

Entscheidungsvorschläge zu Hinweisen/Einwendungen im Bauleitplanverfahren

BEZEICHNUNG DER MASSNAHME: 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 109 „Hafen- und Industriegebiet - kombinierter Massengut- und Containerhafen“, Gemeinde Bohmte

VERFAHRENSGANG: Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange haben keine Bedenken oder Anregungen zur Planung vorgetragen:

1. Amprion GmbH, Dortmund vom 13.09.2023
2. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn vom 14.09.2023
3. EWE Netz GmbH, Oldenburg vom 14.09.2023
4. ExxonMobil, Hannover vom 12.09.2023
5. Gasunie Deutschland, Hannover vom 13.09.2023
6. Gemeinde Bad Essen, Bad Essen vom 13.09.2023
7. Gemeinde Ostercappeln, Ostercappeln vom 14.09.2023
8. Gemeinde Stemwede, Stemwede-Levern vom 27.09.2023
9. Handwerkskammer Osnabrück-Emsland- Grafschaft Bentheim, Osnabrück vom 26.09.2023
10. Kath. Kirchengemeinde St. Johannes der Täufer, Bohmte vom 10.10.2023
11. Nowega GmbH, Münster vom 06.10.2023
12. Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Osnabrück, Osnabrück vom 18.10.2023
13. Stadt Damme, Damme vom 15.09.2023
14. Unterhaltungsverband Nr. 70 "Obere Hunte", Bad Essen vom 02.10.2023
15. Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH, Hannover vom 29.09.2023
16. Wasserverband Wittlage, Bad Essen vom 02.10.2023

Folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange haben Bedenken oder Anregungen/Hinweise zur Planung vorgetragen:

1. Stellungnahme: Deutsche Bahn AG, Hamburg

Datum: 19.09.2023

Inhalt

Die DB AG, DB Immobilien, als von der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren.

Der Änderungsbereich des o.g. Bebauungsplanes befindet sich in ausreichender Entfernung zu den Bahnanlagen der DB Netz AG, jedoch liegen die Anlagen der Bahnstromleitung der DB Energie GmbH innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 109 bzw. in ca. 120m Entfernung zum Bereich der 1. Änderung. Innerhalb des Planungsbereiches sind Flächen mit Rechten der DB Energie GmbH belastet.

Hierzu ist zu beachten, dass bei einer Änderung der Flurstücke (Teilungen, Zusammenlegungen o. Ä.) alle Rechte der DB Energie GmbH des alten Bestandes auf den neuen Bestand zu übernehmen sind.

Des Weiteren gibt die DB Energie, als Betreiber der planfestgestellten o.g. 110-kV-Bahnstromleitung, nachfolgende Stellungnahme ab:

Innerhalb des Gebietes verläuft eine planfestgestellte 110-kV-Bahnstromleitung der DB Energie GmbH. Eine entsprechende Planunterlage befindet sich in der Anlage. Die 110-kV Bahnstromleitung ist eine Bahnbetriebsanlage der DB und dient u. a. der Energieversorgung der Eisenbahnstrecken.

Als Betreiber der o.g. Hochspannungsleitung ist die DB Energie GmbH in der Garantenpflicht den betriebssicheren Zustand der elektrischen Anlagen zu verantworten. Diese Verantwortung ist im AEG § 4 festgeschrieben. Das Eisenbahn-Bundesamt

Entscheidungsvorschlag:

Zur Kenntnisnahme.

Die nebengenannte Stellungnahme umfasst die Belange des Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 109. Diese Belange wurden bereits in die als Satzung beschlossenen Planunterlagen eingestellt.

Die nebengenannten Belange werden und wurden bei den bereits ausgeführten baulichen Maßnahmen bzw. bei noch ausstehenden Maßnahmen berücksichtigt.

Da sich der Änderungsbereich der 1.Änderung des Bebauungsplan Nr.109 in einem ausreichenden Abstand zur Leitungstrasse (ca. 120 m) befindet, sind keine weiteren planerischen Belange in diesem Verfahren zu berücksichtigen.

überwacht als Aufsichtsbehörde die Erfüllung bzw. Durchsetzung dieser Aufgabe und macht uns nach Verwaltungsverfahrensgesetz ggf. haftbar. Folgende Punkte sind daher unbedingt zu beachten:

- Die Leitung und insbesondere die Maststandorte müssen für Wartungs-, Inspektions- und Beschichtungsarbeiten durch Mitarbeiter der DB bzw. durch von der DB beauftragte Fremdfirmen jederzeit, ggfs. auch mit Fahrzeugen, erreichbar sein.
- Die Bahnstromleitung verfügt über einen Schutzstreifenbereich beiderseits der Trassenachse (die genaue Breite ist abhängig von der jeweiligen Mastentfernung zueinander). Die genaue Schutzstreifenbreite entnehmen Sie bitte dem entsprechenden Lageplan.
- Bei einer Änderung der Flurstücke (Teilungen, Zusammenlegungen o. Ä.) sind alle Rechte des alten Bestandes auf den neuen Bestand zu übernehmen. Dies trifft für alle Flurstücke zu, die im Schutzstreifenbereich der 110-kV-Bahnstromleitung liegen.
- Bei der Neuanlage von Straßen, Sportflächen usw. sind die Maste evtl. auf eine erhöhte Sicherheit umzurüsten, die Kosten dafür hat der Veranlasser zu tragen. Wird bei einer Neuanlage bzw. Nutzungsänderung von Verkehrsstraßen die laut DIN VDE 0210 / EN 50341 geforderte Mindesthöhe von 7m am Kreuzungspunkt der Straße mit der Hochspannungsleitung nicht erreicht, ist diese durch bauliche Veränderungen (z.B. Aufstocken der Maste), herzustellen. Die Kosten für diese Maßnahmen hat der Veranlasser zu tragen. Das aktuell gültige Planrecht ist in jedem Fall zu berücksichtigen.
- An den Maststandorten in unmittelbarer Nähe von Straßen muss ein Anfahrerschutz errichtet werden.
- Bei Grabungen im Schutzstreifen ist ein Abstand von 10m zu den Mastfundamenten einzuhalten. Auf möglicherweise vorhandene Erdungsbänder an den Leitungsmasten ist bei jeglichen Erdbauarbeiten bzw. Baugrunduntersuchungen oder anderen Bodeneingriffen im Radius von 25m von den jeweiligen Fundamentaußenkanten zu achten.

- Jegliche Erdverlegung, wie z.B. Gas- oder Wasserleitungen muss gemäß den Richtlinien der „Technischen Empfehlungen Nr. 7“ der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen - textgleich mit der AfK-Empfehlung Nr. 3 erfolgen. Die Kosten für erforderliche Schutzmaßnahme trägt die/der Bauherr*in. Die Erdleitung hat in ihrem Verlauf bei einem Parallellauf innerhalb des Schutzstreifen der Bahnstromleitungen an jeder Stelle zur Mittelachse der Leitung einen Mindestabstand von 10m entsprechend einer aufzustellenden „Liste der Berührungspunkte“ einzuhalten. Bei Kreuzungen darf der lichte Abstand zwischen den Erdungsbändern und der Rohrleitung nicht kleiner als 2m sein. Im Schutzstreifen dürfen sich oberirdisch keine zugänglichen Armaturen und keine Gasausblasstutzen befinden. Die Verlegung der Rohrleitung erfolgt im Schutzstreifenbereich ausschließlich unterirdisch in einer Tiefe von ca. 1,2m - 2m.
- In den Bereichen eventueller Kreuzungen bzw. einer Parallelführung bspw. anderer Freileitungen mit unserer Bahnstromleitung bitten wir um die Beachtung und Einhaltung der technischen Parameter laut EN 50341 für die eventuellen Berührungspunkte. Des Weiteren sind für neu geplante dauerhafte Kreuzungen, Kreuzungsunterlagen und ein Kreuzungsvertrag erforderlich. Eine entsprechende Vorlage können wir Ihnen bei Bedarf zur Verfügung stellen.
- Der Schutzstreifenbereich der Bahnstromleitung unterliegt aus Sicherheitsgründen u.a. einer Aufwuchsbeschränkung im Bereich von bis zu 30m rechts und links der Trassenachse. Dies bedeutet, dass auch künftig Bäume und Sträucher gestutzt bzw. gefällt werden müssen, sofern sie eine Höhe von 3,5m überschreiten, um jederzeit einen sicheren Energietransport zu gewährleisten. Bei einer Neuanpflanzung sowie bei der Ausweisung von Landschafts- und Naturschutzgebieten ist dies zu berücksichtigen.
- Soll eine eventuell vorhandene Seefläche später als See für Freizeitaktivitäten genutzt werden, so ist für den Schutzstreifenbereich der 110-kV-Bahnstromleitung ein Segel- und Angelverbot auszusprechen.
- Für Bebauungen verfügt die Bahnstromleitung über einen Schutzstreifenbereich. Es sind nur Bauwerke zulässig, bei denen die Schutz-/ Mindestabstände laut DIN VDE 0210 / EN 50341 zu den bei tiefstem Durchhang

