrichtung im westlichen Gaben beträgt Null oder ist ebenfalls leicht östlich. Bei Normalwasserstand fließt der größte Teil des Wassers nach Osten, allerdings ändert sich mit dem Anstieg des Wassers die Fließrichtung des Grabens und ein kleiner Teil des Wassers fließt westlich zur Donaustraße. Bei Hochwasser so wie heute (15.11.2015), wenn die Verrohrung die Wassermassen nicht mehr schlucken kann, staut sich das Wasser in dem Auslaufbauwerk auf, der Strom teilt sich und ein großer Teil fließt dann westlich über den Graben der Donaustraße ab. Dies ist eine automatische Überlaufregelung mit einfachen Mitteln und eine sinnvoll eingesetzte Maßnahme, starke Wassermassen nicht nur über ein, sondern zwei Grabensysteme abzuleiten. Trotz und nicht wegen dieser Einrichtung kommt es immer wieder zu Hochwasserproblemen bei uns.</p> <p>Das Ingenieurbüro Schwerdhelm & Tjardes hat nicht nur die Abhängigkeit der Fließrichtung vom Wasserstand des Grabens auf der nördlichen Seite des Kanals nicht erfasst, sondern überhaupt die Bifurkation übersehen und deren Funktion nicht verstanden. Es hat die Quellsituation nicht erkannt, die Grundwasserhöhe falsch dargestellt (sie schwankt stellenweise und liegt ganz erheblich höher als die 0,8 bis 1.3 Meter, die im Umweltbericht erwähnt werden) und die wasserführenden Kies- und Sandschichten im Untergrund nicht erwähnt. Wahrscheinlich sind die Untersuchungen im Sommer zu Trockenzeiten durchgeführt worden. Da diese Mängel ein grundlegendes Unverständnis der Situation vor Ort zeigen, sind wir auch sehr skeptisch, was die übrigen Aussagen des Planungsbüros angehen. Uns erscheint das Oberflächenentwässerungskonzept erheblich zu oberflächlich! Wenn das neue Entwässerungskonzept festlegt, das Oberflächenwasser künftig nicht mehr über zwei Grabensysteme sondern ausschließlich nur über die Donaustraße abzuleiten, ohne den Zustrom der Quellen, ohne den Sinn der oben erwähnten Bifurkation und ohne die Aufgabe der Zweiteilung der Wasserströme erkannt zu haben, melden wir ernsthafte Bedenken an, dass das nicht funktionieren kann.</p>	<p>Dem Ersteller des Oberflächenentwässerungskonzept ist in der Tat bewusst, dass eine Bifurkation am Auslaufbauwerk ausgebildet wurde. Anhand der Sohlhöhen der weiterführenden Gräben und Durchlässe wurde dieser Sachverhalt einer Verzweigung von Abflüssen erkannt und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Für die zukünftige Oberflächenentwässerung spielt dies allerdings keine Rolle mehr, da das gesamte Oberflächenwasser des Plangebiets über das Regenrückhaltebecken aufgefangen und gedrosselt abgeleitet werden muss. Durch das neue Entwässerungskonzept ohne die Verzweigung werden die Gebiete Oelinger Str. und die Stripper Siedlung entlastet. Der Straßenseitengraben der Oelinger Str. wird zukünftig nur bis zum Knotenpunkt Oelinger Str. / Hafenstraße geführt und nimmt dann nur noch das anfallende Oberflächenwasser der Oelinger Straße und der angrenzenden Grundstücke außerhalb des Plangebietes auf. Es wird kein Oberflächenwasser des zukünftigen Hafen- und Industriegebiets über die Oelinger Str. und die Stripper Siedlung in den Vorfluter abgeleitet.</p> <p>Das anfallende Oberflächenwasser südlich des Kanals wird durch einen Düker unter dem Mittellandkanal in Richtung Norden geführt. Diese Abflussmengen sind als Durchfluss im Regenrückhaltebecken (entsprechende Dimensionierung des Drosselbauwerks) in einer zukünftigen Entwässerungsgenehmigung zu berücksichtigen. Eine Rückhaltung dieses Abflusses ist nicht erforderlich.</p> <p>Während der Bauphase sind die entsprechenden Wasserhaltungsmaßnahmen zu treffen. Das Oberflächenentwässerungskonzept hat nicht die Aufgabe geologische und bodenmechanische Aspekte zu untersuchen und Wasserhaltungsmaßnahmen während der Bauzeit aufzuzeigen.</p> <p>Im Konzept wurden keine Grundwasserhöhen angegeben. Die im Bestandsplan dargestellten Höhen beziehen sich auf die Grabensohlen und Böschungshöhen, die Sohlen der Durchlässe und dem Wasserspiegel.</p> <p>Ein Oberflächenentwässerungskonzept ist erforderlich, um das Prinzip und die Machbarkeit der geplanten Entwässerungseinrichtungen darzulegen. Dabei werden die gewählten Entwässerungseinrichtungen anhand der vorliegenden Parameter berechnet. Die Umsetzbarkeit des Entwässerungssystems im vorgelegten Oberflächenentwässerungskonzept ist ausnahmslos gegeben. In den weiteren Planungsphasen wird das Grundkonzept ausgearbeitet und mit den Genehmigungsbehörden abgestimmt.</p>
--	--

<p>Wir kritisieren in diesem Zusammenhang auch Wahl und Darstellung der Berechnungsgrundlagen in dem erwähnten Oberflächenwasserkonzept.</p> <p>Die Tabelle „Niederschlagshöhen und -spenden nach KOSTRA-DWD 2000“ auf Seite 8 ist unleserlich und unverständlich. Wir weisen darauf hin, dass die hier verwendete „Koordinierte Starkniederschlags-Regionalisierungsauswertung“ (KOSTRA) des Deutschen Wetterdienstes lediglich Daten bis zum Jahr 2000 beinhaltet. Leider wird nicht klar, ob in dem Schwerdhelm-Tjardes-Konzept die KOSTRA-Fortschreibung aus dem Jahr 2005 oder lediglich die Fassung aus dem Jahr 2000 gewählt wurde, genannt wird lediglich die 2000-Studie, ein Literaturhinweis fehlt (was für sich alleine schon ein Grund zu Ablehnung des Konzepts als unwissenschaftlich wäre).</p> <p>Wie dem auch sei, obwohl die Zahlen 10 bis 15 Jahre alt sind, begann sich darin schon damals der Trend abzuzeichnen, den die Autoren der KOSTRA in ihrem Fazit benennen: „In allen Zeitspannen (Jahr, Sommer und Winter) kann man an Hand der Häufigkeitsverteilungen eine Tendenz zur Zunahme der Starkniederschlagshöhen erkennen.“ Besonders in Nordwestdeutschland und dort besonders im Winterhalbjahr. Vor dem Hintergrund dieser Auswirkungen der zunehmenden Klimaveränderungen distanziert sich der Deutsche Wetterdienst inzwischen selbst von seinen bisherigen Berechnungsmodellen und arbeitet daran, sie durch neue Methoden und komplexere Modelle zu ersetzen, Zum Beispiel das Modell „SNOW“ des DWD, mit dem Stärke und Häufigkeit künftiger Hochwasserlagen besser eingeschätzt werden können (www.dwd.de/DE/klimaumwelt/klimawandel/ueberblick/ueberblick_node.html).</p>	<p>Die zu Grunde gelegte KOSTRA-Tabelle wurde aus dem Programm KOSTRA-DWD-2000 mit der Fortschreibung aus dem Jahr 2005 gezogen. Das Programm basiert auf Niederschlagsdaten der Jahrzehnte von 1981 – 2000 und wurde mit der Fortschreibung aus dem Jahr 2005 auf einen Zeitraum von 1951 – 2000 aktualisiert.</p>
---	---

<p>Dass ein spürbarer Wandel der Niederschlagshäufigkeiten und -stärken eingetreten ist, ist unbestritten. Allein in diesem Jahr gab es hier drei Starkregenereignisse mit Tendenz zum Jahrhunderthochwasser (am 15/16. und am 30./31. August sowie heute, 15. November). Das tatsächliche Jahrhunderthochwasser mit Katastrophenalarm am 27. August 2010 ist bei KOSTRA auch noch nicht drin. Alle Auswertungen langfristiger Wettertrends zeigen ein starkes nichtlineares Ansteigen solcher Ereignisse. Wir erfahren eine dramatische Änderung der Wetterlagen über Europa. Im Süden werden Niederschläge im Winter seltener, im Sommer heftiger. Wer in diesem Jahr zum Internationalen Filmfestival nach Cannes fuhr, fuhr auch in eine überschwemmte Region. Ein paar Monate später herrscht dort große Trockenheit. In Bayern sind die Talsperren leer, es gibt keinen Schnee in den Bergen, auf dem Rhein wird die Schifffahrt wegen Niedrigwasser eingeschränkt. In Nordeuropa scheinen die Niederschläge besonders im Winter stark anzusteigen. Die KOSTRA zeigt lediglich den Beginn der Veränderungen auf, der schon ungewöhnlich genug ist, es ist nicht davon auszugehen, dass die weitere Entwicklung milder wird.</p> <p>Außerdem gibt es unabhängig von den globalen Veränderungen lokale Faktoren, die zu einem erhöhten Wasseraufkommen in dem Plangebiet vor Ort führen. Zum Beispiel die Strukturreform in der Landwirtschaft, die zu größeren Ackerflächen geführt hat, die mit größeren Maschinen gleichförmig bearbeitet werden. Es gibt kaum noch unterschiedliche Bewuchsphasen; wenn ein Acker brachliegt, dann ist das sofort eine sehr große Fläche, von der sehr viel Wasser abfließen kann. Und Äcker liegen durch den Einsatz chemischer Pflanzenschutzmittel heute sehr viel häufiger brach als früher, weil 1. der Chemieeinsatz einen Bewuchs mit Unkraut verhindert, wodurch 2. der Druck bei den Landwirten abnimmt, die Fläche sofort wieder einzusäen. Das heißt für diese Situation: Es fällt nicht nur zunehmend zu unbestimmten Zeiten mehr Wasser vom Himmel und strömt aus den Quellen, es fließt auch schneller von den Ackern ab als früher. Insgesamt kommen also in kürzeren Zeiträumen erheblich größere Wassermengen an. Das alles ist in dem vorgelegten Entwässerungskonzept nicht berücksichtigt worden.</p>	<p>Auszug - www.dwd.de: <i>Grundlage der Starkniederschlagsgutachten ist die Starkniederschlagsauswertung „KOSTRA-DWD-2000“ (Koordinierte Starkniederschlagsregionalisierung – Auswertung DWD). Die „2000“ im Namen bedeutet, dass sich die Auswertung auf den Zeitraum von 1951 bis 2000 bezieht.</i></p> <p><i>Um möglichen Veränderungen im Niederschlagsgeschehen Rechnung zu tragen, wird die Starkniederschlagsauswertung regelmäßig fortgeschrieben. So werden die der Auswertung zugrunde liegenden Zeitreihen zurzeit um 10 Jahre verlängert. Die Auswertung „KOSTRA-DWD-2010“ basiert dann auf dem Zeitraum 1951 bis 2010 und wird im Jahr 2016 erscheinen.</i></p> <p>Zurzeit stellt der KOSTRA-Atlas den aktuellen Stand der Technik dar und wird von allen Genehmigungsbehörden anerkannt bzw. verlangt.</p>
---	---

<p>Der Bau eines Industriegebietes ist eine Zukunftsinvestition, die mindestens die nächsten 50, besser 150 Jahre ins Visier nimmt. Es wäre daher falsch, für die Planung lediglich den Ist-Zustand zu verlängern. Stattdessen muss eine verantwortliche Planung die zukünftige Situation im Blick haben. Das vorgestellte Oberflächenentwässerungskonzept des Büros Schwerdhelm & Tjardes leistet weder das eine, noch das andere, sondern übernimmt veraltete Zahlen. Außerdem wird nicht berücksichtigt, dass Wasser und Boden ein sehr komplexes System bilden, auf das viele Faktoren einwirken. Keiner dieser Faktoren wird in dem Konzept berücksichtigt. Wir lehnen es daher als vollkommen ungeeignet ab.</p>	<p>Das Oberflächenentwässerungskonzept ist fachlich in Ordnung und mit dem Wasserverband und der Unteren Wasserbehörde abgestimmt. Die Problematik der Starkregenereignisse ist in diesem Rahmen erörtert worden und das 5-jährige Regenereignis eingestellt worden.</p> <p>Rechnerisch wäre im Konzept auf ein 10-jähriges Regenereignis unterzubringen. Die im Bebauungsplan ausgewiesenen Flächen für die Regenrückhaltung reichen dafür bei Weitem aus.</p>
<p>Weil der Kanal ca. 2 Meter über dem jetzigen Bodenniveau liegt, müssen erhebliche Mengen an Boden aufgefüllt werden, um die Hafen- und Industrieanlagen dort bauen zu können. Mit diesen Auffüllungen wird sich die gesamte Wasserführung verändern. Weil das Entwässerungskonzept nachlässig und ohne Kenntnisnahme der Grundwasserströme entstanden ist, ist darin die Wirkung von großflächigen Aufschüttungen auch nicht berücksichtigt worden. Wir vermuten sehr, dass es bei höherem Bodendruck im Plangebiet zu Verlagerungen der Grundwasserströme kommen wird, was zu Anstiegen von Grundwasser oder Wasseraustritten an anderen Stellen führen wird. Unsere kleine Siedlung an der Oelinger Straße liegt in der Senke einer ehemaligen Lehmkuhle. Veränderungen der Grundwasserführung zeigen bei uns sofort Auswirkungen. Wir fordern daher die Verantwortlichen auf, dafür Sorge zu tragen, dass dies nicht geschieht.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>
<p>Diese Forderung ist für uns existenziell! Eingriffe in den Wasserhaushalt des Bodens dürfen nicht zu einer weiteren Verschlechterung der sowieso schon angespannten Hochwassersituation bei uns führen. Wir fordern daher eine Umkehr der Beweislast. Falls es bei uns zu einem Weiteren Anstieg des Grundwassers, zu Hochwasserereignissen oder Kellerüberschwemmungen kommt, muss der Eigentümer der Hafen- und Gewerbeflächen nachweisen, dass dies nicht auf seine Aktivitäten zurückzuführen ist, anstatt dass wir das Gegenteil nachweisen müssen!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>
<p>Wir geben auch zu bedenken, dass eine 2-3 Meter hohe Aufschüttung über die Ferngasleitung mit den Betreibern der Leitung abgesprochen werden muss. Aufgrund der oben dargestellten labilen Bodenverhältnisse muss von Auswirkungen auf die Leitungen ausgegangen werden.</p> <p>Wir nehmen an, dass auch die Gasleitungsbetreiber sich ebenfalls über eine Beweislastumkehr absichern werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Erschließungsplanung berücksichtigt. Es ist nur im Bereich der Containerhafen-Umschlagsfläche eine Aufschüttung erforderlich, diese beträgt etwa 1,5 m.</p> <p>Die Belange der Gasleitungsbetreiber wurden in der Planung umfassend berücksichtigt.</p>

<p>Unabhängig von der schwierigen Wassersituation erheben wir grundsätzlich Bedenken, dass durch Bau- und Betriebslärm, durch Lichtauswirkungen in der Nacht, durch Staub- und Gestank, durch möglichen Einsatz gefährlicher Stoffe, durch LKW-Verkehr, Erschütterungen und Vibrationen die Nutzung unserer Wohngrundstücke gemindert oder sogar gefährdet wird. Außerdem befürchten wir, dass mittel- bis langfristig eine Industrialisierung der Region stattfindet, die die Wohn- und Lebensqualität der ganzen Region vermindert. Wir widersprechen ganz energisch den Aussagen aus der Politik, dass der Altkreis Wittlage „als Standort für Gewerbe sowie Wohnen attraktiver“ werde. Beides geht nicht, denn wer will schon neben einem Industriegebiet wohnen?</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die gesetzlichen Grenzwerte und Vorschriften werden eingehalten.</p>
<p>Wir wiederholen: Wir lehnen die Planung eines Containerhafens an dieser Stelle ab, weil ein Containerverkehr auf dem Mittellandkanal keine wirtschaftliche Perspektive hat, weil die Brücken zu niedrig sind. Wir lehnen es noch sehr viel stärker ab, wenn mit der Containerhafenplanung eigentlich ein anderes Projekt gemeint ist, z.B. die Verlagerung des Osnabrücker Hafens, und empfinden das als schäbigen Winkelzug zur Umgehung von Bürgerrechten. Wir kritisieren das vorgelegte Entwässerungsprojekt als ungenügend und fordern die Mitbetrachtung der Grundwasserströme insbesondere bei der Auffüllung großer Flächen. Dabei fordern wir eine Umkehr der Beweislast, um sicherzugehen, dass mit der gebotenen Sorgfalt gehandelt wird. Wir befürchten negative Auswirkungen auf unseren Wohnort und eine Industrialisierung der Region mit weiteren negativen Auswirkungen auf die weitere Nachbarschaft. Aus all diesen Gründen fordern wir die Einstellung dieses Bauleitverfahrens!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind falsch und werden zurückgewiesen. Grundlage der Planung sind die 3 bestehenden Bebauungspläne I bis III, das Entwicklungskonzept für diesen Bereich (u.a. mit der Hafenplanung) und die vorliegende Bauleitplanung Nr. 99. Es gibt es keine Vereinbarung, keine Absichten und keine Kenntnisse über ein solches Ansinnen seitens der Stadt Osnabrück, dem Landkreis oder der Gemeinde Bohmte. Die Stadt Osnabrück würde dies sicher auch aus Eigeninteresse grundsätzlich ablehnen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>

36 C.W. Zerhusen				27.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>1. Wie der Gemeinde bekannt ist, betreibe ich meinen Hafen am Mittellandkanal als Universalhafen. Futtermittel und Schüttgüter stellen lediglich gegenwärtig den Hauptteil der über meinen Hafen umgeschlagenen Güter dar. Die Festsetzung eines Sondergebietes „Hafen für Futtermittel und Schüttgüter“ für meine bisher als Industriegebiet festgesetzten Flächen nimmt meinem Unternehmen die wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit. In Zukunft werden die Containerverkehre auf dem Mittellandkanal deutlich zunehmen. Selbst Futtermittel und Schüttgüter werden zunehmend in Containern umgeschlagen werden. Zur langfristigen Sicherung meines Unternehmens bin ich darauf angewiesen, auf meinem Gelände auch Container umschlagen zu können. Das wird mir mit dem geplanten Bebauungsplan Nr. 99 verwehrt sein.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Dem Bestandshafen wird in seiner Entwicklung alle Möglichkeiten offen gehalten. Die hier beschriebene Entwicklung zum Containerumschlag im Bereich von Futtermitteln wird nicht geteilt.</p> <p>Für den Containerumschlag soll mit dem zweiten Hafen langfristig die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf das Binnenschiff gefördert werden. Zugleich soll auch für den Bereich Futtermittel und Schüttgüter ausreichend Entwicklungsspielraum vorgehalten werden.</p>		
<p>2. Bereits seit 2012 verfüge ich über die Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung, in meinem Hafen Container umzuschlagen. Ich beabsichtige, auf dem Hafengelände ein Container-Umschlagterminal im Kombinierten Verkehr Schiff-Straße zu bauen. Die bisherige Festsetzung eines Industriegebietes für meine Flächen erlaubt es mir baurechtlich, ein solches Terminal zu errichten. Zur Verwirklichung meiner Planungen habe ich im Mai 2013 auch Fördergelder des Bundes nach der Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen vom 23.11.2011 beantragt. Die Hafen Wittlager Land GmbH (HWL), an der die Gemeinde Bohmte als Gesellschafterin beteiligt ist, will östlich meines Geländes auch ein solches Terminal errichten. Allerdings auf einer Fläche, für die der gültige Bebauungsplan „Industrie- und Gewerbegebiet Mittellandkanal III“ eine solche Nutzung gar nicht erlaubt bzw. für die gar kein Bebauungsplan existiert. Mit der HWL konkurriere ich um die Fördergelder des Bundes. Nur eines der Vorhaben kann Fördermittel erhalten. Beide Terminals zu verwirklichen, wäre unwirtschaftlich und würde den Zweck der Richtlinie verfehlen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes soll offensichtlich gezielt mein Vorhaben verhindern, auf meiner Fläche ein Container-Umschlagterminal zu errichten. Die Planungen der Gemeinde kann ich daher nur als missbräuchlich betrachten.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planungen der Gemeinde Bohmte sowohl den FNP als auch den B-Plan betreffend beinhalten das städtebauliche Ziel der Gemeinde Bohmte zur weiteren Entwicklung des Industrie- und Gewerbegebietes. Dies umfasst sowohl die Industrie- und Gewerbeflächen als auch die Ausschöpfung der Potentiale für den Futtermittel- und Schüttgutumschlag und den Containerumschlag, der aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aus Sicht der Gemeinde Bohmte in Kombination nicht entsprechend erfolgen kann. Aus diesem Grund ist die Schwerpunktsetzung getroffen worden. Bestehende Genehmigungen werden durch die vorliegende Planung nicht außer Kraft gesetzt, so dass die Ausführung der bestehenden Genehmigungen weiterhin wie vorher zulässig ist.</p>		

<p>3. Die vorliegende Planung ist hinfällig, weil sie ausschließlich darauf fixiert ist, dass die HWL den Containerhafen errichtet. Wegen eines Verstoßes gegen das Verbot aus § 136 NKomVG, der Privatwirtschaft nicht durch die Gründung eigener Unternehmen unzulässige wirtschaftliche Konkurrenz zu machen, ist die Tätigkeit der HWL kommunalrechtlich unzulässig. Der Container-Hafen wird auf den von der HWL angekauften Flächen daher nicht realisiert werden können.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass in der Vergangenheit die Firma Zerhusen keine Container umgeschlagen hat. Die Konzentration auf einen neuen Container ist ein legitimes Ziel im Rahmen der kommunalen Planungshoheit.</p> <p>Es handelt sich nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sondern die Bauleitplanung bietet allgemein die Möglichkeit für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbe und für den Betrieb der beiden Hafenstandorte. Wer die Gewerbe oder die Häfen betreibt ist nicht Gegenstand der Planung.</p> <p>Der Gemeinde Bohmte stehen auch weiterhin keine Flächen im Bebauungsplan zur Verfügung. Sämtliche Flächen, mit Ausnahme der öffentlichen Straßenflächen befinden sich im Eigentum von Privatpersonen oder juristischen Personen des Privatrechts.</p>
<p>4. Die gesamte Planung ist einseitig darauf ausgerichtet, dass die HWL die beantragten Fördermittel des Bundes erhält. Ohne diese Mittel kann im ausgewiesenen Sondergebiet kein Containerhafen errichtet werden. Die Planung ist aber nicht darauf vorbereitet, dass die HWL im Konkurrentenstreit um die Fördermittel des Bundes mir unterliegen wird. Diese absehbare Situation belässt die vorliegende Planung völlig unberücksichtigt. Tritt sie ein, ist die Bauplanung der Gemeinde darauf nicht vorbereitet. Dort, wo nach den gegenwärtigen Planungen der Containerhafen errichtet werden soll, wird er nicht gebaut werden können, weil ich dann der einzige Investor sein werde, der ein Containerumschlag-Terminal verwirklichen kann, aber nicht über die Flächen des Sondergebietes Containerhafen verfüge. Auf meiner Fläche darf ich das von mir geplante KV-Terminal dann aber ebenfalls nicht errichten, weil dem die einschränkende Festsetzung eines Sondergebietes ausschließlich für Futtermittel und Schüttgüter entgegensteht. Dieses Problem blendet die Gemeinde in ihren Planungen völlig aus.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Bohmte geht von der Realisierung des Containerhafens aus.</p> <p>Der Zuschlag von etwaig beantragten Fördermitteln ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung und hat keine Auswirkung über deren Aufstellung.</p>

<p>5. Im Einzelnen mache ich noch folgende Einwände geltend:</p> <p>Planbegründung</p> <p>1.1.1 Regionale Standortwahl</p> <p>Die hier zitierte Machbarkeitsstudie besagt unter Punkt 4.7 Zur Betriebsform eines Binnenhafens bei Bohmte: „Als Gesellschafter können z. B. ...und die Kanalumschlaggesellschaft am Mittellandkanal bei Stirpe in Betracht kommen. Die Kanalumschlaggesellschaft sollte auf jeden Fall in den neuen Hafen integriert werden.“ Dieses war auch in den Anfangsplanungen (2010-2011) so vorgesehen, allerdings wurde ich ohne Angabe von Gründen ca. Mitte 2011 aus der Gemeinschaftsplanung ausgeschlossen. Somit widerspricht die Standortwahl für den Containerumschlag in der vorliegenden Planung der Gemeinde der Machbarkeitsstudie.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Gesellschaftsform künftiger Hafenbetreiber ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Eine Integration beider Häfen in eine Betriebsgesellschaft ist auch weiterhin nicht ausgeschlossen.</p>
<p>1.1.2 Flächenfindung am Standort Bohmte nach 2.</p> <p>Die von mir für den Containerumschlag vorgesehenen Flächen sind keineswegs perspektivisch zu klein. In meinen Planungen sind sogar zwei Liegeplätze vorgesehen, für die im Sondergebiet „Containerhafen“ gar kein Platz ist.</p> <p>vorletzter Absatz???</p> <p>Es ist klarzustellen, dass ich ebenfalls ein für jedermann zugängliches KV-Terminal errichten werde. Die Planbegründung suggeriert hier, dass nur die Planungen der HWL auf dem ausgewiesenen Sondergebiet „Containerhafen“ einen „für alle potentiellen Nutzer“ offenen Containerumschlag ermöglichen würden. Das trifft nicht zu, im übrigen ist dieses Grundvoraussetzung gemäß der Förderrichtlinie!</p>	<p>Die zwei Liegeplätze beziehen sich laut Zerhusen-Förderantrag (Phase II) auf den Container- <u>und</u> den Futtermittelumschlag.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>1.1.3 Planungsziele</p> <p>„Dieses regionale Ziel wird von der Gemeinde Bohmte planungsrechtlich wie folgt umgesetzt:“</p> <p>1. Sicherung des Bestandshafen:</p> <p>Wird nur von der Gemeinde angeführt, um in wettbewerbsverzerrender Weise den Bestandshafen zu schädigen, und man versucht mich auf diese Weise aus dem Wettbewerb um die Fördermittel des Bundes auszusperrern. Der Bestandshafen hat eine allgemeine Umschlagsgenehmigung und sogar ein Umschlags-genehmigung für den Verkehrsträger Container.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der Bestandshafen soll und wird nicht geschädigt, da das Bauleitplanverfahren keine nachteiligen Auswirkungen auf bestehende Genehmigungen hat.</p>

<p>2. Errichtung eines eigenen Standortes:</p> <p>Die Errichtung des Standortes steht im Wettbewerb zu meinem Hafenstandort, und es wird vor dem Verwaltungsgericht geklärt, welcher Standort der leistungsfähigere ist, und der bekommt die Förderung des Bundes. Nach richterlichem Entscheid wird der Antrag der HWL der leistungsschwächere sein und es wird keine Förderung für die HWL geben und somit ist die gesamte Planung hinfällig! Des Weiteren verstößt die Gründung der HWL gegen das niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz (§136), eine Beschwerde liegt der Kommunalaufsicht des Landes Niedersachsen vor und wird anschließend zur Klage gegen die HWL führen. Nach Auflösung der HWL ist die Planung wieder hinfällig!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Vor Gericht steht bisher nur die Frage der Förderung für den Standort Zerhusen und nicht der Containerhafenstandort bzw. die Förderung durch die HWL:</p>
<p>3. Erschließung beider Häfen über die Hafenstraße:</p> <p>Kann entfallen, da es keinen zweiten Hafen geben wird, siehe 2.</p>	
<p>4. Ausweisung von Industrie- und Gewerbegrundstücken:</p> <p>Kann selbstverständlich durchgeführt werden und wird begrüßt. Allerdings muss die Führung der neu geplanten Hafenstraße überarbeitet werden um einen noch besseren Hafenzuschnitt zu gewährleisten und um die Attraktivität des Standortes zu erhöhen. So wie es die Gemeinde immer wieder betont (1. Sicherung des Bestandshafen oder 1.2 Planungsrecht und Veränderungssperre). Würde ein tatsächliches Interesse der Gemeinde daran bestehen, dass der Bestandshafen bestehen bleibt und Entwicklungspotenzial haben soll, dann würde man die Hafenstraße wie auf folgender Darstellung bauen und nicht so wie es die derzeitige Planung vorsieht:</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>1.2 Planungsrecht und Veränderungssperre</p> <p>Richtigstellung: Der Gemeinde Bohmte stehen im rechtskräftigen Bebauungsplan „Mittellandkanal III“ keine Industrieflächen zur Verfügung!</p> <p>Das Planungsrecht der Gemeinde Bohmte beinhaltet nicht, mir vorzuschreiben was ich umschlage! Hiermit wird nur einmal mehr versucht, mich aus dem Wettbewerb zu verdrängen.</p> <p>Die Veränderungssperre ist nur ein weiteres Instrument, dessen sich die Gemeinde auf Betreiben des Bürgermeisters, der in Personalunion Geschäftsführer der HWL ist, bedient hat, um mich aus dem Wettbewerb um die Errichtung des Containerhafens und die dazu nötigen Fördermittel des Bundes zu verdrängen.</p>	<p>Die Veränderungssperre dient dem Ziel im Plangebiet 2 Hafenstandorte und Industrie- und Gewerbeflächen auszuweisen.</p> <p>Die Veränderungssperre ist ein legitimes Mittel der kommunalen Planung zur Sicherung der Planungsziele. Bestehende Genehmigungen sind davon nicht betroffen. Der Bestandshafen soll und wird nicht geschädigt, da das Bauleitplanverfahren keine nachteiligen Auswirkungen auf bestehende Genehmigungen hat.</p>

<p>2. Raumordnung</p> <p>Das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen stützt nicht die Planung der Gemeinde Bohmte, bzw. der HWL. Es fordert keinen Bau eines Containerhafens durch die Gemeinde oder eine GmbH, an der sie sich beteiligt. Dem Land geht es lediglich um die Errichtung eines KV-Terminals, egal, wer in Bohmte die dazu nötige Infrastruktur errichtet. Hierzu liegt auch eine eindeutige Aussage des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gegenüber der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West, Münster (GDWS), im Antragsverfahren um die Fördermittel des Bundes vor. Dies ist dem Bürgermeister der Gemeinde Bohmte auch bekannt.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>2.3 Veränderungssperre</p> <p>3.) letzter Absatz</p> <p>Indem die Gemeinde darauf verzichtet, für die neu in das Plangebiet einbezogenen Flächen eine Veränderungssperre zu erlassen, wird noch einmal deutlich, dass sich die Veränderungssperre missbräuchlich einseitig gegen meine Person und mein Vorhaben richtet.</p>	<p>Die Veränderungssperre dient dem Ziel im Plangebiet 2 Hafenstandorte und Industrie- und Gewerbeflächen auszuweisen. Die Veränderungssperre ist ein legitimes Mittel der kommunalen Planung zur Sicherung der Planungsziele. Bestehende Genehmigungen sind davon nicht betroffen.</p>
<p>3.2 Verkehrliche Erschließung</p> <p>„Verkehrliche Auswirkungen auf das Umfeld“</p> <p>Die Gemeinde hat offenbar erkannt, dass ihre Planungen massive verkehrliche Belastungen in und außerhalb des Gebietes des neuen Bebauungsplanes verursachen, die an sich weitere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen erfordern, lässt die Angelegenheit aber offen. Sie verschiebt das Problem daher in die Zukunft, ohne Lösungen parat zu halten. Dies alles wäre nicht nötig, wenn die Gemeinde den bestehenden Bebauungsplan „Industrie- und Gewerbegebiet Mittellandkanal III“ unangetastet ließe und nicht alles daran setzen würde, mein Vorhaben zu verhindern.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Auch bei dem alten Bebauungsplan wäre bei entsprechender Besiedelung und Nutzung ein hohes Verkehrsaufkommen die Folge. Bereits damals hat die Landesbehörde entsprechende bauliche Maßnahmen gefordert, um die zu erwartenden Verkehrsmengen abwickeln zu können.</p>

<p>4. Inhalt des Bebauungsplanes</p> <p>4.1 Bauflächen</p> <p>Ich besitze bereits die Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung, Container umzuschlagen (seit 01.06.2012). Diese Genehmigung will die Verwaltungsspitze der Gemeinde, die auch als Geschäftsführung der konkurrierenden HWI, fungiert, mit der vorliegenden Planung mir in wettbewerbsverzerrender Weise streitig machen, um mich so aus dem Wettbewerb um den Containerhafen zu verdrängen, weil es lt. GDWS nur einen Containerhafen geben wird, da das Aufkommen für zwei Häfen am selben Standort nicht groß genug ist. Aus wettbewerbsverzerrenden Gründen missachtet die Gemeinde auch die Eingabe des Wasser- und Schifffahrtsamtes Minden zu der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB (vgl. Abwägungsvorschläge nach frühzeitiger Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB v. 29.09.2015, Punkt 6 bzw. Abwägungsvorschläge nach frühzeitiger Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB v. 29.09.2015, Punkt 8 bzgl. Bebauungsplan Nr. 99 — Anlagen zu den Beschlussvorlagen BV 164/2015 und BV 165/201). Ich bringe die dort formulierten Bedenken an dieser Stelle nochmals vor!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das WSA Minden begrüßt in seiner Stellungnahme die Planung zur Errichtung eines Containerhafens.</p>
<p>5.3 Umweltprüfung</p> <p>Wasser</p> <p>Die im Umweltbericht vorhergesagte Verlust wertvoller Böden lässt sich vermeiden, wenn man den gültigen Bebauungsplan „Industrie- und Gewerbegebiet Mittellandkanal III“ unangetastet lässt und mir somit nicht die Möglichkeit nimmt, auf meinen Flächen im Industriegebiet das von mir geplante Container-Terminal zu verwirklichen.</p>	<p>Bei der Bauleitplanung geht es nicht nur um die Hafenplanung, sondern auch um die Ansiedlung von Gewerbebetrieben. Der Verlust an wertvollem Boden hat sich gegenüber der Altplanung Nr. III nicht verändert. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>

37 Gerhard und Christina Nobbe				27.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
Wir möchten hiermit unsere Ansichten und Bedenken im Bezug auf dem Bau eines Containerhafens mit Gewerbe- und Industriegebiet Ihnen mitteilen.					

