

Gemeinde Bohmte

13. Änderung des Flächennutzungsplanes „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. Maria und Ertfried Klenke, Britta Fiß-Klenke und Wolfgang Fiß
Oelinger Straße 5, 49163 Bohmte | 22.11.2015 |
| 2. Simone Koch, Donaustr. 1, Bohmte | 23.11.2015 |
| 3. Familie Oelgeschläger, Oelinger Str. 1, 49163 Bohmte | 25.11.2015 |
| 4. Ronald und Gabriele Klenke, Oelinger Straße 5, 49163 Bohmte | 25.11.2015 |
| 5. Jens Waldmann, Mindener Strasse 8, 49163 Bohmte | 25.11.2015 |
| 6. Dieter und Gunda Reiter, Oelinger Straße 3, Bohmte | 26.11.2015 |
| 7. Birgit und Martin Burose, Mindener Straße 4, 49163 Bohmte | 26.11.2015 |
| 8. C.W. Zerhusen, HafenströÙe 2, Bohmte | 27.11.2015 |
| 9. Gerhard und Christina Nobbe | 27.11.2015 |
| 10. Hilde und Henning von Bar | 30.11.2015 |
| 11. Iris Riepenhausen, Martin Becker, Mindener Str. 4, Bohmte | 30.11.2015 |
| 12. Umweltforum Osnabrücker Land e.V., Klaus-Strickweg 10, Osnabrück | 30.11.2015 |

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 Bauungsplan 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>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft abgeben.</p>			<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>		

<p>Vodafone Kabel Deutschland GmbH Neubaugebiete KMU, Südwestpark 15 90449 Nürnberg Neubaugebiete@Kabeldeutschland.de Bitte legen Sie einen Erschließungsplan des Gebietes Ihrer Kostenanfrage bei.</p>	
---	--

4 Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems				06.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	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</p> <p>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	x	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, Strahlen, 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>Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.</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>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>	

8 Landwirtschaftskammer Niedersachsen				24.11.2015
Die Stellungnahme beinhaltet	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag	
<p>die Gemeinde Bohmte plant unmittelbar nördlich des Mittellandkanals bzw. östlich der Bundesstraße B 51 die Ausweisung von gemischten und gewerblichen Bauflächen sowie von zwei Sondergebieten mit der Zweckbestimmung „Hafen für Futtermittel und Schüttgüter“ bzw. „Containerhafen“. Der überplante Bereich zur Größe von ca. 23 ha wird derzeit in weiten Teilen landwirtschaftlich genutzt. Zu der Planung nehmen wir aus landwirtschaftlicher Sicht wie folgt Stellung:</p> <p>Die betreffenden landwirtschaftlich genutzten Bereiche innerhalb des Planungsraumes werden nach unserem Kenntnisstand von den Haupterwerbsbetrieben Asshom, Burose und Osthaar-Ebker bewirtschaftet. Die Flächen besitzen hinsichtlich der Bodengüte sowie als Produktionsgrundlage und auch im Hinblick auf die ordnungsgemäße Verwertung der in den auf Tierhaltung spezialisierten Betrieben anfallenden Wirtschaftsdünger eine hohe Wertigkeit. Vor diesem Hintergrund setzen wir voraus, dass die Planung und ein eventueller Flächenübergang in enger Abstimmung mit den Leitern der genannten Betriebe erfolgen.</p> <p>Auf die folgenden Punkte sei weiterhin hingewiesen:</p>			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Die Zuwegungen zu den innerhalb des Planungsraumes liegenden bzw. an diesen angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen sind dauerhaft zu erhalten. 			<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und wurden bzw. werden im Weiteren beachtet.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Soweit ein Einfluss zukünftiger Baumaßnahmen auf die Grundwasserverhältnisse und somit das Ertragspotential landwirtschaftlicher Nutzflächen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, sind diese Effekte nach anerkannten Methoden zu quantifizieren und den Bewirtschaftern angemessen zu entschädigen. 			<p>Der Hinweis wird beachtet.</p>	
			<p>Der Hinweis wird ggf. 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 Biotop (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 Nutzungsberechtigte 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 Bohnte 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 Bohnte wird eingefordert. • Wegerechte für die künftigen Hafенflächen 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 Bohnte meinerseits ausdrücklich begrüßt wird.</p> <p>Die Entwicklung und Installation neuer Hafенstandorte erzeugt neue Verkehrsbeziehung und fördert und entwickelt damit den Schifffverkehr, 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	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	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 III. 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 Schröderstraße 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 vergleichmäßig 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 Flächennutzungsplanes 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 Völlfüllung des Beckens mit Anspringen 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>Des Weiteren muss unter der Überschrift Planzeichenerklärung folgender Zusatz ergänzt werden: „Baubenutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I, S. 132), die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I, S. 1548) geändert worden ist.“</p> <p>Die Präambel sollte folgenden Text beinhalten: Aufgrund des § 1 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB) vom 23.09.2004 (BGBl. I, S. 2414) in der aktuell gültigen Fassung und der §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. 2010 S. 576) in der aktuell gültigen Fassung hat der Rat der Gemeinde Bohmte diese Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen.</p> <p>Bei 5. Feststellungsbeschluss ist neben § 3 Abs. 2 BauGB der § 4 Abs.2 BauGB ebenso anzuführen.</p> <p>Unter 6. Genehmigung ist der Landkreis Aurich zu streichen.</p> <p>Der Text unter 8. Verletzung von Vorschriften sollte wie folgt geändert werden:</p> <p>Innerhalb eines Jahres seit Bekanntmachung des Flächennutzungsplanes sind Verletzungen von Verfahrens- und Formvorschriften gem. § 214 Abs. 1 BauGB oder beachtliche Mängel des Abwägungsvorganges gem. § 214 Abs. 3 BauGB nicht geltend gemacht worden. Gemäß § 215 BauGB werden damit entsprechende Mängel unbeachtlich.</p>			<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>		