ruhenden und / oder ausschwingenden Leiterseil eingehalten werden müssen. Bei einer Dachneigung von $\leq 15^\circ$ muss ein Sicherheitsabstand von 5m (gemessen von höchstem Punkt des Gebäudes) zu den stromführenden Leiterseilen in jedem Lastfall eingehalten werden, bei einer Dachneigung von $> 15^\circ$ ist ein Sicherheitsabstand von 3m einzuhalten. Es ist eine harte Bedachung nach DIN 4102 Teil vorzusehen. Alle am Gebäude befindlichen metallischen Objekte (z.B. Bleche, Dachrinnen, usw.) sind in einen umfassenden Potentialausgleich einzubeziehen.

- Bei Biogasanlagen ist es unzulässig, den Schornstein innerhalb des Schutzstreifenbereichs zu bauen.
- Eine Änderung der Geländeoberkante bedarf unserer Genehmigung und ist vorab abzustimmen. Zur Verfügung gestellte Planunterlagen sind nur gültig, sofern keine zwischenzeitliche Änderung der Geländeoberkante erfolgt ist.
- Das Lagern von Baustoffen aus dem Straßenbau (Beton, Asphalt, Erde usw.) ist innerhalb des Schutzstreifen nur möglich, wenn dabei die laut DIN VDE 0210 / EN 50341 geforderten Sicherheitsabstände von mindestens 6m „Oberkante Materialhaufen zu den stromführenden Leiterseilen“ nicht unterschritten werden.
- Im Schutzstreifenbereich dürfen generell keine feuergefährlichen / leicht entflammbaren und zum Zerknall neigenden Stoffe gelagert werden.
- Bei einem Einsatz von Baumaschinen im Schutzstreifen gibt es Einschränkungen. Es ist stets ein Sicherheitsabstand von 3m einzuhalten. Falls dieser Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden kann, ist eine kostenpflichtige Abschaltung der Leitung erforderlich. Diese Abschaltung ist mit einer Mindestvorlaufzeit von 6 Wochen vor Arbeitsbeginn zu beantragen.

Im Hinblick auf die durchzuführenden Bauarbeiten wird ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass jede Annäherung an die stromführenden Teile der 110-kV-Bahnstromleitung, insbesondere mit Baukränen, Mobilkränen, Gerüststangen usw. mit Lebensgefahr verbunden ist. Die DB Energie GmbH übernimmt keinerlei Haftung für Schäden, die mit den noch auszuführenden Bauarbeiten in Zusammenhang stehen.

<p>Es sind stets die gültigen Normen und Vorschriften zu beachten.</p> <p>Für etwaige Schäden bzw. Folgeschäden am Eigentum der DB Energie GmbH haftet der Verursacher.</p> <p>In der Nähe von stromführenden Hochspannungsleitungen ist mit elektromagnetischen Beeinflussungen zu rechnen. Die DB Energie erstattet weder Entschädigungen noch die Kosten für evtl. erforderliche Abschirmungen. Die DB Energie GmbH haftet nicht für Schäden an Personen oder Objekten, die infolge Witterungseinflüsse z.B. von den Stromseilen herabfallendes Eis auftreten.</p> <p>Vor Beginn von Baumaßnahmen innerhalb unseres Schutzstreifens ist eine Unterweisung des Arbeitsverantwortlichen erforderlich. Es ist eine Mindestvorlaufzeit von 21 Werktagen zu beachten.</p> <p>Die späteren Anträge auf Baugenehmigung für den Grenzbereich im Geltungsbereich sollten uns erneut zur Stellungnahme vorgelegt werden, wir behalten uns weitere Bedingungen und Auflagen vor.</p> <p>Wir bitten Sie, uns das Abwägungsergebnis zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir gerne zu Verfügung.</p>	
<p>2. Stellungnahme: Industrie- und Handelskammer Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim Datum: 18.10.2023</p> <p><u>Inhalt</u></p> <p>Die Industrie- und Handelskammer Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim trägt bezüglich der o.g. Planänderung (Ausweisung von sonstigen Sondergebieten mit der Zweckbestimmung „Hafen für Futtermittel, Schüttgüter und Containerumschlag“) zum aktuellen Zeitpunkt keine Bedenken vor. Wir begrüßen die Planänderungen im</p>	<p>Entscheidungsvorschlag:</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p>

Hinblick auf eine weitere, qualifizierte Gewerbeentwicklung. Zudem werden mit der Planung die Ziele einer regionalen Wirtschaftsförderung verfolgt.

Es werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Neuansiedlungs- und Erweiterungsmöglichkeiten von Gewerbebetrieben geschaffen. Ebenso wird mit der Angebotsplanung für neue Gewerbebetriebe die Wirtschaftskraft der Gemeinde Bohmte erhalten bzw. weiter gestärkt. Ein besonderes Ziel dieser Bauleitplanung ist die Intensivierung der Hafennutzung durch die Zulässigkeit des Umschlags von Containern. Dafür werden die Hafenflächen (sonstige Sondergebiete mit der Zweckbestimmung „Hafen für Futtermittel, Schüttgüter und Containerumschlag“) hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung angepasst. Bei der Besiedlung der ausgewiesenen Gewerbe- und Sondergebiete ist mit erhöhtem Schwerverkehr zu rechnen. Die durchgeführten Verkehrsuntersuchungen prognostizieren, dass die bestehenden Verkehrsverhältnisse den entsprechenden Anforderungen entsprechen. Aus Sicht der IHK sind die Optionen einer Schienenanbindung für die trimodale Erschließung des Hafens perspektivisch inklusive der weiteren Auswirkungen auf den Verkehr zu prüfen.

In Industrie- bzw. Gewerbegebieten können betriebsbedingte Wohnnutzungen ausnahmsweise zugelassen werden und damit zu emissionsbedingten Restriktionen und Nutzungseinschränkungen der Gewerbegebietsflächen führen. Da gewerbliche Nutzungen unbedingt auf Standorte angewiesen sind, die keinen wesentlichen Restriktionen unterliegen, ist es im wirtschaftsfördernden Sinne von Bedeutung, dass Kommunen, die entsprechende Gebiete noch anbieten können, diese auch ausweisen. Daher unterstützen wir es generell, wenn betriebsbedingte Wohnnutzungen in Industrie-/Gewerbegebieten ausgeschlossen werden. Geschieht dies ausnahmsweise im Einvernehmen mit den Unternehmen, tragen wir vor diesem Hintergrund keine Bedenken vor.

Im Umkreis des Plangebietes befinden sich im Außenbereich die nächstgelegenen Wohnnutzungen. Wir gehen davon aus, dass die getroffenen immissionsschutzrechtlichen Festsetzungen - wie in der Begründung unter Nr. 1.5.5.1 „Gewerbeimmissionen“ angeführt - geeignet sind, etwaige Nutzungskonflikte zu vermeiden. Zur Bewältigung von eventuellen Konflikten im Bereich des Immissionsschutzes durch angrenzende Wohnnutzungen sind geeignete Maßnahmen und Festsetzungen zu treffen, die diese Nutzungskonflikte gar nicht erst entstehen lassen. Gewerbe- und Industriebetriebe sollten nicht nachträglich mit Auflagen zum Immissionsschutz, Belastungen

Zur Kenntnisnahme

Eine eventuelle Schienenanbindung des Hafengebietes an das Streckennetz der DB AG ist z.Zt. nicht geplant, wird aber nicht grundlegend ausgeschlossen. Hierzu sind jedoch noch intensive Fachplanungen und Untersuchungen erforderlich.