<p>Der zurzeit geplante Standort des Containerhafens ist für uns nicht nachvollziehbar. Das vorhandene Hafengelände ist nach unserer Meinung nach das günstig gelegene Gelände. Hier sollten unbedingt die Gespräche weiter geführt werden um auch hier mit der nötigen Sorgfaltspflicht gegenüber dem Steuerzahler umzugehen.</p>	<p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung von bisherigen landwirtschaftlichen Freiflächen zwangsläufig verbunden. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden.</p>
<p>Gleichzeitig stellt sich für uns die Frage über die Entwicklung mit dem Hafen in Wehrendorf.</p> <ul style="list-style-type: none"> - warum hat man sich den vorhandenen Standort der ausbaufähig und mit einer entsprechenden (ausbaufähigen) Gleisanbindung ausgerüstet ist nicht weiter und intensiver beschäftigt. - hier ist ein Ausbau des vorhandenen Hafengelände, was andere schon erkannt haben klar zuerkennen. - aus unserer Sicht wird er als Schüttguthafen in ferner Zukunft Zerhusen den Rang ablaufen. Sollte es so kommen wie geplant werden wir somit sicher ein insolventes Hafengelände bekommen. 	<p>Wegen des Flächenzuschnitts, der mangelnden Verkaufsbereitschaft und der nahe liegenden geschlossenen Wohnbebauung ist der Standort aus der Auswahl ausgeschlossen.</p>
<p>Zum geplanten Industriegebiet mit ca. 175 Hektar möchten wir folgendes anmerken.</p> <ul style="list-style-type: none"> - hier wird wieder einmal wertvollstes Ackerland verschwinden was erhebliche Auswirkung auf die Landwirtschaft haben wird. Durch die Verknappung landwirtschaftlicher Flächen wird ein zusätzlicher Druck auf die bewirtschaftenden Betriebe ausgeübt. Was ganz sicher die kleineren familiären Betriebe nicht aus halten können. Dies sind auch Arbeitsplätze und die landwirtschaftlich genutzten Flächen haben mit Sicherheit einen besseren Erholungswert für die Bevölkerung. - Die zunehmende Verkehrsbelastung stellt eine enorme Belastung für die Anwohner dar. Dies wird im Gutachten deutlich darauf hingewiesen, das der Kreisverkehr nicht mehr ausreichend sein wird und erhebliche Baumaßnahmen getätigt werden müssen. - Wir selber merken die wachsende Lärmbelastung durch dem Straßenverkehr in den vergangenen 18 Jahren wo wir im Meisenbüschenweg gebaut haben. Wir hatten gerade einen Eindruck darüber wie sich in etwa dies entwickeln könnte, durch die Sperrung der B65 nach Bad Essen. Man hatte eine Lärmentwicklung morgens um 5:00 Uhr wie sonst in der Zeit nach 6.00 Uhr was uns den Schlaf geraubt hat obwohl wir ca. 200 Meter von der B 51 wohnen. Ebenso war es zu gewissen Zeiten bald nicht möglich auf die B 51 zu kommen. 	<p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an den ausgewählten Standorten eine Überplanung von bisheriger landwirtschaftlicher Freiflächen zwangsläufig verbunden. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gewisse Verkehrsstaus und -verdichtungen zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden sind, in einer Region in unmittelbarer Nähe zu einer Großstadt, als üblich einzustufen. Bei Umsetzung der Planung werden neue Verkehre entstehen, wie in der Verkehrsuntersuchung abgeschätzt wurde.</p>

<p>Aus diesen berechtigten Gründen lehnen wir die weitere Planung zu diesem Industriegebiet ab und würden bei einer Umsetzung für alle Anwohner in Stirpe Olingen an der B 51 einen Lärmschutz fordern. An den Einmündungen von Straßen um auf die B 51 zu kommen eine Ampelanlage, um sicher auf und über die B51 zu kommen. ich hoffe das einige Leute die hier rüber zu entscheiden haben in den letzten Wochen diesen Zustand auf der B51 mitbekommen haben. Über die daraus entwickelnde Belastung in der Ortschaft Bohmte wird sich hoffentlich die Initiative „LKW raus“ äußern.</p> <p>Zur weitsichtigen Planungen der Vergangenheit möchten wir anmerken, ob die Standorte der Umgehungsstraße und der Unterführung ihren zweckmäßigen Standort gefunden haben. Durch weitere Zunahme des Verkehrs werden diese Fehler verstärkt.</p> <p>Sollten wir in unseren Anmerkungen nicht richtig liegen dürfen Sie uns das gerne mitteilen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden eingehalten.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>
---	--

38 Hilde und Henning von Bar (mit Unterschriftenlisten)				30.11.2015
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise
Zusammenfassung der Stellungnahme		Abwägungsvorschlag		
<p>Hiermit machen wir gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) folgende Einwendungen gegen den oben genannten Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 99 (im Folgenden kurz B-Plan genannt) geltend:</p> <p>1. Entgegen den Zusagen des Bürgermeisters der Gemeinde Bohmte, Herrn Klaus Goedejohann, auf der öffentlichen Informationsveranstaltung in der Gemeinschafts-/Schützenhalle Oelingen am 03. Juni 2015 ist nach unserer Kenntnis die Tatsache der Auslegung des Entwurfes mit den weiteren Planunterlagen nur im Bekanntmachungskasten der Gemeinde Bohmte veröffentlicht worden, nicht jedoch in der Wittlager Zeitung und/oder im Eichen-Linden-Kastanienblatt.</p>		<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Veröffentlichung in den Bekanntmachungskästen ist in Bohmte ortsüblich und rechtlich korrekt.</p>		

<p>2. Nach unserer Auffassung verstößt der vorliegende Entwurf aus den nachfolgend genannten Gründen insbesondere gegen § 1 Abs. 3, Abs. 5, Abs. 6 und Abs. 7 BauGB sowie gegen § 1 a BauGB.</p> <p>Dabei kann der Entwurf des B-Plans nicht losgelöst von dem damit verfolgten Zweck, der Errichtung eines neuen Containerhafens in Oelingen, beurteilt werden. Denn die Gemeinde Bohmte ist gleichzeitig sowohl die planaufstellende Gemeinde als auch maßgebliche Gesellschafterin der zukünftigen Bauherrin zur Errichtung des Containerhafens. Zudem fungiert der hauptamtliche Bürgermeister der Gemeinde Bohmte, Herr Klaus Goedejohann, gleichzeitig in Personalunion als einer von zwei Geschäftsführern der vorgenannten Bauherrin des Containerhafens.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbar Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Das der Bürgermeister in einem kommunalen Zweckverband Geschäftsführer ist, entspricht der üblichen Praxis. Dasselbe gilt für Ratsmitglieder der verschiedenen beteiligten Kommunen, die üblicher Weise ebenfalls diesen Gremien vertreten sind.</p>
<p>3. Wie sich aus den Ausführungen in Ziffer 1. (Grundlagen der Planaufstellung) des Entwurfes vom 21. Oktober 2015 für die Begründung mit Umweltbericht zum B-Plan ergibt, ist wesentlicher Grund und Inhalt der Planung die Schaffung der bauplanungsrechtlichen Grundlagen zur Errichtung eines Containerterminal/Containerhafens für den Umschlag Straße/Wasserstraße am Mittellandkanal in der Gemarkung Oelingen. In Ziffer 1.1.2 wird ausdrücklich der bisherige Planungsstand für den Containerterminal (Hafenvorplanung) mit Konzeptplanung dargestellt.</p> <p>Dazu soll neben dem bisher bereits bestehenden privat betriebenen Hafen für Futtermittel und Schüttgüter (Kanal-Umschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH, Herr C. W. Zerhusen, siehe dazu insbesondere Ziffer 1.1.2 und 4.1 der Begründung) ein weiterer Hafen östlich des im Mittellandkanal vorhandenen Wendbeckens errichtet werden. Hierfür soll ein weiteres Sondergebiet, und zwar Sondergebiet „Containerhafen“, ausgewiesen werden, siehe insbesondere Ziffer 4.2 der Begründung. Für die tatsächliche Errichtung eines solchen Hafens ist maßgebend ein gegebenenfalls sich anschließendes Planfeststellungsverfahren (Ziffer 4.2 und 8.1 der Begründung).</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>6. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Minden hat in seiner Stellungnahme zu dem Entwurf des B-Plans vom 04. Februar 2015 mitgeteilt, dass Herr C.W. Zerhusen im Besitz einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung der vorgenannten Behörde für den Containerumschlag ist und einen solchen intensiv vorbereitet. Die Einschränkung der Umschlagstelle Zerhusen auf den Verkehr mit Futtermitteln und Schüttgütern ist vom Wasser- und Schifffahrtsamt Minden zurückgewiesen worden. Die Gemeinde Bohmte ist hierzu anderer rechtlicher Auffassung als das Wasser- und Schifffahrtsamt Minden.</p> <p>Tatsache ist jedoch, dass Herr C. W. Zerhusen bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West, 48147 Minster, einen Antrag auf Zuwendung nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht-bundeseigener Unternehmen vom 23. November 2011 (Förderrichtlinie) gestellt hat.</p>	<p>Das WSA Minden begrüßt die Planung des Containerhafens.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Da auch die HWL GmbH einen solchen Antrag auf Zuwendung nach der Förderrichtlinie gestellt hatte und die Behörde zugunsten der HWL GmbH entschieden hat, hat Herr Zerhusen gegen die Ablehnung seines Förderantrages vor dem Verwaltungsgericht Osnabrück geklagt. Mit Urteil vom 23. September 2014 hat das Verwaltungsgericht Osnabrück zu Az. 1 A 9/14 entschieden, dass die beklagte Behörde unter Aufhebung ihres Bescheides vom 18. Juni 2014 verpflichtet wird, über den Antrag des Klägers C. W. Zerhusen vom 02. Mai 2013 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.</p> <p>Zwischenzeitlich liegt eine weitere ablehnende Entscheidung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Münster, gegenüber Herrn Zerhusen vor. Nach seinen Angaben hat er nach erfolglosem Widerspruchsverfahren erneut Klage vor dem Verwaltungsgericht Osnabrück erhoben. Die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Osnabrück in diesem zweiten Klageverfahren bleibt abzuwarten.</p> <p>Nach der öffentlich bekanntgegebenen Information seitens der beiden Geschäftsführer der HWL GmbH, Herren Averhage und Goedejohann, hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Münster, zugunsten der HWL GmbH eine Zuwendung nach der vorgenannten Förderrichtlinie in Höhe von ca. 4,6 Millionen Euro bewilligt. Dabei soll es sich laut den Aussagen der beiden vorgenannten Geschäftsführer um eine Förderung in Höhe von ca. 42 v. H. der förderfähigen Investitionskosten handeln. Somit betragen die förderfähigen Kosten ca. 10,95 Millionen Euro. In der bereits vorstehend in Ziffer 1. genannten öffentlichen Informationsveranstaltung am 03. Juni 2015 sind die Gesamtinvestitionskosten nach derzeitigem Planungsstand mit ca. 13,6 Millionen Euro seitens der HWL GmbH angegeben worden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

<p>Nach Angaben von Herrn Zerhusen liegen die von ihm ermittelten Kosten für die Einrichtung einer Umschlaganlage des kombinierten Verkehrs in der ersten Ausbaustufe auf seinem vorhandenen Bestandshafen (derzeit für den Umschlag von Futtermitteln und Schüttgüter genutzt, siehe oben) deutlich niedriger als die vorgenannten 13,6 Millionen Euro. Deshalb hätte die von ihm. Förderung maximal ca. 2,98 Millionen Euro (maximal 80,0 v. H. der förderfähigen Kosten von insgesamt ca. 3,7 Millionen Euro) betragen können. Dies ist insbesondere auch darauf zurückzuführen, dass er bereits eine genehmigte Hafenanlage besitzt und er seine Umschlaganlage nicht - wie die HWL GmbH - mit einem Portalkran, sondern mit mobilen Umschlaggeräten (sogenannte Reach-Staker) ausrüsten würde. Außerdem seien in dem Bestandshafen bereits diverse Anlagen und Einrichtungen vorhanden, die für den vollkommen neu zu planenden Hafen der HWL GmbH erst noch geschaffen werden müssten.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
<p>Aufgrund der vorstehend geschilderten Umstände führt die beabsichtigte Hafenplanung der HWL GmbH und dementsprechend der hier vorliegende Entwurf des B-Plans Nr. 99 dazu, dass in erheblichem Maße Steuergelder für ein Hafenprojekt aufgewendet werden, welches genauso gut durch den vorhandenen Hafentreiber Zerhusen auf dessen vorhandenem Bestandshafen nur wenige hundert Meter neben der nun geplanten vollkommen neuen Hafenanlage durchgeführt werden könnte.</p> <p>Damit verstößt die Gemeinde Bohmte nach unserer Auffassung im übrigen auch gegen § 136 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes.</p>	<p>Es liegt kein Verstoß gegen das Niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz vor.</p>
<p>7. Bei einer Errichtung des neuen Containerhafens durch die HWL GmbH ist Folgendes zu berücksichtigen:</p> <p>Zunächst kann es sich bei dem von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Münster, zugesagten Förderbetrag in Höhe von 4,6 Millionen Euro nur um Steuergelder handeln, da es insoweit um eine Subvention der Bundesrepublik Deutschland nach der vorgenannten Förderrichtlinie geht.</p> <p>Die verbleibenden ca. (13,6 Millionen Euro ./ 4,6 Millionen Euro =) 9,0 Millionen Euro sollen durch Bankkredite zu Lasten der HWL GmbH finanziert werden. Angesichts des genannten geringen Stammkapitals von 40.000,00 EUR sollen hierfür als Sicherheit Bürgschaften des Landkreises Osnabrück (mittelbar also eines Gesellschafters) gewährt werden. Der Kapitaldienst für diese Kreditverpflichtungen dürfte bei mindestens 5,0 v. H. Zinsen und Tilgung per anno liegen. Hieraus folgt - unter Berücksichtigung weiterer eigener Kosten - eine jährliche Liquiditätsbelastung der HWL GmbH in Höhe von ca. 500.000,00 EUR.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>

<p>Die Geschäftsführer der HWL GmbH haben erklärt, dass der tatsächliche Umschlagsbetrieb nicht durch die HWL GmbH, sondern durch einen anderen Betreiber erfolgen sollte.</p> <p>Die vorgenannten Aufwendungen könnten somit durch eine Verpachtung des Hafengeländes an einen Betreiber in Form von Pachten und anderen Entgelten ausgeglichen werden. Da jedoch der Hafentreiber seinerseits wiederum - abgesehen von den vorstehend genannten Pacht- und sonstigen Entgelten an die HWL GmbH - eigene Personal- und Sachkosten zu tragen hat, müsste der Hafentreiber einen jährlichen Umsatz von geschätzt mindestens 1,0 bis 1,5 Millionen Euro erzielen. Dies halten wir bis auf weiteres für vollkommen unrealistisch.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>
<p>8. Denn dafür müssten tatsächlich wie von der HWL GmbH in ihrem Förderantrag gegenüber der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Münster, offenbar angegebenen - durchschnittliche Ladeeinheiten pro Jahr in Höhe von ca. 50.000 Ladeeinheiten umgeschlagen werden, und zwar vom ersten Betriebsjahr ab an.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>
<p>Nach den von der HWL GmbH sowohl bei der oben genannten öffentlichen Informationsveranstaltung am 03. Juni 2015 als auch im Rahmen des vorgenannten verwaltungsgerichtlichen Verfahrens genannten Zahlen geht die HWL GmbH bereits im ersten Betriebsjahr von einem Umschlag von mehr als 50.000 TEU (20-Fuß-Standard-Containern) aus. Dies ergibt bei 250 Arbeitstagen einen Durchschnittswert von ca. 200 TEU pro Tag. Dabei geht die HWL GmbH weiter davon aus, dass es sich bei der vorgenannten Menge um ca. 70 v. H. 20-Fuß-Container und ca. 30 v. H. 40-Fuß-Container handelt.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>
<p>Aus den vorgenannten Zahlen lässt sich ein Faktor von ca. 1,18 zur Umrechnung von Ladeeinheiten in TEU errechnen. Wenn die HWL GmbH angibt, dass in einem Kalenderjahr ca. 50.000 TEU im Hafen Oelingingen umgeschlagen werden, so entspricht dies ca. 42.500 Ladeeinheiten (70 v. H. 20-Fuß-Container und 30 v. H. 40-Fuß-Container).</p> <p>Diese Zahlen können uns überhaupt nicht überzeugen. Derzeit wird über den Mittellandkanal westlich von Minden kein einziger Container transportiert. Aufgrund der niedrigen Brückenhöhen über dem Mittellandkanal können nur zwischen Minden und Bohmte Container zweilagig transportiert werden. Richtung Westen (also Richtung Duisburg, Antwerpen, Rotterdam usw.) können Container nur einlagig verschifft werden (so auch die HWL GmbH selbst). Es sind laut HWL GmbH insgesamt 29 Unternehmen in der Region mittels unverbindlicher Umfragen (Letter of intent) nach den potenziell umzuschlagenden Containern befragt worden. Davon haben lediglich 12 bis 13 Unternehmen positiv auf die Anfrage reagiert.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>

<p>Bei dem schon seit 2002 in Betrieb befindlichen Containerhafen Minden sind über Binnenschiffe im ersten Betriebsjahr 2002 ca. 1,100 TEU und im zehnten Betriebsjahr 2011 ca. 15.000 TEU umgeschlagen worden. Für das Jahr 2025 (also das 23. Betriebsjahr) wird laut Prognose mit einem Umschlag von ca. 34.600 TEU gerechnet (alle Zahlen entnommen der im Internet auffindbaren aktualisierten Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (Regio-Port Weser), vorgelegt von PLANCO Consulting GmbH, Essen, dort Seiten 21 und 28, Tabellen 9 und 11).</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>
<p>Somit sind selbst bei dem verkehrstechnisch wesentlich günstiger gelegenen Containerhafen Minden noch nicht einmal im 23. Betriebsjahr die hier von der HWL GmbH bereits für das erste Betriebsjahr behaupteten 50.000 TEU/Jahr zu erwarten.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>
<p>Folgerichtig geht Herr Zerhusen für seinen Förderantrag gegenüber der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Münster, laut dem oben in Ziffer 6. genannten Urteil des Verwaltungsgerichts Osnabrück von wesentlich niedrigeren Zahlen aus. So nimmt Herr Zerhusen für die ersten 10 Jahre einen Umschlag von insgesamt ca. 126.191 Ladeeinheiten und für die ersten 20 Jahre einen Umschlag von insgesamt ca. 422.051 Ladeeinheiten an. Demgegenüber schätzt die HWL GmbH das Umschlagspotenzial auf 515.488 Ladeeinheiten in den ersten 10 Jahren und 1.438.648 Ladeeinheiten in den ersten 20 Jahren. Dazu stellt das Verwaltungsgericht Osnabrück in seinen Urteilsgründen fest, dass angesichts der erheblichen Abweichungen zwischen den beiden Analysen es auf der Hand liegt, dass mindestens eine der beiden Prognosen eine Fehleinschätzung darstellen muss (vgl. Seiten 13 und 15 des oben genannten Urteils des Verwaltungsgerichts Osnabrück vom 23. September 2014).</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>
<p>9. Da also nicht zu erwarten ist, dass der zukünftige Hafenbetreiber an dem Standort, der von der HWL GmbH vorgesehen und für den durch den hier in Rede stehenden B-Plan die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden sollen, den prognostizierten Containerumschlag wird realisieren können, wird dieser Hafenbetreiber auch nicht die notwendigen Pachtentgelte an die HWL GmbH bezahlen können. Folglich müssen die Kreditverbindlichkeiten der HWL GmbH durch Nachschüsse der vier öffentlich-rechtlichen Gesellschafter erbracht werden. Dies kann wiederum nur durch Steuergelder erfolgen. Somit ist vorhersehbar, dass die gesamten Investitionskosten von mindestens ca. 13,6 Millionen Euro und weitere entstehende Kosten ausschließlich durch Steuergelder aufgebracht werden müssen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>

<p>10. Darüber hinaus hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in ihrer Stellungnahme vom 04. Februar 2015 darauf hingewiesen, dass sämtliche Ausbaumaßnahmen an der Kreuzung an der Bundesstraße 51 mit der Einmündung des Hafengebietes (Hafenstraße) sowie etwaige Ausbaumassnahmen im Bereich des Kreisverkehrs Leckermühle voll zu Lasten der Gemeinde Bohmte als Planungsträger der Baumaßnahme gehen müssen. Ferner sind auch die Kosten für die von der vorgenannten Landesbehörde für notwendig erachtete Signalanlage (Ampelanlage) in voller Höhe durch die Gemeinde Bohmte zu tragen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>
<p>11. Mit all diesen Kostenbelastungen hat sich die Gemeinde Bohmte in dem Entwurf zur Begründung des B-Plans in keiner Weise auseinandergesetzt. Es handelt sich hierbei um erhebliche Abwägungsdefizite. Außerdem widerspricht eine solche offensichtliche Verschwendung von Steuergeldern dem in § 1 Abs. 5 BauGB formulierten Ziel, das Bauleitpläne eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten sollen. Diese vorgesehene Bodennutzung (neuer Containerhafen in Oelingen) dient bei Zugrundelegung der von der HWL GmbH veröffentlichten Planung und den damit verbundenen wirtschaftlichen Belastungen in keiner Weise dem Wohl der Allgemeinheit.</p> <p>Ganz im Gegenteil: Durch die vorstehend aufgezeigte Verschwendung von Steuergeldern fehlen diese Mittel für die wirklich wichtigen und originären Aufgaben der Gemeinde Bohmte im Bereich der Daseinsvorsorge (Kindergärten, Schulen, Straßenunterhaltung usw.).</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Kostenproblematik und die Potentiale bzw. Potentialgutachten sind nur unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Projekt auf regionaler Ebene, das langfristig in verschiedenen Stufen erörtert und abgestimmt wurde. Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist die Verwendung von Steuergeldern verbunden. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden.</p>

<p>12. Ferner verstößt der B-Plan auch gegen den in § 1 Abs. 3 BauGB formulierten Grundsatz, dass die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen haben, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Ein solcher B-Plan ist hier nicht erforderlich, weil für das Plangebiet bereits die rechtskräftigen Bebauungspläne „Industrie- und Gewerbegebiet am Mittellandkanal I bis III“, insbesondere der Bebauungsplan „Mittellandkanal III“, bestehen. Von diesen genannten Bebauungsplänen wird der vorhandene Bestandshafen Zerhusen erfasst. Es hätte vollständig ausgereicht, für diesen Standort des Bestandshafens eine baurechtliche Veränderung dergestalt vorzunehmen, dass dort ein Containerhafen errichtet und betrieben werden kann. Dies würde den offensichtlich ernsthaften und mit Intensität verfolgten Absichten des privaten Hafensbetreibers Zerhusen entsprechen. Den weiteren von der Gemeinde Bohmte verfolgten Zielen der anschließenden Ansiedlung von hafenauffinem Gewerbe und weiteren Gewerbe- und Industriebetrieben würde damit genauso gut Rechnung getragen. Die dagegen angeführten Argumente in Ziffern 1.1.2 und 1.2 des Begründungsentwurfes können nicht überzeugen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Auffassung wird nicht geteilt, wie u.a. aus den Planunterlagen, dem Entwicklungskonzept und sonstigen Unterlagen hervorgeht.</p>
<p>13. Es ist nicht ersichtlich, dass sich die Gemeinde Bohmte hinsichtlich der durch die von ihr verfolgte Bauleitplanung ergebenden Verkehrsprobleme auf den Bundesstraßen 51 und 218 sowie in der Ortsdurchfahrt Bohmte ausreichend auseinandergesetzt hat. Zu vermissen sind die Berücksichtigung von zusätzlichen Lkw-Belastungen aufgrund des geplanten Kiesabbaus Herringhausen sowie des Kiesabbaus Hunteburg. Außerdem sind die vorgesehene Einengung der Bundesstraße B 218 in der Ortsdurchfahrt Venne und die erheblichen Lkw-Fahrten während der Bauphase nicht ausreichend berücksichtigt. All dies wirkt sich erheblich nachteilig auf die Ortschaften Stirpe-Oelingen, Herringhausen, Schwagstorf und Venne aus. Schließlich findet sich in der Verkehrsuntersuchung keinerlei Hinweis auf die verkehrlichen Auswirkungen in der Ortsdurchfahrt Bohmte Richtung Osten (Richtung Espelkamp).</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Realisierung des Containerhafens und der Gewerbeentwicklung hat höhere Verkehre zur Folge. Dies erfordert den Ausbau des Einmündungsbereiches B 51/Hafenstraße sowie mittel- bzw. langfristige auch den Ausbau des Kreisverkehrs Leckermühle.</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht sind beide Knotenpunkte auf die prognostizierten Verkehrsmengen baulich zu erweitern, sodass die Verkehre dann ohne Probleme abgewickelt werden können. Gewisse Verkehrsverdichtungen zu Spitzenzeiten werden sich nicht vermeiden lassen.</p>
<p>Im übrigen ist die Verkehrsuntersuchung zum B-Plan schon sprachlich unsorgfältig ausgearbeitet. Es finden sich eine Reihe von redaktionellen und grammatikalischen Fehlern. Dies lässt nur den Schluss zu, dass diese Verkehrsuntersuchung nicht mit der genügenden Sorgfalt und Genauigkeit durchgeführt worden ist.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>14. Mit der unzureichenden Berücksichtigung der Verkehrsbelastungen hängt eine mangelnde Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zusammen.</p> <p>Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Gemeinde Bohmte Verbände im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes und des Landesnaturschutzgesetzes beteiligt hat.</p>	<p>Die Verkehrsbelastungen sind ausreichend berücksichtigt worden, wie u.a. das Verkehrsgutachten darlegt.</p> <p>Das Beteiligungsverfahren der Gemeinde ist entsprechend der gesetzlichen Vorschriften durchgeführt worden.¹</p>
<p>15. Darüber hinaus sind auch die Belange der Land- und Forstwirtschaft gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 8 b) BauGB nicht ausreichend gewürdigt worden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, aber nicht geteilt.</p>
<p>16. Schließlich sind auch die in § 1 a BauGB genannten Belange zum Umweltschutz nicht ausreichend berücksichtigt worden. Dort ist ausdrücklich festgehalten worden, dass mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll. Dies wird durch die völlig überflüssige Schaffung eines zweiten Hafens in unmittelbarer Nähe zu dem vorhandenen Bestandshafen missachtet. Auch die weiteren dort festgehaltenen Grundsätze werden nicht ausreichend berücksichtigt.</p> <p>Das Landschaftsbild wird insbesondere durch die in der öffentlichen Informationsveranstaltung am 03. Juni 2015 ausdrücklich genannte Aufhöhung des Grund und Bodens im Bereich des geplanten Containerhafens um mindestens drei Meter sowie die anschließende Errichtung eines Portalkrans mit einer Höhe von ca. 22 m über Erdboden in unerträglicher Weise beeinträchtigt. Hier sollen Bodenveränderungen, Aufhöhungen, Eingriffe in Natur und Landschaft usw. in einer Art und Weise vorgenommen werden, die sowohl vollkommen überflüssig als auch unangemessen und unverhältnismäßig sind.</p>	<p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafenumschlagfläche von etwa 1 m über Wasserspiegellage des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Daraus resultiert eine erforderliche durchschnittliche Aufschüttung von etwa 1,5 m über heutigem Gelände, die Altplanung sah dagegen noch 2,5 m gemäß vor.</p> <p>Somit ergeben sich auch geringere Steigungen bei den Fahrwegen auf die Hafenanlage als bisher angenommen.</p> <p>Die Eingriffe ergeben sich aus dem geplanten Infrastrukturprojekt. Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung von bisherigen landwirtschaftlichen Freiflächen zwangsläufig verbunden. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden. Die Veränderung des Ortsbildes ist damit zwangsläufig verbunden.</p> <p>Auf diesen Flächen werden die Tiere und Pflanzen verdrängt werden. Im Zuge der Planung sind seitens der Gemeinde als Ausgleich umfangreiche Kompensationsflächen an anderer Stelle nachzuweisen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>