<p><u>Untere Wasserbehörde</u></p> <p>1. <u>Oberflächenentwässerung:</u></p> <p>Das vorgelegte Oberflächenentwässerungskonzept zum BBP Nr. 99 „Hafen- und Industriegebiet Mittel-landkanal“ 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.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Die in den artenschutzrechtlichen Gutachten vorgeschlagenen und beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen werden in den Umweltbereich zusätzlich aufgenommen. Die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden komplett übernommen.</p>
<p>Bei der Bewertung und Bilanzierung ist das Städte-tag-Modell angewendet werden.</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, es erfolgt eine Umrechnung.</p> <p>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, die Unterlagen werden der Unteren Naturschutzbehörde zur Abstimmung vorgelegt werden.</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 Binnenhafententwicklung 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 GmbH				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>		

Folgende Bürger haben Hinweise/Anregungen geäußert:

1 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 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</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 Hafestraße 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 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. 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 und damit wesentlich höher gelegen ist, 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>
---	--

2 Simone Koch				23.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Hinweise	
Zusammenfassung der Stellungnahme			Abwägungsvorschlag		
Gegen die Errichtung des geplanten Containerhafens mache ich als Eigentümerin der Grundstücke des Anwesens Donaustraße 1 folgende Einwände und Bedenken geltend:					
Der Abstand meines Wohnhauses (ruhige Einzellage 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.			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. Somit ergeben sich auch geringere Steigungen bei den Fahrwegen auf die Hafenanlage als bisher angenommen.		
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.			Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.		
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.			Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, es wird auf die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte verwiesen.		
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).			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>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 Ui 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 würden.</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 Landschaftsverändernde 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>
---	--

3 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 Osthart-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: 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"> - Dieselabgase 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 Lichtmissionen ist z.B. im der späteren Genehmigungsverfahren ggf. ein Lichtmissionsgutachten 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 Lärmmissionen lassen sich wenn überhaupt nur mit hohem technischen Aufwand reduzieren. - Wir sind in der Freizeitnutzung der Gärten massiv eingeschränkt. - Der Rad- Wanderweg DIVA Walk wäre 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 vom 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>
--	---