Zur Kenntnisnahme

Zur Kenntnisnahme

Die immissionsrechtlichen Festsetzungen sind nach Auffassung der Gemeinde geeignet, eventuelle Nutzungskonflikte mit den umgebenden Nutzungen zu vermeiden. Dies wurde auch in dem offengelegten Fachgutachten (Anlagen D und D₁ Lärmkontingentierung) bestätigt.

<p>oder Nutzungseinschränkungen betriebswirtschaftlich belastet werden. Dies lehnen wir im Sinne der gewerblichen Standortsicherung ab.</p>	
<p>3. Stellungnahme: Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Hannover Datum: 10.10.2023</p> <p><u>Inhalt</u></p> <p>In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange geben wir zum o.g. Vorhaben folgende Hinweise:</p> <p>Baugrund Im Untergrund des Standorts können lösliche Sulfat-/Karbonatgesteine in Tiefen anstehen, in denen mitunter Auslaugung stattfindet und lokal Verkarstung auftreten kann. Im näheren Umfeld des Standorts sind bisher keine Erdfälle bekannt. Formal sind dem Standort die Erdfallgefährdungskategorien 1 bis 2 zuzuordnen (gem. Erlass des Niedersächsischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.2.1987, Az. 305.4 - 24 110/2 -). Im Rahmen von Baumaßnahmen am Standort sind bezüglich der Erdfallgefährdung keine besonderen konstruktiven Sicherungsmaßnahmen notwendig, sofern sich bei der Baugrunderkundung keine Hinweise auf Subrosion ergeben.</p> <p>Im Zuge der Planung von Baumaßnahmen verweisen wir für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS-Kartenserver (Thema Ingenieurgeologie). Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen.</p> <p>Hinweise In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange haben wir keine weiteren Hinweise oder Anregungen.</p>	<p>Entscheidungsvorschlag:</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme und Beachtung</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p>

<p>Die vorliegende Stellungnahme hat das Ziel, mögliche Konflikte gegenüber den raumplanerischen Belangen etc. ableiten und vorausschauend berücksichtigen zu können. Die Stellungnahme wurde auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes erstellt. Die verfügbare Datengrundlage ist weder als parzellenscharf zu interpretieren noch erhebt sie Anspruch auf Vollständigkeit. Die Stellungnahme ersetzt nicht etwaige nach weiteren Rechtsvorschriften und Normen erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder objektbezogene Untersuchungen.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme</p>
<p>4. Stellungnahme: Landkreis Osnabrück, Osnabrück Datum: 18.10.2023</p> <p><u>Inhalt</u></p> <p>Die öffentliche Auslegung in der Zeit vom 13.09.2023 bis 18.10.2023 habe ich zur Kenntnis genommen. Zu den vom Landkreis Osnabrück wahrzunehmenden öffentlichen Belangen wird folgende Stellungnahme abgegeben.</p> <p><u>Regional- und Bauleitplanung:</u></p> <p>Ich weise darauf hin, dass der regionalplanerische Hinweis auf Ausschluss von großflächigem Einzelhandel jeglichen Einzelhandel umfasst. Also ebenfalls den der nicht-zentrenrelevanten Sortimente. Diese müssen hier zwar nicht planerisch ausgeschlossen werden, eine Ansiedlung eines Einzelhandels mit Agrarprodukten, Brennstoffen, Baustoffen, Energie, Recyclingprodukten, Entsorgungsstoffen/-produkten, Substraten, Gülle und verwandte Stoffe und Produkten bleibt dennoch nur unterhalb der Großflächigkeit zulässig (Agglomerationen im raumordnerischen Sinne, welche zusammen großflächig sind, sind ebenfalls raumordnerisch nicht zulässig).</p> <p>Die in der Begründung (Seite 6, 9-11, 17) getätigten Ausführungen zum Flächennutzungsplan sind nach unseren Informationen zum Teil fehlerhaft. Das Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB wird zwar eingehalten, es wird allerdings auf die 13. Änderung des Flächennutzungsplans Bezug genommen, in der ein Großteil des Plangebiets noch als gewerbliche Baufläche dargestellt wurde. Aktuell und maßgeblich für diesen Bereich ist aber die 21. Änderung des Flächennutzungsplans, im Zuge derer auch Flächen</p>	<p>Entscheidungsvorschlag:</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Der Textteil bzw. die zugehörigen Abbildungen werden redaktionell geändert in der Form, dass auf die maßgebende 21. Änderung des Flächennutzungsplans Bezug genommen wird. Belange die eine erneute Offenlage der Planunterlagen erforderlich machen sind hierdurch nicht betroffen.</p>

<p>nördlich der Hafenstraße als Sondergebiet ausgewiesen worden sind. Der entsprechende Textteil sowie die zugehörigen Abbildungen sind daher zu korrigieren.</p>	
<p>Den Ergebnissen der aktualisierten Verkehrsuntersuchung kann gefolgt werden.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme</p>
<p>Der über die textliche Festsetzung Nr. 2 angestrebte Ausschluss der Errichtung von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter wird auf § 9 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO bezogen. Dies ist zulässig, da es sich hier nicht um ein Industrie-, sondern um ein Sonstiges Sondergebiet handelt. Mit den unter der textlichen Festsetzung Nr. 1 aufgezählten Nutzungen wird ohnehin bereits klar, dass Betriebsleiterwohnungen unzulässig sind. Daher wird empfohlen die Festsetzung Nr. 2 aufgrund ihres falschen Gesetzesbezuges zu entfernen.</p>	<p>Die textliche Festsetzung Nr. 2 wird redaktionell aus der Begründung und Planzeichnung entfernt, da durch die konkretisierenden Festsetzungen der Nutzungen (s. textliche Festsetzung Nr. 1) der Ausschluss von Betriebsleiterwohnungen eingestellt wurde. Belange die eine erneute Offenlage der Planunterlagen erforderlich machen sind hierdurch nicht betroffen.</p>
<p><u>Untere Denkmalschutzbehörde:</u></p>	
<p>Aus Sicht der Denkmalpflege werden gegen die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 109 „Hafen- und Industriegebiet – Kombierter Massengut- und Containerhafen“ der Gemeinde Bohmte baudenkmalpflegerische Bedenken zurückgestellt.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme</p>
<p>Auf dem Grundstück Donaust. 6 in Bohmte steht das ehem. Heuerhaus zu Hof Laumberg aus dem Jahr 1830. Es handelt sich um ein Fachwerkgebäude in Zweistöckerbauweise unter Satteldach. Das Gebäude ist als Einzeldenkmal nach § 3 Abs. 2 des Nds. Denkmalschutzgesetzes im Verzeichnis der Baudenkmale für die Gemeinde Bohmte aufgeführt. Am Erhalt des Gebäudes besteht ein öffentliches Interesse. Im Bebauungsplan wird das Gebäude als Baudenkmal gekennzeichnet.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme</p>
<p>Das Umfeld des Baudenkmal ist so zu gestalten, dass das Baudenkmal so gering wie möglich beeinträchtigt wird und ein Erhalt und eine Nutzung des Baudenkmal dauerhaft möglich bleiben.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme</p>
<p>Seitens der Archäologischen Denkmalpflege der Stadt und des Landkreises Osnabrück bestehen gegen die Planänderungen keine Bedenken.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme</p>
<p>Auf die gesetzliche Melde- und Sanierungspflicht von archäologischen und paläontologischen Bodenfunden wird auf der Planzeichnung zum B-Plan hingewiesen.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme</p>