<p>17. Es ist nicht ersichtlich, dass sich das beauftragte Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR, 26419 Schortens, mit den Auswirkungen dieser Bodenerhöhungen auf die Oberflächenentwässerung und die Wasserführung überhaupt auseinandergesetzt hat. Es finden sich dazu keinerlei Ausführungen in dem vorliegenden Konzept vom Oktober 2015, obwohl - wie oben bereits erwähnt - als Anlage zu diesem Entwässerungskonzept eine Querschnitt-Darstellung des Containerterminals, wie es von der HWL GmbH geplant ist, beigefügt worden ist. In Ziffer 2.1 des vorgenannten Oberflächenentwässerungskonzeptes wird jedoch selbst darauf hingewiesen, dass der Wasserspiegel des Mittellandkanals im Schnitt ca. 2,50 m höher als der Wasserspiegel in den Entwässerungsgräben des Untersuchungsgebietes liegt. Für die Errichtung des Containerterminals ist somit also eine Aufhöhung des Geländes auf der gesamten Fläche des geplanten Terminals von mindestens 3,0 m erforderlich, damit die Hafenanlagen auf Höhe der Kai-mauer sein werden.</p>	<p>Das zu Grunde liegende Oberflächenentwässerungskonzept wurde über Bestandsvermessungen der Flächen und Entwässerungseinrichtungen und eine Begehung des Planungsgebiets erstellt. Die Begehung des Plangebiets fand Ende September 2015 statt, somit wurden normale Wasserstände beobachtet. Wie bereits im Bericht zum Oberflächenentwässerungskonzept beschrieben teilt sich das Planungsgebiet in zwei Entwässerungsrichtungen auf. Die Entwässerungseinrichtungen entlang der Donaustraße und der Osnabrücker Straße (B 51) erfolgt über die Straßenseitengräben in Richtung Norden. Hierbei liegen die Grabensohlen und Durchlässe im Schnitt ca. 0,5 m bis 1,00 m höher als die im zweiten Entwässerungssystem in Richtung Osten (Oelinger Str. / Siedlung Stripper). Beide Systeme entwässern in die Hunte (Vorfluter). Die Straßenseitengräben entlang der Oelinger Straße würden einen Rückstau aus der Hunte am stärksten zu spüren bekommen, da sich das gesamte Gelände und somit auch die Entwässerungseinrichtungen in diesen Bereichen zum umliegenden Gelände am tiefsten liegt.</p> <p>Durch das neue Entwässerungskonzept ohne die Verzweigung werden die Gebiete Oelinger Str. und die Stripper Siedlung entlastet. Der Straßenseitengraben der Oelinger Str. wird zukünftig nur bis zum Knotenpunkt Oelinger Str. / Hafenstraße geführt und nimmt dann nur noch das anfallende Oberflächenwasser der Oelinger Straße und der angrenzenden Grundstücke außerhalb des Plangebietes auf. Es wird kein Oberflächenwasser des zukünftigen Hafen- und Industriegebiets über die Oelinger Str. und die Stripper Siedlung in den Vorfluter abgeleitet.</p> <p>Das anfallende Oberflächenwasser südlich des Kanals wird durch einen Düker unter dem Mittellandkanal in Richtung Norden geführt. Diese Abflussmengen sind als Durchfluss im Regenrückhaltebecken (entsprechende Dimensionierung des Drosselbauwerks) in einer zukünftigen Entwässerungsgenehmigung zu berücksichtigen. Eine Rückhaltung dieses Abflusses ist nicht erforderlich.</p> <p>Ein Oberflächenentwässerungskonzept ist erforderlich, um das Prinzip und die Machbarkeit der geplanten Entwässerungseinrichtungen darzulegen. Dabei werden die gewählten Entwässerungseinrichtungen anhand der vorliegenden Parameter berechnet. Die Umsetzbarkeit des Entwässerungssystems im vorgelegten Oberflächenentwässerungskonzept ist ausnahmslos gegeben. In den weiteren Planungsphasen wird das Grundkonzept ausgearbeitet und mit den Genehmigungsbehörden abgestimmt.</p>
--	--

	<p>Die zu Grunde gelegte KOSTRA-Tabelle wurde aus dem Programm KOSTRA-DWD-2000 mit der Fortschreibung aus dem Jahr 2005 gezogen. Das Programm basiert auf Niederschlagsdaten der Jahrzehnte von 1981 – 2000 und wurde mit der Fortschreibung aus dem Jahr 2005 auf einen Zeitraum von 1951 – 2000 aktualisiert. Um möglichen Veränderungen im Niederschlagsgeschehen Rechnung zu tragen, wird die Starkniederschlagsauswertung regelmäßig fortgeschrieben. So werden die der Auswertung zugrunde liegenden Zeitreihen zurzeit um 10 Jahre verlängert. Die Auswertung „KOSTRA-DWD-2010“ basiert dann auf dem Zeitraum 1951 bis 2010 und wird im Jahr 2016 erscheinen.</p> <p>Zurzeit stellt der KOSTRA-Atlas den aktuellen Stand der Technik dar und wird von allen Genehmigungsbehörden anerkannt bzw. verlangt.</p>
<p>18. Ferner können auch die Ausführungen zum Schallschutz in keiner Weise überzeugen. Es werden dort offensichtlich willkürliche Schallausbreitzonen festgelegt, die mit dem normalen Menschenverstand jedenfalls nicht nachzuvollziehen sind.</p> <p>In Ziffer 7.2 der schalltechnischen Immissionsprognose vom 27. November 2014/01. Oktober 2015 des Ingenieurbüros lux planung, 26129 Oldenburg, wird ausgeführt, dass aufgrund der hier im B-Plan Nr. 99 festgelegten Lärmkontingente Minderungen der Emissionskontingente für die Flächen der rechtsverbindlichen Bebauungspläne „Industrie- und Gewerbegebiet Mittellandkanal I und II“ vorgesehen werden müssen. Dies sei nur durch entsprechende Satzungsbeschlüsse möglich, die die Bebauungspläne I und II ändern. Das bedeutet also, dass durch den B-Plan Nr. 99 Lärmkontingente zu Lasten bereits bestehender Betriebe in den Industrie- und Gewerbegebieten Mittellandkanal I und II festgesetzt werden. Dies halten wir für ein rechtswidriges und nicht nachvollziehbares Vorgehen.</p>	<p>Das Lärmgutachten bezieht korrekterweise die Bebauungsplangebiete I und II am Heggenkamp mit ein. Wie aus dem Lärmgutachten und der Begründung hervorgeht, werden die Lärmkontingente aus den drei Bebauungsplänen I-III wegen der veränderten städtebaulichen Ziele neu verteilt. Somit ergibt sich zum Beispiel für den Bestandshafen keine Veränderung, während der geplante Containerhafen (ebenfalls) ein relativ hohes Lärmkontingent benötigt. In diesem Zusammenhang werden die relativ hohen Lärmkontingente für die Bereiche am Heggenkamp (zu großen Teilen noch unbesiedelt) tendenziell reduziert. Somit stellt der Bebauungsplan Nr. 99 nur den Kernbereich der Lärmkontingentierung da, die alten Bebauungsplänen I und II sind davon indirekt auch betroffen.</p> <p>Die grundsätzliche Herangehensweise der Lärmprognose folgt dem Ziel, in diesem Bereich die industrielle und gewerbliche Entwicklung zu strukturieren und zu optimieren. Unter diesem Oberziel ist die Kontingentierung so vorzunehmen, dass u.a. die beiden Häfen einerseits möglich sind und andererseits die gesetzlichen Grenzwerte der schutzbedürftigen Wohnnutzung berücksichtigt werden.</p>
<p>19. Zu den Lichtemissionen und sonstigen Störfaktoren wie Gerüche, umweltgefährdende Stoffe usw. wird - soweit wir dies erkennen können - in der Begründung mit Umweltbericht zum B-Plan überhaupt nicht Stellung genommen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Die Lichtimmissionen sind für den Schutz der Fledermäuse im Weiteren zu begutachten.</p>
<p>20. Im übrigen enthält auch der Entwurf der Begründung mit Umweltbericht zum B-Plan - ebenso wie die Verkehrsuntersuchung eine Vielzahl von redaktionellen Unzulänglichkeiten, unvollständige Sätze und dergleichen Fehler mehr.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Angesichts dieser Unsorgfältigkeiten und mangelhaften Darstellungen gehen wir davon aus, dass auch die inhaltlichen Feststellungen und Begründungen mangelhaft sind und erhebliche Fehler enthalten, die wir mangels Fachkenntnis jedoch im Einzelnen nicht belegen können. Wir zweifeln daher alle Teile der Begründung zum B-Plan mit allen Fachkonzepten einschließlich dem Artenschutzbeitrag und der avifaunistischen Untersuchungen sowie der weiteren Fachuntersuchungen an.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Unterlagen und Gutachten sind nachvollziehbar und fachlich in Ordnung. Angesprochene sprachliche Mängel werden ggf. redaktionell überarbeitet.</p>
<p>Darüber hinaus wird an mehreren Stellen der Begründung zum B-Plan darauf hingewiesen, dass bestimmte Ergebnisse und Festlegungen noch nicht vorlägen und erst im Laufe des weiteren Verfahrens erfolgen (siehe insbesondere S. 22, Ziffer 5.1 am Ende; S. 24, Ziffer 5.3.1 „Tiere“ am Ende; S. 27, Ziffer 5.4; S. 33, Ziffer 5.5.2; S. 34, Ziffer 5.9; S. 35, Ziffer 6.1 usw.).</p> <p>Infolge dieser Unzulänglichkeiten handelt es sich um keine ausreichende und wirksame Begründung im Sinne des BauBG.</p>	<p>Soweit dies zutreffen sollte wird die Begründung redaktionell überarbeitet bzw. ergänzt. Die Ergebnisse der Abwägung zur öffentlichen Auslegung werden ebenfalls berücksichtigt.</p>
<p>21. Nach allem kann nur festgehalten werden, dass der Landkreis Osnabrück als mittelbarer Gesellschafter und die Gemeinde Bohmte als unmittelbare Gesellschafterin der HWL GmbH ganz offensichtlich ein derart hohes Eigeninteresse an der Realisierung der Planungen haben, dass alle etwaigen Gegenargumente mit noch so wenig überzeugenden Begründungen zurückgewiesen werden. Es ist ganz offensichtlich, dass sich die Gemeinde Bohmte mit den wirklichen Problemen, die durch den geplanten Containerhafen entstehen werden, nicht ausreichend auseinandergesetzt hat. Darunter leidet die gesamte Abwägung der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange. Es kann nicht festgestellt werden, dass diese öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden sind. Somit verstößt der B-Plan mit seiner Begründung gegen § 1 Abs. 7 BauGB.</p> <p>Dieses Ergebnis kann auch nicht weiter verwundern, da die Gemeinde Bohmte ganz offensichtlich ein derartig hohes Eigeninteresse an der Realisierung der Pläne hat, dass ihr jegliche Gegenargumente gleichgültig sind. Dies wird besonders deutlich durch die Tatsache, dass der hauptamtliche Bürgermeister der Gemeinde Bohmte gleichzeitig einer der beiden dazu noch jeweils einzelvertretungsberechtigten Geschäftsführer der HWL GmbH ist. Eine objektive und sachgerechte Abwägung der verschiedenen Belange erscheint dadurch unmöglich.</p>	<p>Die Ausführungen und Schlussfolgerungen werden zurückgewiesen, die Gemeinde Bohmte hat sich mit dem Landkreis in einem langwierigen Planungsprozess mit den Planung und seinen verschiedenen Aspekten auseinandergesetzt.</p> <p>Das der Bürgermeister in einem kommunalen Zweckverband Geschäftsführer ist, entspricht der üblichen Praxis, sowie auch Ratsmitglieder der verschiedenen beteiligten Kommunen in den Gremien vertreten sind.</p>
<p>Wir lehnen den vorgesehenen Bebauungsplan Nr. 99 und die 13. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Bohmte in vollem Umfang ab.</p>	

39 Herbert Ludzay, Stirper Staße 48, 49163 Bohmte				25.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet		Anregungen	x	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Antrag Nr. 1: Sperrung der Heggenkampstraße für den Durchgangsverkehr/ Errichtung einer Lärmschutzwand</p> <p>Wir beantragen die Sperrung aus folgendem Grund: Durch das jetzt schon erhöhte Verkehrsaufkommen, An- und Ablieferung zum Industrie- und Gewerbegebiet I & II (Oelinger Feld, Heggenkampstraße), entstehen den Anwohnern erhebliche Belastungen.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>		
<p>Es entsteht gefährlicher Begegnungsverkehr von LKW mit Schulbussen, landwirtschaftlichen Fahrzeugen, PKW, Radfahrern, Fußgängern und Reitern.</p> <p>Mit der zukünftigen Inbetriebnahme des Containerhafens werden täglich zusätzlichen 120 LKW auf der Straße prognostiziert, allein das verursacht eine erhebliche Lärmbelastung auf der Stirper Straße/Heggenkampstraße (je ca. 90 Dezibel).</p> <p>Durch weitere Ansiedlung von Industrie und Gewerbe möglicherweise auch im Drei-Schichtbetrieb (Früh-, Spät- und Nachtschicht) entstehen für uns zusätzliche Belastungen wie z. B. Lärm- und Feinstaubemissionen und Gefahrguttransporte.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, es werden jeweils die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten. Die Aussagen zur Verkehrs- und Lärmbelastung werden zur Kenntnis. Nach dem Planungsstand ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte eingehalten werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung, die Grenzwerte sind einzuhalten.</p>		
<p>Zum Schutz der Anwohner ist eine klare Abgrenzung zum Gewerbe- und Industriegebiet I & II, sowie dem Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal erforderlich.</p> <p>Wir beantragen daher eine Sperrung im Bereich Heggenkampstraße/Einmündung Stirper Straße durch zwei große Findlinge. (Beispiel Leckermühle) rechts und links der Heggenkampstraße und einen abschließbaren klappbaren Poller mit Zugang für die noch vorhandenen Ackerflächen der Landwirte, hierdurch haben auch Radfahrer, Fußgänger und Reiter freie Fahrt.</p> <p>Vom Pumpenhaus bis zur Einmündung Heggenkampstraße (siehe Lageplan) soll eine Lärmschutzwand errichtet werden.</p>			<p>Die Verkehrsführung für das Industrie- und Hafengebiet wird verkehrlich von der Oelinger und der Stirper Straße getrennt, sodass es hier keine Vermischung mit Gewerbeverkehren geben wird.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

<p>Antrag Nr. 2: Verkehrsberuhigende Maßnahme an der Stirper Straße im Bereich Bohnenkamp Errichtung einer „Tempo 30-Zone“ aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An- und Ablieferverkehr zum Industrie- und Gewerbegebiet I & II • kein Rad- und Fußweg an der Stirper Straße vorhanden • Sehr schmale Straße (gemessene Breite: Teerdecke 4,4 m) • gefährlicher Begegnungsverkehr von LKW mit Schulbussen, landwirtschaftlichen Fahrzeugen (verstärkt bei Ernteeinsätzen), PKW, Radfahrern, Fußgängern und Reitern • großes Verkehrsaufkommen bei Sperrung der Bundesstraßen (Nutzung als Abkürzung) • „Dümmerfahrer“ kürzen ab • keine Geschwindigkeitsbegrenzung vorhanden > ab der Kanalbrücke bis Hof Krull (Kurve) wird gerast • touristische Rad- und Wanderwege führen über Stirper Straße > Gefahr für diese Verkehrsteilnehmer (s. Lageplan) 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Sie werden zum gegebenen Zeitpunkt von der Gemeinde Bohmte zur Beratung gestellt.</p>
<p><u>Besondere Gefahrenpunkte</u> (s. Lageplan) an denen es schon zu Unfällen kam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurve am Hofe Krull (gefährlicher Begegnungsverkehr) • Einmündung vor dem Fege/Stirper Straße (besonders Rad- und Wandertouristen) • Schülerbushaltestelle „Stein“ (Bei Ein- und Ausstieg, sowie warten auf den Bus) <ul style="list-style-type: none"> > Bushalteshäuschen fehlt • Kein Rad- und Fußweg vorhanden <ul style="list-style-type: none"> > Gefahr für Kinder, Behinderte und ältere Personen • Gefahr für Reiter besonders auf der Kanalbrücke und Rampe zur Kanalbrücke 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Sie werden geprüft und zum gegebenen Zeitpunkt von der Gemeinde Bohmte zur Beratung gestellt.</p>
<p>Wir beantragen die Aufstellung von „Tempo 30“ Schildern (s. Lageplan) im Bereich vor dem Fege, Heggenkamp und Stirper Straße.</p>	<p>Der Hinweis wird geprüft und zum gegebenen Zeitpunkt von der Gemeinde Bohmte zur Beratung gestellt.</p>

40 Iris Riepenhausen, Martin Becker, Mindener Str. 4, 49163 Bohmte				30.11.2015
Die Stellungnahme beinhaltet	Anregungen	x	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag	
<p>Unser Wohnhaus ist Teil der Hofanlage Burose an der Mindener Str. 4 in Stirpe-Oelingen und liegt ca. 300 Meter von dem geplanten Containerhafen entfernt auf der gegenüberliegenden Seite des Mittellandkanals. Wir sind daher von der Planung unmittelbar betroffen. Wir wenden uns hiermit gegen den geplanten Containerhafen bzw. den ausgelegten Bebauungsplan Nr. 99 und melden eine große Menge starker Bedenken an.</p> <p>Im Grundsatz hatten wir unsere Bedenken schon nach der frühzeitigen Bürgerinformationsveranstaltung in einem Offenen Brief im Sommer dieses Jahres formuliert. Wir gehen davon aus, dass dieser Brief auch bei der Gemeinde Bohmte angekommen ist, weil wir ihn an alle Ratsmitglieder geschickt haben und ein Antwortschreiben von der Hafen-Wittlager-Land-GmbH (HWL-GmbH) bekommen haben, deren Mitgeschäftsführer Bohmtes Bürgermeister Klaus Goejdejohann ist. Außerdem wurde unser Antwortschreiben auf diese HWL-GmbH-Antwort, das wir ebenfalls an alle Ratsmitglieder gesandt hatten, in den politischen Fraktionen und in der Öffentlichkeit diskutiert (u.a. ELK-Blatt und Weser-Kurier vom 12.10.2015). Wir fügen diese Schreiben im Anhang bei. In den Unterlagen über die frühzeitige Bürgerbeteiligung, die zur Bauausschusssitzung am 12.10.2015 zur Verfügung gestellt wurden, fehlen unsere Bedenken aber, was wir sehr bemängeln. Sie sind offensichtlich nicht zur Kenntnis genommen worden. In diesen Bauausschusssitzungsunterlagen, die sowohl den Flächennutzungs- als auch den Bebauungsplan betreffen, vermissen wir übrigens auch die Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz bzw. § 60 des niedersächsischen Naturschutzgesetzes, was wir ebenfalls ausdrücklich kritisieren.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	

<p>Außerdem wenden wir ein und bemängeln sehr stark, dass der Auslegungsbeschluss in nichtöffentlicher Sitzung im Verwaltungsausschuss stattfand, und dass eine Bekanntgabe der Auslegung nicht wie üblich - und wie zudem noch zusätzlich vom Bürgermeister öffentlich zugesagt worden war über die Presse erfolgte, sondern lediglich „im Kasten“ und im Amtsblatt, was kein Mensch liest. Jede Ortsratssitzung und jede Ausschusssitzung wird im lokalen ELK-Blatt mitsamt Tagesordnung angekündigt, diese Auslegung nicht. Wir haben den Eindruck, dass eine öffentliche Diskussion über das Thema „Containerhafen“ weitgehend vermieden werden soll und die gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsrechte gleich mit.</p> <p>Da sich der ausgelegte Plan von der Version unterscheidet, die ursprünglich dem Gemeinderat vorgelegt und von ihm verabschiedet worden war, wäre ein erneuter Gemeinderatsbeschluss zur Auslegung sinnvoll und auch nötig gewesen. Da das nicht erfolgt ist, halten wir das bisherige Verfahren für mangelhaft und lehnen es ab! Zudem war das Rathaus ausgerechnet während der Auslegungs- und Einspruchsfrist dieses Bebauungsplans an zwei Tagen geschlossen.</p> <p>Unser Eindruck, dass die gesetzlichen Einspruchsrechte der Bürger nicht ernst genommen werden, wird auch durch die Tatsache bestärkt, dass sich die Gemeinde genau einen (!) Tag Zeit nimmt, Einwände und Bedenken der Bürger zu bearbeiten. Am 30. November 2015 endet die Einspruchsfrist. Am 1. Dezember 2015 um 17:00 Uhr findet eine Sitzung des Bauausschusses statt, für die eine Beschlussvorlage für den Bebauungsplan Nr. 99 vorliegt.² Das bedeutet, die Eingaben praktisch nicht zu lesen, geschweige denn, sie angemessen beurteilen zu können. Was nicht nur eine Missachtung bundesweit üblicher Rechtsstandards ist, sondern eine Frechheit!</p> <p>Weil Sie unsere Einwendungen bisher nicht zur Kenntnis genommen haben, formulieren wir sie hier gerne noch einmal.</p> <p>Wir haben festgestellt, dass die Brückenhöhen des Mittellandkanals nur einen zweilagigen Containertransport auf Binnenschiffen ermöglichen. Auf der Strecke nach Amsterdam, Rotterdam oder Antwerpen, das von der HWL-GmbH als eines der Hauptziele der Transporte des neuen Containerhafens angekündigt wurde, ist sogar nur ein einlagiger Transport möglich, weil 22 Brücken des Dortmund-Ems-Kanals niedriger sind als 5,25 Meter, die für einen zweilagigen Transport notwendig sind.</p>	<p>Die geänderte Entwurfsplanung ist vom Verwaltungsausschuss nach Vorberatung im Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt, aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens, beschlossen worden.</p> <p>Insofern kann der geänderte Entwurf nicht dem Ursprungsentwurf entsprechen. Dies ist gesetzlich auch nicht notwendig, da das frühzeitige Beteiligungsverfahren auch dazu dient, umweltrelevante Auswirkungen und deren Untersuchungsgrad zu ermitteln und dementsprechend den Entwurf darauf anzupassen.</p> <p>Die Auslegung ist ortsüblich in den Bekanntmachungskästen der Gemeinde erfolgt.</p> <p>Der Rat der Gemeinde Bohmte entscheidet am 10.12.2015 über den Umgang mit den Stellungnahmen nach Vorberatung durch den Verwaltungsausschuss und den Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt am 09.12.2015. Die Vertreter der SPD- und CDU-Fraktion haben in der ersten Beratung am 01.12.2015 bereits dargelegt, dass von Ihnen die Bauleitplanungen intensiv und sorgfältig beraten werden und erst daraufhin eine Entscheidung getroffen wird. Die Zeit dafür sei ausreichend.</p> <p>Die Auswertung der Unternehmensbefragungen ergab einen deutlichen Schwerpunkt in den Verkehren zum Seehafen Hamburg bzw. nach Norddeutschland. Dies gilt sowohl im Wareneingang als auch im Warenausgang. Der zweite Schwerpunkt sind die Verkehre zu den Westhäfen bzw. in die Beneluxländer.</p> <p>Zur Abwicklung dieser Verkehre sind direkte Binnenschiffe vorgesehen einerseits nach Hamburg und andererseits nach Antwerpen. Die Container für Ziele in Übersee und den europäischen Short-Sea Verkehr nach Schweden und Russland werden direkt in die Seehäfen</p>
	<p>149</p>

Bei Hochwasserstand sind es sogar 39 Brücken. Ein modernes Binnenschiff ist mit vier Lagen Containern ausgelastet, drei Lagen sind ausreichend, zwei Lagen sind grenzwertig, eine Lage ist unwirtschaftlich. Laut Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt sind zwei Containerlagen das absolute Minimum, um Güter Minimum, um Güter auf Binnenschiffen wettbewerbsfähig transportieren zu können. Antwerpen scheidet daher aus.

Eine Anhebung der Brücken scheidet auch aus. Das Bundesverkehrsministerium schreibt dazu: „Die Möglichkeit, bei detaillierter Bewertung die Rentabilitätsschwelle doch noch zu erreichen, ist bei diesen Vorhaben ausgeschlossen“.3 Das ist durchaus nachvollziehbar, weil es mit reinen Brückenanhebungen ja nicht geschehen ist. Um z.B. die beiden Dritte-Schleuse-DB-Brücken bei Münster von 4,56 bzw. 3,96 Metern auf 5,25 Meter anheben zu können, müsste die gesamte Gleisanlage weiträumig verändert werden. Allein dieser Eingriff würde Aufwand und Kosten verursachen, die die Investitionssumme des jetzt geplanten Containerhafens von 13,6 Mio. € mindestens um das Zehnfache übersteigen würden.

Und das andere von der HWL-GmbH benannte Hauptziel Hamburg ist nur mit zwei Containerlagen und damit wirtschaftlich nur äußerst grenzwertig zu erreichen. Eschwert wird die Sache zusätzlich durch das Schiffshebewerk Lüneburg-Scharnebeck, das nur Schiffslängen bis 100 Meter durchlässt, moderne Großmotor- oder die sogenannten Obergroßen Motorschiffe aber länger als 100 Meter sind. Hamburg scheidet daher zwar nicht unbedingt aus, sinnvoll zu erreichen ist es aber auch nicht.

Halbwegs realistisch betrachtet kann man also Containerverkehr per Binnenschiff von Stirpe-Oelingen aus in Richtung Westen ausschließen und in Richtung Osten als sehr, sehr fragwürdig bezeichnen.

Als Grundlage für den geplanten Containerhafen ist das definitiv zu gering. Eine Baumaßnahme, wie sie hier im Bebauungsplan Nr. 99 der Gemeinde Bohmte vorgesehen ist, greift ganz erheblich in die vorhandenen Strukturen ein, sei es Natur und Landschaft, (land-)wirtschaftliche und / oder soziale Strukturen. Ein solcher Eingriff muss gut überlegt und sorgfältig abgewogen werden. Es müssen konkrete, nachvollziehbare und vor allem auch tatsächlich erreichbare Ziele damit verbunden sein, alles andere wäre unverantwortlich und widerspräche nicht nur dem Vermeidungsgebot des Bundesnaturschutzgesetzes, das vermeidbare Beeinträchtigungen gar nicht erst stattfinden lassen soll (also einem funktionsuntüchtigen Containerhafen diametral entgegensteht), sondern darüber hinaus widerspräche es auch dem ganz normalen Menschenverstand sowie den Grundsätzen einer vernünftigen, offenen und ehrlichen Kommunalpolitik.

Nach Hamburg wird ab Bohmte der Mittellandkanal über Minden und Hannover bis zum Abzweig des Elbeseitenkanals am Kilometer 233,65 des Mittellandkanals genutzt. Ab dort wird der Elbeseitenkanal auf ganzer Länge genutzt. Anschließend werden die Schiffe auf der Elbe bis Hamburg fahren. Die Gesamtlänge dieses Weges von Bohmte bis zum Hafen Hamburg beträgt etwa 335 km. Der gesamte Laufweg ist von GMS mit einer Länge von 110 m befahrbar. Einzige Ausnahme ist das Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbeseiten-Kanal. Dieses stellt einen Engpass dar und ist maximal für 100 m lange Schiffe geeignet. Der Mittellandkanal wird ausgebaut um in Zukunft auch ÜGMS die Benutzung zu ermöglichen. Auf der Elbe ist dies bereits möglich. Der Elbe-Seiten-Kanal kann bis auf das Schiffshebewerk problemlos von GMS befahren werden. Auf der gesamten Route ist ein zweilagiger Containertransport möglich. In Richtung Hamburg ist dementsprechend ein Verkehr mit 100 m langen Schiffen möglich, die zweilagig mit Containern beladen werden können.

Nach Antwerpen wird zuerst ebenfalls der Mittellandkanal genutzt, jedoch in die andere Richtung bis zu seinem Beginn am „Nassen Dreieck“. Ab dort wird der Dortmund-Ems-Kanal bis Datteln genutzt, anschließend der Wesel-Datteln-Kanal auf voller Länge bis Wesel. Im Anschluss wird der Rhein bis in den Bereich südlich Rotterdams genutzt und ab dort die Schelde-Rheinverbindung. Die Gesamtentfernung über die Wasserstraße beträgt ungefähr 430 km. Der Mittellandkanal ist auch in diese Richtung künftig durch ÜGMS nutzbar. Der anschließende Dortmund-Ems-Kanal ist für GMS mit maximal 110 m Länge geeignet. Die Brückendurchfahrtshöhe von 4,25 m ermöglicht lediglich einen einlagigen Containertransport. Der anschließende Wesel-Datteln-Kanal kann auch von GMS genutzt werden, diese können jedoch ebenfalls aufgrund der Brückendurchfahrtshöhe von 4,50 m nur einlagig beladen werden. Auf dem Rhein und der Schelde-Rheinverbindung gibt es keinerlei Einschränkungen für den Einsatz von ÜGMS.

Auf der Verbindung nach Antwerpen sind also lediglich einlagig beladene Schiffe von maximal 110 m Länge möglich. Es ist vorgesehen, dass die Schiffe in Richtung Antwerpen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in Emmerich um eine zweite und dritte Lage Container ergänzt werden.

Generell hängt die Wirtschaftlichkeit eines Hafens nicht von der Auslastung der Schiffe sondern von der Auslastung der Betriebsmittel ab!

<p>Die sich im Übrigen inzwischen zumindest teilweise von ihrem eigenen Projekt distanziert. In einer Pressemitteilung der SPD-Fraktionen der Kommunalräte im Wittlager Altkreis wird der Bohmter Fraktionsvorsitzende Thomas Rehme mit der Aussage zitiert, dass der Containerumschlag eigentlich gar nicht Ziel des Containerhafens sei, sondern der Hafen sei lediglich Teil eines „Gesamtprojektes“.</p> <p>Hinweise auf ein „Gesamtprojekt“, das sich hinter dem geplanten Containerhafen verbirgt, gibt es mehrere. Einen liefert die niedersächsische Landesregierung. In der Antwort auf eine kleine Anfrage des Osnabrücker Abgeordneten Burkhard Jasper zum Ausbau des Stichkanals Osnabrück und des Osnabrücker Hafens teilt sie mit, dass es keinen Ausbau des Stichkanals und damit auch keinen Ausbau des Osnabrücker Hafens geben werde, da der Osnabrücker Hafen künftig der Bohmter Hafen sei. Die niedersächsische Landesregierung besitzt offenkundig Erkenntnisse darüber, dass in Bohmte nicht nur ein Containerhafen entstehen soll, sondern dass der komplette Osnabrücker Hafen mitsamt seinen anhängenden Industrien dorthin verlegt wird:</p> <p><i>„... Diese Entwicklung wird durch die Außerbetriebnahme des Steinbruchs Piesberg in Osnabrück (voraussichtlich bis 2015) beschleunigt, da dann nur ein einziger größerer Umschlagsbetrieb, der auf die Wasserstraße angewiesen ist, übrig geblieben ist (ein großer Schrotthandel, der die Georgsmarienhütte südlich von Osnabrück mit Recyclingmaterial versorgt). Diese Umschlagsmengen lassen sich voraussichtlich innerhalb dieses Zeitraumes auch nach Bohmte verlagern, insbesondere weil der Recycling-schrott mit der Bahn vom Hafen Osnabrück zur Georgsmarienhütte transportiert werden muss. Dieser Bahntransport ist mit einer relativ geringen Streckenverlängerung auch von Bohmte [aus] möglich.“</i></p> <p>Einen weiteren Hinweis auf dieses „Gesamtprojekt“ liefert die HWL-GmbH, indem sie in ihrem Antwortschreiben vom 1.9.2015 auf unseren Offenen Brief eine „Machbarkeitsstudie“ zumindest teilweise wieder in Kraft setzt, von der sie sich angeblich bereits verabschiedet hatte. Diese „Machbarkeitsstudie“ war 2008 von den Stadtwerken Osnabrück, die über eine Tochterfirma den Osnabrücker Hafen betreiben, in Auftrag gegeben worden. Wenn es nach dieser Studie ginge, würde aus Stirpe-Oelingen das Zentrum des Warenumschlages auf dem Mittellandkanal: 16 Schiffsliegeplätze, 175 (!) Hektar Lager- und Speditionsansiedlungen, Bahngleise, LKW-Rastplätze, jede Menge Straßenneubauten und -erweiterungen. Auch für ein „Gesamtprojekt“ ist das ein ziemlich großes „Gesamtprojekt“.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht richtig. Auch in der derzeitigen Fortschreibung des LROP sind weiterhin Hafenstandorte in Bohmte und in Osnabrück vorgesehen. Somit ist die in der Stellungnahme angeführte Darstellung, den Osnabrücker Hafen nach Bohmte zu verlagern nicht richtig. Es bestehen derzeit keine Planungen für einen Bahnanschluss.</p> <p>Grundlage der Planung sind die 3 bestehenden Bebauungspläne I bis III, das Entwicklungskonzept für diesen Bereich (u.a. mit der Hafenplanung) und die vorliegende Bauleitplanung Nr. 99. Es gibt es keine Vereinbarung, keine Absichten und keine Kenntnisse über ein solches Ansinnen seitens der Stadt Osnabrück, dem Landkreis oder der Gemeinde Bohmte. Die Stadt Osnabrück würde dies sicher auch aus Eigeninteresse grundsätzlich ablehnen.</p> <p>Die Aussage zu der Entwicklung des Steinbruchs Piesberg und des Unternehmens aus Georgsmarienhütte ist nicht nachvollziehbar, inwiefern dies Auswirkungen auf das Bauleitplanverfahren haben sollte, da derzeit keine Bestrebungen für einen Bahnanschluss bestehen und in der Planung auch nicht enthalten sind. Dies gilt auch für die angeführte Machbarkeitsstudie.</p>
---	--