4 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. Fruchtbarester 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. Fruchtbare 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 Sanitäranlagen für die LKW-Fahrer. Wie wird das geregelt? Was ist mit Kühlcontainer und deren Standort und die damit verbundene Geräuschbelastigung. 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 (Bewohner im Schichtdienst, Homeoffice - Berufstätige und Studenten-Konzentrationsstörungen) -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>
--	---

Wir akzeptieren das Lärmgutachten und die Schalltechnische Immissionsprognose nicht. Sie ist fehlerhaft. Es kann so nicht eingehalten werden.	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.
Geruchsbelästigung: -Gase jeglicher Art und Abgase von Schiffe und LKW - Wetterbedingt, durch Änderung der Windrichtung	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung. Gesetzliche Grenzwerte sind einzuhalten.
Denkmalschutz: Hof Osthaar-Ebker (soll abgerissen werden) Kotten Laumberg (Donaustr.6) und Kotten Burose (Oelinger Str.)	Die Kotten Donaustraße 6 und Oelinger Straße sollen erhalten bleiben. Die Hofanlage Osthaar-Ebker steht nicht unter Denkmalschutz.
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 Lichtimmissionen zu vermeiden.	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 Lichtimmissionen ist im der späteren Genehmigungsverfahren ggf. ein Lichtimmissionsgutachten zu erbringen.

<p>Wasser:</p> <p>Durch den Hafenausbau (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-Donastrasse 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-Donastrasse 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 Bohnte mit der Wasser- und Schifffahrsdirektion Hannover – nicht zuletzt wegen der vorgebrachten Bürgerbedenken - eine niedrigere Höhenlage abgestimmt. Nunmehr ist eine Höhe der geplanten Hafenumschlagfläche 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 Hafenausbau eine Verlegung des Dükers erforderlich wird, geschieht dies fachgerecht und ohne negative Auswirkungen auf die sonstige Oberflächenentwässerung.</p>
46	

<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 Flächenschnitt und Gebäudebestand keine langfristige Entwicklungsperspektiven für beide Umschlagsarten vorhanden.</p>

5 Jens Waldmann				25.11.2015	
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 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 Lärmbelastigung 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 vorn 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 Hafenverkehren auch die Verkehrspotentiale der Industrie- und Gewerbeflächen mit einbezogen.</p>
---	--

<p>2. Massive Verschlechterung des Landschaftsbildes</p> <p>a. 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>b. 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>c. 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>d. 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>e. 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. 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 vereinzelten 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>

<p>5, Fehlende offene und ehrliche Kommunikation zum geplanten Großprojekt</p> <p>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, dass 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 Industrie-flächen 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 Bohnte 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.</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>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. 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>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>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>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>
---	---

6 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 Hafestraße (Flächen 20, 20a und die Hafenflächen 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 Wendebecken (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 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>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 Dieselaggregaten 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 Regenintensiven 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. Fruchtbare 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 Vorhandensein 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 trocknen 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 ganz-jahreszeitlich 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 Regenrückhaltemaßnahmen 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>

7 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 Grün-Düngung) 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 DENILI0344160083 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. Fruchtbare Ackerböden sowie Grünland gehen 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 Hafenausbau (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 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>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 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. 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 Hafens- 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>

8 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 der geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes 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 wasserrechtliche 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 bisher der Flächennutzungsplan eine solche Nutzung gar nicht erlaubt. 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 Containerhafen 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 Hafestandorte. 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 Container-Umschlag 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>1.1.3 Planungsziele</p> <p><i>Dieses regionale Ziel wird von der Gemeinde Bohmte planungsrechtlich wie folgt umgesetzt:</i></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 auszusperrten. Der Bestandshafen hat eine allgemeine Umschlagsgenehmigung und sogar ein Umschlagsgenehmigung 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>4. Inhalt der 13. Flächennutzungsplanänderung</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 HWL 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>
---	---

9 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.					
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.			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>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 vorhanden 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 geschlossen 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 vergangen 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 Oelingen 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>
--	--