<p><u>Landwirtschaftlicher Immissionsschutz:</u></p> <p>Aus Sicht des landwirtschaftlichen Immissionsschutzes bestehen gegen die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 109 „Hafen- und Industriegebiet – Kombiniertes Massengut- und Containerhafen“ weiterhin keine Bedenken.</p> <p>Unzulässigen Geruchsmissionen durch Tierhaltung sind in diesem Bereich nicht zu erwarten. Ausführungen zum Immissionsschutz in der Begründung vom 24.05.2023 in Kap. 1.5.5 – Immissionsschutz auf -Seite 14 f. beziehen sich nur auf Gewerbeimmissionen und nicht auf Geruchsmissionen aus der Landwirtschaft.</p> <p>Im Umweltbericht in Kap. 2.2.a10.1 auf Seite 40 sind Ausführungen zu Geruchsmissionen Tierhaltung enthalten. Es wird darauf hingewiesen, dass sich keine Tierhaltungen im Umfeld befinden, die sich relevant auswirken. Dieser Ausführung kann gefolgt werden.</p> <p><u>Untere Naturschutz- und Waldbehörde:</u></p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Ausgleich sind umzusetzen. Darüber hinaus bieten die Flachdächer der geplanten Gebäude hervorragende Möglichkeiten einer Dachbegrünung und/oder einer Photovoltaiknutzung. Durch eine adäquate Dachbegrünung würde man viele positive Effekte generieren. Dazu zählen eine Minimierung des Eingriffs in den Naturhaushalt, eine Verbesserung des Wasserhaushalts, vor allem im Hinblick auf die Zunahme von Starkregenereignissen, und würde Kühleffekte fürs Gebäude und den Photovoltaikanlagen schaffen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund und im Zuge des Klimawandels und des Verlusts von Lebensraum sollten diese Maßnahmen bei der Aufstellung des B-Planes Berücksichtigung finden und umgesetzt werden.</p> <p><u>Brandschutz:</u></p> <p>Aus der Sicht des vorbeugenden Brandschutzes bestehen keine Bedenken, wenn das Gebiet gemäß Punkt "Hinweise c)" erschlossen und der Massengut- und Containerhafen dementsprechend errichtet wird.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Die Gemeinde wird im Baugenehmigungsverfahren einen entsprechenden Hinweis zur Dachbegrünung bzw. Photovoltaiknutzung einstellen.</p> <p>Zur Kenntnisnahme und Beachtung.</p>
--	---

<p><u>Wirtschaftsförderung:</u></p> <p>Die WIGOS begrüßt die Änderung B-Planes Nr. 109 der Gemeinde Bohmte, denn durch die Ausweitung der Nutzungsmöglichkeiten um den Containerumschlag wird das logistische Angebot gerade im Hinblick auf emissionsarme Transportmöglichkeiten für die Unternehmen in der Region ausgeweitet.</p> <p>Sofern sich aufgrund der angeforderten Stellungnahmen der Abfallwirtschaft sowie der Bauaufsicht Innenbereich weitere Anregungen ergeben, werden sie unaufgefordert nachgereicht.</p> <p>Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange entbindet nicht von der Verantwortung im Sinne von § 2 Abs. 1 BauGB. Das Ergebnis der Abwägung bitte ich mitzuteilen.</p> <p>Eine digitale Ausfertigung der o. a. Bauleitplanung ist unter Hinweis auf Nr. 38.1 VV-BauGB nach Bekanntmachung auf der Internetplattform in den Ordner „85 BPlan_rechtsverb. Planunterlagen“ hochzuladen.</p>	<p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p>
<p>5. Stellungnahme: Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Osnabrück Datum: 16.10.2023</p> <p><u>Inhalt</u></p> <p>Im Hafengebiet am Mittellandkanal soll neben dem Umschlag von Futtermitteln und Schüttgütern (Massengüter) zukünftig auch der Umschlag von Containern ermöglicht werden.</p> <p>Zu der Ursprungsplanung haben wir letztmalig mit Schreiben vom 22.01.2018 Stellung genommen. Die vorliegende Änderung des Bebauungsplanes führt aus landwirtschaftlicher Sicht zu keiner abweichenden Bewertung. Insofern verweisen wir auf vorbenanntes Schreiben.</p>	<p>Entscheidungsvorschlag:</p> <p>Die Gemeinde verweist auf die Entscheidungsvorschläge zum rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 109.</p> <p>Die von der Landwirtschaftskammer benannten Punkte werden in der 1. Änderungsplanung weiter berücksichtigt.</p>

<p>5. Stellungnahme: Niedersächsischer Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr, Osnabrück Datum: 18.10.2023</p> <p><u>Inhalt</u></p> <p>Zu der Änderung bzw. Aufstellung der oben näher bezeichneten Bauleitplanung nehme ich in straßenbaulicher und verkehrstechnischer Hinsicht, mit Bezug auf meine bisherigen Stellungnahmen, wie folgt Stellung:</p> <p>Gegen die Änderung bzw. Aufstellung bestehen von hier keine Bedenken.</p> <p>Die 1. Änderung des Bebauungsplanes 109 betrifft das von hier betreutem Straßennetz nicht.</p> <p>Die bisherigen Stellungnahmen aus meinem Haus, mit ihren Bedenken, Forderungen und Hinweise, besonders auch bzgl. der Verkehrsqualität des KVP Leckermühle unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsuntersuchung, bleiben davon unberührt.</p> <p>Nach Abschluss des Verfahrens bitte ich unter Bezug auf Ziffer 38.2 der Verwaltungsvorschriften zum BauGB um <u>digitale</u> Übersendung einer Ausfertigung der gültigen Bauplanung einschließlich Begründung.</p>	<p>Entscheidungsvorschlag:</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme und Beachtung.</p>
---	--

7. Stellungnahme: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserschutz, Küstenschutz und Naturschutz, Betriebsstelle Cloppenburg, Cloppenburg
Datum: 10.10.2023

Inhalt

Die Unterlagen zum o.g. Antrag habe ich geprüft. Seitens des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- and Naturschutz (NLWKN), Betriebsstelle Cloppenburg, werden folgende Hinweise gegeben:

Im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange weise ich darauf hin, dass sich außerhalb des Vorhabens eine Landesmessstelle befindet, die vom NLWKN betrieben und unterhalten wird (s. Übersichtskarte). Diese Messstelle dient der Gewässerüberwachung und ist von erheblicher Bedeutung für das Land Niedersachsen. Die Landesmessstelle darf auch in ihrer Funktionalität durch die Planungen / das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Für Rückfragen stehen Ihnen Frau Lott, Tel. 04471/886-169, gerne zur Verfügung.

Sollte das Planvorhaben zu wesentlichen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt führen, geht der NLWKN von einer Beteiligung als Gewässerkundlicher Landesdienst (GLD) aus. Die Stellungnahme als TOB ersetzt nicht die Stellungnahme des GLD.

Entscheidungsvorschlag:

Die Landesmessstellen werden bei den Planungen beachtet, eine Beeinträchtigung ist nicht zu erwarten.

Zur Kenntnisnahme.

Wesentliche Auswirkungen, die eine Beteiligung des GLD erforderlich machen sind durch die vorliegende Planung nicht zu erwarten.

8. Stellungnahme: pledoc Netzauskunft, Essen

Datum: 25.09.2023

Inhalt

Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme **nicht betroffen** werden:

- OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen
- Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen
- Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg
- Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen
- Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen
- Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund
- Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen
- Uniper Energy Storage GmbH, Düsseldorf: Erdgasspeicher Epe, Eschenfelden, Krummhörn

Hinsichtlich der Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen entnehmen wir den Unterlagen, dass die Kompensationsmaßnahmen erst im weiteren Verfahren festgelegt werden bzw. keine Erwähnung finden.

Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren.

Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.

Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.

Entscheidungsvorschlag:

Zur Kenntnisnahme

Zur Kenntnisnahme und Beachtung.

9. Stellungnahme: Westnetz GmbH, Osnabrück

Datum: 13.09.2023

Inhalt

Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 12.09.2023 und teilen Ihnen mit, dass wir den Bebauungsplan Nr. 109 hinsichtlich der Versorgungseinrichtungen der Netzgesellschaft Osnabrücker Land GmbH & Co. KG durchgesehen haben. Gegen diese Verwirklichung bestehen unsererseits keine Bedenken, wenn nachfolgende Anmerkungen Beachtung finden.

Rechtzeitig vor Inangriffnahme der Erschließungsmaßnahmen (Ausbau der Straßen, Verlegung der Rein- und Abwasserleitungen usw.) bitten wir um entsprechende Mitteilung, damit wir das Versorgungsnetz planen und entsprechend disponieren können.

Im Plangebiet verläuft eine Versorgungseinrichtung, die der örtlichen Versorgung mit elektrischer Energie dient.