<p>Und nicht zuletzt liefert der Bebauungsplan selbst Hinweise für ein angestrebtes „Gesamtprojekt“, indem im Erläuterungs- bzw. Begründungstext mehrfach von Erweiterungsmöglichkeiten und weiteren Ausbaustufen gesprochen wird, und indem die Osnabrücker Stadtwerke als Beteiligte, sowie der Abstimmungsprozess mit ihnen ausführlich dargestellt werden. Bei einem Containerhafen als Infrastrukturprojekt hätten die Stadtwerke, die in dieser Angelegenheit keine hoheitlichen Aufgaben betreiben sondern lediglich einen Hafen, an solch prominenter Stelle eigentlich nichts zu suchen gehabt. Wenn man schon Praktiker im Planungsprozess beteiligt (was wir im Grundsatz durchaus begrüßen), wäre z.B. der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt sehr viel naheliegender gewesen, um die praktischen Fragen im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt erörtern zu können. Die hier vorgestellte Planung der Gemeinde Bohmte trägt mit ihrem sehr, sehr engen Fokus auf die „Region Osnabrück“, mit der deutlichen Orientierung auf den Osnabrücker Hafen hin und mit der intensiven Einbindung der Stadtwerke ganz erheblich die Handschrift der Stadtwerke Osnabrück, was wir unsererseits ganz erheblich kritisieren. Unter diesen Umständen kann man auch nicht mehr von einem eigenständigen „Infrastrukturprojekt“ der Kommunen sprechen, sondern muss von einer sogenannten „vorhabenbezogenen Planung“ ausgehen. Mit allen Konsequenzen, die daraus erwachsen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Es wird auf den Planungsprozess und die Planunterlagen und die Beratungen in den parlamentarischen Gremien und die Öffentlichkeitsbeteiligungen verwiesen.</p>
<p>Auch wenn sich die Beteiligten bemühen, den Vorgang zu verschleiern und kommunale Interessen verschicken, halten wir sehr energisch dagegen: Die Planung der Verlagerung des von einer Stadtwerke-Tochter betriebenen Osnabrücker Hafens unter deutlicher Mitwirkung der Stadtwerke Osnabrück ist keine unabhängige, sondern eine Auftragsplanung für ein bestimmtes Vorhaben und auch als solche z.B. bei der Kostenübernahme zu behandeln!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind falsch und werden zurückgewiesen.</p>

<p>Außerdem kritisieren wir die Hartnäckigkeit, mit der das Projekt auch gegen die in §136 der niedersächsischen Kommunalverfassung vorgesehene Bevorzugung privater Betreiber durchzusetzen versucht wird, obwohl mit der Firma „Kanalumschlag Bohmte / Zerhusen“ tatsächlich ein privater Hafenbetreiber zur Verfügung steht, der bereit und in der Lage wäre, Containerumschlag an Ort und Stelle durchzuführen. Der Hafen der Firma Zerhusen liegt weniger als 500 Meter vom neu geplanten Containerhafenstandort entfernt. Ginge es tatsächlich nur um den Containerumschlag, müsste man doch froh sein, einen Hafenbetreiber vor Ort zu haben, der das Geschäft übernehmen will. Geht es aber um die Verlagerung des Osnabrücker Hafens, wäre dieser Betreiber eine lästige Konkurrenz am geplanten Standort. Und als solche wird die Firma Kanalumschlag Zerhusen auch behandelt, z.B. durch die Reduzierung auf Futtermittel- und Schüttgutumschlag und Aberkennung ihrer Zulassung zum Containerumschlag, die Eliminierung von Erweiterungsmöglichkeiten, sowie durch eine verhängte und inzwischen verlängerte Veränderungssperre.</p> <p>Wenn das also das „Gesamtprojekt“ ist, um das es wirklich geht: die Verlagerung des Osnabrücker Hafens mitsamt seinen anhängenden Industrien, dann muss genau darüber die öffentliche Diskussion geführt werden, und dann muss ein Bauleitverfahren genau darüber stattfinden und nicht über einen kleinen Containerhafen mit einem einzigen Liegeplatz (der dazu noch nicht einmal über eine annähernd wirtschaftliche Perspektive verfügt)!</p> <p>Weil das nicht gemacht wird, halten wir dieses Verfahren zum Bau eines Containerhafens für eine Mogelpackung und einen Täuschungsversuch, mit dem versucht wird, ein großes Warenumschlagszentrum, das in der Lage ist und die Aufgabe hat, auch die Verkehre des Osnabrücker Hafens zu übernehmen, durch die Hintertür in Bohmte zu etablieren. Wir halten diese Strategie für arglistig und unfair, lehnen sie ab und protestieren ganz energisch dagegen, weil sie die demokratischen Beteiligungsrechte der betroffenen Bürger aushebelt, indem sie die Diskussion auf einen Nebenbereich (Containerhafen) lenkt und versucht, möglichst schnell Fakten zu schaffen. Ist der Containerhafen erst einmal etabliert, sind weitere Schritte auf dem Weg zum „Gesamtprojekt“ als Erweiterung von schon Bestehendem erheblich leichter umzusetzen. Und so wird immer nur ein Abschnitt diskutiert, das „Gesamtprojekt“, um das es aber eigentlich geht, hingegen nie. Die klassische Salami-taktik.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind falsch und werden zurückgewiesen.</p> <p>Ansonsten wird auf die Stellungnahme der Gemeinde Bohmte zur Fa. Zerhusen verwiesen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind falsch und werden zurückgewiesen. Grundlage der Planung sind die 3 bestehenden Bebauungspläne I bis III, das Entwicklungskonzept für diesen Bereich (u.a. mit der Hafenplanung) und die vorliegende Bauleitplanung Nr. 99. Es gibt es keine Vereinbarung, keine Absichten und keine Kenntnisse über ein solches Ansinnen seitens der Stadt Osnabrück, dem Landkreis oder der Gemeinde Bohmte. Die Stadt Osnabrück würde dies sicher auch aus Eigeninteresse grundsätzlich ablehnen.</p>
---	---

<p>Bei dieser Strategie schadet es auch nicht, wenn der Containerhafen im praktischen Betrieb wirtschaftlich gar nicht funktionieren kann, im Gegenteil: Das Perfide daran ist ja gerade, dass ein Scheitern des Containerhafens das „Gesamtkonzept“ gar nicht behindert, sondern eher befördert. Denn aus seinem Scheitern würden sich nahezu zwingend Forderungen nach Umwidmungen und / oder Veränderungen und / oder Vergrößerungen und / oder ableiten lassen, um dann doch noch die Funktionalität bzw. Rentabilität dessen erreichen zu können, was dann nicht mehr unbedingt ein Containerhafen sein muss. Es gibt die vertragliche Vereinbarung im Gesellschaftervertrag der HWL-GmbH, dass die an der HWL-GmbH beteiligten Kommunen sowie der Landkreis Osnabrück für alle auflaufenden Verluste unbegrenzt aufkommen müssen.</p>	
<p>Ein Freifahrtschein sozusagen, durch den auch ein größeres Verlustgeschäft die Existenz der HWL-GmbH nicht bedrohen kann. Die GmbH wird somit in die komfortable Lage versetzt, auch längere Durststrecken Überwinden zu können. Diese Konstruktion verfälscht ganz allgemein den Wettbewerb, im Besonderen aber wird damit ein wirtschaftliches Scheitern des Containerhafens ermöglicht, ohne die HWL-GmbH zu gefährden, die daraufhin ganz locker weitere Schritte in Richtung „Gesamtkonzept“ verfolgen kann. Wir bewerten das als fiese Strategie zur Ausschaltung von Konkurrenz, zur Erschleichung von Bau- und Betriebsgenehmigungen, Subventionsbetrug und Missbrauch von Steuergeldern. Oder, um es mit den Worten des zweiten Mitgeschäftsführers der HWL-GmbH, Siegfried Averhage, auszudrücken: : „... Die Tatsache, dass in Richtung Hamburg Ober die Weser nur zweilagig und in Richtung Antwerpen bis zum Rhein nur einlagig Container transportiert werden können, ist in den Planungen der HWL berücksichtigt.“</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

<p>Wir betonen nochmals und sehr ausdrücklich: Wir protestieren dagegen, dass ein Containerhafen in Stirpe-Oelingen gebaut wird. Wir protestieren dagegen, weil eine wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Containerhafens auch auf lange Sicht nicht gegeben und der Bau offensichtlich nur vorgeschoben ist, um mit seiner Hilfe ein verdecktes „Gesamtkonzept“ durchzuziehen. Wir fordern Offenheit und Klarheit in der Sache: Wir fordern die Diskussion darüber, warum ein Containerhafen in Stirpe-Oelingen gebaut werden soll, obwohl es aufgrund der zu geringen Brückenhöhen keine wirtschaftlich tragfähigen Aussichten für einen Containerverkehr an dem Standort gibt. Wir fordern auch die Diskussion darüber, ob ein wie auch immer geartetes „Gesamtprojekt“ dahinter steckt. Und wir fordern ganz ausdrücklich, dass ein Bauleitverfahren nicht dazu missbraucht werden darf, sowohl einen untauglichen Containerhafen, als auch ein fadenscheiniges, absurdes, ungeeignetes, undurchschaubares und vor der Öffentlichkeit verheimlichtes „Gesamtprojekt“ durchzumogeln!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
<p>Wir lehnen das Durchziehen eines heimlichen „Gesamtprojekts“ im Windschatten einer Containerhafenplanung mit aller Schärfe ab und fordern die Beendigung des Bauleitverfahrens. Denn selbst wenn man denjenigen Glauben schenken wollte, die bestreiten, dass ein „Gesamtprojekt“ hinter der Containerhafenplanung steht, würden die mangelnden Containertransportmöglichkeiten auf dem Kanalnetz keinen Eingriff von diesem Umfang rechtfertigen. Wie oben bereits dargestellt ist ein wirtschaftlicher Containerumschlag an dieser Stelle aufgrund der zu geringen Brückenhöhen unmöglich. Die prognostizierten Zahlen, mit denen die HWL-GmbH den Bau eines Containerhafens begründet (an einer Stelle 50.000 Standardcontainer TEU pro Jahr, an anderer Stelle und davon abweichend: 1,4 Mio. TEU in den nächsten 20 Jahren), sind aus der Luft gegriffen. Vergleiche mit dem Mindener Hafen (keine 50 Km entfernt, am Wasserstraßenkreuz von Weser und Mittellandkanal erheblich besser gelegen als Stirpe-Oelingen und seit Jahrzehnten etabliert) und Gespräche mit Reedereien, Schifffahrtsverbänden und einzelnen Schiffsführern bestätigen das. Nicht zuletzt hat das Verwaltungsgericht Osnabrück in seinem Urteil vom 23.09.2014 ganz erhebliche Zweifel an den prognostizierten Umschlagszahlen der HWL-GmbH angemeldet. Es besteht keinerlei Aussicht auf Realisierung dieser Umschlagszahlen und daher auch keine Notwendigkeit für den Bau und damit keinerlei Anlass für ein Bauleitverfahren! Wenn ein Planungsziel nicht erreichbar ist, ist das ein schwerwiegender Hinderungsgrund für eine Bauleitplanung, der zur Einstellung des Verfahrens führen muss! Wir fordern hiermit diese Einstellung!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

<p>Wir akzeptieren auch nicht, dass in der Erläuterung zum Bebauungsplan bzw. im Umweltbericht mehrfach vorsorglich darauf hingewiesen wird (z.B. S. 33, Kapitel 5.6. und 5.6.3.), dass mit der Planung zwar ein Eingriff in den Naturhaushalt verbunden, dieser aber unvermeidlich sei, denn wenn er nicht hier erfolgen würde, dann eben an anderer Stelle. Dies ist unwahr und eine Schutzbehauptung, denn es gibt genügend Häfen und Anlegestellen mit freien Kapazitäten in der Nähe, die gerne das Geschäft übernehmen wollen, nicht zuletzt in direkter Nachbarschaft, wobei keine Flächen dafür umgewidmet oder umgenutzt werden müssten. Geeignete Gewerbeflächen stehen sofort und in ausreichend großer Zahl zur Verfügung. Wir vermuten sehr stark, dass diese Flächen deshalb keine Berücksichtigung finden, weil der Hafenbetrieb dort von anderen Firmen als der Stadtwerke-Tochter betrieben wird.</p>	<p>Die Ausführungen in den Begründungen und den Umweltberichten, einschl. der Gutachten zum Artenschutz arbeiten den Eingriff in Natur und Landschaft fachgerecht ab.</p> <p>Die Standortauswahl und –begründung ist in den Planunterlagen und sonstigen Studien/Gutachten zu entnehmen bzw. dort ausführlich dargelegt.</p>
<p>Wir kritisieren außerdem die Fehlerhaftigkeit und die Oberflächlichkeit, mit der der Bebauungsplan angefertigt worden ist. Der Plan ist ein öffentliches Dokument und würde, wenn er so beschlossen würde, Satzungsgültigkeit erlangen. Daher ist ein Bebauungsplan gewissenhaft, ehrlich und mit der gebotenen Sorgfalt zu erstellen. Das ist hier nicht der Fall! In den verschiedenen Textteilen gibt es haufenweise Fehler, teilweise fehlen ganze Elemente oder sind gleich mehrfach vorhanden und ergeben sinnentstellende Formulierungen. Zum Beispiel der folgende Satz in der schriftlichen Begründung zum Bebauungsplan auf S. 13: „<i>Da davon auszugehen ist, dass die meisten Verkehre aus dem Plangebiet und insbesondere vom Containerhafen in Richtung BAB 1 über die Bundesstraße 218 und der andere größere Anteil wird Richtung Osnabrück bzw. auf die BAB 33 oder 30 fahren wird.</i>“ Was will uns der Autor damit sagen? Es gibt mehrere ähnlich missglückte Konstruktionen, aus denen man nicht wirklich schlau wird. Außerdem fehlt auf Seite 9 / Kapitel 2.2. der schriftlichen Begründung die angekündigte Abbildung: „Auszug Bebauungsplan“.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Angesprochene Formulierungen werden überprüft und ggf. redaktionell überarbeitet. Die Texte sind insgesamt gründlich erarbeitet und verständlich.</p>

<p>Auf Seite 14 im Kapitel 4.1 ist eine Liste aufgeführt, in der aufgezählt wird, was auf der Fläche des Bestandshafens (Firma Kanalumschlag Bohmte, Zerhusen) geschehen darf. Wir nehmen an, dass diese Aufzählung in der Absicht erstellt wurde, darzustellen, was dort angeblich nicht geschehen darf, nämlich: Der Umschlag von Containern, was in der Liste dementsprechend auch nicht erwähnt wird. Damit ist diese Liste aber eindeutig falsch, denn die Firma Kanalumschlag Bohmte ist sehr wohl im Besitz einer gültigen Betriebserlaubnis zum Containerumschlag, wie auch das Wasser- und Schifffahrtsamt Minden in seiner Stellungnahme vom 4.2.2015 bemerkt. Die Liste ist daher falsch. Wollte man tatsächlich die Betriebserlaubnis des bestehenden Hafens der Firma Zerhusen einschränken, geht das nicht mit einer solch simplen Liste, sondern wäre nur in einem gesonderten Verfahren mit rechtsstaatlichen Regeln möglich.</p>	<p>In jedem Sondergebiet ist eine Liste der zulässigen Nutzungen genau zu benennen, dies ist hier bei beiden Häfen geschehen (vgl. Planzeichnung als rechtswirksame Satzung).</p> <p>Bestandsgenehmigungen sind von der Bauleitplanung und der Veränderungssperre unberührt.</p>
<p>Das darauf folgende Kapitel 4.2 behandelt den geplanten Containerhafen. Da wird ebenfalls eine Aufzählung der dort vorgesehenen Betätigungen angekündigt, sie ist aber leer. Es gibt keine Liste bzw. die angekündigte Liste ist leer. Wir gehen deshalb davon aus, dass dort also nichts geschehen darf, weil nichts aufgelistet ist. Weder Containerumschlag noch sonst irgendeine Form von Warenumschlag, gewerblicher Betätigung oder sonstige Veränderungen gegenüber dem Jetztzustand! Logisch, oder? Weil dieser Text Teil der Gemeindevorsatzung wird, wenn der Bebauungsplan beschlossen wird, drängen wir darauf, dass er wortgetreu eingehalten wird und auf der Fläche des Containerhafens keinerlei gewerbliche Aktivitäten stattfinden dürfen!</p>	<p>Die Begründung stellt nur eine Beschreibung des Bebauungsplanes dar. Die Liste ist im Einzelnen dem Bebauungsplan zu entnehmen, der Bebauungsplan (Planzeichnung) ist die rechtsverbindliche Satzung, die Begründung nur die Erläuterung.</p>

<p>Es gibt zudem mehrere Vertröstungen bzw. Hinweise auf noch vorzunehmende Eintragungen und Ergänzungen. Z.B. S. 22, Kapitel 5.1: „Die artenschutzrechtlichen Untersuchungen sind eingeleitet worden, die Ergebnisse liegen zwischenzeitlich vor. Sie konnten aus Zeitgründen in den Umweltbericht noch nicht eingearbeitet werden.“ Oder S. 24, Kapitel 5.3.1: „Die Untersuchung zu den Fledermäusen liegt noch nicht vor.“ Oder S. 33, Kapitel 5.5.2.: „Die Umsetzung der Kompensation im Einzugsbereich des Dammers wird in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde geprüft. Die genaue Festlegung erfolgt im Laufe des weiteren Verfahrens.“ Oder: „Das Kompensationsdefizit wird im Zuge des weiteren Planverfahren in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde nachgewiesen werden. Die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung werden noch eingearbeitet.“ (S. 34). Oder: „Von der Gemeinde Bohmte wurde ein Oberflächentwässerungskonzept in Auftrag gegeben. Derzeit liegt[lediglich] eine Vorentwurfsfassung vor.“(Seite 35, Kapitel 6.1.). Oder der mehrmalige Hinweis auf „zukünftige nachrichtliche Übernahmen“ (S. 14, Kapitel 4.2.). Was ist überhaupt eine „nachrichtliche Übernahme“ und wie können betroffene Bürger erkennen, ob sie von einer solchen „zukünftigen Übernahme“ betroffen sind und ob sie Einwände in dem Zusammenhang formulieren wollen?</p>	<p>Die Gutachten zum Artenschutz mit den Ergebnissen lagen den Auslegungsunterlagen bei. Die konkreten Vermeidungs- und Auslegungsmaßnahmen sind dort beschrieben. Die späte Fertigstellung ergibt sich aus den erforderlichen zeitlichen Abläufen bei den Kartierungen. Der Umweltbericht hat darauf korrekt verwiesen, die Aussagen der Gutachten werden zusätzlich noch in den Umweltbericht übernommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Flächen des Mittellandkanals unterliegen dem Bundeswasserstraßenrecht und nicht der kommunalen Planungshoheit. Daher dürfen diese Bereiche (hier die Spundwand und das Hafenbecken) nur über ein Planfeststellungsverfahren endgültig beplant werden. Es wird somit die Planung „nachrichtlich übernommen“, das „letzte Wort“ hat die WSD. Die Bauleitplanung kann daher in diesem Bereich nur mit Zustimmung der WSD erfolgen.</p>
<p>Trotzdem wird behauptet: „<i>Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben, technische Lücken oder fehlende Kenntnisse sind nicht in planungsrelevantem Maße aufgetreten</i>“. (Seite 33, Kapitel 5.7.). Das ist falsch, unwahr und eine dreiste Ausrede! Außerdem, wie sollen wir Bürger unsere Einwände innerhalb der knapp bemessenen Auslegungsfrist formulieren, wenn die ausgelegten Unterlagen nicht vollständig sind? Wir kritisieren daher nochmals ausdrücklich das gesamte bisherige Verfahren, insbesondere den fehlerbehafteten und mangelhaften Erläuterungsbericht und lehnen es u.a. auch aus diesen Gründen als in keiner Weise ausreichend ab.</p>	<p>Die Planunterlagen einschl. der Gutachten lagen den Auslegungsunterlagen vollständig bei, die Ausführungen werden zurückgewiesen.</p>
<p>Auch die zeichnerische Darstellung ist problematisch. Es gibt grau gedruckte Informationen, die auch bei 400%-iger Darstellung nicht lesbar sind (s. Abb.). Wir akzeptieren diese Zeichnung nicht!</p>	<p>Der Bebauungsplan ist im üblichen Maßstab 1:1.000 erstellt worden. Alle rechtlich relevanten Darstellungen sind eindeutig zu erkennen. Bei Bedarf kann dem Einwander auch ein anderer Auszug zur Verfügung gestellt bekommen.</p>

<p>Wir vermissen zudem Hinweise darauf, dass umfangreiche Teile des Geländes um mehrere Meter aufgefüllt werden sollen. in der Planzeichnung finden wir keine Höhenangaben. Dies wäre aber notwendig gewesen, um beurteilen zu können, in welchem Umfang Erdarbeiten anfallen, ob man davon betroffen wird und ob man dagegen Einwände formulieren möchte.</p> <p>Wir möchten! Und zwar ausdrücklich!</p> <p>Auf der sogenannten frühzeitigen Bürgerinformationsveranstaltung wurde darauf hingewiesen, dass die Fläche des Containerhafens um ca. 3 Meter angehoben bzw. aufgefüllt werden müsse, um eine für den Ladevorgang geeignete Kaimauer zu bilden, weil der Mittellandkanal an dieser Stelle ca. 2,5 Meter höher liegt als das umliegende Gelände.</p> <p>Im Begründungstext zum Bebauungsplan werden auf S. 21 das „Sondergebiet Hafen“ mit 5,4 Hektar und die Industrie- und Gewerbegebiete mit 10,12 Hektar angegeben. Das „Sondergebiet Hafen“ benötigt bei einer Anhebung um 3 Meter 162.000 m³ Bodenmaterial. Falls die Industrie- und Gewerbegebiete auch erhöht werden (was sinnvoll wäre, weil nur eine großflächige Erhöhung Sinn machen würde), würden zusätzlich 303.600 m³ fällig, macht zusammen 465.600 m³. Wenn wir nur die Hälfte davon annehmen, weil nicht unbedingt alle Flächen komplett erhöht werden können bzw. die Flächen des Bestandshafens nicht erhöht zu werden brauchen, bleiben ca. 232.800 m³ Bodenmaterial übrig, das aufgefüllt werden muss. Aufgrund der für die notwendige Tragfähigkeit erforderlichen hohen Verdichtung wahrscheinlich eher mehr. Rechnen wir mit ca. 20 m³ Transportinhalt eines Sattelkipper-LKWs, sind für diese Menge 11.640 LKW-Fahrten notwendig. Das ist eine beachtliche Menge, sowohl an LKW-Fahrten als auch an Material.</p>	<p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafenumschlagfläche von etwa 1 m über Wasserspiegellage des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Daraus resultiert eine erforderliche durchschnittliche Aufschüttung von etwa 1,5 m über heutigem Gelände.</p>
---	--

<p>Von einer solchen Aufschüttung können verschiedene Gefahren ausgehen. Zum einen ist die Standsicherheit des aufgebracht Materials jederzeit (auch und besonders während der Bauphase!) zu gewährleisten und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die ein Ausschwemmen, Abrutschen und / oder Ausspülen des Materials verhindern. In diesem Zusammenhang kritisieren wir auch das vorgelegte Entwässerungskonzept des Ingenieurbüros Schwerdhelm & Tjardes als ungeeignet, weil es weder auf Geländeerhöhungen noch auf die Problematik von aufgefüllten, nichtgewachsenen Böden eingeht.</p> <p>Dass eine solche Problematik existiert, aber oftmals nicht hinreichend berücksichtigt wird, kann man zurzeit am neu entstandenen Gewerbegebiet „Beetkamp“ in der Nachbargemeinde Bissendorf sehr gut erkennen (s. Abb.), wo große Teile aufgefüllten Bodens absinken bzw. abrutschen, Gräben verfüllen und zu Überschwemmungen geführt haben, obwohl sowohl die Planer als auch die ausführenden Firmen nachdrücklich behaupten, alles richtig gemacht zu haben. Zurzeit wird erbittert über Schadensersatz gestritten.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die Fragestellungen werden ggf. im Rahmen der Erschließungsplanung geregelt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Zum anderen haben leidvolle Erfahrungen gezeigt, dass als Füllmaterial verwendeter Boden nicht immer frei von Schadstoffen / Kontaminationen ist. Vor allem Recyclingmaterial kann häufig Schadstoffe enthalten, die z.B. aus Bereichen stammen, wo phenolhaltige Teerölprodukte im Straßenbau verwendet wurden. Wir fordern daher eine genaue Überprüfung des Füllmaterials auf Schadstoffe, und zwar <u>bevor</u> es eingebaut wird.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die Fragestellungen werden ggf. im Rahmen der Erschließungsplanung geregelt.</p>
<p>Wir melden außerdem Bedenken an, dass die Beeinträchtigungen während der Bauphase durch die große Menge an LKW-Fahrten und durch schwere Erdbewegungs- und -verdichtungsmaschinen ernste Bedrohungen für Anwohner und Gebäude darstellen. Wir erwarten eine Berechnung und Auflistung der zu erwartenden Belastungen und der zu ergreifenden Maßnahmen zu deren Abwendung. Wir fordern Schutzmaßnahmen gegenüber den Anwohnern insbesondere gegen Lärm und starke tieffrequente Schwingungen, wie sie bei der Verdichtung von Böden oder dem Einbringen von Spundwänden auftreten.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die Fragestellungen werden ggf. im Rahmen der Erschließungsplanung geregelt.</p>

<p>Aufgrund der großen Menge der einzubringenden Materialmassen sowie der Problematik von starken tieffrequenten Schwingungen, fordern wir außerdem eine Umkehrung der Beweislast: Falls auf umliegenden Flächen Belastungen mit schädlichen Substanzen (Kontaminationen) vorkommen, oder falls Gebäudeschäden oder gesundheitliche Beeinträchtigungen auftreten, müssen nicht die Eigentümer dieser Flächen den Nachweis erbringen, dass Kontaminationen, Gebäudeschäden oder gesundheitliche Probleme von den Arbeiten auf den Flächen im Plangebiet ihren Ursprung haben, sondern umgekehrt: die Eigentümer der Flächen, auf denen die Arbeiten stattfinden (HWL-GmbH), müssen nachweisen, dass Schäden, Gesundheitsprobleme und Kontaminationen nicht von ihren Arbeiten herrühren. Der pauschale Hinweis in Kapitel 7.3. des Erläuterungsberichts: „<i>Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten Hinweise auf Altablagerungen gefunden werden, ist unverzüglich die Untere Abfallbehörde zu benachrichtigen</i>“ ist zwar gültig, aber bei weitem nicht ausreichend. Die Verantwortung für Kontaminationen liegt genauso wie die für Bauschäden und dem Recht auf körperliche Unversehrtheit bei den Eigentümern der Flächen, von denen die Gefährdungen ausgehen, und kann nicht einfach nach dem Motto: ‚Dafür sind die zuständigen Behörden zuständig‘ abgegeben werden!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die Fragestellungen werden ggf. im Rahmen der Erschließungsplanung geregelt.</p> <p>Es handelt sich um einen allgemeinen Hinweis.</p>
<p>Zur Forderung einer Beweislastumkehr fühlen wir uns auch deshalb berechtigt, weil im Erläuterungs- bzw. Begründungstext zum Bebauungsplan immer dann, wenn es um mögliche Beeinträchtigungen der Anwohner oder um mögliche negative Folgen für die Umwelt geht, unangemessen vollmundig und in einem irritierend selbstsicheren Ton behauptet wird, dass negative Folgen ausgeschlossen (!) werden würden. Die Formulierungen im Text beziehen nicht ein einziges Mal die bei Baumaßnahmen immer angesagte Aufmerksamkeit gegenüber Unwägbarkeiten ein, sondern es wird mit dickbräsiger Selbstgefälligkeit und mit ostentativer Breitbeinigkeit jegliche ungeplante Folge für die Umgebung demonstrativ bestritten. Aus dem Text quillt hinten, vorne und in der Mitte eine vollkommen unangemessene Ignoranz gegenüber der Unplanbarkeit der Realität hervor. Wer Mängel oder Beeinträchtigungen derart vollmundig ausschließt, muss sich entweder darauf festnageln lassen oder nimmt den Mund zu voll.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Aufgrund der großen Erdbewegungen und der damit verbundenen LKW-Fahrten vermuten wir auch eine Überlastung der Einmündung Hafenstraße / B51 nicht erst während der vollständigen Inbetriebnahme des geplanten Gebietes wie in der „Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“ vermutet wird, sondern schon während der Bauphase. Wir fordern daher, mit den in der Verkehrsuntersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen (Rechts- und Linksabbiegerspuren) schon <u>vor</u> Beginn sonstiger Baumaßnahmen auf dem Plangebiet zu beginnen. Dabei wäre sehr zu überlegen, auch mit den vorgeschlagenen Maßnahmen beim Verkehrskreisel Leckermühle frühzeitig zu beginnen. Da wir verstärkt den Eindruck haben, dass in dem Verfahren alles gemacht wird, um Kosten zu externalisieren, ja, dass das Verfahren selbst eine große Maschinerie ist, um Kosten für eine Hafenverlagerung von der Betreiberin des Osnabrücker Hafens abzuwenden und der Allgemeinheit aufzubürden sowie Steuermittel und Subventionen einzustreichen, stimmen wir dem Einwand der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ausdrücklich zu, die darauf drängt, dass die Kosten für diese Maßnahmen von den Verursachern, also Träger und/ oder Auftraggeber des Bauleitverfahrens zu tragen sind.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die Fragestellungen werden ggf. im Rahmen der Erschließungsplanung geregelt.</p>
<p>Wir sind bei unserer grob überschlägigen Erdmassenberechnung davon ausgegangen, dass bei der Geländeauffüllung die Haupteerschließungsstraße im Plangebiet, die Hafenstraße, nicht mit erhöht wird. Daraus folgt, dass sich die zulässigen Gebäudehöhen um die Höhe der Auffüllung der Flächen, auf denen die Gebäude errichtet werden, reduzieren. Das bedeutet z.B., dass eine im Bebauungsplan zugelassene Gebäudehöhe von 15 Metern bei einer Erhöhung des Geländes um 3 Meter nur noch 12 Meter beträgt. Falls die Erschließungsstraße doch erhöht werden sollte, gehen wir von einem Neubau der Straße aus und nicht mehr von einer Instandsetzung, Ertüchtigung oder Verbreiterung. Bitte bestätigen Sie, dass in diesem Fall die (sowieso schon sehr kontrovers diskutierten) Anliegergebühren für den Bau der Erschließungsstraße entfallen, und dass die Straßenbaukosten wie bei einem ganz normalen Neubau in einem Erschließungsverfahren entweder durch den Bauträger oder bei einem zweckgebundenen bzw. vorhabenbezogenen Verfahren (von dem wir hier vermuten, dass es eines ist, was unter der Hand durchgeführt wird) durch den Auftraggeber übernommen werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die Fragestellungen werden ggf. im Rahmen der Erschließungsplanung geregelt.</p>

