

Hilde und Henning von Bar
Langelager Straße 10
49163 Bohmte

Bohmte, den 29. Nov. 2015

Gemeinde Bohmte
- Fachdienst 3, Planen und Bauen -
Bremer Straße 4

49163 Bohmte

**Entwurf der 13. Änderung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplanes Nr. 99
„Hafen- und Industriegebiet Mittellandkanal“**

Sehr geehrte Damen und Herren!

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:

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.
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.

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.

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 Containerterminals/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.

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).

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.
5. Eigentümerin des Hafen-Grundstücks und Bauherrin der technischen Anlagen, Gebäude und sonstigen Einrichtungen des Containerhafens soll die Hafen Wittlager Land GmbH werden (im Folgenden kurz HWL GmbH genannt).

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:

- 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.).

Es handelt sich somit ausschließlich um Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechts bzw. eine Tochter-Kapitalgesellschaft einer solchen Gebietskörperschaft (Landkreis Osnabrück).

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.

Aus den vorstehend genannten Umständen wird deutlich, dass die Gemeinde Bohmte ein erhebliches Eigeninteresse an dem Zustandekommen des B-Plans hat.

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.

Tatsache ist jedoch, dass Herr C. W. Zerhusen bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West, 48147 Münster, einen Antrag auf Zuwendung nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht-bundeseigener Unternehmen vom 23. November 2011 (Förderrichtlinie) gestellt hat.

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.

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.

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.

Nach Angaben von Herrn Zerhusen liegen die von ihm ermittelten Kosten für die Einrichtung einer Umschlaganlage des kombinierten Verkehrs in der ersten Ausbaustufe auf seinem vorhandenen Bestandshafen (derzeit für den Umschlag von Futtermitteln und Schüttgüter genutzt, siehe oben) deutlich niedriger als die vorgenannten 13,6 Millionen Euro. Deshalb hätte die von ihm beantragte 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 Umschlagsgeräten (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.

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 Hafenbetreiber Zerhusen auf dessen vorhandenem Bestandshafen nur wenige hundert Meter neben der nun geplanten vollkommen neuen Hafenanlage durchgeführt werden könnte.

Damit verstößt die Gemeinde Bohmte nach unserer Auffassung im übrigen auch gegen § 136 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes.

7. Bei einer Errichtung des neuen Containerhafens durch die HWL GmbH ist Folgendes zu berücksichtigen:

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.

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.

Die Geschäftsführer der HWL GmbH haben erklärt, dass der tatsächliche Umschlagsbetrieb nicht durch die HWL GmbH, sondern durch einen anderen Betreiber erfolgen sollte.

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 Hafенbetreiber seinerseits wiederum - abgesehen von den vorstehend genannten Pacht- und sonstigen Entgelten an die HWL GmbH - eigene Personal- und Sachkosten zu tragen hat, müsste der Hafенbetreiber einen jährlichen Umsatz von geschätzt mindestens 1,0 bis 1,5 Millionen Euro erzielen. Dies halten wir bis auf weiteres für vollkommen unrealistisch.

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.

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.

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 Hafен Oelingen umgeschlagen werden, so entspricht dies ca. 42.500 Ladeeinheiten (70 v. H. 20-Fuß-Container und 30 v. H. 40-Fuß-Container).

Diese Zahlen können uns überhaupt nicht überzeugen. Derzeit wird über den Mittel-landkanal 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.

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).

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.

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).

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.

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.
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 Abwägungs-Defizite. 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.
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.).
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 Hafenbetreibers 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.

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).

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.

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.

Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Gemeinde Bohmte Verbände im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes und des Landesnaturschutzgesetzes beteiligt hat.

15. Darüber hinaus sind auch die Belange der Land- und Forstwirtschaft gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 8 b) BauGB nicht ausreichend gewürdigt worden.
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.

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.

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, beigelegt 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.
18. Ferner können auch die Ausführungen zum Schallschutz in keiner Weise überzeugen. Es werden dort offensichtlich willkürliche Schallausbreitungszonen festgelegt, die mit dem normalen Menschenverstand jedenfalls nicht nachzuvollziehen sind.

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.

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.

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.

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.

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.).

Infolge dieser Unzulänglichkeiten handelt es sich um keine ausreichende und wirksame Begründung im Sinne des BauBG.

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.

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.

Wir lehnen den vorgesehenen Bebauungsplan Nr. 99 und die 13. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Bohmte in vollem Umfang ab.

Mit freundlichen Grüßen

.....
Hilde von Bar

.....
Henning von Bar