Den Bereich der im Plangebiet vorhandenen Transformatorstation „ST-00244“ ist im Original des Bebauungsplanes gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 12 und 21 BauGB als Versorgungsfläche auszuweisen. Weiterhin sind die vorhandenen 10-kV-Erdkabel § 9 Abs. 1 Ziffer 13 BauGB in das Original des Bebauungsplanes zu übertragen. Die v. g. Eintragungen sind in den beiliegenden Bestandsplänen kenntlich.

Die Zuwegung zu v. g. Transformatorstation muss auch weiterhin für Großfahrzeuge und Großgeräte gesichert bleiben.

Bei Tiefbauarbeiten ist auf die vorhandenen erdverlegten Versorgungseinrichtungen Rücksicht zu nehmen, damit Schäden und Unfälle vermieden werden. Schachtarbeiten in der Nähe der Versorgungseinrichtungen sind von Hand auszuführen. Wir bitten Sie zu veranlassen, dass sich die bauausführenden Firmen rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten über die Lage der Versorgungseinrichtungen informieren. Dafür steht jederzeit unser Online-Auskunftsportal, dass über die Adresse <https://bauauskunft.westnetz.de/BauAuskunftService/login.jsp> aufrufbar ist, zur Verfügung.

Entscheidungsvorschlag:

Die Versorgungsunternehmen werden rechtzeitig vor Baubeginn in die Maßnahme vor Ort eingewiesen und erhalten anschließend ausreichend Zeit für die Einleitung aller erforderlichen Maßnahmen.

Die in der Anlage zur Stellungnahme aufgeführte Kabeltrasse sowie die Transformatorstation werden in die Planzeichnung eingefügt. Belange die eine erneute Offenlage der Planunterlagen erforderlich machen sind hierdurch nicht betroffen.

Die baulichen Maßnahmen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit den Versorgungsunternehmen abgestimmt. Die Versorgungsträger werden vor Ort eingewiesen und erhalten anschließend ausreichend Zeit für die Einleitung aller erforderlichen Maßnahmen. Bestandspläne der Versorgungsunternehmen werden bei der Planung beachtet.

<p>Änderungen und Erweiterungen der Versorgungseinrichtungen behalten wir uns unter Hinweis auf die §§ 13, 30, 31 und 32 BauGB vor.</p> <p>Diese Stellungnahme ergeht im Auftrag der Netzgesellschaft Osnabrücker Land GmbH & Co. KG als Eigentümerin der Anlage(n).</p>	<p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p>
<p>Stellungnahme: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Minden Datum: 16.10.2023</p> <p><u>Inhalt</u></p> <p>In der Beteiligung an o. g. Verfahren verweise ich auf die Stellungnahme des WSA Minden vom 20.11.2017.</p> <p>Die im Bebauungsplan Nr.109 „Hafen- und Industriegebiet- Futtermittel- und Schüttguthafen“ aufgeführten, vom WSA Minden benannten Punkte, müssen in der 1. Änderungsplanung weiter berücksichtigt werden.</p> <p>Die Punkte der Stellungnahme vom 20.11.2017 haben weiterhin Bestand.</p> <p>Dem Oberflächenentwässerungskonzept kann nicht zugestimmt werden.</p> <p>Zum Antrag auf wasserrechtliche Genehmigung /Erlaubnis des Wasserverbandes Wittlage,</p> <ul style="list-style-type: none"> – Antrag gemäß § 68 des Wasserhaushaltsgesetzes – Gemarkung Stirpe-Oelingen, Flur 1, Flst. 165/6 – Antrag gemäß § 10 des Wasserhaushaltsgesetzes – Gemarkung Stirpe-Oelingen, Flur 1, Flst. 22/4 – Az. FD-2022-5247br <p>wurde am 17.05.2023 seitens des WSA MLK / ESK an den Landkreis Osnabrück folgende Stellungnahme abgegeben.</p> <p>Dem Antrag auf wasserrechtliche Genehmigung Erlaubnis im Hinblick auf die Planungen der Entwässerung, speziell unterhalb der Dükeranlage Nr. 53, kann nicht zugestimmt werden. Die Belange im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung gemäß §</p>	<p>Entscheidungsvorschlag:</p> <p>Die Gemeinde verweist auf die Entscheidungsvorschläge zum rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 109.</p> <p>Die vom WSA Minden benannten Punkte werden in der 1. Änderungsplanung weiter berücksichtigt.</p> <p>Zwischenzeitlich liegt die wasserbehördliche Erlaubnis und Plangenehmigung zur Ableitung des Oberflächenwassers aus dem Plangebiet vor (FD7-2022-5247 br vom 20.11.2024). Belange die eine erneute Offenlage der Planunterlagen erforderlich machen sind hierdurch nicht betroffen.</p>

48 Bundeswasserstraßengesetz: (WaStrG) finden keine hinreichende Berücksichtigung.

Begründung der Ablehnung:

Die Dükeranlage Nr. 53 Oelinger Straßengraben bei MLK-km 55,200 einschl. der auf der Nordseite westlich und östlich anschließenden Kanalseitengraben sind gem. Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrdirektion Hannover vom 11.01.1974, Az.: 21651N-32/52,000-60,100 für den „Ausbau des Mittellandkanals von km 52,000 bis km 53,200 und von km 54,930 bis km 57,500“ in 1976 errichtet worden.

Die Gräben nördlich der Verwaltung von km 55,2 nach Westen bis zum Anschluss an den Vorfluter nördlich MLK-km 54,9 und nach Osten bis zum Vorfluter nördlich MLK-km 55,220 sind als offene Gräben ausgebaut. Die Gräben haben gemäß Planfeststellungsbeschluss eine solche Tiefe erhalten, dass durch evtl. Druckwasser die angrenzenden Flächen nicht vernässt werden können. Der Unterlauf ist soweit auszubauen, dass die Wasserteilung am Auslaufbauwerk des Dükers Nr. 53 n durch Rückstau nicht mehr beeinflusst wird.

Gemäß. hydraulischer Berechnung „Neubau Düker 53 n“ vom 12.12.1974 ist nach Angabe des Landkreis Wittlage eine Abflußspende in Höhe von 600 l/s bei HHW in Ansatz gebracht worden. Diese ist unterhalb des Dükers jeweils zur Hälfte verteilt worden westlich zum Donau Graben und östlich zum Oelinger Graben. Dies entspricht in etwa der Angabe im Antrag in Höhe von ca. 614,40 l/s aus dem Einzugsgebiet des Düker 53 n.

Das Entwässerungssystem unterhalb der Dükeranlage Nr. 53 ist nach Verbau des Durchlasses im Bereich der Zufahrt zur Wendestelle Bohmte und des daran anschließenden Grabens bereits massiv gestört. Im Hochwasserfall ist kein ordnungsgemäßer Abfluss möglich, da die Vorflut über den Seitengraben in nordwestliche Richtung nach Dichtsetzung des Durchlasses mit Klinkermauerwerk nicht mehr gegeben ist. Ich bitte den Zustandsstörer aufzufordern, den ordnungsgemäßen Zustand zeitnah wiederherzustellen.

Die Planungen sehen eine Entwässerung nur noch über das Ost-System entlang der Oelinger Straße vor. Insoweit dies weiterhin verfolgt wird, ist eine entsprechende Vorflut ohne Rückstau am Düker bei HHW zu gewährleisten.

Der Kanalseitengraben Richtung Donau Straße hat ein Gefälle Richtung Westen. Dieses wäre bei der zuvor genannten Entwässerung Richtung Osten baulich anzupassen (Entwässerung Richtung Düker Nr. 53) um eine ständige Durchfeuchtung am Dammfuß auszuschließen. Hierbei ist das Merkblatt Standsicherheit von Dämmen an Bundeswasserstraßen (MSD) zu berücksichtigen,

Der Mittellandkanal ist im Streckenabschnitt MLK-km 54,600 — 57,000 im Auftrag als Dammstrecke errichtet worden (Dichtungsstrecke, vollkommen von MLK-km 54,900 — 56,300). Hieraus ergeben sich hohe Anforderungen an die Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung gemäß § 48 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG). Um dies zu gewährleisten wird der Kanalseitendamm im Abschnitt MLK-km 54,600 - 57,000 Nord u.a. einer regelmäßigen 14-tägigen Inspektion (Dammbeobachtung) unterzogen. Hierzu ist ein entsprechender Unterhaltungszustand erforderlich um Vernässungen, Sickerstellen etc. zeitnah feststellen und handeln zu können.