<p>Wie bereits erwähnt sind die geplanten Geländeerhöhungen auf den Gewerbeflächen weder im Text noch in der zeichnerischen Darstellung des Bebauungsplans dargestellt. Weil dies nicht erfolgt ist, gehen wir davon aus - und immer wenn wir hier schreiben, dass wir von etwas ausgehen, ist das gleichbedeutend mit einem von Ihnen im weiteren Verfahren zu berücksichtigenden Einwand -, dass Geländeerhöhungen Teile baulicher Maßnahmen sind, die auf den Flächen vorgenommen werden. Das bedeutet auch, dass diese Maßnahmen nur in den dafür eingezeichneten Bebauungsgrenzen erfolgen dürfen. Wir gehen also davon aus (!), dass das Gelände in den als nicht bebaubar gekennzeichneten Bereichen wie Flächen-grenzen, Straßen, Gräben, Grünanlagen, Teile der Kaianlagen etc. nicht erhöht wird! Auch und insbesondere nicht die Flächen über den Ferngasleitungen, auf denen eine Bebauung untersagt ist.</p>	<p>Die Hafenstraße wird sich -auch nach Ausbau- etwa auf dem heutigen Niveau bewegen.</p> <p>Ansonsten wird auf das Planungsrecht und Vorschriften zu den Gasleitungen verwiesen.</p>
<p>Wir kritisieren auch den Umweltbericht. Das Plangebiet im Entwurf des <u>Bebauungsplans Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“</u> umfasst „ca. 23,11 Hektar“ (Begründung und Umweltbericht des Bebauungsplanes Nr. 99, S. 21). Das Plangebiet im Entwurf der 13. Änderung des <u>Flächennutzungsplans</u> Hafen und Industriegebiet Mittellandkanal umfasst hingegen „ca. 22 ha“ (Begründung und Umweltbericht der 13. Änderung des Flächennutzungsplanes, S. 6). Es handelt sich aber um dieselben Flächen.</p> <p>Die Unwissenheit über die tatsächlichen Flächengrößen ist schon ein starkes Stück und ein weiteres Indiz für den überhasteten Eifer, mit dem dieses Verfahren durchgezogen wird. Diese Unwissenheit zieht konkrete Fehlbeurteilungen nach sich, z.B. bei der Bilanzierung zur Errechnung der Wertefaktoren im Umweltbericht, die ja von den konkreten Flächengrößen abhängt. Außerdem ist die Flächenangabe beim Flächennutzungsplan (22 ha) kleiner als die des Bebauungsplanes (23,11 ha). Weil der Flächennutzungsplan als vorbereitende Planung für die darauf fußende Bebauungsplanung zwingend erforderlich ist, stellt sich die Frage, welche 1,11 Hektar im Bebauungsplan Nr. 99 nicht durch die 13. Änderung des Flächennutzungsplanes abgedeckt sind und folglich nicht überplant werden dürfen. Da diese Frage nicht zu beantworten ist, lehnen wir das Bauleitverfahren auch aus diesen Gründen als fehlerhaft ab. Mit dem Unwissen über den tatsächlichen Umfang des Projekts sind so weitreichende Folgen verbunden, dass nicht einfach eine nachträgliche Teilverbesserung möglich, sondern dadurch das gesamte Projekt als gescheitert anzusehen ist!</p>	<p>Die im Bebauungsplan aufgeführte Flächenbilanz und die Bilanzierung im Umweltbericht sind hinsichtlich der Teilflächen wie auch der Gesamtfläche korrekt. Die Gesamtfläche ist dort mit 23.11 ha bezeichnet, somit auch genau beziffert. Es steht dort nicht wie behauptet „ca. 23.11“. Bei der Begründung zum Flächennutzungsplan handelt es sich bei der Flächenangabe um einen allgemeinen Einleitungssatz mit „ca. 22 ha“. Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplanes umfasst nicht die Verkehrsfläche der B 51, daher ist die Fläche auch geringer. Insofern handelt es sich um keinen Widerspruch.</p>

<p>Die Untersuchungen über Tiere und Pflanzen im Planbereich sind mangelhaft. So wurde z.B. von der beauftragten Firma BIO-CONSULT festgestellt, dass bis auf den Leckermühlenbach, der nicht im Plan- sondern im Untersuchungsgebiet liegt, alle sonstigen Gewässer im Sommer fast vollständig austrockneten, es daher bis auf „ca. 30 Grünfrösche“ im Leckermühlenbach keine übrigen Amphibien auf dem Gelände gebe (Artenschutzbeitrag der Landschaftsarchitekten Kortemeier und Brokmann zur 13. Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“, S. 17).</p> <p>Diese Aussage zeugt von einer erstaunlichen Unkenntnis über die Habitatbedingungen von Amphibien. Denn Amphibien brauchen keine dauerhaft gefüllte, sondern sogenannte „temporäre“ Gewässer, die von Zeit zu Zeit austrocknen, damit sich dort keine Fische ansiedeln, die den Laich fressen könnten. Es zeichnet die Amphibien ja gerade aus, an diese wechselnden Bedingungen besonders gut angepasst zu sein. Dauerhaft gefüllte Gewässer sind für Amphibien nicht unbedingt optimal.</p>	<p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden.</p> <p>Hinsichtlich des Artenschutzes ist die Planung durchführbar (vgl. Umweltbericht und Fachgutachten). Durch die gewerbliche Besiedlung kommt es zwangsläufig zu Verdrängungseffekten die im Rahmen der Herrichtung externer Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind.</p>
--	---

<p>Im Plangebiet (rote Umrandung) und erst recht im Untersuchungsgebiet (schwarz gepunktet) gibt es beides: sowohl temporäre, als auch dauerhafte Gewässer. Und es gibt Amphibien nicht nur im Leckermühlenbach. Südlich des Mittellandkanals und außerhalb des Plan- aber weit innerhalb des Untersuchungsgebietes des Artenschutzbeitrags gibt es am Dükerweg ein kleines Wäldchen. Dieses Wäldchen ist ein Quellgebiet, in dem an verschiedenen Stellen Wasser zutage kommt. In diesem Gebiet wimmelt es von Amphibien. Das Quellwasser wird zusammen mit Oberflächenwasser durch einen Düker unter den Kanal an die Nordseite und damit ins Bebauungsplangebiet geführt, wo es in Graben weiter nach Norden hin abgeleitet wird. Einige der Graben trocken aus, der Graben nördlich parallel des Kanals ist hingegen ganzjährig gefüllt, die Aussage der Austrocknung ist falsch. Sie deckt sich auch nicht mit eigenen Aussagen im Umweltbericht, die eine dauerhafte Feuchtvegetation und sogar Wasserpflanzen beschreiben, die nicht dort wären, wenn das Gebiet tatsächlich komplett austrocknen würde: <i>„Die Ufervegetation der tiefer/legenden feuchteren Standorte weist vor allem Flatterbinse und Flutschwaden auf. Die Wasservegetation wird von einer Wasserlinsendecke mit Wasserstern und Brunnenkresse aufgebaut.“</i> (Umweltbericht des Bebauungsplans Nr. 99, S. 23). Trotzdem wird im Umweltbericht behauptet, dass es keinerlei Amphibien gebe, und dabei sogar die 30 Frösche aus dem Leckerbach unterschlagen: <i>„Im Rahmen dieser Untersuchung wurde ein Augenmerk auf Amphibien gelegt, wobei kein Nachweis erzielt werden konnte.“</i> (Begründung mit Umweltbericht des Bebauungsplans Nr. 99, S. 24). Die Aussage ist eindeutig falsch und die Kompetenz der Amphibienuntersuchung fragwürdig!</p>	<p>Siehe Ausführungen oben</p>
<p>Bei der avifaunistischen Untersuchung wurden immerhin 48 Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet gezählt, davon 11 geschützte. Deshalb verwundert es uns, dass trotz der dokumentierten Vorkommen, die Schlussfolgerung gezogen wird: <i>„dass die Planung unter Berücksichtigung der Belange des Natur- und Landschaftshaushalts als umweltverträglich einzuordnen ist.“</i> (Umweltbericht des Bebauungsplans, S. 34). Wir teilen dieses Fazit ausdrücklich nicht! In Diskussionen mit Ornithologen wird diese Einstellung bestätigt und die vorliegende Untersuchung zudem als „dürftig“ beurteilt. Konkret wird das Ignorieren von Vorkommen verschiedener Eulenarten mit Brutverdacht erwähnt.</p>	<p>Siehe Ausführungen oben</p>

<p>Die Untersuchung des Fischbestandes im Mittellandkanal ist unglaublich. Angler, die in großer Zahl am Wendebassin angeln und - wie wir mit eigenen Augen sehen konnten auch tatsächlich Fische fangen, haben uns das erläutert. Verschiedene Fischarten haben unterschiedliche Fluchtreflexe. Die meisten schwimmen ganz einfach weg, wenn sie sich bedroht fühlen. Die Schwarzmaulgrundel hat ein anderes Fluchtverhalten, sie setzt sich am Boden ab und vertraut ihrer Tarnung. Wenn bei einer Bestandszählung Lärm durch Paddelboote oder gar Außenbordmotore gemacht wird, sind bei der anschließenden elektrischen Befischung keine Fische mehr da. Bis auf die Lahmen und Kranken. Und die Grundel. Wir lehnen diese fischereibiologische Untersuchung als falsch und unprofessionell ab!</p>	<p>Siehe Ausführungen oben</p>
<p>Bei der Betrachtung der Fledermäuse im Rahmen der 13. Flächennutzungsplanänderung durch die Landschaftsarchitekten Kortemeier und Brokmann wurden Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf Fledermäuse, insbesondere die Zwergfledermaus prognostiziert. Kortemeier und Brokmann empfehlen, eine „vertiefende Untersuchung der Betroffenheit“ folgender Arten: Bechsteinfledermaus, Breitflügel-Fledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Turmfalke. Im Umweltbericht wird das jedoch übergangen, was wir sehr kritisieren!</p>	<p>Die vertiefende Untersuchung fand in dem Gutachten selbst statt. Der Umweltbericht übergibt die Fledermaus-Kartierung nicht. Die Ergebnisse, die Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation werden mit in der Liste der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen aufgenommen.</p>
<p>Ebenso der Verlust wertvoller Böden. Die Versiegelung wertvoller Böden wird im Umweltbericht zwar angesprochen, (<i>„Der Untergrund überbauter oder versiegelter Flächen ist in den meisten seiner Funktionen beeinträchtigt und zum Teil auch irreversibel zerstört. Damit ist der Eingriff in den Boden in dem Umfang erheblich, wie Boden versiegelt wird.“</i>, S. 28), daraus aber nur die Konsequenz gezogen, die Eingriffe nach dem angegebenen Kompensationschlüssel auszugleichen. Der nach dem Bundesnaturschutzgesetz vorgeschriebene Vorrang von Vermeidungen oder Reduzierungen von Eingriffen gegenüber deren Kompensation wird nur lapidar mit der noch dazu unwahren wirtschaftlichen Notwendigkeit des Eingriffs abgetan! Wir lehnen daher das Verfahren auch aus diesen Gründen ab!</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>

<p>Die Bilanzierung zum Ausgleich der Eingriffe lehnen wir aufgrund unklarer Angaben zu den Flächengrößen ab. Das haben wir bereits gesagt. Wir lehnen auch ab, dass Ausgleichsmaßnahmen in weiter Entfernung vom Eingriff („am Dümmer“) stattfinden sollen. Eine solche Strategie führt dazu, dass gestörte Arten nicht auf die ungestörten Ersatzflächen ausweichen können. Und es führt zu einer weiteren Verschlechterung vor Ort mit der Folge, dass Gewerbe in Zukunft noch rücksichtsloser angesiedelt werden kann und nachfolgende Ausgleichsmaßnahmen noch geringer ausfallen dürften. Diese Spirale akzeptieren wir nicht! Ebenso wenig akzeptieren wir, dass die genaue Festsetzung der Ausgleichsmaßnahmen erst später stattfinden soll, wenn die Beeinträchtigungen bereits aufgetreten sind. Wir fordern möglichst orts- und zeitnahe, wenn möglich sogar vorzeitige Ausgleichsmaßnahmen, die in der Lage sind, Ersatz für die betroffenen Populationen anzubieten und eine Umorientierung zu ermöglichen, solange sie noch möglich ist.</p>	<p>Wie oben ausgeführt sind die Flächen korrekt ermittelt und somit ist auch die Bilanzierung richtig.</p>
<p>Wir wenden auch ein, dass wir die Lärmkontingentierung bzw. die „Schalltechnische Immissionsprognose“ als fehlerhaft und tendenziös ablehnen. Da der geplante Containerhafen so viel Lärm wie irgend möglich machen dürfen soll, werden sämtliche Grenzwerte ausgereizt und uns Nachbarn ein Leben am Limit zugemutet. Und darüber hinaus.</p>	<p>Die Ausführungen werden als unbegründet zurückgewiesen.</p>
<p>Dazu werden „Sondergebiete“ ausgewiesen, in denen es besonders laut werden darf, es werden „Zusatzkontingente“ vergeben, die angeblich nur für bestimmte Richtungen gelten, und von den angesiedelten Firmen in den „Industrie- und Gewerbegebieten Mittellandkanal I und II“ am Heggenkamp sollen die bereits vergebenen Lärmkontingente wieder eingesammelt und dem geplanten Containerhafen hinzugefügt werden. Um das zu ermöglichen wird erklärt: „Von den Gewerbebetrieben am Heggenkamp gehen keine spürbaren Emissionen aus“ (Schalltechnische Immissionsprognose, Seite 7), was eine unbelegte und falsche Behauptung ist. Denn natürlich gehen von den Betrieben Lärmemissionen aus. Wozu sonst hätten sie sich in einem Industriegebiet ansiedeln sollen? Uns erscheint das Umbuchen von Lärmkontingenten eine üble Luftbuchung zu sein, um dem Containerhafen so viel Lärm wie möglich zuzuschancen. Außerdem: selbst wenn Lärmkontingente wie auf dem Bazar verteilt werden sollen, müssten sie erst einmal frei werden. Die geplante Verlagerung der Lärmkontingente bedeutet eine de-facto-Umzonierung zum Zwecke der Anpassung an die TA-Lärm-Richtlinien, was in der Rechtsprechung weitgehend abgelehnt wird. Ein solches Vorgehen kann ggf. auch erhebliche Entschädigungsansprüche auslösen.</p>	<p>Die Lärmkontingentierung ist korrekt und auf Grundlage der gesetzlichen Vorschriften erarbeitet worden.</p> <p>Im Stadium der Bauleitplanung werden lediglich die Kontingente gemäß der geplanten Nutzung (GI, GE oder Sondergebiet Hafen) berechnet, damit in einem späteren Stadium die städtebaulich gewünschten Nutzungen -vom Grundsatz her- auch realisiert werden können.</p> <p>Es handelt sich um eine Berechnung bei freier Schallausbreitung, eine fehlerhafte Berechnung ist auszuschließen. Bei der vorgesehenen Lärmkontingentierung werden die Grenzwerte bei der umliegenden Wohnnutzung eingehalten. Insofern ist das Gutachten nur Ausdruck und Bestandteil der städtebaulichen Ziele die von der Gemeinde und der Region verfolgt werden. Und diese sind fachlich korrekt erarbeitet worden.</p>

<p>Wir kritisieren auch, dass die Schalltechnische Immissionsprognose mit einem pauschalierten Ansatz arbeitet, der Besonderheiten im konkreten Fall nicht berücksichtigt. So sind Schallreflexionen auf der Wasseroberfläche des Kanals und der geplanten Regenrückhaltebecken nicht berücksichtigt worden. Reflexionen betreffen vor allem diejenigen, die auf der gegenüberliegenden Kanalseite des geplanten Containerhafenstandortes wohnen. Also auch uns. Das ist insbesondere deshalb von Bedeutung, weil direkt an der Kaimauer die größte Lärmentwicklung vorgesehen. Außerdem bildet in unserem Fall die Bebauung rechts und links der Blockstraße einen Tunneleffekt für den Schall, der jetzt schon den vorhandenen Straßenlärm verstärkt. Zudem steigt das Gelände an. Die Abweichungen des pauschalierten Ansatzes werden in der Schalltechnischen Immissionsprognose mit ± 3 dB angegeben. Um also die großspurig erstellte Behauptung: „Bei Übernahme der Lärmkontingente in den Bebauungsplan werden die Immissionsrichtwerte an allen Immissionsorten eingehalten“ (S.13) tatsächlich gewährleisten zu können, müssten die pauschal errechneten Werte mindestens 3 dB niedriger als die gesetzlich erlaubten Maximalwerte liegen, um die Fehlertoleranz ausgleichen zu können. Das trifft aber schon in der eigenen Berechnung der Immissionsprognose bei den Immissionsorten Nr. 1, 9, 12-18, 22-23 und 27-29 weder tags noch nachts zu! An all diesen Standorten können die Grenzwerte allein schon aufgrund der Ungenauigkeit der Berechnung locker überschritten werden. Da sind fehlerhafte Berechnungen oder besondere Schallbedingungen noch gar nicht einbezogen. Wir lehnen die vorgeschlagene Lärmkontingentierung auch aus diesen Gründen ab.</p>	<p>Das Lärmgutachten bezieht korrekterweise auf die Bebauungsplangebiete I und II am Heggenkamp mit ein. Wie aus dem Lärmgutachten und der Begründung hervorgeht werden die Lärmkontingente aus den drei Bebauungsplänen I-III wegen der veränderten städtebaulichen Ziele neu verteilt. Somit ergibt sich zum Beispiel für den Bestandshafen keine Veränderung, während der geplante Containerhafen ein relativ hohes Lärmkontingent benötigt. In diesem Zusammenhang werden die relativ hohen Lärmkontingente für die Bereiche am Heggenkamp (zu großen Teilen noch unbesiegt) tendenziell reduziert. Somit stellt der Bebauungsplan Nr. 99 nur den Kernbereich der Lärmkontingentierung da, die alten Bebauungsplänen I und II sind davon indirekt auch betroffen.</p> <p>Die grundsätzliche Herangehensweise der Lärmprognose folgt dem Ziel in diesem Bereich die industrielle und gewerbliche Entwicklung zu strukturieren und zu optimieren.</p> <p>Zudem ist bereits bei den rechtskräftigen Bebauungsplänen I – III eine vergleichbare Lärmkontingentierung vorgenommen worden.</p>
--	--

<p>Die schalltechnische Prognose ist auch fehlerhaft, indem sie in den Listen auf den Seiten 17 und 18 den Gesamt-Immissionswert gleich dem Planwert setzt (LGI = LPI), und somit Vorbelastungen durch bereits bestehendes Gewerbe nicht berücksichtigt. Damit widerspricht sie sich selbst, wenn sie an anderer Stelle die Verlagerung von bestehenden Lärmkontingenten der Betriebe in den Industriegebieten am Mittellandkanal I und II fordert. Die Rechnung würde nur aufgehen, wenn diese Lärmkontingente tatsächlich zu 100% dem Containerhafen zugewiesen werden. Da dies nicht möglich ist und in der Prognose selbst auch gar nicht gefordert wird, muss eine Vorbelastung eingetragen werden. Da z.B. für den Immissionsort Nr. 13 die gesetzlich geforderten Höchstwerte nur äußerst knapp eingehalten werden („-0“), würde die Berücksichtigung der Vorbelastung in der Prognose das Vorhaben zum Kippen bringen. Wir kritisieren daher die schalltechnische Prognose auch in dieser Hinsicht und fordern eine Neuberechnung unter Berücksichtigung realistischer Vorbelastungen. Bei der (Neu-)Planung ist laut gesetzlicher Vorgabe vorsorglich von der höchstzulässigen und hinsichtlich der zu erwartenden Emissionen ungünstigsten Ausnutzung der vorgesehenen Gebietsfestsetzungen auszugehen.</p> <p>Außerdem kritisieren wir das Ergebnis der Schallprognose für das Wohnhaus von Ute und Heiner Hellbaum, Kanalstr. 1 in Oelingen, Immissionsort Nr. 29, als fehlerhaft. Auf der Webseite www.bi-gp.de/rechner.html gibt es einen Lärm-Rechner, mit dessen Hilfe man relativ einfach die Auswirkungen von Lärmkontingenten auf verschiedene Immissionsorte ausrechnen kann. Trägt man dort die Geokoordinaten der Kanalstraße 1 in Oelingen ein (52.343966, 8.265124), erreicht allein das Lärmkontingent der Teilfläche „Containerhafen“ (52.344124, 8.267577, 77 dB/A, 11.565 m2) an der Kanalstraße 1 die Anzahl von 64,9 dB/A und überschreitet damit die maximal erlaubten 60 dB/A tagsüber erheblich. Schallreflexionen auf der Wasseroberfläche und Auswirkungen anderer Lärmkontingente sind da noch nicht einmal einbezogen. Dass die Grenzwerte an dieser Stelle nicht eingehalten werden können, ist auch nicht verwunderlich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass in relativ geringer Entfernung zu diesem Wohnhaus nach der vorliegenden Planung 77 dB/A auf über einem Hektar Fläche erzeugt werden dürfen.</p>	<p>Die genannte Gegenrechnung kann nicht nach vollzogen werden. Die Ausbreitungsrechnung erscheint doch fachlich mehr als fragwürdig und bezieht sich wahrscheinlich auf andere Beurteilungsmaßstäbe (Spitzenwert – oder Verteilung auf den Tageszeitraum?).</p> <p>An der Richtigkeit der Lärmkontingentierung gibt es keinen Zweifel, da die Berechnung auf Grundlage der DIN 45 691 „Geräuschkontingentierung“ unter Verwendung der entsprechenden Schall-Software „Soundplan“ erfolgt ist.</p>
--	--

<p>Um die Immissionswerte auf den gesetzlich tolerierten Maximalwert von 60 dB/A am Wohnhaus zumindest auf dem Papier runterzudrücken, wurden in der Schallprognose „Sektoren mit Zusatzkontingenten“ eingeführt. Die Sektorgrenzen gehen haar-scharf an verschiedenen Wohnhäusern, auch an diesem vorbei. Die tägliche Erfahrung zeigt, dass sich Schall aber nicht an scharfe Grenzen hält, und es stark zu vermuten ist, dass der tatsächliche Lärm auch jenseits der Sektorengrenzen höher sein wird als in der Prognose angegeben.</p>	<p>Die Ausführungen werden zurückgewiesen, das Schallgutachten ist richtig.</p>
<p>Überhaupt erscheint uns die Eingrenzung der Flächen in Lärmsektoren eine Angelegenheit der Theorie zu sein, die praktisch nicht umsetzbar ist. Denn: Mit der Sektorierung erhält der Containerhafen das Recht, auf seiner Fläche so viel Lärm machen zu dürfen, dass dies mit dem Recht der Anwohner auf Lärmbegrenzung kollidiert. Weil die Sektorengrenze eine theoretische ist, die rein planerisch festgelegt wurde, hält sie den Schall nicht aktiv zurück. Wenn also die Werte an der Kanalstraße 1 (wie an der Oelinger Straße Nr. 3, 5 und 14 oder der Donaustraße 4) tatsächlich eingehalten werden sollen, geht das nur mit aufwändigen Baumaßnahmen oder auf Kosten des Containerhafens, der sein Kontingent nicht ausnutzen kann. Da der Lärm direkt an der Kaimauer entstehen können soll, sind Baumaßnahmen für diese Richtung nur auf der anderen Kanalseite möglich bzw. unmöglich, denn die gegenüberliegende Kanalseite ist nicht in den Bebauungsplan einbezogen, auch stehen die Flächen dort nicht zur Verfügung. Entweder können also die 77 dB/A am Containerhafen nicht ausgenutzt werden, oder die 60 dB/A werden an der Kanalstraße überschritten. Beide Seiten werden aber auf ihre Rechte pochen. Die Situation ist mit der Sektorierung daher nicht gelöst, sondern eher noch verschärft worden und birgt ganz erhebliches Konfliktpotential! Die Schalltechnische Prognose mit ihrer Sektorierung ist in der Praxis ungeeignet und lediglich ein Mittel, die Bauplanung auf dem Papier in einem günstigen Licht darzustellen!</p>	<p>Es wird obige Ausführungen verwiesen.</p>

<p>In dem Fall Kanalstr. 1 hilft aber auch die Sektorierung nicht: Denn selbst, wenn man die Sache mit den Sektoren und ihren Zusatzkontingenten (+4 dB) vernachlässigt und am Containerhafen nur 73 dB/A zulässt, kommt man nach unserer Rechnung an der Kanalstr. 1 immer noch auf 60,9 dB/A und damit über den Grenzwert. Ein Toleranzausgleich von 3 dB oder Einflüsse von den übrigen Flächen oder Schallreflexionen an der Wasseroberfläche sind da noch gar nicht einbezogen.</p> <p>Das heißt: Am Wohnhaus Kanalstr. 1 werden die gesetzlich erlaubten Maximalwerte für Lärmbeeinträchtigungen nach der jetzigen Planung auf jeden Fall überschritten. Nach unseren Berechnungen sogar erheblich. Wir lehnen die Schalltechnische Prognose ab und interessieren uns auch sehr dafür, wieso es zu dieser Unterschiedlichkeit bei den Berechnungsergebnissen kommen kann und bitten um eine Erklärung.</p> <p>Wir lehnen die schalltechnischen Berechnungen als fehlerhaft und vollkommen unpraktikabel ab! Wir fordern daher auch aus diesem Grund die Beendigung des Verfahrens!</p>	<p>Es wird obige Ausführungen verwiesen. Die Festsetzung von Zusatzkontingenten ist eine Möglichkeit im Rahmen der DIN „Geräuschkontingentierung“, die in der vorliegenden Planung umgesetzt wurde.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Schlussfolgerungen werden – wie oben ausgeführt – nicht geteilt.</p>
<p>Wir bemängeln auch, dass es keine Einbeziehung der zum Teil sehr erheblichen Vorbelastungen durch Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr in eine übergreifende Lärmprognose gegeben hat. Bei der Zunahme des Schwerlastverkehrs durch die vorliegende Gewerbeplanung wurde nicht einmal in der vorliegenden Prognose berücksichtigt, dass der Verkehrslärm auf der Kanalbrücke der B51 durch die Höhe der Brücke und durch Reflexionen auf der Wasseroberfläche von besonders exponierter Stelle aus geschieht. Die Brücke ist höher als die in der Schallberechnung angenommenen 5 Meter, wobei auch die Auffahrampen zu berücksichtigen sind. Wenn ein derartig lärmintensives Bauvorhaben in ein durch Verkehrslärm bereits stark vorbelastetes Gebiet geplant wird, greift die ausschließliche Betrachtung von Industrie- und Gewerbelärm zu kurz, um die tatsächlichen Belastungen vor Ort bewerten zu können. Wir vermissen daher die Beschäftigung mit der Fragestellung, wie konstruktive Lösungsansätze aussehen könnten, um das Gesamtproblem Lärm lösen zu können und fordern eine Diskussion darüber ein.</p>	<p>Die Aussagen zur Verkehrs- und Lärmbelastung an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen werden zur Kenntnis. Nach aktuellem Planungsstand ist davon auszugehen, dass die Verkehrssteigerungen zu keiner im gesetzlichen Sinne wesentlichen Erhöhung des Verkehrslärms führen werden und die Grenzwerte eingehalten werden.</p>

<p>Wir kritisieren auch das dem Bebauungsplan beige-fügte Entwässerungskonzept des Ingenieurbüros Schwerdhelm & Tjardes. Das Konzept prognostiziert die Niederschlagsmengen mithilfe der „Koordinierte Starkniederschlags-RegionalisierungsAuswertung“ (KOSTRA) des Deutschen Wetterdienstes aus dem Jahr 2000. Die Zahlen sind 15 Jahre alt. Während dieser 15 Jahre hat sich das Wettergeschehen weltweit gewandelt. Auch in Europa. Dieser Prozess zeichnete sich schon im Jahr 2000 ab, die KOSTRA-Autoren ziehen das Fazit: <i>„In allen Zeitspannen (Jahr, Sommer und Winter) kann man an Hand der Häufigkeitsverteilungen eine Tendenz zur Zunahme der Starkniederschlagshöhen erkennen.“</i> Besonders in Nordwestdeutschland. Die Tendenz zeigte sich also schon damals deutlich ab.</p> <p>Dieser Wandel hat sich in den letzten 15 Jahren stark beschleunigt. Fast alle Jahre waren wärmer als alle ihre Vorgänger, das Jahr 2015 ist bislang das wärmste seit Wetteraufzeichnung. Und sie werden starkregenreicher. „Jahrhunderthochwasser“ treten inzwischen auch bei uns fast jährlich auf, manchmal mit (27. August 2010), meistens ohne Katastrophenalarm (15/16. August 2015).</p> <p>Vor dem Hintergrund der Auswirkungen dieser zunehmenden Klimaveränderungen distanziert sich der Deutsche Wetterdienst inzwischen selbst von seinen bisherigen Berechnungsmodellen und arbeitet daran, sie durch neue Methoden und komplexere Modelle zu ersetzen. Zum Beispiel das Modell „SNOW“ des DWD, mit dem Stärke und Häufigkeit künftiger Hochwasserlagen besser eingeschätzt werden können (www.dwd.de/DE/klimaumweltiklimawandel/ueberblick/ueberblick_node.html).</p>	<p>Das zu Grunde liegende Oberflächenentwässerungskonzept wurde über Bestandsvermessungen der Flächen und Entwässerungseinrichtungen und eine Begehung des Planungsgebiets erstellt. Die Begehung des Plangebiets fand Ende September 2015 statt, somit wurden normale Wasserstände beobachtet. Wie bereits im Bericht zum Oberflächenentwässerungskonzept beschrieben teilt sich das Planungsgebiet in zwei Entwässerungsrichtungen auf. Die Entwässerungseinrichtungen entlang der Donaustraße und der Osnabrücker Straße (B 51) erfolgt über die Straßenseitengräben in Richtung Norden. Hierbei liegen die Grabensohlen und Durchlässe im Schnitt ca. 0,5 m bis 1,00 m höher als die im zweiten Entwässerungssystem in Richtung Osten (Oelinger Str. / Siedlung Stripper). Beide Systeme entwässern in die Hunte (Vorfluter). Die Straßenseitengräben entlang der Oelinger Straße würden einen Rückstau aus der Hunte am stärksten zu spüren bekommen, da sich das gesamte Gelände und somit auch die Entwässerungseinrichtungen in diesen Bereichen zum umliegenden Gelände am tiefsten liegt.</p>
--	---

<p>Die Entwässerungsprognose von Schwerdhelm & Tjardes bezieht diese Entwicklung nicht mit ein und ist deshalb nicht aktuell! Wir akzeptieren auch nicht den möglichen Gegeneinwand, dass die KOSTRA-Zahlen anerkannter Stand der Technik seien. Wenn diese Zahlen derart offensichtlich überholt sind und allgemein anerkannt ist, dass in Zukunft mit nochmals erheblich höheren Niederschlagsmengen gerechnet werden muss als jetzt schon, verlangen wir von einer verantwortlich handelnden Planung, entsprechende Zuschläge einzurechnen! Daher sind die vorliegenden Berechnungen für Gräben, Rohre und Rückhaltungen mangelhaft. Dies ist von großer Tragweite, weil über die geplanten umfangreichen Bodenversiegelungen (20 Hektar) und die Umleitung der bisherigen Entwässerung (bisher teilweise in den Mittellandkanal, teilweise entlang der Oelinger Straße) größere Mengen an Oberflächenwasser über neue Wege abgeleitet werden sollen. Ein zusätzliches Problem dabei: Das Gelände hat nur sehr geringes Gefälle und entwässert äußerst schlecht. Überschwemmungen sind häufig. Wir fordern deshalb eine Ausweitung des Entwässerungskonzeptes über das reine Plangebiet hinaus bis zur Einleitung des Wassers in die Hunte! Wir weisen daher das vorliegende Konzept zurück und fordern eine Neuberechnung!</p>	<p>Dem Ersteller des Oberflächenentwässerungskonzept ist in der Tat bewusst, dass eine Bifurktion am Auslaufbauwerk ausgebildet wurde. Anhand der Sohlhöhen der weiterführenden Gräben und Durchlässe wurde dieser Sachverhalt einer Verzweigung von Abflüssen erkannt und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Für die zukünftige Oberflächenentwässerung spielt dies allerdings keine Rolle mehr, da das gesamte Oberflächenwasser des Plangebiets über das Regenrückhaltebecken aufgefangen und gedrosselt abgeleitet werden muss. Durch das neue Entwässerungskonzept ohne die Verzweigung werden die Gebiete Oelinger Str. und die Stripper Siedlung entlastet. Der Straßenseitengraben der Oelinger Str. wird zukünftig nur bis zum Knotenpunkt Oelinger Str. / Hafenstraße geführt und nimmt dann nur noch das anfallende Oberflächenwasser der Oelinger Straße und der angrenzenden Grundstücke außerhalb des Plangebietes auf. Es wird kein Oberflächenwasser des zukünftigen Hafen- und Industriegebiets über die Oelinger Str. und die Stripper Siedlung in den Vorfluter abgeleitet.</p>
	<p>Das anfallende Oberflächenwasser südlich des Kanals wird durch einen Düker unter dem Mittellandkanal in Richtung Norden geführt. Diese Abflussmengen sind als Durchfluss im Regenrückhaltebecken (entsprechende Dimensionierung des Drosselbauwerks) in einer zukünftigen Entwässerungsgenehmigung zu berücksichtigen. Eine Rückhaltung dieses Abflusses ist nicht erforderlich.</p> <p>Während der Bauphase sind die entsprechenden Wasserhaltungsmaßnahmen zu treffen. Das Oberflächenentwässerungskonzept hat nicht die Aufgabe geologische und bodenmechanische Aspekte zu untersuchen und Wasserhaltungsmaßnahmen während der Bauzeit aufzuzeigen.</p> <p>Im Konzept wurden keine Grundwasserhöhen angegeben. Die im Bestandsplan dargestellten Höhen beziehen sich auf die Grabensohlen und Böschungshöhen, die Sohlen der Durchlässe und dem Wasserspiegel.</p> <p>Ein Oberflächenentwässerungskonzept ist erforderlich, um das Prinzip und die Machbarkeit der geplanten Entwässerungseinrichtungen darzulegen. Dabei werden die gewählten Entwässerungseinrichtungen anhand der vorliegenden Parameter berechnet. Die Umsetzbarkeit des Entwässerungssystems im vorgelegten Oberflächenentwässerungskonzept ist ausnahmslos gegeben. In den weiteren Planungsphasen wird das Grundkonzept ausgearbeitet und mit den Genehmigungsbehörden abgestimmt.</p>