10 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 vorliegenden 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 Wendebeckens 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>4. Auch wenn die bauordnungsrechtliche und sonstige Genehmigungsfähigkeit eines solchen konkreten Containerhafens erst im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, kann der vorliegende Entwurf des B-Plans - wie bereits erwähnt - nicht losgelöst von diesen konkreten Planungen gesehen werden. Denn wesentliches Ziel dieser Bauleitplanung ist die Schaffung der Voraussetzungen für die Errichtung des Containerhafens, auf dessen Konzeptplanung in Ziffer 1.1.2 ausdrücklich hingewiesen wird. Eine Querschnitt-Darstellung des geplanten Containerterminals gemäß Planung der nachstehend genannten HWL GmbH findet sich auch als Anlage zum Oberflächenentwässerungskonzept der Gemeinde Bohmte zum hier betroffenen B-Plan.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>5. Eigentümerin des Hafen-Grundstücks und Bauherin der technischen Anlagen, Gebäude und sonstigen Einrichtungen des Containerhafens soll die Hafen Wittlager Land GmbH werden (im Folgenden kurz HWL GmbH genannt).</p> <p>Die HWL GmbH ist im Handelsregister des Amtsgerichts Osnabrück unter der Nummer HRB 206213 eingetragen. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt danach 40.000,00 EUR. Als alleinige Gesellschafter sind an der HWL GmbH beteiligt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BEVOS Beteiligungs- und Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH des Landkreises Osnabrück (50,0 v. H.), - Gemeinde Bohmte (37,5 v. H.), - Gemeinde Bad Essen (6,25 v. H.), - Gemeinde Ostercappeln (6,25 v. H.). <p>Es handelt sich somit ausschließlich um Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechts bzw. eine Tochter-Kapitalgesellschaft einer solchen Gebietskörperschaft (Landkreis Osnabrück).</p> <p>Die Gemeinde Bohmte ist wie erwähnt mit einem Anteil von 37,5 v. H. an der HWL GmbH beteiligt. Einer der beiden Geschäftsführer der GmbH ist der hauptamtliche Bürgermeister der Gemeinde Bohmte, Herr Klaus Goedejohann.</p> <p>Aus den vorstehend genannten Umständen wird deutlich, dass die Gemeinde Bohmte ein erhebliches Eigeninteresse an dem Zustandekommen des B-Plans hat.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie sind nicht unmittelbarer Gegenstand der Bauleitplanung.</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 Schüttgütern 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 Umschlagsgeschirren (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 Oelingen 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 (RegioPort 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 Hafentreiber 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 realisieren können, wird dieser Hafentreiber 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, dass 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 hafenaffinem 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. 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>
<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.</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 Schifffahrsdirektion 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, 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 Kaimauer 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>	

11 Iris Riepenhausen, Martin Becker, Mindener Str. 4, 49163 Bohmte			30.11.2015	
Die Stellungnahme beinhaltet	<input checked="" type="checkbox"/>	Anregungen	<input checked="" type="checkbox"/>	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 Hafan-Wittlager-Land-GmbH (HWL-GmbH) bekommen haben, deren Mitgeschäftsführer Bohmtes Bürgermeister Klaus Goedejohann 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, vermischen wir übrigens auch die Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz bzw. § 60 des niedersächsischen Naturschutzgesetzes, was wir ebenfalls ausdrücklich kritisieren.</p>			Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.	

<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 Ortsratsitzung 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 örtlich 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 Bauleitpläne 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 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>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</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 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>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 Spediti- onsansiedlungen, Bahngeleise, 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 vorschicken, 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 Salomitaktik.</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 Gemeindeversammlung 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 Hafenerweiterung 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 Flächengrenzen, 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 Hafensstraße 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</u> „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 <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 trocknen 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, Breitflügelfledermaus, 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 übergeht 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 eingearbeitet 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 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.</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 demEinwender 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>

12 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 Hafbetrieb 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-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</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. Huntetpool 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>

Oldenburg, den 04.12.2015

M. Lux