Die Nutzung der Kanalseitengräben als Retentionsraum, mit Vernässung des Dammfußes und Rückstau im Düker, ist in jedem Fall auszuschließen und entspricht auch nicht dem planfestgestellten Zustand.

VERFAHRENSGANG: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB

Von der Öffentlichkeit wurden im Rahmen der Offenlegung der Bauleitplanunterlagen nachfolgend aufgeführte Bedenken oder Anregungen zur Planung vorge-
 tragen:

<p>1. Stellungnahme: Iris Riepenhausen, Martin Becker, Stirpe-Oelingen Datum: 15.10.2023</p> <p><u>Inhalt</u></p> <p>Gegen die geplante 1. Änderung des B-Plans Nr. 109 erheben wir folgende Einwände:</p> <p>Die geplante Änderung dient dem Ziel, in Oelingen Container umzuschlagen. Über dieses Ziel ist schon sehr lange und sehr kontrovers diskutiert worden. Anfangs planten die Befürworter einen eigenen Containerhafen direkt neben dem damals privat betriebenen Agrarhafen „Kanalumschlag Bohmte J. Zerhusen GmbH“, dem jetzigen Hafengelände der HWL-GmbH. Die Gegner, die sich in der IG Oelinger Hafen zusammengesprochen haben, wandten dagegen ein, dass die Brücken auf den westdeutschen Kanälen zu niedrig sind, um einen wirtschaftlichen Containertransport auf Schiffen zu ermöglichen. In östlicher Richtung sind nur zwei, in westlicher ist sogar nur eine Lage Container möglich. Damit fährt kein Schiff los. Was sich u.a. auch in den tatsächlichen Zahlen der Jahresberichte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen widerspiegelt.</p> <p>Die Befürworter antworteten mit zwei „Stellungnahmen“: von Prof. Wolfgang Bode (https://www.containerhafen-bohmte.de/wo-bleiben-die-argumente/expertenmeinungen/prof-bode/) und vom ehemaligen Ministerialrat Wolfgang Weber (https://www.containerhafen-bohmte.de/wo-bleiben-die-argumente/expertenmeinungen/wolfgang-weber/). Argumente von Herrn Weber sind teilweise auch wörtlich in Beschlüsse der politischen Gremien übernommen worden (https://www.containerhafen-bohmte.de/2021/02/01/lobbyismus-aktion/).</p>	<p>Entscheidungsvorschlag:</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p> <p>Zur Kenntnisnahme</p>
--	---

Beide Stellungnahmen verdrehen Fakten, argumentieren suggestiv und unwissenschaftlich, sind manipulativ und abwegig. Das ist das Ergebnis von sehr, sehr gründlichen Analysen, die die IG Oelinger Hafen durchgeführt hat. Diese Analysen sind den Autoren, den beteiligten Politikern und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt worden, damit sie widerlegt werden können, falls sie fehlerhaft sein sollten, im Fall Prof. Bode auch der Fachhochschule Osnabrück und seinem Fachbereich. Bis auf einen Hinweis zur Höhe der Subventionen für den Braunschweiger Hafen hat es **KEINE WIDERLEGUNG** der Analysen gegeben. Was bedeutet, dass die Analysen der IG Oelinger Hafen Bestand haben, und die Argumentationen für einen Containerumschlag in Bohmte suggestiv, unwissenschaftlich, manipulativ und abwegig, also schlichtweg falsch sind.

Man muss das leider so deutlich sagen: Sämtliche Argumente, die für einen Containerumschlag in Bohmte ins Feld gebracht worden sind, haben sich nach gründlicher Analyse als falsch herausgestellt. Trotzdem wollen Sie mit der geplanten Änderung den Umschlag von Containern auf dem Hafengelände ermöglichen.

Das müssen Sie begründen!

Weder die Gemeinde Bohmte noch die HWL-GmbH haben jemals den Nachweis für die Notwendigkeit dieser B-Plan-Änderung vorgelegt. Die HWL-GmbH hatte vor einigen Jahren eine Unternehmensbefragung durchgeführt, die aber erhebliche Mängel aufweist und als Nachweis ungeeignet ist. Denn sie berücksichtigt lediglich eine Seite der Medaille und das auch noch vollkommen unverbindlich: Die Wunsch-Seite der befragten Unternehmen. Die Seite der technischen Realisierbarkeit, die zudem aufgrund der Brückenproblematik eine ziemlich penetrante ist, bleibt einfach außen vor. Und die der Kosten auch. Die HWL-GmbH weigert sich, Kalkulationen zu veröffentlichen, aus denen hervorgeht, in welcher Zeit und mit wie vielen Containern sich die Investitionssummen wieder amortisieren.

Zu den nichtstichhaltigen Argumenten der Befürworter kommt also eine nichtstichhaltige Untersuchung zur Notwendigkeit und eine nichtstichhaltige Finanzplanung hinzu. Es gibt also weder positive Argumente noch eine seriöse Bedarfsermittlung für das, was Sie mit der Änderung des B-Plans vorhaben, noch eine seriöse Kostenkalkulation. Dafür gibt es aber die — sozusagen in Stein gemeißelte Kritik, dass die Brücken zu niedrig sind. Wenn Sie trotzdem Ihr Projekt weiterverfolgen wollen, müssen Sie das begründen!

Als der B-Plan Nr. 99 aufgestellt worden war, hatte die Gemeinde Bohmte den Umschlag von Containern auf dem Gelände des Zerhusen-Hafens — dem jetzigen

Zur Kenntnisnahme

Nachdem die grundsätzlichen Planungen für einen Hafen zum Umschlag von Massengütern mit der ‚Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 109 rechtlich gesichert wurden, wird mit der vorliegenden 1. Änderung die Zulässigkeit des Umschlags von Containern eingestellt. Hierdurch wird die wirtschaftliche Auslastung durch ein größeres Verlaudespektrum gesteigert. Durch die vorliegende Änderung des Bebauungsplans wird der Haushalt der Gemeinde Bohmte nicht zusätzlich belastet. Ein entsprechender Bedarf ist nach den Erkenntnissen der Hafenbetriebsgesellschaft vorhanden.

Der Containerumschlag ist nur auf einer innenliegenden eingeschränkten Fläche zulässig. Die Nutzungen zum Massengutumschlag gemäß den

Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 109 „Hafen- und Industriegebiet — Futtermittel und Schüttguthafen“ — mit Hinweis auf ein „kommunales Hafententwicklungskonzept“ untersagt. Mit der jetzigen Änderung wollen Sie auf genau diesem Gelände nun doch Container umschlagen lassen. Allerdings ohne das kommunale Hafententwicklungskonzept zu ändern. Das bedeutet, dass diese Änderung des B-Plans Nr. 109 dem kommunalen Hafententwicklungskonzept widerspricht. Auch da erwarten wir eine Begründung.

Die Behauptungen, durch die Nutzungsergänzung (Containerumschlag) sei keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens und keine Änderungen der im Ursrungsplan festgesetzten Lärmkontingente erforderlich, widersprechen dem gesunden Menschenverstand. Wenn die Gemeinde eine zusätzliche Nutzung dort erlauben wird, wird diese, wenn sie genutzt wird, selbstverständlich zusätzlich Verkehr und Lärm erzeugen („... wirtschaftliche Auslastung durch ein größeres Verlaudespektrum gesteigert...“). Verkehr und Lärm, die nicht entstehen würden, wenn es diese Nutzung nicht geben würde. Sollte es andersherum tatsächlich keinen Anstieg geben, wäre die Änderung nicht notwendig, weil kein Containerumschlag stattfindet (s.o.). Also entweder steigen die Belastungen, oder die BPlan-Änderung ist überflüssig. Beides zusammen geht nicht!

Übrigens tauchen in der Lärmprognose keine Schiffe auf, was für einen Hafen etwas seltsam ist. Oder erwarten Sie keinen Schiffsverkehr?