<p>Wir fordern auch, dass die Beleuchtung auf dem Gelände nicht auf die Umgebung strahlt. Es müssen geeignete Blendschutzeinrichtungen angebracht werden, die eine direkte Beleuchtung über das gewerblich genutzte Gelände hinaus verhindern. Außerdem sind blinkende, flackernde oder unregelmäßige Lichter zu vermeiden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die Fragestellung wird im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet werden, es ist ein Lichtgutachten zu erstellen.</p>
<p>Und noch eine Kritik an der zeichnerischen Darstellung: Was bedeutet die Zahl „70/55“ bzw. andere Zahlen an der Stelle in den umrandeten Kästen (roter Pfeil in der Abb. unten)? In der Legende des Plans findet sich darauf kein Hinweis.</p> <p>In der Legende finden sich aber Hinweise darauf, dass die verschiedenen Nutzungsarten (Sonder- / Industrie- / Gewerbegebiete / Grünanlagen etc.) farblich gekennzeichnet sind: Mischgebiete sind braungrau, Gewerbeflächen violett, Sondergebiete orange, Straßen gelb etc. Auf der Planzeichnung herrscht jedoch auch innerhalb des Plangebietes die Farbe <u>Weiß</u> vor. Man kann zwar einige breite bunte Linien erkennen, aber bis auf das kleine braune Mischgebiet, die violette Fläche um das Baudenkmal herum und über den Gasleitungen, der blauen Wasserfläche sowie einige grüne Grünflächen gibt es kaum farbigen Flächen. Wahrscheinlich sollen die weißen Flächen ebensolchen Nutzungen zugeordnet sein wie deren farbliche Umrandungen. Da das aber nicht eindeutig zu erkennen ist, müssen wir gemäß des Buchstabens des Gesetzes bzw. der Legende formal davon ausgehen, dass nur die farblichen Umrandungen entsprechende Nutzungs-zuordnungen enthalten, die weißen Flächen hingegen <u>nicht</u>. Im Zusammenhang mit den eingetragenen Bebauungsgrenzen bedeutet das: auf den weißen Flächen dürfen zwar Gebäude errichtet werden, aber keine gewerbliche Nutzung stattfinden.</p>	<p>Auf Wunsch kann die Gemeinde dem Einwender eine Planzeichnung in Originalgröße zur Verfügung stellen oder die Fragen direkt am Plan beantworten.</p>
<p>Als Fazit möchten wir formulieren, dass wir uns über die vorliegende Bauplanung sehr geärgert haben. Einen Containerhafen an einen Standort zu setzen, an dem kein Containertransport möglich ist, ist eine vollkommen sinnlose Sinnlosigkeit und daher zu unterlassen. Wenn der geplante Hafen gar kein Containerhafen sein, sondern lediglich dazu dienen soll, ein „Gesamtprojekt“ an der Bevölkerung vorbei zu lancieren, ist er eine gemeine Gemeinheit und erst recht zu unterlassen.</p> <p>Bevor Sie nun beginnen, unsere Einwände zu zerpfücken, haben wir eine Bitte: Sehen Sie sich den mitgelieferten Film „Die Katze“ (Le Chat) mit Simone Signoret und Jean Gabin aus dem Jahr 1970 an und überlegen Sie, warum wir Sie dazu bitten. Diese Frage und die beigelegte DVD sind ausdrücklich Bestandteil unserer Einwendungen und wir bitten ausdrücklich um deren Beachtung.</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

41 Von der Haar & Mull, Donaustr. 3, 49163 Bohmte				29.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet		Anregungen	x	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Fristgerecht teilen wir Ihnen unsere Einwände und Bedenken mit und bitten um Prüfung und Antwort. Die zugelassene bauliche Nutzung im Bebauungsplan 99 sowie im Flächennutzungsplan beeinträchtigt uns in unseren Rechten. Die Pläne verstoßen gegen geltendes Recht.</p>					
<p>Die Veröffentlichung der Auslegungsfrist entspricht nicht dem BauGB § 3 Absatz 2: Eine ortsübliche Bekanntmachung erfolgt über die Tageszeitung. Die Einsicht der Pläne war im Auslegungszeitraum an zwei Werktagen nicht möglich.</p>			<p>Die Bekanntmachung entspricht den gesetzlichen Vorschriften.</p>		
<p>Der ausgelegte geänderte Planentwurf entspricht nicht dem vom Orts- und Gemeinderat genehmigten ersten Entwurf:</p> <p>Für den geänderten Entwurf gibt es keinen Gemeinderatsbeschluss. Die Begründung für den Bebauungsplan ist unvollständig bzw. unwahr (Wittlager Kreisblatt vom 4.11.2015 Seite 13).</p> <p>Das Plangebiet im Entwurf des Bebauungsplans Nr. 99 "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" umfasst ca. 23 ha. Das Plangebiet im Entwurf der 13. Änderung des Flächennutzungsplanes "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" umfasst hingegen ca. 22 ha.</p>			<p>Die geänderte Entwurfsplanung ist vom Verwaltungsausschuss nach Vorberatung im Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt, aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens, beschlossen worden. Insofern kann der geänderte Entwurf nicht dem Ursprungsentwurf entsprechen. Dies ist gesetzlich auch nicht notwendig, da das frühzeitige Beteiligungsverfahren auch dazu dient, umweltrelevante Auswirkungen und deren Untersuchungsgrad zu ermitteln und dementsprechend den Entwurf darauf anzupassen.</p> <p>Die im Bebauungsplan aufgeführte Flächenbilanz und die Bilanzierung im Umweltbericht sind hinsichtlich der Teilflächen wie auch der Gesamtfläche korrekt. Die Gesamtfläche ist dort mit 23.11 ha bezeichnet, somit auch genau beziffert. Es steht dort nicht wie behauptet „ca. 23.11“. Bei der Begründung zum Flächennutzungsplan handelt es sich bei der Flächenangabe um einen allgemeinen Einleitungssatz mit „ca. 22 ha“. Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplanes umfasst nicht die Verkehrsfläche der B 51, daher ist die Fläche auch geringer. Insofern handelt es sich um keinen Widerspruch.</p>		
<p>Wir wohnen in der Donaustr. 3, Bohmte-Oelingen, Flur 1, Flurstück 33/2, und werden insbesondere durch die zu erwartende Lärm- und Verkehrsbelastung stark beeinträchtigt werden.</p> <p>Verschlechterung unserer Wohn- und Lebensqualität: Schon mehrfach haben wir daraufhin gewiesen, dass durch die Entstehung des Hafen- und Industriegebietes eine erhebliche Herabsetzung der Wohnqualität und auch eine Wertminderung für das von uns bewohnte Gebäude entstehen.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren, sodass keine Wertminderungsansprüche daraus abgeleitet werden können.</p>		

<p>Bewusst wohnen wir in ländlicher Umgebung und nehmen teils weite Wege in Kauf z. B. zur Arbeitsstelle und Schule, zum Einkaufen und zur ärztlichen Versorgung, die wir auch aufgrund des geringen Angebots des ÖPNV in der Mehrzahl mit dem Auto erledigen. Dafür investieren wir sehr viel Zeit, ebenso in den Erhalt des Anwesens, auf dem wir wohnen.</p> <p>Aussage 4.8.2 „...Verkehrslärm Des Weiteren sorgt die verkehrliche Erschließung über die Hauptachse Hafenstraße dafür, dass die umliegenden Wohnhäuser nicht durch Verkehrslärm direkt belastet werden...“</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>
<p>Diese Aussage ist falsch. Der Verkehr führt in mittelbarer Nähe über die Hafenstraße und in unmittelbarer Nähe über die B 51 an unserem Wohnort vorbei. Hier ist eine deutliche Verschärfung der Lärmsituation zu erwarten, so dass die Wohnqualität verschlechtert wird. Lt. Ihrer Aussage werden bei laufendem HWL-Hafenbetrieb dann 300 LKW/d erwartet, bei Bebauung des Gewerbe-/ Industriegebiets sogar eine vielfache Erhöhung dieser Anzahl.</p> <p>Die Ortschaft Oelingen ist historisch gewachsen, jede Familie hier ist mit ihrem seit Generationen bewirtschafteten Land verwurzelt. Nahezu alle Wohnhäuser in Stirpe-Oelingen wie das unsere wären von der Lärm- und Verkehrsbelastung unmittelbar aufgrund der vorherrschenden Windrichtung West/Süd-West betroffen.</p> <p>Insbesondere wird in meiner Familie die Lebensqualität und Gesundheit gefährdet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bewohner arbeiten im Schichtdienst (Schlafstörung), • Konzentrationsstörung der sich in Schulausbildung befindenden Kinder beim Lernen zu Hause, • Konzentrationsstörung während im Homeoffice arbeitender Erwachsener, • eingeschränkte Freizeitnutzung des Gartens. 	<p>Die Aussage ist hinsichtlich der neuen Gewerbestraße wird in der Begründung berichtigt.</p> <p>Die Aussagen zur Verkehrs- und Lärmbelastung an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen werden zur Kenntnis. Nach aktuellem Planungsstand ist davon auszugehen, dass die Verkehrssteigerungen zu keiner im gesetzlichen Sinne wesentlichen Erhöhung des Verkehrslärms führen werden und die Grenzwerte eingehalten werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren, sodass Beeinträchtigungen im gesetzlichen Sinne daraus abgeleitet werden können.</p>
<p>Die Planungen für das Verkehrskonzept sind nicht schlüssig:</p> <p>„...Aus den drei Plangebieten (BP 99, BP I und II) sind nach vollständiger Besiedlung insgesamt ca. 3.000 Kfz-Fahrten in 24 Std., davon ca. 940 Lkw-Fahrten, zu erwarten...“</p> <p>Das prognostizierte Aufkommen wird bei verschiedenen Wetter- und Verkehrsverhältnissen zu erheblichen Staus am Kreisverkehr Leckermühle und an der zu errichtenden Ampelanlage Hafenstr./B51 führen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es sind bei Besiedlung der Bebauungsplanflächen bauliche Maßnahmen an den Knotenpunkten B 51/Hafenstraße und Leckermühle kurz- bis mittelfristig erforderlich. Es wird darauf hingewiesen, dass auch das aktuelle Planungsrecht ein ähnliches Verkehrsaufkommen erwarten lässt.</p>

<p>Die zu erwartende Lärmbelastung durch den Containerumschlag ist zu hoch:</p> <p>Die angegebenen Werte lassen keine Ruhe tagsüber, insbesondere zur üblichen Freizeit der Schüler, die sich zu Hausaufgaben konzentrieren müssen, sowie keinen ruhigen Nachtschlaf zu. Wir als Anlieger sind bereits jetzt durch zwei Bundesstraßen B51 und B68, die hochfrequentierte Bundesbahnstrecke Bremen-Osnabrück und den bestehenden Hafen belastet. Bereits jetzt ist der Nachtschlaf gestört.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden eingehalten.</p>
<p>Der Verkehrslärm auf der nach den Ansprüchen des LKW-Verkehrs zu gestaltenden Hafenstraße sowie des Gewerbe- und Industriegebiets direkt am bestehenden Schüttguthafen wäre zum Betriebslärm hinzuzurechnen. Das Bewegen der Container per Portal Kran würde zusätzlich Lärmspitzen erzeugen: Zupacken der Greifkrallen, Heben der Container aus dem Schiff, Absetzung und ggf. Umsetzen der Container mit erheblichen Lärmspitzen durch Aufeinanderknallen vom Metall, Wiederaufgreifen der Container, Abladen der Container auf dem LKW.</p> <p>Eine weitere Belastung von Umschlag und durch den zu erwartenden stark erhöhten Verkehrslärm ist unzumutbar.</p>	<p>Der Verkehrslärm auf öffentlichen Verkehrswegen ist rechtlich getrennt von dem Gewerbelärm zu beurteilen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden nur die Lärmkontingente auf die einzelnen Flächen aufgeteilt und berechnet.</p>
<p>Nachtarbeit führt zu Lärmbelastung durch Containerumschlag, fahrenden und wartenden LKW-Verkehr:</p> <p>Bei nachts deutlich niedrigeren Temperaturen ist zu erwarten, dass Standheizungen durch den wartenden LKW-Verkehr laufen werden. Lärm trägt nachts weiter als tagsüber. Das Aufsetzen der Container verursacht kurzfristigen und wiederkehrenden extremen Lärm. Auch dieser wird nachts deutlicher zu hören sein, zumal Container ja nachts nicht leiser abgesetzt werden als tagsüber.</p>	<p>Ob es zu Nachtarbeit kommt, kann erst nach Ansiedlung durch konkrete Betriebe beurteilt werden. Es sind dann die gesetzlichen Grenzwerte für die Nachtarbeit einzuhalten.</p>
<p>Die zu erwartende Lärmbelastung durch Lärmemissionen eines Industriegebiets in unmittelbarer Nähe zum Bestandshafen ist zu hoch:</p> <p>Bereits werden jetzt vom Hafen Kanalumschlag Bohmte die zulässigen Lärmgrenzwerte gerade noch eingehalten. Bei hinzukommender Lärmemission durch Gewerbe-/Industrieansiedlung sowie neu hinzukommendem Verkehrslärm, der in diesem Fall dem Betriebslärm hinzuzurechnen ist, zwischen westlicher Donaustraße und Bestandshafen ist mit sehr großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass die Lärmwerte stark überschritten werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die gesetzlichen Grenzwerte sind in der Gesamtbeurteilung einzuhalten, so ist auch die Lärmkontingentierung berechnet und ausgelegt worden. Bestehende Betriebe sind durch das Gewerbeaufsichtsamt zu kontrollieren, ggf. sind Auflagen zu erteilen.</p>
<p>Der Verkehrslärm der B51 auch nachts macht eine ungestörte Nachtruhe unmöglich. Ein weitere Lärmbelastung durch weiteren Verkehrslärm hervorgerufen durch nächtliche Fahrzeugbewegungen und Lärm hervorgerufen durch Betriebe ist unzumutbar. Ein weitere Lärmbelastung durch hinzukommenden Verkehrslärm auf der B51 hervorgerufen durch das Industriegebiet anfahrende Fahrzeuge ist unzumutbar.</p>	<p>Die Aussagen zur Verkehrs- und Lärmbelastung an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen wird zur Kenntnis. Nach aktuellem Planungsstand ist davon auszugehen, dass die Verkehrssteigerungen zu keiner im gesetzlichen Sinne wesentlichen Erhöhung des Verkehrslärms führen werden und die Grenzwerte eingehalten werden.</p>

<p>Keine Regelung von Wartezeiten beim Verladeverkehr erkennbar:</p> <p>Es sind keine Parkstreifen, Warteanlagen für die LKW und keine Sanitäranlagen für die LKW-Fahrer vor dem HWL-Containerhafen geplant. Wie ist hier die weitere Planung? Lärm und Verschmutzung der Umgebung durch die wartenden Fahrer sind ansonsten zu erwarten.</p> <p>Wir fordern ausdrücklich keine Ansiedlung von Betrieben, die mit Gefahrgütern handeln.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>
<p>Massive Bedenken bzgl. Lärm während der Bauphase:</p> <p>Wir befürchten gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärmbelastung. Bereits in der Ausbauphase des Mittellandkanals in den 1970-er Jahren war die Lärmbelastung durch das Einrammen von Spundwänden enorm.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die gesetzlichen Grenzwerte sind einzuhalten.</p>
<p>Fehlende Betrachtung von Schleiereulen:</p> <p>Dem beauftragen Büro BIO-CONSULT lagen Hinweise zum Vorkommen von Schleiereulen vor, die sich meiner Meinung nach nicht hinreichend im Artenschutzbeitrag wiederfinden. Zumindest 2 Vorkommen (Hofstelle Osthäa-Ebker - müsste für den Bau des Containerhafens abgerissen werden und Gebäude Am Schützenplatz 5) sind bekannt.</p> <p>Planungen stehen im Widerspruch zu § 136 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes:</p> <p>Zurzeit ist beim Verwaltungsgericht Osnabrück ein zweites Verfahren des Betreibers des Bestandshafens gegen den Nichterhalt einer Subvention der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes anhängig. Sofern der Klage auch in diesem Verfahren stattgegeben wird, ist die Realisierung des geplanten neuen Containerhafens ohne Subventionen nicht gegeben. Somit ist die Überplanung des bestehenden Bebauungsplanes und des Flächennutzungsplanes nicht erforderlich.</p>	<p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden.</p> <p>Hinsichtlich des Artenschutzes ist die Planung durchführbar (vgl. Umweltbericht und Fachgutachten). Durch die gewerbliche Besiedlung kommt es zwangsläufig zu Verdrängungseffekten die im Rahmen der Herrichtung externer Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Die Gemeinde Bohmte wird an ihrer Planung festhalten.</p>

<p>Nichtbeachtung von unverrückbaren lokalen Gegebenheiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf dem Gelände befindet sich eine Gas-hochdruckleitung der Eon-Ruhrgas in 1 Meter Tiefe. Wegen der Gasleitungen ist auch die beschriebene Erweiterung der neuen Hafenanlage schon rein technisch nicht möglich. Die ausgewiesene Fläche darf nicht befahren oder ohne Schutzmaßnahmen gekreuzt werden. • Durch die Ausbuchtung des Kanals oder jede andere Veränderung, z. B. durch Steinplatten wird Wasser verschoben, etc., jede Veränderung am Projekt hat zur Folge, dass das Oberflächenwasser verschlechtert wird. Es verschlechtert sich die Wasserqualität des Mittellandkanals. Durch Baumaßnahmen ist das abfließende Wasser verschmutzt, ebenfalls das im Regenrückhaltebecken. Auch bei Ausbaggerung des Hafenbeckens wird Kanalwasser verschmutzt. • Fehlende Erweiterungsmöglichkeiten für den HWL-Containerhafen aufgrund der Begrenzung auf der einen Seite durch die Kanalbrücke Oelinger Straße, auf der anderen Seite durch das Wendebecken und in Privatbesitz befindliche Flächen, die immer wieder großzügig in Darstellungen mit eingerechnet werden. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die notwendigen Schutzabstände und Vorgaben werden eingehalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>
<p>Unangemessene Beeinträchtigung des Landschaftsbildes:</p> <p>Mit wie in verschiedenen Gesprächen angegebenen 3 m Höhe Aufschüttung des Hafengeländes und ca. 15 m hohem Portalkran wird das Landschaftsbild nachhaltig in zerstörerischer Weise beeinträchtigt.</p> <p>Das gewachsene Erscheinungsbild der Dörfer und Siedlungen im Osnabrücker Land muss bei der Bauleitplanung stärker berücksichtigt werden. Dies ist eine Forderung des Heimatbundes Osnabrücker Land, die auch vom Landkreis Osnabrück unterstützt wird. So stand es letztes Jahr in der Zeitung. Wir fordern, dass bereits bei Planungsprozessen siedlungsgeschichtliche Entwicklungen und typische Bauformen stärker berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Aufschüttung beim Containerhafen wird sich auf 1,5 m über dem heutigem Gelände beschränken.</p> <p>Bereits durch das aktuelle Planungsrecht sind diese Veränderungen möglich. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>

<p>Bei den betroffenen Ackerflächen handelt es sich um allerbestes Agrarland, dass in dieser Qualität, Erosionsgefährdung und Wasserhaushalt nicht zu ersetzen ist. Das ökologische Gleichgewicht wird durch deren Nutzung als Industriefläche zerstört.</p> <p>Einen weiteren Mangel sehen wir in der Anwendung kommunalen Rechts zu Gunsten einer privaten Gesellschaft, an der wiederum die planende Kommune Miteigentümer ist. Der geplante Containerhafen beeinträchtigt unsere Gesundheits- und Lebensqualität im höchsten Maße! Dieses Projekt ist für unser Landschaftsbild völlig unangemessen.</p>	<p>Bereits durch das aktuelle Planungsrecht sind diese Veränderungen möglich.</p> <p>Es handelt sich um einen kommunalen Planungsprozess auf Grundlage des BauGB. Die spätere Hafenbetreiberschaft muss im Übrigen öffentlich ausgeschrieben werden.</p>
<p>Beeinträchtigung durch Lichtemission:</p> <p>Durch Aufschüttung des Geländes auf 3 m Höhe werden hochliegende Lichtquellen mit Ausbreitung ins umliegende Land abstrahlen, die Lichtemissionen durch auf- und abfahrende LKW werden unsere Räume unserer Wohnung blenden und aufhellen. Dies ist bereits deutlich erkennbar, wenn Kfz die Kanalbrücke Oelinger Straße in Richtung Norden herabfahren.</p>	<p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafenumschlagfläche von etwa 1 m über Wasserspiegellage des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Daraus resultiert eine erforderliche durchschnittliche Aufschüttung von etwa 1,5 m über heutigem Gelände, die Altplanung sah dagegen noch 2,5 m gemäß vor. Die Lichtemissionen werden in einem späterem Lichtgutachten untersucht werden, dies wird auch hinsichtlich des Artenschutzes zugunsten der Fledermauspopulationen gefordert.</p>

<p>Naturschutz:</p> <p>Der Neubau eines Containerhafens und die Bebauung mit Gewerbe- und Industriegebieten im geplanten Gebiet sind ein massiver Eingriff in die Natur. Fruchtbarer Ackerboden sowie Grünland geht hierdurch verloren. In der Konsequenz gehen Brut- und Nistplätze sowie Lebensraum u. a. für stark gefährdete und auch vom Aussterben bedrohter Vogelarten verloren. Das Gutachten der Firma Bioconsult führt 18 gefährdete Arten auf (S.11) Ein Rückgang dieser Vogelarten ist in der Folge zu erwarten. Für die Realisierung des Containerhafens ist der Abriss einer Hofstelle erforderlich. Auf dieser Hofstelle sowie in der angrenzenden Nachbarschaft nisten u.a. seit 20 Jahren Schleiereulen sowie der Turmfalke, sowie der Rotmilan, Schwarzspecht usw.</p> <p>Dort befindet sich auch der Lebensraum vieler Fledermausarten.</p> <p>Ferner wird die Vogelwelt durch die Dauerbeleuchtung des neu zu erbauenden Containerhafens beeinträchtigt.</p> <p>Lt. Gutachten gibt es keine Amphibien in den trockenen Gräben. Das stimmt nicht! Es sind Molche vorhanden! Die avifaunistische Untersuchung vom 22.9.15 ist fehlerhaft.</p> <p>Wir haben Bedenken, dass die Naturschutzverbände nicht eingebunden sind.</p> <p>Eine Berücksichtigung des § 29 der Naturschutzverbände ist dringend erforderlich.</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden.</p> <p>Hinsichtlich des Artenschutzes ist die Planung durchführbar (vgl. Umweltbericht und Fachgutachten). Durch die gewerbliche Besiedlung kommt es zwangsläufig zu Verdrängungseffekten die im Rahmen der Herrichtung externer Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind.</p> <p>Es wird im Rahmen der Genehmigungsverfahren ein Lichtgutachten erstellt werden.</p> <p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden.</p> <p>Die Beteiligung erfolgt im rechtlich vorgegebenen Rahmen.</p>
<p>Falsche Voraussetzungen in der gutachterlichen Stellungnahme der limnologischen und fischereibiologischen Untersuchungen:</p> <p>Der in der Überschrift zu findende Passus „...Limnologische und fischereibiologische Untersuchungen zur geplanten Hafenerweiterung...“ ist falsch. Wurde der Auftrag der Gemeinde nicht korrekt formuliert? Korrekt ist: Neubau eines Containerhafens.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die Überschrift wird korrigiert werden.</p>

<p>Wir bezweifeln, dass so wenig Fischbestand im Mittellandkanal zu finden ist. Regelmäßig sehen wir dort Angler, die tatsächlich Fische fangen. Ich - Torsten Mull - bin selber Angler, sehe zahlreiche Fischarten und fange sie. Bei unseren zahlreichen Spaziergängen sehen wir Fische unter der Wasseroberfläche schwimmen. Dies trotz des bereits bestehenden Hafens Zerhusen.</p> <p>Die am 12.05.2015 mittels Elektrofischerei durchgeführten fischereibiologischen Untersuchungen an sieben Stellen des Mittellandkanals ergaben in lediglich zwei Probestellen Nachweise von Fischen. Im Rahmen der Untersuchung wurden drei Arten nachgewiesen (Aal, Flussbarsch, Schwarzmundgrundel), wobei die nicht heimische Schwarzmundgrundel die Elektrofischereifänge dominierte. Alle Probestellen waren vollständig bespundet. In zwei Probestrecken war in ca. 40 bis 50 cm Tiefe eine Steinschüttungen vorhanden. Lediglich in diesen beiden Probestrecken konnten Fische nachgewiesen werden. Es wurde geschlossen, dass der untersuchte Kanalbereich einen Fischbestand auf einem außerordentlich niedrigen Niveau aufweist. Es wurde jedoch nicht darauf hingewiesen, dass in Schifffahrtskanälen bzw. in tieferen Gewässerbereichen allgemein die Elektrofischerei sehr selektiv ist und kein repräsentatives Bild der Fischartengemeinschaft liefert. Obwohl ein vergleichsweise leistungsstarkes Elektrofischfanggerät eingesetzt wurde, sind auch mit diesem Gerät in eingespundeten Kanalbereichen mit Tiefen über 1,5 m keine repräsentativen Ergebnisse zu erwarten. Zusätzliche Befischungen z.B. mit MultiMaschen-Kiemennetze ergeben zumeist ein völlig anderes Bild der Fischfauna mit einer deutlich höheren Artenvielfalt. Die für ein Kanal typischen Arten wie Zander, Brasse, Rotaugen, Kaulbarsch, Ukelei sowie die Begleitarten Güster, Rapfen, Aland, Hecht, Karpfen werden üblicherweise nicht mittels Elektrofischerei in den tiefen Kanalbereichen gefangen. Die angegebene Fangeffizienz von 50 % erscheint übermäßig hoch und trifft allenfalls für die etwas flacheren Probestrecken vier und sieben zu, wo Fische nachgewiesen wurden. Insbesondere im Hafensbereich (Probestrecke 3) dürften erhöhte Fischeaufkommen zu erwarten sein, da sich dort ruhige Wasserbereiche befinden, in denen auch Jung- und Kleinfische geeignete Habitate vorfinden.</p>	<p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden.</p> <p>Hinsichtlich des Artenschutzes ist die Planung durchführbar (vgl. Umweltbericht und Fachgutachten). Durch die gewerbliche Besiedlung kommt es zwangsläufig zu Verdrängungseffekten die im Rahmen der Herrichtung externer Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind.</p>
---	---

<p>Obwohl die Lebensbedingungen für Fischlarven und Jungfische durch den kontinuierlichen Wellenschlag in Kanälen suboptimal sind, pflanzen sich die Hauptarten wie Zander, Flussbarsch, Rotaugen, Brasse etc. nachweislich eigenständig fort. Da die Befischung im Mai durchgeführt wurden, konnten zu diesem Zeitpunkt natürlich noch keine Jungfische nachgewiesen werden, da die meisten Arten zu der Zeit gerade ihr Laichgeschäft beendet haben und die Fischlarven noch zu klein sind, um sie mittels Elektrofischerei nachzuweisen.</p>	<p>Die Problematik des Artenschutzes zu den Fischen ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden.</p>
<p>Sehr kurzfristige Beratungsfolge in den Bohmter Gremien nach Einwandsfristende am 30.11.2015</p> <p>01.12.2015 Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt</p> <p>01.12.2015 Ortsrat Herringhausen-Stirpe-Oelingen</p> <p>09.12.2015 Verwaltungsausschuss</p> <p>10.12.2015 Rat</p> <p>Wir bezweifeln,</p> <ul style="list-style-type: none"> • dass in aller Sorgfaltspflicht innerhalb eines Werktages vom Bauamt alle Einwände umfassend aufgearbeitet und bewertet werden können, auch wenn die Einwände ihrem Eingang nach fortlaufend erfasst und bewertet werden. 1 Werktag liegt hier zwischen Ende der Einwandsfrist (30.11. und Sitzung Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt am 01.12.2015 sowie Ortsrat Herringhausen-Stirpe-Oelingen am 01.12.2015. • dass hier den Mitgliedern dieser Gremien, speziell der Sitzungen am 01.12.2015, ausreichend Zeit gegeben wird, sich im Vorfeld mit den Bedenken und Einwänden auseinanderzusetzen. Einwände, die zig Seiten umfassen, können nicht im Schnellverfahren innerhalb einer Sitzung gelesen und bewertet werden, um darüber im vollen Kenntnisstand der Sachlage abzustimmen. 	<p>Der Rat der Gemeinde Bohmte entscheidet am 10.12.2015 über den Umgang mit den Stellungnahmen nach Vorberatung durch den Verwaltungsausschuss und den Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt am 09.12.2015. Die Vertreter der SPD- und CDU-Fraktion haben in der ersten Beratung am 01.12.2015 bereits dargelegt, dass von Ihnen die Bauleitplanungen intensiv und sorgfältig beraten werden und erst daraufhin eine Entscheidung getroffen wird. Die Zeit dafür sei ausreichend.</p> <p>Insofern ist ausreichend Zeit für die Kenntnisnahme der Einwendungen gegeben. Nicht zuletzt ist ein wesentlicher Teil der Inhalte bereits zuvor in Bürgerversammlungen vorgetragen worden.</p>

42 Gertrud Dierking				30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>fristgerecht teile ich Ihnen meine Einwände und Bedenken mit und bitte um Prüfung und Antwort. Die zugelassene bauliche Nutzung im Bebauungsplan 99 sowie im Flächennutzungsplan beeinträchtigt mich in meinen Rechten. Die Pläne verstoßen gegen geltendes Recht.</p> <p>Die Veröffentlichung der Auslegungsfrist entspricht nicht dem BauGB § 3 Absatz 2:</p> <p>Eine ortsübliche Bekanntmachung erfolgt über die Tageszeitung. Die Einsicht der Pläne war im Auslegungszeitraum an zwei Werktagen nicht möglich.</p> <p>Der ausgelegte geänderte Planentwurf entspricht nicht dem vom Orts- und Gemeinderat genehmigten ersten Entwurf:</p> <p>Für den geänderten Entwurf gibt es keinen Gemeinderatsbeschluss. Die Begründung für den Bebauungsplan ist unvollständig bzw. unwahr (Wittlager Kreisblatt vom 4.11.2015 Seite 13).</p> <p>Das Plangebiet im Entwurf des Bebauungsplans Nr. 99 "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" umfasst ca. 23 ha. Das Plangebiet im Entwurf der 13. Änderung des Flächennutzungsplanes "Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal" umfasst hingegen ca. 22 ha.</p>			<p>Die gewählte Auslegungsfrist und die Veröffentlichung in den Aushangkästen der Gemeinde ist gesetzeskonform.</p> <p>Die geänderte Entwurfsplanung ist vom Verwaltungsausschuss nach Vorberatung im Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt, aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens, beschlossen worden. Insofern kann der geänderte Entwurf nicht dem Ursprungsentwurf entsprechen. Dies ist gesetzlich auch nicht notwendig, da das frühzeitige Beteiligungsverfahren auch dazu dient, umweltrelevante Auswirkungen und deren Untersuchungsgrad zu ermitteln und dementsprechend den Entwurf darauf anzupassen.</p> <p>Die im Bebauungsplan aufgeführte Flächenbilanz und die Bilanzierung im Umweltbericht sind hinsichtlich der Teilflächen wie auch der Gesamtfläche korrekt. Die Gesamtfläche ist dort 23.11 ha bezeichnet, somit auch genau beziffert. Es steht dort nicht wie behauptet „ca. 23.11“. Bei der Begründung zum Flächennutzungsplan handelt es sich bei der Flächenangabe um einen allgemeinen Einleitungssatz mit „ca. 22 ha“. Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplanes umfasst nicht die Verkehrsfläche der B 51, daher ist die Fläche auch geringer. Insofern handelt es sich um keinen Widerspruch.</p>		

<p>Meine Familie und ich wohnen in der Donaustr. 3, Bohmte.</p> <p>Folgende Grundstücke, die sich innerhalb der Gemeinde Bohmte befinden und in meinem Eigentum stehen sind betroffen insbesondere durch die zu erwartende Lärm und Verkehrsbelastung.</p> <p>Flur 1, Flurstück 36/2, Landwirtschaftlichefläche / Ackerland, Hinter Heckmanns Garten</p> <p>Flur 31, Flurstück 15, Landwirtschaftlichefläche / Ackerfläche, Hilgenecks Kamp</p> <p>Flur 31, Flurstück 16, Landwirtschaftlichefläche / Ackerfläche, Hilgenecks Kamp</p> <p>Flur 2, Flurstück 357, Gebäude- und Freifläche, Landwirtschaftlichefläche / Ackerfläche, Meisenbüschweg 6</p> <p>Flur 1, Flurstück 20/4, Landwirtschaftlichefläche / Ackerfläche, An den Lehpöthen</p> <p>Flur 1, Flurstück 33/2, Gebäude- und Freifläche, Landwirtschaftlichefläche / Ackerfläche, Donaustr. 3</p> <p>Flur 1, Flurstück 170/3, Landwirtschaftlichefläche / Ackerfläche, Ölinger Feldkamp</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>
---	--

<p>Verschlechterung meiner Wohn- und Lebensqualität, Wertminderung der im Besitz meiner Familie befindlichen Ackerflächen und Fläche mit Wohnbebauung:</p> <p>Schon mehrfach haben ich bzw. meine Tochter daraufhin gewiesen, dass durch die Entstehung des Hafen- und Industriegebietes eine erhebliche Herabsetzung der Wohnqualität und auch eine Wertminderung für mein Wohngebäude entstehen.</p> <p>Dafür machen wir Ersatzansprüche geltend.</p> <p>Mein Anwesen steht bereits seit Jahrhunderten in Delingen, seit über 100 Jahren in Familienbesitz. Bewusst wohnen wir in ländlicher Umgebung. Im Laufe der Jahre haben wir den Wert meines Hauses durch Neubau nach Brand, Renovierungen etc. erheblich gesteigert. Mein verstorbener Mann und ich haben Wohnraum für Generationen geschaffen.</p> <p>Aussage 4.8.2 „...Verkehrslärm Des Weiteren sorgt die verkehrliche Erschließung über die Hauptachse Hafenstraße dafür, dass die umliegenden Wohnhäuser nicht durch Verkehrslärm direkt belastet werden...“</p> <p>Diese Aussage ist falsch. Der Verkehr führt in mittelbarer Nähe über die Hafenstraße und in unmittelbarer Nähe über die B51 zu dem von meiner Familie bewohnten Anwesen. Hier ist eine deutliche Verschärfung der Lärmsituation zu erwarten, so dass die Wohnqualität verschlechtert wird. Derzeit befahren unter 10 motorisierte Fahrzeuge / h die Hafenstraße. Lt. Ihrer Aussage werden bei laufendem Hafenbetrieb dann 300 LKW/d erwartet, bei Bebauung des Gewerbe-/Industriegebiets sogar eine vielfache Erhöhung dieser Anzahl.</p> <p>Die Ortschaft Oelingen ist historisch gewachsen, jede Familie hier ist mit ihrem seit Generationen bewirtschafteten Land verwurzelt. Nahezu alle Wohnhäuser in Stirpe-Oelingen wie das unsere wären von der Lärm- und Verkehrsbelastung unmittelbar aufgrund der vorherrschenden Windrichtung West/Süd-West betroffen.</p> <p>Insbesondere wird in meiner Familie die Lebensqualität und Gesundheit gefährdet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bewohner arbeiten im Schichtdienst (Schlafstörung), - Konzentrationsstörung der sich in Schulausbildung befindenden Kinder beim Lernen zu Hause, - Konzentrationsstörung während im Homeoffice arbeitender Erwachsener, - eingeschränkte Freizeitnutzung des eigenen Gartens. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren, sodass keine Wertminderungsansprüche daraus abgeleitet werden können. Zudem ist der aktuelle Planbereich bereits weitgehend rechtskräftig durch den Bebauungsplan Nr. III als Industrie- und Gewerbegebiet überplant.</p> <p>Die Aussagen zur Verkehrs- und Lärmbelastung an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen werden zur Kenntnis. Nach aktuellem Planungsstand ist davon auszugehen, dass die Verkehrssteigerungen zu keiner im gesetzlichen Sinne wesentlichen Erhöhung des Verkehrslärms führen werden und die Grenzwerte eingehalten werden.</p> <p>Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren. Zudem ist der aktuelle Planbereich bereits weitgehend rechtskräftig durch den Bebauungsplan Nr. III als Industrie- und Gewerbegebiet überplant.</p>
--	---

<p>Die zu erwartende Lärmbelastung durch den Containerumschlag ist zu hoch:</p> <p>Die angegebenen Werte lassen keine Ruhe tagsüber, insbesondere zur üblichen Freizeit der Schulkinder, die sich zu Hausaufgaben konzentrieren müssen, sowie keinen ruhigen Nachtschlaf zu. Wir als Anlieger sind bereits jetzt durch zwei Bundesstraßen B51 und B68, die hochfrequentierte Bundesbahnstrecke Bremen-Osnabrück und den bestehenden Hafen belastet. Bereits jetzt ist der Nachtschlaf gestört.</p> <p>Der Verkehrslärm auf der nach den Ansprüchen des LKW-Verkehrs zu gestaltenden Hafenstraße sowie des Gewerbe- und Industriegebiets direkt am bestehenden Schüttguthafen wäre zum Betriebslärm hinzuzurechnen. Das Bewegen der Container per Portal Kran würde zusätzlich Lärmspitzen erzeugen: Zupacken der Greifkrallen, Heben der Container aus dem Schiff, Absetzung und ggf. Umsetzen der Container mit erheblichen Lärmspitzen durch Aufeinanderknallen vom Metall, Wiederaufgreifen der Container, Abladen der Container auf dem LKW.</p> <p>Eine weitere Belastung von Umschlag und durch den zu erwartenden stark erhöhten Verkehrslärm ist unzumutbar.</p>	<p>Die Aussagen zur Verkehrs- und Lärmbelastung an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen wird zur Kenntnis. Nach aktuellem Planungsstand ist davon auszugehen, dass die Verkehrssteigerungen zu keiner im gesetzlichen Sinne wesentlichen Erhöhung des Verkehrslärms führen werden und die Grenzwerte eingehalten werden.</p> <p>Die gesetzlichen Grenzwerte sind bei den späteren Nutzungen einzuhalten, dies ist jeweils nachzuweisen.</p>
<p>Nachtarbeit führt zu Lärmbelastung durch Containerumschlag, fahrenden und wartenden LKW-Verkehr:</p> <p>Bei nachts deutlich niedrigeren Temperaturen ist zu erwarten, dass Standheizungen durch den wartenden LKW-Verkehr laufen werden. Lärm trägt nachts weiter als tagsüber. Das Aufsetzen der Container verursacht kurzfristigen und wiederkehrenden extremen Lärm. Auch dieser wird nachts deutlicher zu hören sein, zumal Container ja nachts nicht leiser abgesetzt werden als tagsüber.</p>	<p>Ob es zu Nachtarbeit kommt, kann erst nach Ansiedlung durch konkrete Betriebe beurteilt werden. Es sind dann die gesetzlichen Grenzwerte für die Nachtarbeit einzuhalten.</p>

<p>Die zu erwartende Lärmbelastung durch Lärmemissionen eines Industriegebiets in unmittelbarer Nähe zum Bestandshafen ist zu hoch:</p> <p>Bereits werden jetzt vom Hafen Kanalumschlag Bohmte die zulässigen Lärmgrenzwerte gerade noch eingehalten. Bei hinzukommender Lärmemission durch Gewerbe-/Industrieansiedlung sowie neu hinzukommendem Verkehrslärm, der in diesem Fall dem Betriebslärm hinzuzurechnen ist, zwischen westlicher Donaustraße und Bestandshafen ist mit sehr großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass die Lärmwerte stark überschritten werden.</p> <p>Der Verkehrslärm der B51 auch nachts macht eine ungestörte Nachtruhe unmöglich. Ein weitere Lärmelastigung durch weiteren Verkehrslärm hervorgerufen durch nächtliche</p> <p>Fahrzeugaufbewegungen und Lärm hervorgerufen durch Betriebe ist unzumutbar. Ein weitere Lärmelastigung durch hinzukommenden Verkehrslärm auf der B51 hervorgerufen durch das Industriegebiet anfahrende Fahrzeuge ist unzumutbar.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die gesetzlichen Grenzwerte sind in der Gesamtbeurteilung einzuhalten, so ist auch die Lärmkontingentierung berechnet. Bestehende Betriebe sind durch das Gewerbeaufsichtsamt zu kontrollieren, ggf. sind Auflagen zu erteilen.</p> <p>Die Aussagen zur Verkehrs- und Lärmbelastung an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen wird zur Kenntnis. Nach aktuellem Planungsstand ist davon auszugehen, dass die Verkehrssteigerungen zu keiner im gesetzlichen Sinne wesentlichen Erhöhung des Verkehrslärms führen werden und die Grenzwerte eingehalten werden.</p>
<p>Fehler im Lärmgutachten bei der Betrachtung von Betriebslärm:</p> <p>Wir beantragen ab Baubeginn ein Nachtfahrverbot und keine Nachtschichtbetriebe aufgrund der zu erwarten nächtlichen Lärmbelastung vom geplanten Neubau Containerhafen und Industrie-/ Gewerbegebiet.</p> <p>Außerdem befürchten wir auf dem neuen Hafengelände das Verladen von Containern, die gefährliche Stoffe wie z. B. Chemikalien beinhalten. Auch die Ansiedlung von Gewerbe-/ Industriebetrieben, die gefährliche Stoffe verarbeiten, herstellen oder dergleichen, ist zu erwarten (Stichwort: hafenauffines Gewerbe).</p> <p>Die Verlagerung eines größeren Umschlagbetriebes (ein großer Schrotthandel, der die Georgsmarienhütte südlich von Osnabrück mit Recyclingmaterial versorgt) nach Bohmte in das geplante Gewerbe- und Industriegebiet wird in Zukunft große Bedeutung haben. Dieses kann nicht mit dem geplanten "Containerumschlag" in Einklang gebracht werden. Bei Recyclingmaterial handelt es sich in der Regel um Schüttgüter, hier ist enormer Betriebslärm zu erwarten.</p>	<p>Die grundsätzliche Herangehensweise der Lärmprognose folgt dem Ziel, in diesem Bereich die industrielle und gewerbliche Entwicklung zu strukturieren und zu optimieren. Unter diesem Oberziel ist die Kontingentierung so vorzunehmen, dass unter anderem die beiden Häfen einerseits möglich sind und andererseits die gesetzlichen Grenzwerte der schutzbedürftigen Wohnnutzung berücksichtigt werden.</p> <p>Die konkreten Nutzungen haben diesen Rahmen einzuhalten, es sind dann jeweils Lärmkontingente vorzunehmen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind falsch. Grundlage der Planung sind die 3 bestehenden Bebauungspläne I bis III, das Entwicklungskonzept für diesen Bereich (u.a. mit der Hafenplanung) und die vorliegende Bauleitplanung Nr. 99.</p> <p>Es gibt es keine Vereinbarung, keine Absichten und keine Kenntnisse über ein solches.</p>
<p>Keine Regelung von Wartezeiten beim Verladeverkehr erkennbar:</p> <p>Es sind keine Parkstreifen, Warteanlagen für die LKW und keine Sanitäreinrichtungen für die LKW-Fahrer vor dem HWL-Containerhafen geplant. Wie ist hier die weitere Planung? Lärm und Verschmutzung der Umgebung durch die wartenden Fahrer sind ansonsten zu erwarten.</p> <p>Ich fordere ausdrücklich keine Ansiedlung von Betrieben, die mit Gefahrgütern handeln.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die Fragestellungen werden ggf. im Rahmen der Erschließungsplanung geregelt.</p>

<p>Massive Bedenken bzgl. Lärm während der Bau-phase:</p> <p>Ich fürchte gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärmbelastung. Bereits in der Ausbauphase des Mittellandkanals in den 1970-er Jahren war die Lärmbelastung durch das Einrammen von Spundwänden enorm. Dieses befürchte ich nun wiederum.</p> <p>Hier muss nicht ich als Eigentümerin den Nachweis erbringen, dass gesundheitliche Probleme von den Arbeiten auf den Flächen im Plangebiet ihren Ursprung haben, sondern umgekehrt, die Eigentümerin der Plangebietsflächen (HWL) muss nachweisen, dass Gesundheitsprobleme nicht von diesen Arbeiten herrühren.</p> <p>Bitte um Nachweis der Regelung!</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Die gesetzlichen Grenzwerte und Vorschriften sind (auch im weiteren Ablauf) einzuhalten.</p>
<p>Fehlende Betrachtung von Schleiereulen:</p> <p>Dem beauftragten Büro BIO-CONSULT lagen Hinweise zum Vorkommen von Schleiereulen vor, die sich meiner Meinung nach nicht hinreichend im Artenschutzbeitrag wiederfinden. Zumindest 2 Vorkommen (Hofstelle Osthaar-Ebker - müsste für den Bau des Containerhafens abgerissen werden und Gebäude Am Schützenplatz 5) sind bekannt.</p>	<p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden. Hinsichtlich des Artenschutzes ist die Planung durchführbar (vgl. Umweltbericht und Fachgutachten). Durch die gewerbliche Besiedlung kommt es zwangsläufig zu Verdrängungseffekten die im Rahmen der Herrichtung externer Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind.</p>
<p>In den Abwägungsvorschlägen, hier In der Stellungnahme des WSA, wird die gutachterliche Stellungnahme des RA Roling erwähnt Sie fehlt in den Unterlagen:</p> <p>Ich bitte um Übersendung des Gutachtens.</p> <p>Planungen stehen im Widerspruch zu § 136 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes:</p> <p>Zurzeit ist beim Verwaltungsgericht Osnabrück ein zweites Verfahren des Betreibers des Bestandshafens gegen den Nichterhalt einer Subvention der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes anhängig. Sofern der Klage auch in diesem Verfahren stattgegeben wird, ist die Realisierung des geplanten neuen Containerhafens ohne Subventionen nicht gegeben. Somit ist die Überplanung des bestehenden Bebauungsplanes und des Flächennutzungsplanes nicht erforderlich.</p>	<p>Das Gutachten kann bei der Gemeinde eingesehen werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

<p>Fehlerhafte Wirtschaftlichkeitsberechnung des HWL-Containerhafens:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Kaimauer des Hafens ist nicht ausgelegt für GMS (bis 110 m) und schon gar nicht für 0- GMS (bis 135 m). Sie können gar nicht anlegen. - Keine Trimodalität, wie in der Machbarkeitsstudie von 2008 angegeben. Aber: Aufgrund dieser Studie wurde der Standort Bohmte ausgewählt. 	<p>Wirtschaftlichkeitsberechnungen privater Unternehmen sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Die Aussagen sind falsch, die Spundwandlänge ist im Bebauungsplan mit 150 m festgesetzt.</p> <p>Es wird auf die regionale Standortteilung (Stadthafen: Schienenumschlag und Bohmte Binnenwasserstraßenumschlag) verwiesen.</p>
<p>Nichtbeachtung von unverrückbaren lokalen Gegebenheiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf dem Gelände befindet sich eine Gas-hochdruckleitung der Eon-Ruhrgas in 1 Meter Tiefe. Wegen der Gasleitungen ist auch die beschriebene Erweiterung der neuen Hafenanlage schon rein technisch nicht möglich. Die ausgewiesene Fläche darf nicht befahren oder ohne Schutzmaßnahmen ge- kreurt werden. - Durch die Ausbuchtung des Kanals oder jede andere Veränderung, z. B. durch Steinplatten wird Wasser verschoben, etc., jede Veränderung am Projekt hat zur Folge, dass das Oberflächenwasser verschlechtert wird. Es verschlechtert sich die Wasserqualität es Mittellandkanals. Durch Baumaßnahmen ist das abfließende Wasser verschmutzt, ebenfalls das im Regenrückhaltebecken. Auch bei Ausbaggerung des Hafenbeckens wird Kanalwasser verschmutzt. - Fehlende Erweiterungsmöglichkeiten für den HWL-Containerhafen aufgrund der Begrenzung auf der einen Seite durch die Kanalbrücke Oelinger Straße, auf der andere Seite durch das Wendebecken und in Privatbesitz befindliche Flächen, die immer wieder großzügig in Darstellungen mit eingerechnet werden. 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die notwendigen Schutzabstände und Vorgaben werden eingehalten.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.</p>

<p>Verschlechterung der Wasserqualität:</p> <p>Durch den Hafenneubau (z.B. Ausbaggerung, Einbringung von Spundwänden, Einbringung von verdrecktem Oberflächenwasser vom Hafengelände.) verschlechtert sich die Wasserqualität des Mittellandkanals.</p> <p>Das gesamte Oberflächenwasser von der südlichen Kanalseite wird im Bereich des geplanten zweiten Hafens unter dem Mittellandkanal hindurch geführt.</p> <p>Wir befürchten eine drastische Störung der Entwässerung. Auch hier wäre eine Verschlechterung der Wasserqualität die Folge.</p> <p>Da der weiterführende Graben auf der Nordseite nur bis zur Kreuzung Hafenstraße-Donaustraße ausgebaut ist, funktioniert die Entwässerung bei Starkregen (August 2015) bereits heute nicht. Das Oberflächenwasser sucht sich in der Folge seinen Weg entlang der Oelinger Straße. Geplante Regenrückhaltebecken hätten dann eine Tiefe von 3-4 Metern und müssten durch Zaun gesichert werden. Auch hier würde sich eine erhebliche Verschlechterung der Wasserqualität ergeben.</p> <p>Der in der avifaunistischen Untersuchung genannte "Leckermühlgraben" liegt nicht im Planungsgebiet und ist nicht für die gesamte Oberflächenentwässerung vorgesehen.</p> <p>Ich habe zahlreiche Bedenken, was das Grund- und Oberflächenwasser betrifft. Durch die Erhöhung auf 3 m des Geländes und bei ca. 3,5 ha Pflasterung u.ä. wird der Wasserhaushalt des Bodens gestört, was Auswirkungen hat. Schon jetzt ist deutlich zu erkennen, was bei Starkregen passiert. Das Rückhaltebecken (Gefälle) ist viel zu weit entfernt geplant.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Die Fragestellungen werden ggf. im Rahmen der Erschließungsplanung geregelt. Ansonsten wird auf das Oberflächenentwässerungskonzept verwiesen, welches mit den Fachbehörden abgestimmt ist.</p> <p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden. Hinsichtlich des Artenschutzes ist die Planung durchführbar (vgl. Umweltbericht und Fachgutachten).</p> <p>Die Erhöhung erfolgt nur im Bereich der Container-Umschlagsfläche und dort nur um ca. 1,5 m.</p>
---	--

<p>Unangemessene Beeinträchtigung des Landschaftsbildes:</p> <p>Mit wie in verschiedenen Gesprächen angegebenen 3 m Höhe Aufschüttung des Hafengeländes und ca. 15 m hohem Portalkran wird das Landschaftsbild nachhaltig in zerstörerischer Weise beeinträchtigt.</p> <p>Das gewachsene Erscheinungsbild der Dörfer und Siedlungen im Osnabrücker Land muss bei der Bauleitplanung stärker berücksichtigt werden. Dies ist eine Forderung des Heimatbundes Osnabrücker Land, die auch vom Landkreis Osnabrück unterstützt wird. So stand es letztes Jahr in der Zeitung. Wir fordern, dass bereits bei Planungsprozessen siedlungsgeschichtliche Entwicklungen und typische Bauformen stärker berücksichtigt werden.</p> <p>Bei den betroffenen Ackerflächen handelt es sich um allerbestes Agrarland, dass in dieser Qualität, Erosionsgefährdung und Wasserhaushalt nicht zu ersetzen ist. Das ökologische Gleichgewicht wird durch deren Nutzung als Industriefläche zerstört.</p> <p>Einen weiteren Mangel sehen wir in der Anwendung kommunalen Rechts zu Gunsten einer privaten Gesellschaft, an der wiederum die planende Kommune Miteigentümer ist. Der geplante Containerhafen beeinträchtigt unsere Gesundheits- und Lebensqualität im höchsten Maße! Dieses Projekt ist für unser Landschaftsbild völlig unangemessen.</p>	<p>Die Aufschüttung beim Containerhafen wird sich auf 1,5 m über heutigem Gelände beschränken.</p> <p>Bereits durch das aktuelle Planungsrecht sind diese Veränderungen möglich. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-) Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Gesetzliche Grenzwerte und Vorschriften sind einzuhalten.</p>
<p>Beeinträchtigung durch Lichtemission:</p> <p>Durch Aufschüttung des Geländes auf 3 m Höhe werden hochliegende Lichtquellen mit Ausbreitung ins umliegende Land abstrahlen, die Lichtemissionen durch auf- und abfahrende LKW werden die Räume in meinem Wohnhaus blenden und aufhellen.</p>	<p>Hinsichtlich der Höhe der zukünftigen Umschlagsfläche wurde zwischenzeitlich seitens der Gemeinde Bohmte mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafen-Umschlagsfläche von etwa 1 m über Wasserspiegellage des Mittellandkanals vorgesehen (analog dem Bestandshafen). Daraus resultiert eine erforderliche durchschnittliche Aufschüttung von etwa 1,5 m über heutigem Gelände.</p> <p>Die Lichtemissionen werden in einem später zu erstellenden Lichtgutachten untersucht werden, dies wird auch hinsichtlich des Artenschutzes zugunsten der Fledermauspopulationen gefordert.</p>
<p>Verdichtung und Vergeudung von wertvollem Ackerboden:</p> <p>Die hohe Anzahl von 50-70 Bodenpunkten ist nahezu einzigartig in der näheren Umkreis (im Vergleich Bohmterheide 30 Punkte, Kalkriese 26 Punkte). Lediglich in den Landkreisen Hildesheim und Wolfenbüttel werden Spitzenwerte von über 70 Punkten erreicht.</p>	<p>Der aktuelle Planbereich bereits weitgehend rechtskräftig durch den Bebauungsplan Nr. III als Industrie- und Gewerbegebiet überplant.</p>

<p>Naturschutz:</p> <p>Der Neubau eines Containerhafens und die Bebauung mit Gewerbe- und Industriegebieten im geplanten Gebiet sind ein massiver Eingriff in die Natur. Fruchtbarer Ackerboden sowie Grünland geht hierdurch verloren. In der Konsequenz gehen Brut- und Nistplätze sowie Lebensraum u. a. für stark gefährdete und auch vom Aussterben bedrohter Vogelarten verloren, Das Gutachten der Firma Bioconsult führt 18 gefährdete Arten auf (S.11) Ein Rückgang dieser Vogelarten ist in der Folge zu erwarten. Für die Realisierung des Containerhafens ist der Abriss einer Hofstelle erforderlich. Auf dieser Hofstelle sowie in der angrenzenden Nachbarschaft nisten u.a. seit 20 Jahren Schleiereulen sowie der Turmfalke, sowie der Rotmilan, Schwarzspecht usw.</p> <p>Dort befindet sich auch der Lebensraum vieler Fledermausarten.</p> <p>Ferner wird die Vogelwelt durch die Dauerbeleuchtung des neu zu erbauenden Containerhafens beeinträchtigt.</p> <p>Lt. Gutachten gibt es keine Amphibien in den trockenen Graben. Das stimmt nicht! Es sind Molche vorhanden! Die avifaunistische Untersuchung vom 22.9.15 ist fehlerhaft.</p> <p>Wir haben Bedenken, dass die Naturschutzverbände nicht eingebunden sind!.</p> <p>Eine Berücksichtigung des § 29 der Naturschutzverbände ist dringend erforderlich.</p>	<p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden.</p> <p>Hinsichtlich des Artenschutzes ist die Planung durchführbar (vgl. Umweltbericht und Fachgutachten). Durch die gewerbliche Besiedlung kommt es zwangsläufig zu Verdrängungseffekten die im Rahmen der Herrichtung externer Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind.</p> <p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden.</p> <p>Die Beteiligung erfolgte entsprechend der gesetzlichen Vorschriften.</p>
--	---

<p>Fehlerhafte Planung der Hafenstraße und der Gebühren:</p> <p>Nach derzeitigen Planungsstand kann die Hafenstraße nicht so breit ausgebaut werden, dass Begegnungsverkehre (LKW/LKW, LKW/landwirtschaftliche Fahrzeuge) unfallfrei durchgeführt werden können. Das gefährdet die Verkehrssicherheit, besonders für Fußgänger und Fahrradfahrer, da kein Radweg vorhanden ist, obwohl es ein öffentlich ausgeschriebener Radtourenweg ist.</p> <p>Nach dem Satzungsrecht der Gemeinde sind die Straßenausbaubeiträge abgeschafft, so dass hier keine Einnahmen von Anliegern in die Kostenplanung einkalkuliert werden dürfen. Um einen Neubau handelt es sich nicht, da nach den Planaussagen der Ausbau auf dem vorhandenen Grundstück möglich ist. Zusätzlicher Flächenzukauf für die geplante Gewerbestraße wird hier nicht zu Stande kommen, so dass es sich lediglich um einen "Ausbau" der Straße handelt. In der Erklärung zum Bebauungsplan nennt die Gemeinde es selber einen Ausbau. Hier weicht die Gemeinde von ihrer bisherigen Regelung ab, Straßen erst auszubauen, wenn die Gewerbegebiete zu 90 % gefüllt sind.</p> <p>Für den Ausbau der Hafenstrasse werden lediglich 500.000,00 Euro kalkuliert. Realistisch erscheint ca. 1 Mio €</p> <p>Dadurch, dass der Umschlag von Containerpotenzial durch das private Unternehmen Kanalumschlag Bohnte sichergestellt ist (Verwaltungsgericht Osnabrück Az 1 A 9-14), widersprechen die Maßnahmen dem Baugesetzbuch (BauGB) § 1a Absatz 2, 4 und 5.</p>	<p>Die Aussagen sind nicht richtig, es wird ansonsten auf die folgende Erschließungsplanung verwiesen.</p> <p>Das Thema der Erhebung von Erschließungsbeiträgen und wer davon betroffen ist, ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens sondern ist Gegenstand bei der Festsetzung von Beiträgen nach den geltenden Vorschriften des Erschließungsbeitragsrechts.</p> <p>Das Urteil bezieht sich auf den Förderantrag des Privathafens und ist auch noch nicht rechtskräftig. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
---	--

<p>Neubau eines Containerhafens als Planungsbasis der Änderung des Bebauungsplans entbehrt der wirtschaftlichen Grundlage:</p> <p>Den errechneten Umschlagszahlen liegen angeblich mögliche Häufigkeiten und Ladekapazitäten von Containertransporten auf dem Mittellandkanal zugrunde, die sich aufgrund der Brückenhöhen nicht realisieren lassen. Für diese Kapazitäten müssten dreilagig gestapelte Container in ÜGMS oder GMS mit Containerschiffen transportiert werden. Möglich ist in westlicher Richtung lediglich der einlagige Transport, in östlicher Richtung lediglich der zweilagige Transport. Die Schleuse in Minden (Mittellandkanal / Weser) ist für ÜGMS nicht befahrbar. Auf der Weser sind nur ca. 1/3- 1/2-jährlich ausreichend Transporte möglich aufgrund von Niedrigwasser und dem in naher Zukunft nicht erfolgenden Ausbau der Weser möglich. Diese Gegebenheiten wurden bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung vernachlässigt. Daher ist der Containerumschlag in der von der HWL prognostizierten Höhe nicht möglich, der Neubau des Containerhafens - zumal komplett aus Steuergeldern finanziert und nicht auf privatem Risiko basierend mit entsprechender Entscheidungsfreiheit des Bauherrn zu individuellen Anpassungen je nach aktueller Wirtschaftsprognose - unwirtschaftlich, daher der Bebauungsplan hinsichtlich Ausrichtung auf einen zweiten Hafen nicht erforderlich.</p> <p>Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat bestätigt, dass ohne die Anhebung der Brücken fordert ein Containerbetrieb nicht machbar sei: „... Bei nicht vorzeitiger Anhebung bleibt Containerverkehr im Kanalgebiet ein Zukunftsprojekt...“.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Die Prognosen die auch von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster geprüft wurden, lassen erwarten dass der Containerumschlag auf das Binnenschiff mittelfristig auch wirtschaftlich ist. Richtig ist dass die Verlagerungspotenziale beim Binnenschiff deutlich geringer sind als die Verlagerungspotenziale bei der Eisenbahn (Stadthafen), daher ist die Containeranlage Bohmte mit nur einem Liegeplatz entsprechend sparsam geplant.</p> <p>Die Auswertung der Unternehmensbefragungen ergab einen deutlichen Schwerpunkt in den Verkehren zum Seehafen Hamburg bzw. nach Norddeutschland. Dies gilt sowohl im Wareneingang als auch im Warenausgang. Der zweite Schwerpunkt sind die Verkehre zu den Westhäfen bzw. in die Beneluxländer.</p> <p>Zur Abwicklung dieser Verkehre sind direkte Binnenschiffe vorgesehen einerseits nach Hamburg und andererseits nach Antwerpen. Die Container für Ziele in Übersee und den europäischen Short-Sea Verkehr nach Schweden und Russland werden direkt in die Seehäfen gebracht und dort gegebenenfalls zum richtigen Terminal weiterverteilt. Die Container zu Zielen im Umfeld der Seehäfen nach Norddeutschland bzw. in die BeNeLux-Länder werden mittels LKW zu ihren jeweiligen Zielorten gebracht.</p> <p>Nach Hamburg wird ab Bohmte der Mittellandkanal über Minden und Hannover bis zum Abzweig des Elbeseitenkanals am Kilometer 233,65 des Mittellandkanals genutzt. Ab dort wird der Elbeseitenkanal auf ganzer Länge genutzt. Anschließend werden die Schiffe auf der Elbe bis Hamburg fahren. Die Gesamtlänge dieses Weges von Bohmte bis zum Hafen Hamburg beträgt etwa 335 km. Der gesamte Laufweg ist von GMS mit einer Länge von 110 m befahrbar. Einzige Ausnahme ist das Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbe-Seiten-Kanal. Dieses stellt einen Engpass dar und ist maximal für 100 m lange Schiffe geeignet. Der Mittellandkanal wird ausgebaut um in Zukunft auch ÜGMS die Benutzung zu ermöglichen. Auf der Elbe ist dies bereits möglich. Der Elbe-Seiten-Kanal kann bis auf das Schiffshebewerk problemlos von GMS befahren werden. Auf der gesamten Route ist ein zweilagiger Containertransport möglich. In Richtung Hamburg ist dementsprechend ein Verkehr mit 100 m langen Schiffen möglich, die zweilagig mit Containern beladen werden können.</p>
---	---