Angeblich plant die HWL-GmbH, auf dem Gelände des ehemaligen Zerhusen-Hafens einen Agrarhafen zu installieren. Mit der nun geplanten B-Plan-Änderung wird das ein Agrarhafen mit Containerumschlagmöglichkeit. Genau diese Kombination hat aber der damalige Betreiber Zerhusen dort auch betrieben bzw. geplant, bevor er durch Sie, die Gemeinde Bohmte, mit Veränderungssperren und einem kommunalen Hafententwicklungskonzept daran gehindert wurde. Was zu der Frage führt, warum Sie bzw. die HWL-GmbH dann den Hafen überhaupt aufgekauft haben. Noch dazu

Festsetzungen des Ursrungsplans haben weiterhin bestand. Aufgrund der untergeordneten Fläche sieht die Gemeinde keinen Widerspruch zum Entwicklungskonzept.

Durch die Ergänzung eines Containerumschlags erfolgt keine Vorgabe zur Nutzung der Transportmittel. Ebenfalls ist durch den Containerumschlag mit keinen zusätzlichen Schwerlastverkehren zu rechnen, es erfolgt lediglich eine Umverteilung der Transportgüter und keine Erhöhung.

Bei den Lärmemissionen durch den Schiffsverkehr auf dem Mittellandkanal handelt es sich um Verkehrslärm, der gemäß der 16. BImSchV (VerkehrsschutzVO) zu beurteilen ist.

Durch die Planung (Hafen) wird sich das Verkehrsaufkommen auf dem MLK nur unwesentlich erhöhen. Erst bei einer Verdoppelung der Verkehre (Erhöhung um mind. 3 dB(A) gemäß 16. BImSchV) ergäbe sich eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Da eine solche Erhöhung der Verkehre durch die Planung bei weiten nicht ausgelöst wird, kann auf eine gesonderte Betrachtung des Verkehrslärms (Schiffe) hier verzichtet werden.

Durch den Ratsbeschluss der Gemeinde Bohmte im August 2020 wurde geplant, neben dem Umschlag von Schütt-, Stück- und Schwerlastgütern sowie Getreide- und Futtermitteln als weiteres Umschlagsgut den Containerumschlag mit aufzunehmen. Ein Teil der Fläche wurde an die Regio Agrarumschlagsgesellschaft verpachtet. Die weiteren Eigentumsverhältnisse der RWO und deren Standorte sind unerheblich für die Hafentwicklung.

für einen deutlich überhöhten Preis. Hinzu kommt, dass Sie mit diesen öffentlichen Mittel der RWO einen Hafen zur Verfügung stellen, obwohl die RWO bereits im Besitz eines eigenen Hafens ist, nur 4 km vom geplanten Standort in Bohmte entfernt.

Gründung und Existenz der HWL-GmbH als kommunaler Wirtschaftsbetrieb widersprechen den Bedingungen, die im § 136 des niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes für kommunale Wirtschaftsbetriebe gefordert werden. So muss der „öffentliche Zweck“ und ein „angemessenes Verhältnis zum voraussichtlichen Bedarf“ nachgewiesen werden. Ein kommunaler Wirtschaftsbetrieb darf ausdrücklich nur dann erfolgen, wenn „der öffentliche Zweck nicht besser und wirtschaftlicher durch einen privaten Dritten erfüllt wird oder erfüllt werden kann“ (Subsidiaritätsprinzip).

Zweck der HWL-GmbH ist die Entwicklung eines Hafens. Ein voraussichtlicher Bedarf wurde von der HWL-GmbH zwar prognostiziert, aber nicht nachgewiesen. Die Zahlen waren so erheblich überhöht, dass sie einer Überprüfung vor Gericht nicht standhielten (Urteil des Verwaltungsgerichts Osnabrück vom 23.09.2014). Folglich fehlt auch die Beurteilung, ob das Bohmter Hafenprojekt „angemessen“ ist.

Vor dem Hintergrund, dass es bereits eine ausreichend große Menge an (nur mäßig ausgelasteten) Binnenhäfen in der Region gibt (im Schnitt alle 6,3 km), und dass die Stilllegung des ehemaligen Zerhusen-Hafens nicht zu einem Transport-Engpass in der Region geführt hat, ist es sehr, sehr fraglich, ob es überhaupt einen wirtschaftlichen Bedarf für diesen Hafen gibt. Wenn es keinen wirtschaftlichen Bedarf für einen Wirtschaftsbetrieb gibt, fehlt diesem die Legitimation. Keine Notwendigkeit für den Bohmter Hafen, heißt, dass der Zweck der HWL-GmbH kein öffentlicher sein kann. Zudem stand mit dem ehemaligen Betreiber des Hafens (Zerhusen) sehr wohl ein privater Dritter zur Verfügung, der den Zweck des kommunalen Wirtschaftsbetriebs bereits durchführte und seinen Hafen weiter ausbauen wollte.

Wir wenden daher ein, dass die HWL-GmbH illegal ist. Da die HWL-GmbH Initiatorin dieser Planung ist, würde die Gemeinde eine illegitime Planung verfolgen.

Die vollständige neue Erschließung und die weitere Entwicklung des Hafens und der sich daran anschließenden Gewerbegebiete stellen ein volkswirtschaftliches Projekt zur Stärkung der Region dar und sind kein ausschließlicher Wirtschaftsbetrieb. Ziel ist es, den Transportweg Wasserstraße den Unternehmen der Region zugänglich zu machen, um lange Transporte per LKW auf dem Verkehrsträger Straße zu reduzieren. Weitere Ziele sind die Entwicklung der Gewerbegebiete, Gründung von Unternehmen und die Aufwertung der gesamten Region.

Der Hafenstandort Bohmte im Hafenband bietet die Möglichkeit verschiedener Umschlagarten an und ist im Gegensatz zu anderen Häfen diskriminierungsfrei.

Die Behauptung wird aufgrund des fehlenden Nachweises und als Unterstellung zurückgewiesen.

2. Stellungnahme: Tobias Bente, Bohmte

Datum: 17.10.2023

Inhalt

Folgende Einwände habe ich gegen die Änderung:

Die zu erwartenden Emissionen, die von Licht und Lärm ausgehen, werden nicht richtig berücksichtigt. Z.B. die Scheinwerfer, die von der Verlademaschine für die Container (Reach Stacker) aus gehen, die dann ja seitlich Licht abwerfen, wie ein Auto und dann durch die Fahrtbewegungen das Licht ja weit scheinen lassen, können in der dunkeln Jahreszeit für Schlafstörungen der umliegenden Nachbarn sorgen und langfristig krank machen.

Des Weiteren ist ein hoher Lärmpegel bei der Verladung der Container, gerade bei Leeren Container zu erwarten. Ich bezweifle, dass die Grenzwerte da eingehalten werden können, da diese ja auch schöngerechnet wurden.

Wo wir gerade dabei sind. Wie soll ein Betreiber bei den Vorgaben, die Sie auf dem B-Plan festlegen, es schaffen wirtschaftlich zu arbeiten? Diese dürfte doch schier unmöglich sein. Es hieß ja immer, es gibt großes Interesse an den Hafentflächen. Sieht man, erstmal 50% ner Biogasanlage geben. Der Andrang muss ja riesig gewesen sein von hafennaher Industrie oder Hafen nahmen Gewerben, wie es uns immer so schon erzählt worden war.

Ich bezweifle auch, dass die angedachten Containermengen überhaupt zu händeln sind auf der Flächen und auch in der Arbeitszeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr werktags. Passt doch alles vorne und hinten nicht zusammen. Anstatt Wesseler die Fläche zur Verfügung zu stellen, der ja großes Interesse daran hat, so wie ich gehört habe, und mit der Fläche mal was Sinnvolles zu machen das dort auch mal wirklich ein

Entscheidungsvorschlag:

Wie bereits im Urteil vom 08.09.2021 OVG 1KN 143/19 bestätigt, ist die Vorlage eines Beleuchtungskonzeptes auf der Zulassungsebene zulässig. Hierbei ist die Verwendung von geschlossener nach unten ausgerichteter Lampentypen mit einer Lichtabblendung nach oben und zur Seite erforderlich. Zusätzlich ist eine Begrenzung von Leuchtpunkthöhen an Masten und Gebäuden auf 10 m Höhe ausgenommen der Arbeitsbereiche unterhalb von Krananlagen /Verladeeinrichtungen, dort Beleuchtung durch Portalkranleuchten mit einer Leuchtpunkthöhe von rd. 5,0 m unterhalb der max. zulässigen Höhe der Anlagen vorzusehen. Eine Einstellung des Beleuchtungskonzeptes in das Bauleitplanverfahren ist aus Sicht des Gerichtes nicht erforderlich, sondern kann der Vorhabenzulassungsebene vorbehalten bleiben.

Das Lärmgutachten wurden durch einen unabhängigen Fachgutachter erstellt. Das Gutachten wurde auch in dem oben genannten Gerichtsurteil nicht beanstandet.

Die im Plan festgesetzten Lärmkontingente lassen einen wirtschaftlichen Umschlagbetrieb zu.

Die Gemeinde/Hafenbetriebsgesellschaft hält in Abstimmung mit potentiellen Nutzern der Fläche einen wirtschaftlichen Betrieb für umsetzbar.

<p>Umschlag stattfindet. Aber ne es wird an Containern festgehalten, die ja wohl niemals laufen werden.</p> <p>Des Weiteren halte ich alle Einwendungen aufrecht, die ich bis jetzt zum Bebauungsplan 109 und 99 gemacht habe.</p> <p>Ich wünsche Ihnen weiterhin frohes Gelingen mit dem Projekt.</p>	<p>Siehe Stellungnahmen zu den Verfahren BPlan Nr. 99 und 109.</p>
<p>3. Stellungnahme: Gabriele und Ronald Klenke Datum: 12.10.2023</p> <p><u>Inhalt</u></p> <p>Gegen die Änderung des B-Plans Nr. 109, um auf dem Hafengebiet Containerumschlag zuzulassen, erheben wir folgende Einwände:</p> <p>Als der B-Plan Nr. 99 aufgestellt worden war, hatte die Gemeinde Bohmte den Umschlag von Containern auf dem Gelände des Zerhusen-Hafens — dem jetzigen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 109 „Hafen- und Industriegebiet - Futtermittel und Schüttguthafen“ — mit Hinweis auf ein „kommunales Hafenentwicklungskonzept“ untersagt. Mit der jetzigen Änderung will die Gemeinde auf genau diesem Gelände nun doch Container umschlagen lassen. Allerdings ohne das kommunale Hafenkonzept zu ändern. Das bedeutet, dass diese Änderung des B-Plans Nr. 109 dem kommunalen Hafenkonzept widerspricht.</p> <p>Außerdem hat weder die Gemeinde noch die HWL-GmbH einen Nachweis für die Notwendigkeit dieser Änderung vorgelegt. Die HWL-GmbH hatte vor einigen Jahren eine Unternehmensbefragung durchgeführt, die aber erhebliche Mängel aufweist und als Nachweis ungeeignet ist. Wir verweisen auf die Analysen der IG Oelinger Hafen, die Fehler der Befragung nachweist (https://www.containerhafen-bohmte.de/wo-bleiben-die-argumente). Wir schließen uns auch den übrigen dort geäußerten Bedenken an, sie sind Teil dieses Einwands. Wir beklagen besonders die Einseitigkeit und die Manipulationen der Argumentationen FÜR den Containerumschlag von Wolfgang Weber und Wolfgang Bode und fordern von der Gemeinde, dass sie sich ernsthaft</p>	<p>Entscheidungsvorschlag:</p> <p>Der Containerumschlag ist nur auf einer innenliegenden eingeschränkten Fläche zulässig. Die Nutzungen zum Massengutumschlag gemäß den Festsetzungen des Ursprungsplans haben weiterhin Bestand. Aufgrund der untergeordneten Fläche sieht die Gemeinde keinen Widerspruch zum Entwicklungskonzept.</p> <p>Die Ergänzung der Umschlagsware Container bietet den Unternehmen die Möglichkeit, von der Straße auf die Wasserstraße zu gehen. Die damaligen Analysen der IG Oelinger Hafen betreffen ausschließlich den damaligen Standort und die Größe der Hafenanlage in dem B-Plan 99. Die Einwände sind daher unerheblich.</p>

<p>und sachlich damit befasst. Wir erwarten eine sachliche und umfassende Abwägung, keine pauschale Abweisung.</p> <p>Die Behauptungen, durch die Nutzungsergänzung (Containerumschlag) sei keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens und keine Änderungen der im Ursprungsplan festgesetzten Lärmkontingente erforderlich, widersprechen dem gesunden Menschenverstand. Wenn die Gemeinde eine zusätzliche Nutzung dort erlauben wird, wird diese, wenn sie genutzt wird, selbstverständlich zusätzlich Verkehr und Lärm erzeugen („... wirtschaftliche Auslastung durch ein größeres Verlaudespektrum gesteigert ...“). Verkehr und Lärm, die nicht entstehen würde, wenn es diese Nutzung nicht geben würde. Sollte es andersherum tatsächlich keinen Anstieg geben, wäre die Änderung gar nicht notwendig (s.o.).</p>	<p>Durch die Ergänzung eines Containerumschlags erfolgt keine Vorgabe zur Nutzung der Transportmittel. Ebenfalls ist durch den Containerumschlag mit keinen zusätzlichen Schwerlastverkehren zu rechnen, es erfolgt lediglich eine Umverteilung der Transportgüter und keine Erhöhung.</p>
<p>4. Stellungnahme: Anlieger A Datum: 14.10.2023</p> <p><u>Inhalt</u></p> <p>Fristgerecht teilen wir Ihnen unsere Einwände und Bedenken mit und bitten um Prüfung und Antwort. Die Planungen beeinträchtigen uns in unseren Rechten.</p> <p>Zu erwartende Lärmbelastung Wir befürchten, dass die tatsächlichen Werte die prognostizierten Werte, die in der schalltechnischen Immissionsprognose berechnet wurden, übersteigen werden.</p> <p>Begründung: Die Hauptwindrichtung ist Südwest. somit wird unser Anwesen direkt vom Lärm des Hafen- und Industriegebiets sowie Lärm der Bundesstraße 65 und 51 zunehmend stärker betroffen sein, insbesondere von:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkehrslärm durch an- und abfahrenden Verkehr 2. Arbeitslärm bei laufendem Betrieb 3. Lärm durch parkende LKWs, insbesondere nachts mit Betrieb von Kühlaggregaten <p>Bestehende Lärmbelästigung, Vermüllung der Landschaft, Unfallgefahr</p>	<p>Entscheidungsvorschlag:</p> <p>Die vom Änderungsbereich ausgehenden Emissionen wurden fachgutachterlich untersucht und zulässige Lärmkontingente wurden im Bebauungsplan festgesetzt. Durch diese Festsetzungen wird gewährleistet, dass die zulässigen Grenzwerte für Lärmimmissionen in der umgebenden schützenswerten Nutzung eingehalten werden.</p>

Insbesondere weisen wir darauf hin, dass bereits jetzt die an der Hafestraße eingerichteten Parkstreifen und die Fahrbahn der Donaustraße bis zum Kreisel vor allem nachts dauerhaft von LKW-Fahrern als Ruhe- und Schlafmöglichkeit genutzt werden. Dadurch entsteht der unter Punkt 3 genannte **Lärm**.

Hinzu kommt **die illegale Entsorgung von Müll in der Landschaft**. Es finden sich keine Mülleimer und sanitären Anlagen, die von der Gemeinde Bohmte aufgestellt, gesäubert und regelmäßig geleert werden.

Ein Familienmitglied wurde auf der Hafestraße durch einen in der Hafenzufahrt in der Nähe des Kottens wendenden LKW-Fahrer zu einer Vollbremsung auf dem Fahrrad gezwungen und wäre beinahe mit dem Führerhaus bzw. Reifen kollidiert. Aufgrund der Enge der Straße ist ein Wenden kaum möglich, die Verkehrsgefährdung ist gegeben.

Wir fordern daher die sofortige Reglementierung der Parkdauer (Parkverbote, Übernachtungsverbote, Begrenzung der Parkdauer etc.).

Die Untersuchungen und Festsetzungen im vorliegenden Verfahren betreffen nur den Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplan Nr. 109.

Die nebengenannten Forderungen können in einem Bauleitplanverfahren nicht geregelt werden, da hierfür andere Gesetzgrundlagen gelten (z.B. Straßenverkehrsordnung, Maßnahmen des Ordnungsamtes etc.)

Aufgestellt:

Papenburg, 20.11.2024,

Ing.-Büro W. Grote GmbH