<p>Formulierung „hafenaffines Gewerbe“ ist unklar, Wirtschaftlichkeit wird bezweifelt:</p> <p>Unter dem Begriff „hafenaffines Gewerbe“ wird allgemein verstanden, dass Industriebetriebe in einem Industriegewerbegebiet angesiedelt werden, die Standortvorteile aus der Lage am schifftiefen Wasser erzielen. Daher sind hier die Industriebranchen zu sehen, die über den Wasserweg Transportgüter (Rohstoffe und Materialien) verarbeiten bzw. herstellen, an deren Wert die Transportkosten einen vergleichsweise hohen Anteil haben, daher bei einer Lage im Hafen erhebliche Logistik- und Transportkostenvorteile genießen. Ich bezweifle, dass die Lage in einem 500 m entfernt vom Containerhafen liegenden Industriegebiet bei einem Transport über eine öffentlich nutzbare Straße als effizient beschrieben werden kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie sollen die Container transportiert werden? Ja wohl kaum per kostenintensivem LKW für eine Fahrt von 500 m. - Wie soll sich neben den bereits unter Punkt 10 beschriebenen falschen wirtschaftlichen Berechnungen dieser Betrieb in Verbindung mit hafenauffinem Gewerbe bei nur einer Anlage stellen rechnen? - Wie definiert die Gemeinde Bohmte den Begriff „hafenaffines Gewerbe“? - Welche Art von Industrieansiedlung ist geplant? - Welche Art von Industrieansiedlung ist gesetzlich erlaubt? 	<p>Nach Antwerpen wird zuerst ebenfalls der Mittellandkanal genutzt, jedoch in die andere Richtung bis zu seinem Beginn am „Nassen Dreieck“. Ab dort wird der Dortmund-Ems-Kanal bis Datteln genutzt, anschließend der Wesel-Datteln-Kanal auf voller Länge bis Wesel. Im Anschluss wird der Rhein bis in den Bereich südlich Rotterdams genutzt und ab dort die Schelde-Rheinverbindung. Die Gesamtentfernung über die Wasserstraße beträgt ungefähr 430 km. Der Mittellandkanal ist auch in diese Richtung künftig durch ÜGMS nutzbar. Der anschließende Dortmund-Ems-Kanal ist für GMS mit maximal 110 m Länge geeignet. Die Brückendurchfahrthöhe von 4,25 m ermöglicht lediglich einen einlagigen Containertransport. Der anschließende Wesel-Datteln-Kanal kann auch von GMS genutzt werden, diese können jedoch ebenfalls aufgrund der Brückendurchfahrthöhe von 4,50 m nur einlagig beladen werden. Auf dem Rhein und der Schelde-Rheinverbindung gibt es keinerlei Einschränkungen für den Einsatz von ÜGMS.</p> <p>Auf der Verbindung nach Antwerpen sind also lediglich einlagig beladene Schiffe von maximal 110 m Länge möglich. Es ist vorgesehen, dass die Schiffe in Richtung Antwerpen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in Emmerich um eine zweite und dritte Lage Container ergänzt werden.</p> <p>Generell hängt die Wirtschaftlichkeit eines Hafens nicht von der Auslastung der Schiffe sondern von der Auslastung der Betriebsmittel ab!</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie können den Planunterlagen entnommen werden, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
---	---

<p>Falsche Voraussetzungen in der gutachterlichen Stellungnahme der limnologischen und fischereibiologischen Untersuchungen:</p> <p>Der in der Überschrift zu findende Passus „... Limnologische und fischereibiologische Untersuchungen zur geplanten Hafenerweiterung...“ ist falsch. Wurde der Auftrag der Gemeinde nicht korrekt formuliert? Korrekt ist: Neubau eines Containerhafens.</p> <p>Ich bezweifle, dass so wenig Fischbestand im Mittellandkanal zu finden ist. Regelmäßig sehe ich dort Angler, die tatsächlich Fische fangen. Bei meinen Spaziergängen sehe ich Fische unter der Wasseroberfläche schwimmen. Dies trotz des bereits bestehenden Hafens Zerhusen.</p> <p>Die am 12.05.2015 mittels Elektrofischerei durchgeführten fischereibiologischen Untersuchungen an sieben Stellen des Mittellandkanals ergaben in lediglich zwei Probestellen Nachweise von Fischen. Im Rahmen der Untersuchung wurden drei Arten nachgewiesen (Aal, Flussbarsch, Schwarzmundgrundel), wobei die nicht heimische Schwarzmundgrundel die Elektrofischereifänge dominierte. Alle Probestellen waren vollständig bespundet. In zwei Probestrecken war in ca. 40 bis 50 cm Tiefe eine Steinschüttungen vorhanden. Lediglich in diesen beiden Probestrecken konnten Fische nachgewiesen werden. Es wurde geschlossen, dass der untersuchte Kanalbereich einen Fischbestand auf einem außerordentlich niedrigen Niveau aufweist.</p> <p>Es wurde jedoch nicht darauf hingewiesen, dass in Schifffahrtskanälen bzw. in tieferen Gewässerbereichen allgemein die Elektrofischerei sehr selektiv ist und kein repräsentatives Bild der Fischartengemeinschaft liefert. Obwohl ein vergleichsweise leistungsstarkes Elektrofischfanggerät eingesetzt wurde, sind auch mit diesem Gerät in eingespundeten Kanalbereichen mit Tiefen über 1,5 m keine repräsentativen Ergebnisse zu erwarten. Zusätzliche Befischungen z.B. mit Multi-Maschen-Kiemennetze ergeben zumeist ein völlig anderes Bild der Fischfauna mit einer deutlich höheren Artenvielfalt. Die für ein Kanal typischen Arten wie Zander, Brasse, Rotaugen, Kaulbarsch, Ukelei sowie die Begleitarten Glüster, Rapfen, Aland, Hecht, Karpfen werden üblicherweise nicht mittels Elektrofischerei in den tiefen Kanalbereichen gefangen. Die angegebene Fangeffizienz von 50 % erscheint übermäßig hoch und trifft allenfalls für die etwas flacheren Probestrecken vier und sieben zu, wo Fische nachgewiesen wurden. Insbesondere im Hafenbereich (Probestrecke 3) dürften erhöhte Fischaufkommen zu erwarten sein, da sich dort ruhige Wasserbereiche befinden, in denen auch Jung- und Kleinfische geeignete Habitate vorfinden.</p>	<p>Die Problematik des Artenschutzes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht worden. Die Gutachten sind fachgerecht nach den üblichen Untersuchungsstandards in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt worden.</p> <p>Hinsichtlich des Artenschutzes ist die Planung durchführbar (vgl. Umweltbericht und Fachgutachten). Durch die gewerbliche Besiedlung kommt es zwangsläufig zu Verdrängungseffekten die im Rahmen der Herrichtung externer Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind.</p>
--	---

<p>Obwohl die Lebensbedingungen für Fischlarven und Jungfische durch den kontinuierlichen Wellenschlag in Kanälen suboptimal sind, pflanzen sich die Hauptarten wie Zander, Flussbarsch, Rotaugen, Brasse etc. nachweislich eigenständig fort. Da die Befischung im Mai durchgeführt wurden, konnten zu diesem Zeitpunkt natürlich noch keine Jungfische nachgewiesen werden, da die meisten Arten zu der Zeit gerade ihr Laichgeschäft beendet haben und die Fischlarven noch zu klein sind, um sie mittels Elektrofischerei nachzuweisen</p>	
<p>Sehr kurzfristige Beratungsfolge in den Bohmter Gremien nach Einwandsfristende am 30.11.2015</p> <p>01.12.2015 - Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt</p> <p>01.12.2015 - Ortsrat Herringhausen-Stirpe-Oelingen</p> <p>09.12.2015 - Verwaltungsausschuss</p> <p>10.12.2015 - Rat</p> <p>Ich bezweifle,</p> <ul style="list-style-type: none"> - dass in aller Sorgfaltspflicht innerhalb eines Werktages vom Bauamt alle Einwände umfassend aufgearbeitet und bewertet werden können, auch wenn die Einwände ihrem Eingang nach fortlaufend erfasst und bewertet werden. 1 Werktag liegt hier zwischen Ende der Einwandsfrist (30.11. und Sitzung Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt am 01.12.2015 sowie Ortsrat Herringhausen-Stirpe-Oelingen am 01.12.2015. - dass hier den Mitgliedern dieser Gremien, speziell der Sitzungen am 01.12.2015, ausreichend Zeit gegeben wird, sich im Vorfeld mit den Bedenken und Einwänden auseinanderzusetzen. Einwände, die zig Seiten umfassen, können nicht im Schnellverfahren innerhalb einer Sitzung gelesen und bewertet werden, um darüber im vollen Kenntnisstand der Sachlage abzustimmen. 	<p>Der Rat der Gemeinde Bohmte entscheidet am 10.12.2015 über den Umgang mit den Stellungnahmen nach Vorberatung durch den Verwaltungsausschuss und den Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt am 09.12.2015. Die Vertreter der SPD- und CDU-Fraktion haben in der ersten Beratung am 01.12.2015 bereits dargelegt, dass von Ihnen die Bauleitplanungen intensiv und sorgfältig beraten werden und erst daraufhin eine Entscheidung getroffen wird. Die Zeit dafür sei ausreichend.</p> <p>Insofern ist ausreichend Zeit für die Kenntnisnahme der Einwendungen gegeben. Dies gilt nicht zuletzt, da wesentliche Inhalte und kontroverse Meinungen bereits zuvor in mehreren Bürgerversammlungen vorgebracht und ausgiebig erörtert wurden.</p>

43 Anke Ottenberg				30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Hiermit möchte ich meine Beschwerdegründe „gegen“ den geplanten Containerhafen kundtun: Schon jetzt weisen die B 65 und B 51, die Eisenbahnstrecke Osnabrück/Bremen und der Segelflugplatz Lärmbelastigungen auf! Bei offenem, bzw. gekippten Fenstern kann man in der Nacht z.B. die Geräusche von Wartungs-/Ausbesserungsarbeiten der Bahn deutlich hören.</p> <p>Sollte dann der Bebauungsplan des Containerhafens verwirklicht werden, so sehe ich hier in der sehr nah angrenzenden Siedlung „nur noch mehr“ Belästigungen wie z.B. durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hochliegende und zusätzlich errichtete Lichtquellen - Dieselabgase durch LKW's und der vermehrten Frachtschiffe - zusätzliches Errichten eines über 10m hohen Portalkrans - durch das Be-/Entladen der Frachtschiffe mit Kränen - Wertminderung der direkt und Siedlungsnahen Häusern - Wertminderung der umliegenden Felder - schlechte Erreichbarkeit der Wiesen und Felder mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen - erhöhtes Verkehrsaufkommen durch LKW 's und PKW 's <p>Aber vor allem sehe ich eine sehr starke Beeinträchtigung der Lebensqualität in den nahe liegenden Gebieten der Siedlung Stirpe.</p> <p>Die Gartennutzung und Freizeitgestaltung in und um Stirpe erweist dann keinen Erholungswert mehr!</p> <p>Biotope im Bruch werden ebenfalls dadurch gefährdet!</p> <p>Ich bin der Meinung, da nicht einmal der Containerhafen in Minden ausgelastet ist, sollte vom Bau einer solch unrentablen Anlage abgesehen werden!</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

44 Herbert Kerbs				30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>fristgerecht teilen ich Ihnen meine Einwände und Bedenken mit und bitte um Prüfung und Antwort</p> <p>Wertminderung unseres Grundstücks und Hauses Das vermehrte Verkehrsaufkommen und der dadurch entstehende Rückstau werden eine Wertminderung unseres Besitzes nach sich ziehen. Dagegen wehren wir uns.</p> <p>Weitere Verschlechterung meiner Wohn- und Lebensqualität Durch den sich am Kreisverkehr stauenden Verkehr, insbesondere zu Berufsverkehrszeiten, sind wir durch Abgase und Lärm stark belastet. Sollte die von Ihnen umzusetzende Ampelanlage an der Einmündung zur Hafenstraße gebaut werden, ist mit Rückstaus aus Richtung Osnabrück bis zum Kreisverkehr und darüber hinaus zu rechnen. Die Lärm- und Abgasbelastung wird sich vervielfachen. Des weiteren bitte ich um Auskunft ob eine Lärmschutzmaßnahme für den Bereich Kreisverkehr bis Brücke in der Planung berücksichtigt ist.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren, sodass keine Wertminderungsansprüche daraus abgeleitet werden können. Zudem ist der aktuelle Planbereich bereits weitgehend rechtskräftig durch den Bebauungsplan Nr. III als Industrie- und Gewerbegebiet überplant.</p> <p>Die Aussagen zur Verkehrs- und Lärmbelastung an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen werden zur Kenntnis. Nach aktuellem Planungsstand ist davon auszugehen, dass die Verkehrssteigerungen zu keiner im gesetzlichen Sinne wesentlichen Erhöhung des Verkehrslärms führen werden und die Grenzwerte eingehalten werden. Gfs. ist dies beim späteren Ausbau zu überprüfen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>		

45 Margarete Kamand				30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>Hiermit lege ich Einspruch gegen die Übertragung von Lärmkontingenten von meinem Grundstück Heggenkamp 7, 49163 Bohmte zu Gunsten des Hafens Bohmte ein.</p>			<p>Die Lärmkontingente auf dem Grundstück lassen weiterhin ein ausreichendes zusätzliches „Lärm“ - Entwicklungspotential auf dem angesprochenen Grundstück zu.</p> <p>Es ergeben sich somit für die Zukunft keine Einschränkungen in der Nutzung.</p>		

46 Hans-Joachim Berg				30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
als indirekt bzw. direkt betroffener Bürger der Gemeinde Bohmte gebe ich Ihnen hiermit meine Einwände gegen obengenanntes Vorhaben bekannt.					
1. Durch die nicht mehr erreichte Trimodalität am Standort Bohmte, die ein wichtiges Element für das angestrebte Ziel „Güter von der Straße“ ist, wird es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Bereich Kreisverkehrsplatz Leckermühle(Überlastung) sowie im neu zu errichtendem Verkehrsknotenpunkt B 51 Hafenstraße mit Ampelanlage kommen. Hierdurch wird es unweigerlich zu Behinderungen(Rückstau) im Verkehr kommen, die nicht nur mich als Verkehrsteilnehmer in diesen Bereich direkt betreffen(längere Wartezeiten etc.).			Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Verkehrsbelastungen würden sich auch bei einem trimodalen Standort ergeben, es sind auch die sonstigen Industrieflächen zu beachten.		
2. Einen trimodalen Containerumschlag an zwei Standorten, wie im Bebauungsplan erwähnt, gibt es gar nicht. Die Umschlagform Schiene/Straße bzgl. Stadthafen in der Stadt Osnabrück ist nicht trimodal und Wasserstraße/Straße in der Gemeinde Bohmte am Mittellandkanal ist es eben so wenig. Es handelt sich hier höchstens um zwei bimodale Häfen unterschiedlicher Couleur. In Ihrer Version kommt das Wort Straße zweimal vor und genau diese gilt es zu vermeiden; denn genau dadurch kommt es zu den in Punkt 1 genannten erhöhten Verkehrsaufkommen. Außerdem, Güter einmal mehr anfassen(Umladen) als nötig schreckt viele Unternehmer aus Kostengründen ab. Diese Variante wird mehr Güter auf die Straße bringen als umkehrt. Der Schienenanschluss ist zu weit weg.			Der Begriff trimodaler Containerumschlag bezieht sich bekanntlich auf die zwei regionalen Standorte Osnabrück Stadthafen und Bohmte. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.		
3. Die Kosten für die nötige Anpassung an das erhöhte Verkehrsaufkommen fallen möglicherweise auf die Gemeinde zurück, was den Haushalt zusätzlich belastet und evtl. notwendige Investitionen der Gemeinde auf anderen Gebieten nicht Zeitgemäß oder vorerst überhaupt nicht verwirklichen lassen. Insofern kann es zu einer Überschuldung der Gemeinde kommen die jeden einzelnen Bürger der Gemeinde betreffen kann.			Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.		
4. Einer Erweiterung des zweiten Hafens stehen hinderliche Gegebenheiten gegenüber, die nicht im Bebauungsplan erwähnt werden, wie die Verlegung von Versorgungsleitungen, eine hinderliche Brücke, versagter Landerwerb usw. die nicht nur mit erheblichen Kosten verbunden sind. Ich bezweifle das es hier nötige Investoren gibt oder geben wird. Beispiele wie Wilhelmshaven oder Friesoythe zeugen davon. Letztendlich haftet die Gemeinde und dazu gehöre auch ich.			Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, aber nicht geteilt. Sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Es wird ansonsten auf die Planunterlagen und Studien zur Standortfindung verwiesen.		

<p>5. Auch die Herabwürdigung des Bestandshafens auf einen Futtermittelhafen halte ich für problematisch, da doch hier eine Genehmigung zum Containerumschlag existiert und hier auch ein Förderantrag zum Containerumschlag gestellt wurde. Es wäre weitaus kostengünstiger für die Gemeinde diesem Vorhaben positiv gegenüber zu stehen.</p>	<p>Es handelt sich um eine Arbeitsteilung mit Entwicklungsraum für beide Umschlagsarten.</p>
<p>Soweit so gut. Ich hoffe meine Einwände nachvollziehbar dargestellt zu haben und wünsche dass sie dementsprechend zur Geltung kommen. Mein Fazit: Dem Bebauungsplan Nr.99 „Hafen und Industriegebiet Mittellandkanal" kann ich nicht zustimmen!</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>

47 Umweltforum Osnabrücker Land e.V.				30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>in dem o.g. Verfahren gibt das Umweltforum Osnabrücker Land e.V. sowohl im eigenen Namen als auch im Namen des BUND- und NABU-Landesverbands Niedersachsen sowie des LBU Niedersachsen folgende Stellungnahme ab, die gleichzeitig Einwendung im Sinne des Verfahrensrechts und Äußerung im Sinne des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist.</p> <p>Das Umweltforum Osnabrücker Land e.V. wird nach außen vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Andreas Peters.</p> <p>Das Umweltforum lehnt den vorliegenden Plan ab. Diese Einschätzung begründet sich im Einzelnen wie folgt:</p>					

<p>Der Bebauungsplan Nr. 99 der Gemeinde Bohmte umfaßt nach den veröffentlichten Angaben eine Fläche von 21,8 ha. Zusätzlich zu den Planangaben liegen Untersuchungen zu Verkehrsbelastung, Lärm sowie limnologische und avifaunistische Stellungnahmen vor.</p> <p>Schlüsselpunkt dieser Planung ist die „Errichtung eines Containerterminals für den Umschlag Straße/Schiene/Wasserstraße.“ Dabei wird Bezug genommen auf die „Machbarkeitsstudie Binnenhafenentwicklung im Bereich Osnabrück/Bohmte“ aus dem Jahre 2008. Nach entsprechender Änderung wurde für diesen Standort statt eines trimodalen Umschlags nur noch ein solcher für die Verkehrsträger Straße und Schiene vorgesehen. Offensichtlich wurden die damaligen Vorhaben (annähernd 200 ha für Hafen, 16 Liegeplätze, Lager, Infrastruktur) zu Gunsten der jetzigen Planung geändert.</p> <p>Da die Fläche am vorhandenen Bestandshafen für einen Containerumschlag zu klein sei, müsse ein neuer, von diesem getrennter Standort gewählt werden. Ergänzend dazu werden in der jetzigen Planung Industrie- und Gewerbeflächen ausgewiesen. Im weiteren Verlauf wird auf die Sicherung des Bestandshafens und auf dessen Bedeutung verwiesen, gleichzeitig aber die Veränderungssperre als Mittel zur Sicherung der kommunalen Planung betont.</p> <p>Die verfügbaren Unterlagen enthalten zahlreiche Verweise auf das RROP, das LROP, den bestehenden FNP, den LP, die verkehrliche Erschließung, Emissionen, den Umweltbericht mit den entsprechenden Gutachten sowie weitere zu den Faktoren Lärm, Verkehr.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird von der Gemeinde Bohmte eine - gegenüber der Machbarkeitsstudie - wesentlich und gravierend verkleinerte Planung vorgesehen. Hier sind im Vorfeld seitens der Gemeinde bereits Belange zugunsten der Ortschaft, des Lärmschutzes usw. berücksichtigt worden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

<p>Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Zentrale Planungsgrundlage ist der Bau eines Containerhafens am vorgesehenen Standort. Dies überrascht sehr, denn nach den verfügbaren Informationen ist ein wirtschaftlicher Verkehr im Containerbetrieb an dieser Stelle ausgeschlossen. Wie von Transportunternehmen und Verbänden bestätigt werden kann, erlauben die Brückenhöhen in beiden Richtungen zu den vorgesehenen Ziel- bzw. Abgangshäfen mit den heutigen leistungsfähigen Großmotorgüterschiffen keinen wirtschaftlichen Transport als Grundlage für einen rentablen Hafenbetrieb mit Containerumschlag. Der Grund hierfür ist die mangelnde Auslastung der Schiffe. Entsprechende Informationen sind von verschiedenen Stellen verfügbar und für jedermann transparent einzusehen.</p>	<p>Die Prognosen die auch von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster geprüft wurden, lassen erwarten dass der Containerumschlag auf das Binnenschiff mittelfristig auch wirtschaftlich ist. Richtig ist dass die Verlagerungspotenziale beim Binnenschiff deutlich geringer sind als die Verlagerungspotenziale bei der Eisenbahn (Stadthafen), daher ist die Containeranlage Bohmte mit nur einem Liegeplatz entsprechend sparsam geplant.</p> <p>Die Auswertung der Unternehmensbefragungen ergab einen deutlichen Schwerpunkt in den Verkehren zum Seehafen Hamburg bzw. nach Norddeutschland. Dies gilt sowohl im Wareneingang als auch im Warenausgang. Der zweite Schwerpunkt sind die Verkehre zu den Westhäfen bzw. in die Beneluxländer.</p> <p>Zur Abwicklung dieser Verkehre sind direkte Binnenschiffe vorgesehen einerseits nach Hamburg und andererseits nach Antwerpen. Die Container für Ziele in Übersee und den europäischen Short-Sea Verkehr nach Schweden und Russland werden direkt in die Seehäfen gebracht und dort gegebenenfalls zum richtigen Terminal weiterverteilt. Die Container zu Zielen im Umfeld der Seehäfen nach Norddeutschland bzw. in die BeNeLux-Länder werden mittels LKW zu ihren jeweiligen Zielorten gebracht.</p> <p>Nach Hamburg wird ab Bohmte der Mittellandkanal über Minden und Hannover bis zum Abzweig des Elbeseitenkanals am Kilometer 233,65 des Mittellandkanals genutzt. Ab dort wird der Elbeseitenkanal auf ganzer Länge genutzt. Anschließend werden die Schiffe auf der Elbe bis Hamburg fahren. Die Gesamtlänge dieses Weges von Bohmte bis zum Hafen Hamburg beträgt etwa 335 km. Der gesamte Laufweg ist von GMS mit einer Länge von 110 m befahrbar. Einzige Ausnahme ist das Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal. Dieses stellt einen Engpass dar und ist maximal für 100 m lange Schiffe geeignet. Der Mittellandkanal wird ausgebaut um in Zukunft auch ÜGMS die Benutzung zu ermöglichen. Auf der Elbe ist dies bereits möglich. Der Elbe-Seiten-Kanal kann bis auf das Schiffshebewerk problemlos von GMS befahren werden. Auf der gesamten Route ist ein zweilagiger Containertransport möglich. In Richtung Hamburg ist dementsprechend ein Verkehr mit 100 m langen Schiffen möglich, die zweilagig mit Containern beladen werden können.</p> <p>Nach Antwerpen wird zuerst ebenfalls der Mittellandkanal genutzt, jedoch in die andere Richtung bis zu seinem Beginn am „Nassen Dreieck“. Ab dort wird der Dortmund-Ems-Kanal bis Datteln genutzt, anschließend der Wesel-Datteln-Kanal auf voller Länge bis Wesel. Im Anschluss wird der Rhein bis in den Bereich südlich Rotterdams genutzt und ab dort die Schelde-Rheinverbindung. Die Gesamtentfernung über die Wasserstraße beträgt ungefähr</p>
--	--

	<p>430 km. Der Mittellandkanal ist auch in diese Richtung künftig durch ÜGMS nutzbar. Der anschließende Dortmund-Ems-Kanal ist für GMS mit maximal 110 m Länge geeignet. Die Brückendurchfahrtshöhe von 4,25 m ermöglicht lediglich einen einlagigen Containertransport. Der anschließende Wesel-Datteln-Kanal kann auch von GMS genutzt werden, diese können jedoch ebenfalls aufgrund der Brückendurchfahrtshöhe von 4,50 m nur einlagig beladen werden. Auf dem Rhein und der Schelde-Rheinverbindung gibt es keinerlei Einschränkungen für den Einsatz von ÜGMS.</p> <p>Auf der Verbindung nach Antwerpen sind also lediglich einlagig beladene Schiffe von maximal 110 m Länge möglich. Es ist vorgesehen, dass die Schiffe in Richtung Antwerpen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in Emmerich um eine zweite und dritte Lage Container ergänzt werden.</p> <p>Generell hängt die Wirtschaftlichkeit eines Hafens nicht von der Auslastung der Schiffe sondern von der Auslastung der Betriebsmittel ab.</p>
<p>Es wird zwar des öfteren betont, dass der vorhandene Bestandshafen für eine Erweiterung um einen Containerbetrieb nicht infrage komme, da die Containerumschlagsfläche „sehr knapp“ sei. Eine entsprechende transparente Alternativplanung dazu ressourcen und flächensparend liegt aber nicht vor. im Gegenteil, durch die noch geltende Veränderungssperre wird dem Bestandshafen die Möglichkeit vorenthalten, selbst die gewünschte Ausweitung des Stückgutumschlags vorzunehmen. Dem Bestandshafen liegt eine Genehmigung zum Umschlag von Containern vor. Im Begleittext und in den verfügbaren Plänen fehlt jedoch dieser Verweis.</p> <p>Da, wie o.a., unbestritten der Neubau eines Containerhafens der Ausgangspunkt für die Aufstellung des Bebauungsplanes ist, entfällt somit die Grundlage für die entsprechenden Planungen (Änderung FNP, BP) besonders vor dem Hintergrund, dass der Flächenverbrauch nach gesetzlichen und politischen Vorgaben nachhaltig einzuschränken ist.</p>	<p>Der Auffassung wird nicht geteilt wie den Planunterlagen entnommen werden kann. Daher wird die Planung fortgeführt werden.</p> <p>Bestehende Genehmigungen, die vor dem Bauleitplanverfahren erteilt worden sind, behalten ihre Gültigkeit.</p>

<p>Nach dem BNatSchG § 1 sind"Landschaftsräume vor weiterer Zerschneidung zu bewahren", der Verdichtung der Bebauung ist „Vorrang zu geben vor Inanspruchnahme von Freiflächen." Im § 15 wird darauf verwiesen, dass der Verursacher vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen hat. Zumutbare Alternativen am gleichen Ort mit geringerer Beeinträchtigung von Natur und Landschaft sind nachzuweisen.</p> <p>Demgegenüber ist festzustellen, dass der vorliegende B- Plan keine überzeugenden, nachvollziehbaren Angaben alternativer, flächensparender Planung enthält. Immerhin würde die Realisierung des B-Plans einen Verlust von > 10 % des gesamten Flächenverbrauchs/Jahr im Landkreis Osnabrück ausmachen. Hinzu kommt, dass es sich bei dem Plangebiet um einen Standort mit den besten Bodenqualitäten im Landkreis Osnabrück handelt, die der Landwirtschaft dauerhaft verloren gingen.</p> <p>Der vorliegende B-Plan ist, wie dargestellt, eng verknüpft mit den Faktoren Verkehr, Emissionen von Lärm (Schall), Licht, die alternativ beim Ausbau des vorhandenen Bestandshafens erheblich weniger gravierend wären. Dies betrifft besonders auch die weiträumige Erschließung über die Hafenstraße. Bezüglich der Kompensationsmaßnahmen ist festzuhalten, dass diese zu knapp berechnet sind und weitgehend pauschal auf den - bisher nicht existierenden - sog. Huntepool verlagert werden. Eine standortnahe Umsetzung der Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, also die sog. naturraumspezifische Ökosystemdienstleistung, ist nicht erkennbar.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es handelt sich um ein rechtlich abgesichertes Planverfahren. Zudem ist der aktuelle Planbereich bereits weitgehend rechtskräftig durch den Bebauungsplan Nr. III als Industrie- und Gewerbegebiet überplant. Durch die Ausweitung um den Bereich für den Containerhafen ergibt sich im planungsrechtlichen Sinne keine Zerschneidung von Landschaftsräume. Die Planung ist bereits Bestandteil einer längerfristigen gewerblichen Entwicklung und Planung in diesem Bereich.</p> <p>Eine standortnahe Umsetzung der Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, also die sog. naturraumspezifische Ökosystemdienstleistung, ist erkennbar, sie wird im wesentlichen standortnah im Bereich der Oberen Hunte umgesetzt werden.</p>
<p>Aus diesen Gründen, insbesondere aber wegen der absolut unnötigen massiven Flächeninanspruchnahme wird die 13. Änderung des Flächennutzungsplanes und der Bebauungsplan Nr. 99 abgelehnt.</p>	<p>Der aktuelle Planbereich ist bereits weitgehend rechtskräftig durch den Bebauungsplan Nr. III als Industrie- und Gewerbegebiet überplant. Daher ergibt sich planungsrechtlich nur eine geringe zusätzliche Flächeninanspruchnahme.</p>

48 Anne Janowski				30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
<p>ich mochte stellvertretend für meine Familie mit zwei kleinen Kindern zwischen 1 und 4 Jahren Stellung zum geplanten Containerhafen nehmen.</p> <p>Wir wohnen seit zwei Jahren in dem von uns gebauten Haus in Stirpe. Jetzt sorgen wir uns um unsere Zukunft dort,</p> <p>Wir sehen große Lärmbelastigungen vor uns, die den Aufenthalt im unmittelbaren Umfeld beeinträchtigen.</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>		

<p>Auch der erhöhte LKW-Verkehr, der mit diesem Ausbau einhergehen wird und die B 51/B 65 noch starker beansprucht, wird es jüngeren Kindern und deren Familien noch schwerer machen diese Strassen zu überqueren. Vielleicht auch unmöglich? Der Weg zum Kindergarten, zur Schule oder zur Kirche steht unter schwierigen Bedingungen. Schulpflichtige Kinder können dann vielleicht nicht mehr selbstständig mit dem Rad zur Schule oder nachmittags zum Freund gelangen. Das Überqueren wäre zu gefährlich. Dieses wäre sehr enttäuschend und nimmt entscheidenden Einfluss auf unsere persönlichen Belange.</p>	<p>Die Aussagen zur Verkehrs- und Lärmbelastung an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen werden zur Kenntnis. Nach aktuellem Planungsstand ist davon auszugehen, dass die Verkehrssteigerungen zu keiner im gesetzlichen Sinne wesentlichen Erhöhung des Verkehrslärms führen werden und die Grenzwerte eingehalten werden.</p>
<p>Gerade jüngere Kinder reagieren stark auf Veränderungen in der Luft. Durch den vermehrten LKW-Verkehr und durch die Containerschiffe werden vermehrt Dieselabgase produziert und in unsere Umluft abgegeben, die sich negativ auf das Wohlbefinden auswirken können. Darüber hinaus wird das Landschaftsbild negativ nachhaltig und grundlegend verändert sowie den heimischen Tieren der Lebensraum genommen.</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Bebauungspläne Nr. I bis III bereits die Ansiedlung eines Industrie- und Gewerbegebietes möglich ist. Somit ist durch den Bebauungsplan Nr. 99 im Wesentlichen nur die Erweiterung um den Containerhafen zusätzlich vorgesehen. Die angesprochenen Auswirkungen auf das (Wohn-)Umfeld resultieren daher auch im Wesentlichen aus der rechtskräftigen Bebauungsplanung.</p>
<p>Die Ausbreitung des Gewerbegebietes bis an die Stirper Siedlung nimmt nochmal enormen Einfluss auf unser Leben bezüglich Licht- und Lärmbelastung. Welche Firmen siedeln sich dort an? Wir haben schon große Sorgen und haben uns unser Leben in und um Bohmte so nicht vorgestellt. Wir sind enttäuscht und überaus betroffen.</p> <p>Wirbt die Gemeinde Bohmte nicht mit dem Satz „familienfreundliches Wohnen am Rande des Wiehengebirges“?</p> <p>Wir sprechen uns hiermit ausdrücklich gegen den geplanten Hafen bzw. den Ausbau des Gewerbegebietes in Stirpe-Oeling aus.</p>	<p>Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erfordert öffentliche Investitionen. Damit ist an dem ausgewählten Standort eine Überplanung von bisherigen landwirtschaftlichen Freiflächen zwangsläufig verbunden. Aus der Sicht der Gemeinde Bohmte handelt es sich um städtebaulich sinnvolle Zukunftsinvestitionen. Der Standort ist über ein Standortgutachten und einen langfristigen Diskussionsprozess abgewogen worden. Die Veränderung des Ortsbildes ist damit zwangsläufig verbunden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Oldenburg, den 04.12.2015

M. Lux